



Kollektivkampanjen

Natur og Ungdom
Norges Naturvernforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Transportarbeiderforbund

Fagforbundet
LO
Transportbedriftenes Landsforening
Yrkestrafikkforbundet

Sekretariat:
Natur og Ungdom
Tlf: 23 32 74 00
Faks: 23 32 74 10

Postadresse:
Pb. 4783 Sofienberg
0506 Oslo
E-post: buss@nu.no

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

PLS

08 173-140
412.4

Nasjonal Transportplan 2010-2019 Kollektivkampanjens kommentarer til transportetatens forslag

Kollektivkampanjen er et samarbeid mellom Naturvernforbundet, Natur og Ungdom, LO, Fagforbundet, Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Yrkestrafikkforbundet og Transportbedriftenes Landsforening. Vi jobber for bedre vilkår for kollektivtrafikken i de store byene, og bedre framkommelighet for kollektivtrafikken. Vi ønsker med dette å gi våre innspill til høringen på Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Innhold:

1. Miljøutfordringer som må løses
2. Prosessen med Nasjonal Transportplan
 - 2.1 Nasjonal kollektivtransportplan
 - 2.2 Kjøp av offentlige persontransporttjenester
3. Mer miljøvennlige byområder
 - 3.1 Framkommelighet for kollektivtrafikken
 - 3.2 Satsning på gang- og sykkelveier
 - 3.3 Tiltak
4. Jernbane
 - 4.1 Dobbeltspor på Østlandet
5. Ansvarsfordeling på de ulike nivåene

1. Miljøutfordringer som må løses

Transportsektoren er Norges nest største klimaforurensere, og vegtrafikken alene står for en femtedel av landets klimagassutslipp. Vi transporterer oss stadig mer og lenger. Siden 1965 er antall reiser tredoblet, og vi reiser fire ganger så langt.¹ Men også mange korte reiser forurensere.

Et annet problem forårsaket av transport er luftforurensning. Utslipp av No_x og store mengder svevestøv fører til nedsatt levetid for 2200 personer hvert år,² og koster samfunnet store summer i nedsatt arbeidsevne og sykehusutgifter for de rammede.

All transport tar plass. Nye veier, jernbanespor og flyplasser truer naturmangfoldet og jordbruket. Vi må transportere oss på måter som er så miljøvennlig og lite arealkrevende som mulig. Ved nye utbygginger må hensynet til naturmangfold og til matjord veie tungt.

Transportsektorens andel av de totale støyplagene utgjør 86 prosent. Årsaken til at støyplageindeksen (SPI) forventes å ha økt med 10 prosent fra 1999 til 2010 er veksten i biltrafikken. I dag utgjør denne 78 prosent av de totale støyplagene (alle tall fra fagetatenes forslag, s. 170). I 2006 var om lag 1,4 millioner mennesker i Norge utsatt for støy fra veitrafikk over 55 desibel.³

Trafikkmengden har mye å si for alle miljøutfordringene. Det er ingen naturlov at trafikken skal fortsette å vokse, men når man hele tiden planlegger ut fra forventet trafikkvekst, oppnår man ingen endringer. Hvis vi skal løse miljøproblemene må vi redusere antall biler på norske veier, og ha gode og konkurransedyktige alternativer. Som beskrevet i NTP-forslaget (kap. 4.1 s. 111), kan ikke disse problemene reduseres tilstrekkelig med kun positive virkemidler, det vil også bli nødvendig med restriktive tiltak mot biltrafikken for å oppnå den ønskede virkningen. Dette krever konkurransedyktig kollektivtrafikk, og satsning på dette framfor satsning på vei og biltrafikk.

Nasjonal Transportplan 2010-2019 vil bidra til å bestemme retningen for transporten i Norge i mange tiår framover, og kan bli et av de viktigste verktøyene for å oppnå nasjonale mål om reduksjon av klimagassutslipp fram mot 2020 og 2050.

2. Prosessen med Nasjonal Transportplan

Hvis vi skal klare å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren ved å omfordele transportarbeidet til mer miljøvennlige transportmidler, da er vi også avhengige av en omfordeling av hvilke transportmidler som prioriteres i budsjettene. Jernbanenettet har et beregnet forfall på 5,4 milliarder kroner,⁴ og står foran omfattende fornyelsesbehov dersom det ikke skal oppstå feil og store konsekvenser for punktligheten. I etatens forslag er det et uttalt mål å overføre transportarbeid fra forurensende til miljøvennlige transportmidler, men det hjelper lite med et slikt mål når rammen etatene planlegger ut fra er regjeringens forslag til 2007-budsjett x 10 år. Her bevilges 6,27 milliarder kroner til investeringer på vei, men 2,22 milliarder kroner gis til jernbaneinvesteringer, altså nær tre ganger mer til vei enn jernbane.

Prosessen med NTP burde begynne med å avgjøre hvilke tiltak som må gjennomføres for å oppnå de målene som har blitt satt, før man fordeler og gjør prioriteringer med de tildelte midlene. Prosessen i dag er sterkt begrensende, da fordelingen av midler til de ulike etatene er en lagt ramme fra starten av prosessen.

2.1 Nasjonal kollektivtransportplan

1 Statistisk Sentralbyrå, Innenlandske transportytelser

2 Statens Forurensningstilsyn i rapporten Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge

3 Statistisk Sentralbyrå, ssbmagasinet, 5. mars 2007

4 Transportetatens forslag, sammendraget s. 9

Det er bred enighet om at utvikling av kollektivtransport krever at en ser infrastruktur og drift i sammenheng. I etatenes NTP-forslag er hovedfokuset infrastruktur, mens man i liten grad ser på sammenhengen mellom infrastruktur og drift, og hvordan etatenes prioriteringer innenfor infrastruktur påvirker driften av kollektivtransporten. Nasjonal Transportplan må i større grad bli en kollektivplan, ikke bare en infrastrukturplan.

Kollektivkampanjen mener kollektivtransport i større grad må inkluderes i NTP, slik at planen også kan framstå som nasjonal kollektivplan. Et eget kapittel om kollektivtransport på vei, og egne avsnitt om samordningen mellom investering og drift, kollektivtrafikkens infrastruktur og offentlig kjøp og finansiering er nødvendig.

2.2 Omfattende gjennomgang nødvendig

Arbeidet med NTP kan være utgangspunkt for en mer omfattende gjennomgang av kollektivtransportens finansiering og organisering, og hvordan denne kan utvikles til å realisere de politiske målsetningene. En slik gjennomgang måtte ta utgangspunkt i den planlagte regionreformen, men vil også innebære en avklaring av hva som er et statlig ansvar for å realisere de nasjonale målsetningene for kollektivtransporten.

I NTP-forslaget er ikke rollene til fylkeskommune og kommersielle aktører behandlet. Diskusjonen om bedret transporttilbud og pålitelighet er avgrenset til å omhandle statens ansvar, uten å se de ulike aktørenes roller i sammenheng. Det trengs en grundig vurdering av betingelsene for at finansiering og drift kan være verktøy for å nå målene om bedret kollektivtilbud.

2.3 Offentlig kjøp av persontransporttjenester

Det er behov for en samlet vurdering av offentlig kjøp av persontransporttjenester. Faglige og politiske vurderinger av alternativanvendelse av midlene, og av organisering og utforming av kjøp av slike tjenester. Hvordan påvirker infrastrukturinvesteringene driftskostnader og offentlig tilskuddsnivå? En slik vurdering burde også romme beregninger av alternativanvendelse av midler på tvers av skillet mellom infrastruktur og drift, for eksempel effekter av å bruke ressurser på økt frekvens framfor infrastrukturinvesteringer.

Muligheten for samordnet kjøp av offentlige persontransporttjenester er ikke drøftet i etatenes forslag. I dag skjer kjøp av offentlige persontransporttjenester på ulike måter i ulike fylker. Dette skaper problemer, blant annet i forhold til trafikk over fylkesgrenser. Ulike måter å organisere offentlig kjøp på bør utredes, og muligheten for en felles ordning bør vurderes.

3. Mer miljøvennlige byområder

Spesielt i de store byområdene trengs en storsatsing på kollektivtrafikk. Vegtrafikken utgjør ofte halvparten eller mer av byers klimagassutslipp, og det er i byområdene problemene med lokal luftforurensing og støy er størst.

I kapittel 4 om byområder (s.111) skriver fagetatene: Redusert bilbruk vil være den viktigste faktoren for bedre framkommelighet og reduserte utslipp i byene. Dette vil kreve et bredt sett av virkemidler som vi hittil ikke har vært villige til å ta i bruk i Norge. Det er ikke mulig å redusere transportveksten i byene vesentlig uten at det settes i verk mer restriktive tiltak, sammen med et bredt sett av positive virkemidler for å stimulere til redusert bilbruk.

Kollektivkampanjen støtter fagetatenes vurdering, og mener det er et riktig utgangspunkt i møte med framkommelighets- og miljøutfordringene i de store byene.

3.1 Framkommelighet for kollektivtrafikken

For yrkestrafikken er den store mengden trafikk i og rundt byområdene et stort problem. Busser og

trikker blir lite attraktive når de står i samme kø som bilene, og varetransport kommer ikke fram i tide. Kollektivkampanjen mener økt framkommelighet for kollektivtrafikken er avgjørende for å gjøre kollektive transportmidler konkurransedyktige, og få ned andelen biltrafikk i byområdene. Reisevaneundersøkelser viser at reisetiden er det avgjørende for folks valg av transportmiddel. Derfor må kollektivtrafikken hele tiden kjennetegnes av kort reisetid og hyppige avganger. Bare på den måten kan kollektivtrafikken være et reelt alternativ til bilen.

Ansvar for kollektivtrafikken og utviklingen av byområdene ligger i stor grad hos kommunene og fylkene, men det trengs økte bevilgninger fra staten for å gjennomføre tiltak for mer miljøvennlige byer. I transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan omhandler kapittel 4 byområder, og ser på hvilke tiltak som kan gjennomføres for å bedre framkommelighet og miljø i de store byene. Målene er rettet mot hva som kan gjøres lokalt, og hvilke infrastrukturplaner som foreslås gjennomført i de ulike byområdene, mens det er lite fokus på hva staten kan bidra med for å gjøre transporten i byområdene mer miljøvennlig. Det må være et nasjonalt mål for Nasjonal Transportplan å bidra til mer miljøvennlige byer gjennom bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og legge til rette for restriktive tiltak mot biltrafikken gjennom ulike belønningsordninger og insentiver.

3.2 Satsning på gang- og sykkelveier

Halvparten av reisene med lengde 0,5-3 km skjer med bil.⁵ Potensialet for å redusere disse bilturene er stort, men det krever en satsning på gang- og sykkelveier, og begrensninger mot biltrafikken. Dette vil gi reduserte klimagassutslipp og et bedre bymiljø.

Sykling er en individuell transportform som er miljøvennlig helsefremmende. Samtidig er syklister en utsatt trafikantgruppe, med høye ulykkestall i forhold til transportarbeidet. Likevel ser vi at det i liten grad tas hensyn til syklendes behov. Syklister føler seg presset på vegen, og politiet henviser syklende til fortauet, som er et vegareal for fotgjengere. Høye ulykkes- og skadetall krever at vegmyndigheter og politikere tar et langt større ansvar for å sikre syklendes plass på vegen, syklendes framkommelighet og sikkerhet.

Det er viktig at veganlegg for sykkeltrafikk oppleves attraktivt for dem som sykler. Medfører bruk av sykkelveger omveger, dårlig framkommelighet eller manglende flyt i trafikken, vil mange som sykler heller velge bilen.

Barns sikkerhet på skoleveg må ha stor oppmerksomhet. Den utrygghet som mange barn opplever skyldes bilkjøring på skolevegen, ikke minst kjøring av barn til skole. Det må derfor settes inn tiltak som vil redusere kjøring av barn til skole, for eksempel forbud mot bilkjøring på veger ved skoler i tiden mellom kl. 0730 og kl. 1500 på virkedager.

Vedlikehold og standard på vegnettet for sykling har stor betydning for bruken og sikkerheten. Drift og vedlikehold av sykkelveger og sykkelfelt må være i tråd med Statens vegvesen håndbok 111.

3.3 Tiltak

– **Potten i belønningsordningen for kollektivtrafikk må økes til minst 500 millioner i 2010**
Nå som flere byer er inkludert i belønningsordningen, bør også potten økes ytterligere, så ordningen fører til at flere gode tiltak gjennomføres. Et godt kollektivtilbud alene har liten effekt for å redusere biltrafikken, derfor må belønningsordningen premiere byer som tar i bruk restriktive virkemidler mot biltrafikken, fremmer gange og sykling og fører en transportreduserende og kollektivtrafikkvennlig arealpolitikk. Ordningen bør bli mer forutsigbar, og tilskuddene må kobles til forpliktende avtaler mellom stat og mottaker. Kollektivkampanjen mener potten må være

5 Transportøkonomisk Institutt, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

på minst 500 millioner i 2010, og økes til 800 millioner innen utgangen av perioden, i takt med gjennomførte tiltak.

– **Endringer i dagens skatteregler for å fremme miljøvennlige løsninger for transport**

Eksempler er skatt på gratis parkering på arbeidsplassen, og fritak for fordelsbeskatning av periodekort dekket av arbeidsgiver.

– **Gode rabattordninger for enkelt- og periodebilletter**

I Soria Moria-erklæringens kapittel 5 Samferdsel(s. 25) heter det at de skal «innføre et ungdomskort for kollektivtransporten som gir rett til 50 prosent rabatt for ungdom, elever og studenter.». Slik er det ikke i alle fylker i dag. Konkurransedyktige priser er viktig for at kollektivtransporten skal være attraktiv.

– **Øremerkede midler til Statens vegvesen til planlegging og regulering av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier.**

For å øke tempoet i utbygging av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier er det nødvendig å øke planarbeidskapasiteten for disse formålene i Statens vegvesen.

– **Legge til rette for økte midler til drift og organisering av kollektivtrafikken**

For eksempel kan køprising eller bompenger brukes på kollektivtrafikken som et ledd i å styrke de miljøvennlige alternativene.

4. Jernbane

4.1 Dobbeltspor på Østlandet

Kollektivkampanjen er enig i at vedlikehold og fornyelse av banenettet må få høy prioritet. Dette viser enda tydeligere at rammene til jernbanen må økes. Skal jernbanen komme på offensiven gjennom et bedre togtilbud, trengs det nyinvesteringer, i tillegg til at eksisterende jernbanenett må fungere.

Hvis jernbanen i Norge fortsatt skal kunne sees på som en miljøløsning, trengs en storsatsing, og mulighet for fortsatt økning i person- og godstransporten. Det mest skrikende behovet er i det området hvor størstedelen av togreisene foregår. I intercity-trianglet på Østlandet er kapasiteten sprengt og vedlikeholdsetterslepet stort. Kollektivkampanjen ser det som problematisk at ikke engang nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er med i planforslaget. Utbyggingen er viktig for Oslopakke 2 og 3, og for det samlede kollektivsystemet i Oslo-området. Kollektivkampanjen mener at moderne og sammenhengende dobbeltspor i intercity-trianglet må prioriteres. Dobbeltspor på Østlandet er viktig for å redusere biltrafikken inn mot Oslo-området. Det er her potensialet er størst for å overføre passasjerer fra vei til bane. En slik forbedring av jernbanetilbudet vil også få en positiv effekt for yrkestrafikk på vei.

5. Ansvarsfordeling på de ulike nivåene

Arbeidet for transportmiddelomfordeling, det vil si å overføre personer til mer miljøvennlige transportmidler, må skje på alle nivåer, lokalt, regionalt og sentralt. Kollektivkampanjen mener viktige områder innenfor lokalt forvaltningsansvar er for lite vektlagt, og ikke fullt inkludert i etatenes forslag. Dette blir spesielt tydelig der reduksjon av klimagassutslipp drøftes, og mulighetene for kutt lokalt ikke kommer klart nok fram.

Samordning av investering i infrastruktur mellom ulike forvaltningsnivåer er lite berørt. I kapittel 5.1 sier etatene at ansvaret for å nå nasjonale mål for tilrettelegging av miljøvennlige transportformer i større grad vil ligge på det regionale forvaltningsnivået, mens det fremdeles finne, noe statlig ansvar. Det er nødvendig med en grundigere gjennomgang av hva staten skal bidra med i

utviklingen av miljøvennlige transportformer.

Hvis mange virkningsfulle og gode tiltak skal gjennomføres lokalt, er det også avgjørende hvilke sentrale grep som tas. Mangel på sentrale tiltak kan lett redusere engasjementet for å gjennomføre tiltak lokalt. For eksempel vil store veiutbygginger inn mot Oslo (jf Oslopakke 3), prioritert foran utbygging av dobbeltsporet jernbane, legge til rette for en kraftig økning i biltrafikken i Oslo-området, og virkningen av eventuelle lokale tiltak i Oslo vil reduseres.

postmottak

Fra: Kollektivkampanjen [sekretar@kollektivkampanjen.no]
Sendt: 30. april 2008 21:52
Til: postmottak; postmottak@fkd.dep.no
Kopi: ntp.sekretariat@vegvesen.no
Emne: Kollektivkampanjens innspill til NTP 2010-2019

Vedlegg: Kollektivkampanjens innspill til NTP 2010-2019.pdf



Kollektivkampanjens
innspill t...

Kollektivkampanjen viser til transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019, og avgir herved våre merknader. Vennligst gi beskjed dersom papirversjon skal ettersendes.

--

Mvh

Åshild Lappegård Lahn
Sekretær for Kollektivkampanjen
23 32 74 08/ 97 71 05 30
sekretar@kollektivkampanjen.no