

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2002-2011

Baner
kommuner
sikkerhet
transport
trafikkplan
Baner Sjø
transport
Miljø
feraseisplan
trafikkplan
transport
transportplan
Sikkerhet
ker

Fakta- og debattheft
22. september 1998

Jernbaneverket
Biblioteket

Fakta- og debatt

Etter
114000814

9 556:33 N - 1998

Forord.

Dette heftet er resultat av et samarbeid mellom Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen.

Arbeidsgruppen har bestått av følgende personer:

Tor J. Smeby, Vegdirektoratet (leder)
Randi Svånå, Jernbaneverket
Jon Bergkvist, Luftfartsverket
Geir Tvedt, Kystdirektoratet
Randi Harnes, Vegdirektoratet

Hensikten med et eget fakta- og debatthefte til den lokale planprosessen av Nasjonal transportplan er å gi en del faktaopplysninger og å stimulere til faglig og politisk debatt.

Heftet gir derfor ikke nødvendigvis uttrykk for etatenes offisielle holdninger til de tema som behandles.

En rekke problemstillinger behandles fra forskjellige synsvinkler. Dette gjøres tydelig også gjennom de innspillene vi har fått fra personer utenfor etatene. Et slikt kortfattet hefte kan ikke belyse alle problemstillinger, heller ikke alle innfallsvinkler til de temaene som er omtalt. Statistikken utgis som et eget hefte. Her finnes både nasjonal og fylkesvis statistikk for en rekke tema.

Vi håper at heftet kan bli et nyttig hjelpemiddel i diskusjonen om de store utfordringene som transportsektoren står overfor de nærmeste årene.

Design, bearbeidelse og produksjon av NAKIM AS.

Oslo, 22. september 1998

Tor J. Smeby
fagdirektør for Miljø- og Samfunnsavdelingen
Vegdirektoratet

Innhold

FAKTA- OG DEBATT

1.	Innledning	4.
1.1.	Planprosess	4.
1.2.	Målet med fakta- og debatthefte ...	4.
2.	Hva er transport?	5.
2.1.	Hvorfor transportplanlegging?	5.
2.2.	De ulike transportsektorene	5.
2.3.	Transporteksplosjon	7.
2.4.	Fordeling av godstransport	8.
3.	Mål for transportsektoren	9.
3.1.	Dagens mål	9.
3.2.	Noen mulige utviklingstrekk inn i neste årtusen	10.
4.	Eksempel på problem- stillinger	11.
4.1.	Prioritering mellom fremkom- melighet, miljø og sikkerhet	11.
4.2.	Energibruk	13.
4.3.	Geografisk inndeling i korridorer, byer og distrikter	19.
4.4.	Organisering	24.
4.5.	Statlige kjøp av transporttjenester som statlige og fylkeskommunale tilskudd til transport	26.
4.6.	Informasjon og teknologi	27.
5.	Nyttig bakgrunns- materiale	30.

VEDLEGG A

• Finnes det grenser, finnes det styringsvilje?	
- Styreleder Øystein Dahle Worldwatch institute, Norden	32.
• Med lastebilen kom demokratiet	
- Adm. dir. Gunnar Eigeland Norges Lastebileier-Forbund	33.
• Under tusen skadde og drepte	
- Direktør Leif A. Ellevset Trygg Trafikk	35.
• Bilen er i vegen	
- Silje Schei Tveitdal Leder i Natur og Ungdom	36.
• Byområdene er hovedutfordringene	
- Instituttchef Knut Østmoe Transportøkonomisk institutt	38.
• EU's satsing i nord avgjørende	
- Adm. dir. Johan P. Barlindhaug BARLINDHAUG AS	42.
• Avgjørende for å bryte ned sektor- tenkningen	
- Professor Dag Bjørnland IDeforum as	45.

1. INNLEDNING

1.1 Planprosess

En samlet transportplan

For første gang på mange år skal alle statlige transportplaner her til lands samles i en Nasjonal transportplan (NTP). Den nye planen skal erstatte dagens planer fra Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket og Statens vegvesen.

Regjeringen skal i mars 2000 legge fram en melding for Stortinget om Nasjonal transportplan for perioden 2002 til 2011.

Statens vegvesen har ansvar for koordinering både for det lokale og det sentrale arbeidet. På fylkesnivå betyr det at vegsjefen har ansvaret med å lede det fylkesvise samarbeidet mellom etatene, fylkeskommunen og fylkesmannen. Det er utarbeidet egne retningslinjer for det fylkesvise arbeidet.

Innen 15. desember 1998 skal de lokale bidragene til NTP være ferdige. Forslagene skal være politisk behandlet av fylkeskommunene før 15. februar 1999.

I september 1999 blir etatenes felles planer sendt ut på høring til departementene og fylkene. Den politiske behandlingen i fylkene skal være ferdig i desember 1999.

1.2 Målet med fakta- og debattheft

Målet med dette "Fakta - og debattheftet" er å få fart på den lokale debatten om innholdet i en samlet plan for norsk transport. Heftet inneholder derfor en del fakta og eksempler på problemstillinger som skal gi diskusjonene et felles grunnlag og utgangspunkt. Målgruppen for heftet er aktører i det lokale arbeidet.

I fremtiden blir det viktig å prioritere innefor trange økonomiske rammer. Ole Brumm mentaliteten "Ja takk, begge deler" bør ikke være utgangspunkt for diskusjonen. Derfor er synspunkter og forslag om eventuelt å prioritere ned anlegg og tiltak, mer effektiv koordinering av terminaler, bedre vedlikehold og organisering og nye lover og regler like viktig som kravlister om nye veger, baner, havner og flyplasser.

For en rekke av de temaene som behandles i Nasjonal transportplan er det motstridende mål og i en del tilfeller konkurranse mellom ulike transportmidler. Her ligger utfordringene for de lokale diskusjonene;

– Hva kan gjøres lokalt for å effektivisere transporten og samtidig bedre miljøproblemenene?

Drøft gjerne videre alt nå følgende spørsmål:

- *Hva kan en lokalt bidra med for å få transportplanen så konkret som mulig?*
- *Hvilke muligheter kan en samlet transportplan gi i ditt fylke?*
- *Hvordan kan en lokalt best utnytte mulighetene som en helhetlig transportplan kan gi?*

Kort om innholdet

Før vi går videre skal vi kort fortelle hva heftet som du nå har i hånden inneholder:

- Kapittel to beskriver hva transport er.
- Kapittel tre gir en oversikt over dagens målsettinger.
- Eksempler på ulike problemstillinger kommer i kapittel fire, hvor vi berører tema som næringslivets konkurransevne, miljø, trafikkulykker, transportkorridorer og knutepunkter, levende byer, lokalsamfunn, organisering og teknologi.
- For de som ønsker å gå ytterligere i dybden, bringer vi i kapittel fem en oversikt over viktige stortingsmeldinger.
- Vi har invitert personer utenfor etatene til å komme med sitt personlige syn på hva som bør være de mest sentrale spørsmålene i arbeidet med Nasjonal transportplan. (Vedlegg A)
- Du finner statistikker for en rekke av de temaer som behandles i et eget hefte.

2. HVA ER TRANSPORT ?

2.1. Hvorfor transportplanlegging

I Norge er det enighet om å sikre et høyt velferdsnivå, gode levekår og å opprettholde et regionalt balansert bosettingsmønster. Samferdselspolitikken er et viktig verktøy for å nå disse målene. Samferdselspolitikken skal også bidra til å øke verdiskapningen og skape flere arbeidsplasser. God mobilitet og tilgjengelighet er viktig for både næringsliv og folks velferdsnivå.

Samtidig er transport kilde til en rekke miljøproblemer. Dette gjelder alle transportmidler og det gjelder i byer og distrikter. Alle har sin del av "skylden". Det vil være målkonflikter mellom kravene til høy framkommelighet og hensynet til miljø og sikkerhet både sentralt og lokalt.

Arbeidet med en Nasjonal transportplan vil bli mer effektivt hvis aktørene har et rimelig klart svar på spørsmålet "Hvorfor gjennomfører vi transporttiltak?" Vi nevner kort noen viktige argumenter for å gjennomføre transporttiltak:

- Transport er en del av så godt som all virksomhet i samfunnet.
- Transport er en del av den alminnelige utvikling av samfunnet .
- Transporttiltak kan være en viktig betingelse for økonomisk vekst.
- Transporttiltak er en viktig forutsetning for konkurransedyktighet.
- Transporttiltak kan være et virkemiddel for regional utjevning.
- Transporttiltak kan avlaste bo- og sentrumsområder.
- Transporttiltak kan gi færre skadde og drepte.
- Transporttiltak kan gi et bedre vern om naturen.
- Transporttiltak kan redusere miljøskader.

2.2. De ulike transportsektorene

Et effektivt samspill mellom transport til sjøs, på veg, med jernbane og fly, er nødvendig for å sikre gode transporttjenester for personer og næringslivet.

Transportformene utfyller hverandre. Arbeidet med Nasjonal transportplan bør bygge på en forståelse av at de forskjellige transportformene har sine fortrinn. Nasjonalt og internasjonalt

diskuteres mulighetene for å styre valg av transportmiddel, blant annet for å redusere trafikkveksten på vegsiden. I arbeidet med Nasjonal transportplan er det viktig å avdekke hvor det er reelle valgmuligheter mellom transportformer. Det vil være et klart skille mellom byene og distriktene når det gjelder problemstillinger og tiltak.

Bil

Vegtransport er den mest fleksible av transportformene, og den eneste som når bortimot hele landet. Vegtransport er viktig for andre transportformer i form av tilbringernet, og en nødvendig forutsetning for å kunne opprettholde et spredt bosettingsmønster. Personbilen er det dominerende transportmiddel i innenlands persontransport.

Vegtransport er også viktig i innenlands godstransport. Det er imidlertid ulemper knyttet til vegtransport, blant annet i forhold til køproblemer, ulykker, luftforurensning, støy, barrierer og inngrep i landskap.

Tog

Jernbanen som transportform krever store transportmengder og forutsigbar etterspørsel for å være rasjonell. Toget har sine største fortrinn i og mellom områder hvor det er stort befolkningsgrunnlag, det vil si særlig i og mellom de større byene.

Innen godstransport har jernbanen særlig fortrinn ved transport av gods med stort volum eller vekt over lange avstander hvor det ikke kreves omlastninger.

Skinnegående transportmidler basert på elektrisk vannkraft er miljøvennlige når det gjelder problemer med luftforurensning, men kan skape uønskede barrierer, lokale støyproblemer og uheldige inngrep i landskapet. De har høy sikkerhet.

Fly

Luftfarten har sine særlige fortrinn ved at den kan tilby rask og sikker transport over lange avstander, og ved frakt av gods med liten vekt, volum og holdbarhet i forhold til verdi.

Luftfarten har utviklet seg fra eksklusivitet til en kollektiv transportform med konkurranse-dyktige priser. Miljøproblemene i luftfarten er i første rekke knyttet til luftforurensning og støy. En stadig fornying av flyflåten har ført til at både utslipp per personkilometer og støy per fly er betydelig redusert de siste 20 årene.

Båt

Sjøtransport er spesielt egnet til transport av store mengder gods over lange avstander. Sjøtransport er lite utsatt for ulykker. Enkeltulykker kan imidlertid føre til store forurensningsskader m.v.

Spesielt sammenlignet med vegtransport står den også for mindre miljøproblemer i forhold til transportarbeidet som utføres.

For at den skal fungere godt i forhold til det landbaserte transportsystemet, er den avhengig av et effektivt havne og terminalsystem, og god tilknytning mellom havnene og veg- og jernbanenettet.

Debatt

Spørsmål som kan drøftes:

- *Hva er fortrinnene til de ulike former for transport?*
- *Bør folks valg av transportmiddel styres?*
- *Dersom svaret er ja, hvordan kan valgene av transportmiddel styres lokalt?*
- *Hvordan kan trafikken på veg, bane, til sjøs og luften øke eller reduseres?*

2.3. Transporteksplosjon

Fordeling av persontransporten

Antall reiser er mangedoblet siden 1960. I løpet av de siste 25 år er persontrafikken mer enn fordoblet. Det er svært godt samsvar mellom utviklingen i persontransport og utviklingen i privat forbruk. Trafikkutviklingen er først og fremst et speilbilde av den alminnelige utvikling i samfunnet. Viktige drivkrefter i trafikkøkningen er:

- Økt kjøpekraft.
- Økt biltilgang.
- Økt yrkesaktivitet.
- Nye reiser på grunn av barnepass utenfor hjemmet.
- Barn og unge venners til bilbruk.
- Flere eldre kjører.
- Bilen muliggjør nye lokaliseringsmønstre som igjen forutsetter bruk av bil.
- Arealbruk og utbyggingsmønstre.

Som vi ser ligger drivkreftene bak den økte etterspørslen etter transport utenfor transportsektoren.

Totalt persontransportarbeid i Norge i 1996 er beregnet til 57.111 personkilometer. Fordelingen av transport av personer viser at vegtransporten er dominerende. Personbilen står for 88 prosent av vegtransporten, mens rutebiler utgjør åtte prosent. Sju prosent velger fly, til sammen fem prosent foretrekker tog, trikk og forstadsbane, mens en prosent bruker sjøvegen.

Flytrafikken har vist en betydelig økning, men står fremdeles for en beskjeden del av reisene. Antall reiser med andre kollektive transportmidler har holdt seg relativt stabilt, men kollektivtransportens andelen av det samlede antall reiser er kraftig redusert. Det er særlig kvinnene som har stått for veksten i persontransporten de siste tjue årene. Likevel reiser menn fortsatt mest.

I nasjonal målestokk har sjøtransporten en meget liten andel av persontransporten. Lokalt og regionalt er den likevel viktig for deler av samferdselsnettet. Eksempel på dette er bilferjer og hurtigbåter langs kysten. Bilferjene utgjør 41 prosent av persontransporten til sjøs.

Jernbanen spiller en langt sterkere rolle i nærtrafikken i Oslo-området enn andelen av transportarbeidet på landsbasis skulle tilsi.

	Jern-bane	Fly	T-bane og trikk	Buss	Personbil	Skip
I alt	40,0	8,0	90,0	286,0	3048,0	43,0
0-30 km	20,7	0,0	88,8	259,4	2723,7	38,5
31-150 km	15,5	0,3	0,0	24,9	289,0	3,8
151-300 km	1,8	1,2	0,0	1,3	23,2	0,6
Over 300 km	1,5	7,0	0,0	0,3	12,2	0,3

Kilde: TØI 384/1998.

	Jernbane	Fly	T-bane	Buss	Personbil	Skip
Persontransporter	41	9	90	286	3169	43
Gjennomsnittelig reiselengde	59	431	4	13	14	14

Kilde: TØI-rapport 364/1997

Tabellen viser at jernbanen har sin vesentligste markedsandel for reiser under 150 km. Bil, buss og T-bane/trikk har sin markedsandel for reiser under 30 km, mens fly har sin hovedandel for reiser over 300 km.

De korte reisene utgjør omlag 70 prosent av alle reisene i Norge. Bruken av bil har steget spesielt mye på korte reiser og sto i 1992 for 83 prosent av antall reiser i gjennomsnitt for landet. Andel av reiser som foretas med bil er størst for arbeidsreiser og omsorgsreiser. Bilbruken på korte reiser øker mest blant kvinner. Stadig flere kvinner kjører bil til arbeid, samtidig som det er særlig stor reduksjon i andelen kvinner som går eller reiser kollektivt. Mer om dette finner du i St.meld. nr. 32 1995-96.

2.4. Fordeling av godstransport

Transporten av gods innenlands målt i tonn kilometer i Norge fordelte seg i 1996 med 37 prosent på veg, 32 prosent på transport av olje med skip, 24 prosent på annen sjøtransport, 6 prosent på jernbanen og 0,1 prosent på fly. Totalt er innenlands transport av gods beregnet til 28.698 tonn kilometer.

Innenlands sjøtransport er redusert med 17 prosent i perioden 1980-95. Det har imidlertid vært en sterk vekst i transport av olje fra kontinentalsokkelen. Denne økningen har mer enn oppveid nedgangen i øvrig innenlands sjøtransport.

Godstransport på veg har økt relativt mer enn andre transportformer.

Jernbanen har hatt en tilnærmet konstant andel av godstransporten i perioden.

Valg av transportmiddel ved frakt av gods avhenger blant annet av pris, avstand, regularitet, sikkerhet og framføringstid. Transportbrukerne stiller stadig nye krav til rask og presis levering.

Vanligvis fraktes varer med høy verdi i forhold til vekt, ferske matvarer og andre varer med kort holdbarhet med raske transportmidler, for eksempel fly.

Stykkogods i form av ferdigvarer, halvfabrikata osv. representerer ofte gods med høy vareverdi i motsetning til bulk som ofte er råvarer med lav vareverdi.

Vegtransport har en relativt stor andel av stykkogods.

Båt og jernbane er mye billigere enn vegtransport per tonn over lange avstander. Sjø- og jernbanetransport inngår som regel i en transportkjede som gjør det nødvendig med omlastning. Dette øker kostnadene. Normalt kreves det en lengre transportdistanse for å kompensere for denne ulempen. Ved transport over 400 kilometer er sjøtransporten størst med om lag 55 prosent av godsmengden, mens vegtransporten er helt dominerende på korte avstander. Godstransport på jernbane er først og fremst konkurransedyktig på transporter av store volum på avstander over 300 kilometer. Sjø og jernbane dominerer ved frakt av bulk over lange avstander.

En sammenligning av transport på strekninger med muligheter for både jernbane- og vegtransport, viser at jernbanens markedsandeler her er vesentlig større enn gjennomsnittet for landet. I 1990 hadde jernbanen en markedsandel på mellom 30 og 56 prosent på strekningene mellom Oslo og Rogaland, Hordaland, Trøndelag og Nordland.

Sjøtransport er helt dominerende ved innførsel og utførsel av varer, og utfører rundt 95 prosent av transporten. For innførsel og utførsel av varer i perioden 1980-95, har sjøtransporten hatt en sterk vekst, vegtransporten har økt noe, mens transporten på jernbane har ligget omtrent konstant.

Mer om godstransporten finner du blant annet i St.meld. nr. 46 1996-97.

3. MÅL FOR TRANSPORTSEKTOREN

3.1. Dagens mål

I St. meld. nr. 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken står det:

"En hovedutfordring for norsk samferdselspolitikk i årene framover vil være å sikre god framkommelighet og lavest mulig transportkostnader i alle deler av landet, samtidig som hensynet til et godt miljø og høy sikkerhet blir ivaretatt."

Denne hovedutfordring kan nærmere uttrykkes i følgende strategier eller mål:

God framkommelighet

Framkommeligheten handler om tid og tilgjengelighet. Tradisjonelt måles framkommelighet ved reisetid, tidsbesparelse, standard på transportnett og terminaler, trafikk- og lastekapasitet.

Forhold som kan være nyttige å måle er blant annet endringer i samfunnets transportkostnader, endringer i bedriftsøkonomiske transportkostnader, utvikling i transportarbeid og utvikling i reisetid og regularitet for de forskjellige transportmidlene.

Ivaretakelse av miljø

De nasjonale miljømål knyttes ofte til internasjonale avtaler som Kyotoavtalen. Miljømålene skal være innenfor rammen av en bærekraftig utvikling som innebærer mest mulig begrenset forbruk av ressurser, særlig av ikke fornybare ressurser, slik at også kommende generasjoner blir tilgodesett. Relevante parametre kan være målinger og beregninger av utslipp som luftforurensing, støy og kartlegging av belastning i forbindelse med inngrep i eller nær vernede og verneverdige områder. I forbindelse med nye anlegg skal strenge retningslinjer ligge til grunn.

Høy sikkerhet

Sikkerhet handler om å unngå dødsfall og skader på mennesker, gods og materiell. Aktuelle parametre er antall skadde og drepte, ulykkesfrekvens og skadeomfang. Risiko er et samlebegrep for ulykkesfrekvens og konsekvenser av ulykkene.

Målsettinger innenfor de tre kategoriene over kan ikke sees uavhengig av hverandre. Tiltak kan virke positivt på flere mål, eller fremme enkelte mål på bekostning av andre.

Samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak gir mer tilbake til samfunnet i form av verdier enn de koster. Verdien i transportsektoren knyttes til transportkostnader og økonomiske vurderinger av ulykkesreduksjon og miljøgevinst. Ideelt skal nytten av den siste kronen brukt i hver sektor være lik.

I kapitel 5 er det gitt en kort omtale av viktige stortingsmeldinger.

3.2. Noen mulige utviklingstrekk inn i neste årtusen

“Når en skal se langt fram, kan det være nyttig å begynne med å se like langt tilbake. Da vil en se hvor omfattende endringer kan være.”

I de siste femti år har det vært en stor økning i omfanget av transporten, både lokalt, regionalt, nasjonalt og til og fra utlandet. Transport er en integrert del av vår levemåte og preger samfunnet vårt på godt og vondt. Transport innebærer opplevelser og tilgang på forbruks-goder, og er en betingelse for høy levestandard. Samtidig er transporten en belastning i form av ulykker, støy, forurensning og landskapsinngrep.

Det følgende er noen eksempler på mulig utvikling i tiden etter tusenårsskiftet:

- Uavhengig av svingninger i konjunktorene vil samhandelen med Europa og verden ellers høyst sannsynlig fortsette å øke i omfang. Noe som vil gi mer belastning på transport nettet. Som et ledd i samarbeid med EU vil arbeidet med transportkorridorer som binder transportsektorene sammen få stor betydning.
- Av hensyn til mål om stadig større transport- og kostnadseffektivitet for industrien og næringslivet, vil det trolig bli mer vanlig at transportbrukerne inngår avtaler om felles transportløsninger. Dette vil i første omgang kunne gjelde store transportbrukere, men vil etter hvert også omfatte andre, både på regionalt og lokalt plan.
- På grunn av overgang til mer ordrestyrt produksjon vil det bli stilt krav om raskere transport og oftere leveringer som vil stille spesielle krav til punktlighet, hastighet og regularitet.
- For å møte utvidede krav til kvalitet og effektivitet vil det antakelig være behov for mer komplette fiskerihavner hvor de forskjellige funksjoner blir bedre integrert.
- Det er sannsynlig at en større del av eksporten av fisk og fiskeprodukter i framtiden vil gå over fra bil til andre transportmidler. Mulighetene og behovet for transport av større partier fisk, oftere anløp, teknologisk utvikling av oppbevaring og overgang til mer bruk av containere kan gjøre dette aktuelt.
- Olje- og gassutviklingen i nordområdene på norsk og russisk side vil bety nye behov for infrastruktur- og terminaler, strengere krav til sikkerhet, nye krav til farledene til sjøs og utvikling av ulike servicefunksjoner.
- Det vil bli stilt stadig strengere miljøkrav til transportsektoren. Dette gjelder utslipp til luft og vann, fare for forurensning ved uhell, håndtering av avfall, støyproblemer og bevaring av natur og kulturminner.
- Vi forventer ytterligere teknologisk utvikling på materiell, IT-løsninger for styring av trafikk, og større og mer effektive terminaler med sikte på kombinerte transporter.
- Endring til et stadig mer kunnskapsbasert næringsliv og økt internasjonalisering vil bidra til at næringslivets behov for persontransport øker mer enn godstransporten.
- Det er en langsiktig tendens til at varene blir lettere og mindre i volum per krone i verdi. Dette vil bidra til dreining mot mer etterspørsel etter veg- og flyfrakt.

Debatt

Så langt reiser dette kapitlet følgende spørsmål:

- *Har vi møtt de siste års utvikling i transporten på en fornuftig måte?*
- *Hvordan skal vi møte forventet utvikling i framtiden?*
- *Hvordan kan en lokalt påvirke transporten?*
- *Hva er de viktigste virkemidlene som bør settes inn?*

4. EKSEMPLER PÅ PROBLEMSTILLINGER

Innledning

Vi har ikke laget en fullstendig redegjørelse for problemstillinger som skal drøftes i Nasjonal transportplan, men tatt opp noen mulige deltemaer. Vi gir ikke så mange svar. En god Nasjonal transportplan vil avhenge av at transportsektorene bruker tid på samarbeid med sikte på å utvikle kreativitet og et godt beslutningsklima.

Fylkene er forskjellige, og dermed også problemstillingene. Alle vil ikke kjenne seg igjen i alle problemstillinger. Men noen bør kjenne seg igjen i alle, og alle bør kjenne seg igjen i noen.

Når blikket løftes inn i framtiden er erkjennelsen av hva som styrer omfanget av transporten grunnleggende. Omfanget og arten til transporten bestemmes av natur- og samfunnsforholdene, den økonomiske veksten, utvikling i næringslivet, teknologisk utvikling og bosettingsmønsteret. Utviklingen av transporten er et speilbilde av den alminnelige utvikling i samfunnet, og offentlig planlegging av transport går i hovedsak ut på å møte denne utviklingen. Det er ikke mulig "å vedta" endrede transportstrukturer. De ønskede trafikktiltak må derfor koordineres i samspill med alle faktorer som bestemmer samfunnsutviklingen. Transport kan dermed ikke sees løsrevet fra de andre samfunnsmekanismene.

Transportstrukturene selv er for øvrig også en del av det samfunnsbilde som er med på å bestemme trafikkutviklingen. For eksempel vil bedret vegstandard og økt framkommelighet kunne påvirke transportomfanget.

I Storbritannia har regjeringen nylig lagt fram en helhetlig transportplan, det såkalte "White paper". Fokus er her å forene tilsynelatende motstridende interesser mellom miljøet og næringslivets behov for framkommelighet og effektivitet. Planen legger opp til at offentlige og private sektorer sammen tar et krafttak i transportpolitikken i framtiden. Spesielt legges det opp til avklaring av behov med transportaktører, næringsliv, publikum, brukere og andre interessenter lokalt. Hensikten er at alle aktører deltar i et forpliktende samarbeid om å utarbeide og sette i verk handlingsplaner.

4.1. Prioritering mellom framkommelighet, miljø og sikkerhet

Næringslivets konkurransevne

Gunnar Eigeland, Norges Lastebileier-Forbund, skriver:

"I godstransporten må vi se på hele transportkjeden fra dør til dør, ikke bare på delstrekninger, slik offentlige utredninger hittil stort sett har gjort. Analysene må ta for seg både kostnader og energiforbruk."

Et godt utbygd transportsystem trykker næringsliv og bosetting i tråd med overordnede mål. Norsk næringsliv kjennetegnes av internasjonalisering. Sammen med avstanden fra Norge til sentrale markeder, innenlandske topografiske forhold og spredt næringsstruktur, innebærer dette at transportkostnadene er et viktig element for norske bedrifter. For næringslivet er det

derfor viktig at transportkostnadene reduseres gjennom et effektivt transporttilbud. Samferdselssektoren er en viktig næring i seg selv. Nasjonalregnskapet viser at verdiskapningen i transportnæringene utgjør rundt ti prosent av landets totale verdiskapning og bidrar til et vel fungerende arbeidsmarked og næringsliv i hele landet. Mer om dette finner du i St.m.36 1996-97.

Transport binder landet sammen og øker næringslivets tilgjengelighet til regionale og nasjonale sentra, og til utlandet.

Norsk økonomi er basert på en meget høy andel eksport og en tilsvarende høy importandel av forbruksvarer og andre produkter. Denne åpne og internasjonale økonomien betinger aktiv samhandel og god kommunikasjon i alle ledd mellom produsent og konsument; ikke minst fysisk i form av utstrakt reisevirksomhet. Moderne form for produktutvikling, markedsføring, salg og oppfølging krever at det finnes raske, pålitelige og effektive transporttilbud mellom alle impliserte ledd i kjeden av produsenter og/eller konsumenter. For mange større bedrifter er hjemmemarkedet begrenset. Dagens virkelighet viser at uten effektivt og vel utbygd transport ville store deler av norsk næringsliv hatt problemer med å eksistere.

Problemene knyttet til næringslivets konkurransevne er forskjellige i byene og i distriktene. I byene knytter problemene seg til kø, kork og kaos. I distriktene knytter problemene seg til lange avstander og dårlig standard.

Spørsmål som kan drøftes her:

- *Hvilket potensiale ligger i å overføre godstransport til sjø og bane?*
- *Kan transportetatens midler nyttes bedre gjennom et samarbeid mellom etatene og næringslivet?*
- *Kan kommuner og fylker gjøre noe for å bedre samarbeidet lokalt?*
- *Hvordan kan kommunene og fylkene ellers bidra til bedre transportløsninger for næringslivet?*
- *Er vi for lite flinke til å se helhetlig på transport av gods fra dør til dør?*
- *Hvordan kan fylkene bidra til en bedre tenkning på dette feltet?*
- *Hvilken godstransport trenger våre byer for å kunne fungere?*
- *Bør vi gi den delen av godstransporten som går på veg fortrinnsrett på et eget nett for tungtrafikken slik at den kan jobbe effektivt?*
- *Kan vi kombinere tiltak slik at de gir positiv virkning både for den kollektive persontransporten og for yrkestransporten av gods?*

Miljø

Dagens transportformer har betydelig innvirkning på miljøet både globalt, regionalt og lokalt. Globale påvirkninger bidrar til å bryte ned ozonlaget og øke drivhuseffekten. Miljøproblemene regionalt og lokalt er knyttet til bruk av areal, barrierer, luftforurensing, støy, avfallsproblemer og forurensing av jord og vann. Dessuten er transportsektoren en storbruker av energi.

Transport har indirekte kostnader i form av hva den enkelte transportbruker påfører samfunnet eller andre transportbrukere. Disse kostnadene inngår ikke uten videre i den prisen den enkelte står overfor når transportvalg skal foretas. De viktigste indirekte kostnadene er forringelse av miljøet og ulykker.

Ved siden av kravet til effektive organiserte logistikk- og transportkjeder * utgjør hensynet til miljøet en viktig premiss for transportplanleggingen. Miljøtruslene kan være lokale og regionale. I tillegg har de globale problemene også en lokal side. Det er summen av alle

* Logistikk er organisering av hele transportkjeden medregnet lager og administrasjon.

lokale og regionale utslipp av klimagasser som utgjør verdensproblemet. Ved alle sider av transportplanleggingen må miljøet være i fokus.

For å få et helhetlig bilde av situasjonen må de ulike fasene fra “vugge til grav” i kjeden tas med. Det gjelder miljøforhold ved:

- Bygging, drift og vedlikehold av transportnettet.
- Produksjon, drift og opphugging av transportmidlene.

Øystein Dahle, Wordwatch Institute, uttaler blant annet i sitt innlegg:

“Men som på så mange andre områder er ikke miljøproblemene resultater av ond vilje, men heller utilsiktede konsekvenser av beslutninger motivert av ønsket om å skape fremgang. Når oppfølgingen av konsekvensene er forskjøvet både i tid og rom, overstiges beslutningssystemets evne til å forholde seg til både fordeler og ulemper.”

Transportmønstre er dels basert på inngrodde vaner hos hver og en av oss. Skal uønskede elementer i dette mønsteret brytes er det nødvendig å endre vaner og holdninger, og skal dette lykkes er det nødvendig med mer enn tradisjonell planlegging i lukkede rom. Planleggingen må skje i nær kontakt og samhandling med publikum og det må legges vekt på informative tiltak.

I den sentrale planprosessen vil blant annet mulighetene for differensierte miljøavgifter bli utredet nærmere. Transportetatene kan påvirke luftforurensingen lokalt og globalt gjennom et bredt spekter av tiltak, alt fra å være pådrivere for mer miljøvennlig materiell til å drive fram tiltakspakker til politiske vedtak.

4.2. Energibruk

Energibruk i forhold til transport kan måles på mange måter. Resultatet og tolkninger er også avhengig av innfallsvinkel, for eksempel lokal forurensning kontra global forurensning. Nedenfor fokuseres bare energibruk ved bruk av transportmidler, mens ideelt sett bør total energibruk ved produksjon og drift av transportmidlene fokuseres.

Persontrafikk

Av tabellen nedenfor framgår det at elektrisk jernbane har lavest energiforbruk per pasasjer-kilometer, dernest T-bane/ trikk, dieseltog og buss. Hurtigbåter kommer dårligst ut, mens personbiler i egentransport har et energiforbruk per personkilometer som ligger rundt gjennomsnittet. Dersom elektrisiteten til tog produseres ved gasskraft, øker utslippene også fra toget, men fortsatt vil utslippene ligge lavere enn for dieseltog.

	Energibruk pr. personkm Relative tall	CO ₂	NOx (g/km) (g/km)	Partikler (g/km)
Personbil	1,6	110,0	0,94	0,02
Buss	1,1	80,0	0,98	0,07
Dieseltog	1,0	70,0	1,10	0,09
El-tog (elektr. fra vannkraft)	0,5	0,0	0,00	0,00
Trikk og T-bane	0,75	0,0	0,00	0,00
Hurtigruta	1,6	120,0	2,63	0,02
Hurtigbåter og lokalruter	8,5	630,0	13,85	0,10
Fly	2,7	200,0	0,57	0,03

Kilde: SSB Rapport 97/7.

Energiforbruket er beregnet «top-down» ved å dele totalt forbruk av energi på totalt transportarbeid.

Buss kan i mange tilfelle være et godt alternativ til elektrisk drevne transportmidler ut fra energibruk. Dieseldrevne busser har imidlertid høye utslipp av partikler og andre stoffer som skaper lokale miljøproblemer. Særlig i de største byområdene vil elektrisk drevne transportmidler (tog, T-bane/trikk eller trolleybuss), være ønskelig for å redusere de lokale miljøproblemene. Dette gjelder selv om elektrisiteten ikke er produsert av vannkraft.

Det er viktig å presisere at ulike transportmidlers energibruk og utslipp avhenger av utnyttelsen av kapasiteten. Særlig i gravgrendte områder kan utnyttelsen for buss eller tog være så lav at tilbudet ikke kan begrunnes ut fra hensyn til energibruk. I slike tilfelle ligger det en stor utfordring i å dekke kollektivtilbudet med lettere og mer energieffektive transportmidler.

Gods

Skip og jernbane har i gjennomsnitt de laveste utslippene av karbondiksid (CO_2) per tonn kilometer slik det framgår av etterfølgende tabell. For jernbane vil CO_2 -utslippene avhenge av om togene drives med elektrisitet eller diesel og hvordan elektrisiteten er produsert.

Dersom elektrisiteten tas fra gasskraftverk, øker utslippene noe, men vil fortsatt være lavere enn for dieseltog og fortsatt blant de mest miljøvennlige transportformene. Vare- og kombinererbiler har særlig høye utslipp, noe som trolig skyldes lav kapasitetsutnyttelse. De store lastebilene har til dels vesentlig lavere energibruk per tonn kilometer enn de mindre bilene.

Tabell 4.2:

Energibruk per tonn kilometer og utslipp per tonn kilometer av CO_2 , NO_x og partikler ved gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse. 1994, 1993 for sjøtransport.

	Energibruk pr. tonnkilometer Relative tall	CO_2 (g/km)	NO_x (g/km)	Partikler (g/km)
Lastebiler	2,55	200	2,4	0,20
Vare- og kombinertbiler	18,45	1470	9,1	1,70
Dieseltog	1,00	80	1,2	0,10
El-tog (elektr. fra vannkraft)	0,50	0	0,0	0,00
Tank/ kombinertskip	0,20	20	0,5	0,01
Tørrlastskip	0,80	70	1,5	0,02
Fly	28,50	2290	6,6	0,30

Kilde: SSB Rapport 97/7. Energiforbruket er beregnet «top-down» ved å dele totalt forbruk av energi på totalt transportarbeid

Utslipp til luft

Tabellen gir en oversikt over utslipp fra ulike kilder i transportsektoren.

Tabell 4.3: Utslipp til luft etter kilde ¹⁾ 1994: 1000 tonn dersom ikke annet er oppgitt	CO_2 (mill. tonn)	NO_x	NMVOC *	CO	Tonn Pb	Sveve-støv ²⁾
I alt	37,6	221,1	300,5	815,0	28,4	23,4
Biltrafikk	8,4	76,6	71,8	575,1	23,9	4,3
Jernbane	0,1	1,6	0,1	0,4	0,0	0,1
Luftfart	1,5	4,3	0,7	3,6	1,7	0,2
Skip og båter ³⁾	3,6	77,3	11,7	20,0	0,6	1,6

1) Omfatter ikke utenriks sjøtransport og internasjonal luftfart.

2) Utslipp er ikke beregnet for prosesser.

3) Omfatter kysttrafikk, småbåter, fiske, mobile rigger m.m.

Protokollen fra miljøkonferansen i Kyoto forplikter industrilandene til å redusere det samlede utslipp av klimagasser med minst fem prosent i forhold til 1990-nivå innen år 2008-2012. Norges forpliktelser er at utslippene av klimagass ikke skal være mer enn en prosent

* NMOVC er flyktige organiske forbindelser

høyere enn i 1990. Da var de totale utslippene av klimagassen CO₂ 35,2 millioner tonn. Det betyr at vi må redusere utslippene med om lag tre millioner tonn i forhold til nivået i 1996 (41 millioner tonn) og med drøye 12 millioner tonn i forhold til forventet utslipp uten nye tiltak i år 2010.

Andelen av Norges karbondioksid-utslipp (CO₂) fra samferdsel er om lag 36 prosent. Biltrafikken utgjør rundt 22 prosent, skip og båter omlag 10 prosent.

Utslipp av CO₂ fra vegtrafikken er nesten doblet siden 1970-tallet, hovedsakelig på grunn av trafikkvekst. Utslippene av nitrogendioksid (NO_x) har i samme periode økt med 40-50 prosent, men er nå i ferd med å reduseres på grunn av innføring av katalysator på privatbiler. Utslipp av flyktige organiske forbindelser (NMVOC) viser samme trend som NO_x.

Det har ikke lyktes å redusere de lokale problemene med luftforurensing knyttet til nitrogendioksid og partikler. Dette skyldes at det i liten grad er gjennomført tiltak som virker inn direkte på luftkvaliteten. Skal luftkvaliteten bedres i et større område må det gjennomføres tiltak for redusert trafikk i tillegg til bedret teknologi. Redusert bruk av piggdekk vil være et viktig bidrag. Trafikkreguleringer kan bedre forholdene lokalt.

Flyet påvirker miljøet globalt i form av utslipp til luft. Utslipp av karbondioksid (CO₂) og nitrogenoksid (NO_x) bidrar blant annet til drivhuseffekten. Luftfarten står for vel fire prosent av CO₂-utslippene i Norge. Utslipp av NO_x i vanlig flyhøyde har større klimaeffekt enn tilsvarende utslipp på bakken. Nye flytyper bruker brenselet mer effektivt og slipper ut mindre forurensende komponenter per passasjerkilometer. Det totale utslippet av klimagasser vil likevel bli større fordi trafikken trolig fortsetter å øke. Av regionale virkninger kan nevnes at nitrogenoksid-utslipp fra flyene kan bidra til å forsure vann og jordsmonn, men dette skjer i meget liten grad. De lokale virkningene er også små. Ved de fleste flyplassene er forholdene med utlufting så gunstige at det ikke forekommer særlig grad av luftforurensning. Luftforurensningen i dag overskrider ikke grenseverdiene for luftkvalitet ved flyplassene.

Havnevirksomheten innebærer en del lokale utslipp. Mulige forbedringpunkter er tilrettelegging for at fartøyene kan bruke mer strøm fra land slik at en unngår unødig forurensning ved landligge, og ved at det legges til rette for økt bruk av elektrisk drevet håndteringsutstyr for gods på land.

Støy

Alle transportformer innebærer større eller mindre støyplager.

Statens forurensningstilsyn (SFT) regner med at omlag 260.000 personer er sterkt plaget av støy fra vegtrafikk (TØI, Miljøhåndboken, del I, 1996). Det bor omlag like mange personer som er svært plaget av støy langs fylkesveger som langs kommunale veger, men her er anslagene svært usikre. Tall fra 1996 viser at rundt 90.000 personer som bor langs riksvegene er svært plaget av støy. Reduksjon i antall personer som var svært plaget av støy var omlag 9.400 i perioden 1994-97. I perioden 1998-2001 ser reduksjonen ut til å bli omlag 3.800 personer.

I følge Jernbaneverkets Miljørapport for 1997, er 3.900 boliger utsatt for støy over Forurensningslovens grenseverdi på 42 desibel. Dette tallet er basert på grov kartlegging og er trolig et noe høyt anslag.

Veksten i flytrafikken vil sannsynligvis fortsette. Fram til år 2002 vises en markant reduksjon i støynivå ved flyplassene fordi flyselskapene skifter ut flyflåten med mer støysvake fly. En betydelig miljøgevinst oppnås når flytrafikken overføres fra Fornebu til den nye hovedflyplassen på Gardermoen. I år 2000 vil rundt 2.500 personer bo innenfor støysonene, mens det tilsvarende tallet for Fornebu i dag er omlag 50.000.

Drøft gjerne spørsmål som:

- *Hva er de største støy- og utslippsproblemene i ditt fylke?*
- *Hva slags støy- og utslippsproblem er det viktigst å gjøre noe med?*
- *Hvordan kan kommuner, fylker og staten bli flinkere til å bedre støy- og utslippsproblemer?*
- *Hva slags konkrete tiltak må til?*

Naturverdier

Transportetatene er en stor forbruker av urørt natur. Transportanlegg beslaglegger areal, deler opp areal og gir vegforbindelse til tidligere isolerte områder. Resultatet kan derfor bli verre vilkår for livet i naturen.

Det er særlig vegsektoren og delvis jernbanesektoren som utgjør konflikten mellom utbygging og naturvern. Fortsatt utbygging uten en sterkere vektlegging av hensyn til biologisk mangfold vil redusere viktige naturmiljøer. I alt 14 av prosjektene i dagens vegplaner (1998-2007) antas å kunne medføre store eller meget store negative konsekvenser for biologisk mangfold. Det er en utfordring å redusere omfanget av inngrep i og i nærheten av slike områder på kort og lang sikt. Særlig viktig er det å redusere inngrep i områder nær vassdragene. Her er de største konfliktområdene mellom veg og naturmiljø. Det største omfanget av inngrep ligger i perioden 2002-2007. For mange av prosjektene kan miljømessig kvalitetssikring bidra til klare forbedringer.

En viktig oppgave framover blir å vedlikeholde og drive transportanleggene på en miljømessig forsvarlig måte, slik at påvirkningen av miljøet på omgivelsene blir så lite som mulig. Rutiner for vedlikehold, bruk av kjemikalier, og konsekvensene av utvidelser må utredes og tiltak som bøter på skadene må settes iverk.

Kulturminner

Vern og forvaltning av kulturminner og naturmiljøer er å ta vare på en ressurs som ikke er fornybar. Kulturminner er ofte de eneste kilder til kunnskap om forhistorien. Erfaring viser at det for hvert registrerte kulturminne finnes mer enn 20 som ikke er kjent. Til tross for fredning siden 1905 er rundt halvparten av synlige, automatisk fredete kulturminner blitt borte eller ødelagt siden 2. verdenskrig. Årlig går anslagsvis en prosent av bygninger fra før år 1900 tapt. Tilsvarende tapstall gjelder også for automatisk fredete kulturminner. I tillegg kommer alle uregistrerte kulturminner der tapstallene ikke er kjent. Tapstallene er langt større i pressområder enn i utkantområder.

Dersom utviklingen fortsetter kan halvparten av kulturminnene i et perspektiv på 50 år være tapt for alltid. Samferdselssektoren anslås å være direkte og indirekte årsak til mellom 50 og 60 prosent av svinnet. Viktige tiltak for å redusere konfliktene mellom transportanlegg og kulturminner er utredning i forkant, skånsom lokalisering og effektiv arealbruk.

Forurensning av jord og vann

Vegtransporten bidrar også med forurensning av jord og vann i hovedsak som avrenning fra vegbanen, men også ved sølesprut og avsetning av støvpartikler. Undersøkelser viser at vegsalt kan skade vegetasjon og forurense grunnvann. Sterk forurenset avløpsvann og slam fra renhold av tunneler blir behandlet som spesialavfall.

Aktuelle forureningskilder inn luftfarten er sanitært og industrielt avløpsvann, samt forurenset overvann fra fjerning av is på fly og rullebaner, brannøvelser, avfallsfyllinger og forurenset grunn.

Togdrift forurenser grunnen som følge av vedlikehold av sporet med plantevernmidler. Den viktigste utfordringen knytter seg imidlertid til opprensning av tidligere virksomhet med impregnering av tresviller med kreosot. De fire verkstedene som drev med slik impregnering ved Lillestrøm, Råde, Hommelvik og Drammen er i dag nedlagt og innebærer ikke akutt fare for forurensning.

Når det gjelder havnene, har de en viktig oppgave i forbindelse med mottak av avfall fra skip.

Spørsmål til drøfting:

- *Hvilke kulturminner står i fare i ditt fylke?*
- *Hvordan kan en sikre at de ikke ofres på utviklingens alter?*
- *Har havnene i ditt fylke tilfredsstillende mottaksanlegg for skipsavfall?*
- *Hva kan gjøres lokalt i forhold til inngrep i naturen og forurensing av jord og vann?*

Sikkerhet

Vegtrafikken er ganske spesiell når det gjelder å tenke sikkerhet i forhold til de andre transportformene. Og ganske spesiell i forhold til mange andre forhold i samfunnet.

Leif Agnar Ellevset, Trygg Trafikk, setter i sitt innlegg fokus på nødvendigheten av å sette seg ambisiøse mål og få nedfelt dette i handlingsplaner både på nasjonalt og lokalt plan. Om den såkalte null-visjonen uttaler han følgende:

"En visjon om at ingen ulykker skal aksepteres, har tradisjoner og er for lengst en realitet innen luftfart, sjøfart, jernbane og arbeidsliv. Hvorfor er ikke en slik visjon akseptert og eksisterer innenfor vegtrafikken? Også for vegtrafikken bør det nå lages forpliktende og ambisiøse mål som viser at vi ikke er villige til å akseptere dagens nivå for antall ulykker, skadde og drepte."

Det er viktig å ha ambisjoner og noe å strekke seg etter. Også i relasjon til andre transportsektorer er det viktig å tallfeste mål eller på annen måte fastsette resultatmål som forplikter overfor den framtiden man ønsker seg. Kyotoavtalen er et eksempel på slik forpliktelse i internasjonal sammenheng. På det lokale planet kan man, som en begynnelse, forsøke å legge til rette for en ikke fullt så omfattende resultatmåling. I den forbindelse kan det for eksempel være aktuelt å ta utgangspunkt i prognosene for utviklingen av trafikken, slik at trendprognosene kan sammenlignes med målsettinger etter planlagte korrigerende tiltak.

Tenk om taket på et daghjem falt ned og klemte i hjel to barn. Det ville bli store oppslag i aviser og TV. Daghjemmet ville øyeblikkelig bli stengt, sammen med alle andre daghjem med tilsvarende takkonstruksjon. Utbedringer ville bli foretatt på alle disse daghjemmene. For å hindre at noe liknende skulle skje i framtida, ville bygningsforskriftene for tak bli endret. Hvis derimot to barn ble klemt i hjel i en trafikkulykke ville det resultert i en notis i avisen, og neppe noe mer.

I industrien har arbeiderne et verneombud som kan stenge bedriften om det er fare for at det kan skje en ulykke. Noe slikt finnes ikke for alle de tusener som arbeider som sjåfører. Hadde det vært det, ville vegene være stengt det meste av tiden.

På vegene blir rundt 300 personer drept og om lag 12.000 personer skadet hvert år. Disse tallene gjelder ulykker som politiet har registrert. Trolig er antallet egentlig 40.000 skadde per år. I motsetning til andre transportsystemer aksepteres det i dagens vegtrafikksystem ulykker som tilsvarer tre flystyrt i året, uten at det blir tatt affære. I forhold til innenlands ruteflyging er risikoen for å bli skadet fem ganger så høy for jernbane, 100 ganger så høy for buss og 200 ganger så høy for personbil.

Tabellen under gir oversikt over dødsrisiko og skaderisiko for ulike transportmiddel.

Tabell 4.4: Beregnet døds- og personskaderisiko for ulike transportmidler *		
Transportmiddel	Dødsrisiko (antall drepte per 100 millioner personkilometer)	Personskaderisiko (antall skadde og drepte per 100 mill. personkilometer)
Skinnegående		
Jernbane (1985-94)	0,09	0,86
Sporvei (1986-95)	1,24	55,10
Tunnelbane (1987-96)	0,13	6,18
Luftfart 1987-96		
Innenlandsk rutetrafikk	0,13	0,18
Sjøfart 1970-94		
Innenlands ferger og rutebåter	0,06	Ikke beregnet
Vegtrafikk 1990-93		
Personbil	0,46	36,00
Buss	0,11	21,00
Motorsykel og moped	4,89	461,00

Kilde: TØI rapport nr. 1089/1998 "Døds- og personskaderisiko i persontransport."

*) Risikotallene i denne tabellen omfatter bare reisende med transportmiddelet, dvs. at personer som skades utenfor transportmiddelet ikke er regnet med. Unntak er sporvogn, hvor disse skadene også er regnet med og muligens tunnelbane, hvor det ikke er oppgitt om disse er med eller ikke.

Skal vi få bukt med dødsfallene i vegtrafikken, må ansvaret deles mellom det store antallet trafikanter og myndighetene. Dagens trafikanter kjennetegnes ved at de gradvis øker farten og har stadig mindre respekt for regler. Beregninger viser at dersom alle fulgte alle trafikkreglene hele tiden, ville antall drepte i trafikken halveres. Dersom det var mulig å få alle bilister til å følge fartsgrensen, ville antallet drepte bli redusert med mer enn 25 prosent. I dag tilbringer hver bilist i gjennomsnitt 40 minutter bak rattet hver dag. Hvis alle begynner å følge fartsgrensen, vil hver bilfører måtte tilbringe 1 minutt og 37 sekunder mer bak rattet per dag. I mange tilfeller er det dessverre slik at mens vegmyndighetene gjennomfører tiltak for å forbedre sikkerheten, tar trafikantene ut store deler av gevinsten i form av økt framkommelighet i stedet for i sikkerhet.

Utviklingen av risikoen i vegtrafikken er redusert de siste 30 årene til tross for at trafikken har økt. Det er ingen tvil om at risikoen er kraftig redusert gjennom et målrettet arbeid med forbedringer både av vegsystemet, kjøretøyene og trafikantene. Mange av de virkemidlene man tyr til er velkjente og effektive. Likevel blir altså fortsatt 300 drept og 40.000 skadd hvert år på vegene våre.

I følge Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1998-2007 skal antallet drepte og skadde reduseres fra 11.800 i 1998 (prognose) til 11.670 i 2007. Dette betyr en reduksjon på en prosent i tallet på ulykker. Dagens innsats sammen med større trafikkvekst enn forutsatt innebærer at antall skadde og drepte øker. Markert nedgang i skader og lemlestedede som følge av trafikkulykker krever andre og helt nye grep i arbeidet med sikkerhet i trafikken.

Da antallet drepte økte fra 255 i 1996 til 303 i 1997 var det få som reagerte. Det ble da også forklart at det egentlig var antall drepte i 1996 som var "unormalt" lavt, og at tallet for 1997 lå innenfor den "statistiske variasjon" vi måtte forvente på bakgrunn av nivået de senere år. Denne situasjonen ble lett akseptert, uten at bilene ble "satt i garasjen" i påvente av effektive tiltak, slik man ville gjort med flyene.

Men hvordan skal man komme videre i arbeidet med å øke trafiksikkerheten? For det kan neppe være slik at samfunnet kan slå seg til ro med å ha en egen tenkemåte når det gjelder å forebygge ulykker i vegtrafikken i forhold til de fleste andre områder.

Hva om vi ikke godtar at noen blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken, at vi ser på den såkalte null-visjonen som den eneste akseptable ledestjerne. En slik visjon vil bety en ny måte å tenke på - den vil tvinge oss til å tenke hva vi må gjøre - og ikke bare hva vi kan gjøre. Hovedfokus vil i større grad settes på konsekvensene av ulykken - den volden man utsettes for - og ikke selve ulykken.

Det er ingen tvil om at slik null-visjonen vil innebære store og vanskelige utfordringer for vegmyndighetene, men også for folk og næringsliv. Med et slikt utgangspunkt må vi være innstilt på at trafiksikkerheten i økende grad gir premisser for hvilken framkommelighet som kan tilbys trafikantene. Det er heller ingen tvil om at god framkommelighet er viktig for bosetting og næringsliv i et land som Norge. Ikke minst gjelder det store deler av stamvegnettet som muligens kan utformes slik at god framkommelighet ikke går på bekostning av sikkerheten. På store deler av resten av vegnettet må vi akseptere at det er sikkerhetsnivået som avgjør hvilken framkommelighet vi skal ha.

En null-visjon krever at det arbeides med å finne fram til nye, utradisjonelle og kanskje upopulære tiltak.

Noen eksempler på kjente tiltak fra dagens bruk av virkemidler:

- Utbygging av stadig sikrere veganlegg.
- Sikkerhetsrevisjon av nye og eksisterende veger.
- Begrenset økning av strekninger med automatisk trafikkontroll.
- Gjøre vegenes sideområder mykere.
- Revisjon av fartsgrensene i og utenfor tettsteder.
- Mer kontroll både av kjøretøyene og trafikantenes oppførsel på vegene.

Drøft gjerne videre følgende spørsmål:

- *Er målet i dagens vegplan om en prosent reduksjon av ulykker i trafikken godt nok?*
- *Hva må vi gjøre for at vi ikke lenger skal godta at rundt 300 mennesker i året blir drept og 40.000 skadet i trafikken?*
- *Er det moralsk forsvarlig å ofre så mange menneskeliv for at du skal komme litt fortere fram?*
- *Hva slags virkemidler bør tas i bruk?*
- *Hva kan gjøres lokalt for å spare menneskeliv?*

4.3. Geografisk inndeling i korridorer, byer og distrikter

Transportkorridorer og knutepunkter

Arbeidet med transportplaner må ta utgangspunkt i logistikkanalyser i transportkorridorer framfor fokus på enkelte problemstillinger. Det er svært viktig å analysere sammenhenger og konkurranseflater ut fra mest mulig fullstendige analyser av organiseringen hvor alle berørte transportårer og terminalledd i korridoren blir vurdert.

De lange transportene er viktig for næringslivet. Dette er et nasjonalt ansvar, og Nasjonal transportplan vil fokusere på transportkorridorer i en egen tverrfaglig utredning.

Transportkorridorene er:

1. Oslo - Bergen
2. Oslo - Trondheim/Ålesund
3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger
4. Trondheim - Bodø
5. Kristiansand - Stavanger - Bergen - Ålesund - Kristiansund - Trondheim
6. Bodø - Narvik (med gren til riksgrensen) - Tromsø - Alta - Kirkenes
7. Oslo - Ørje/Magnor
8. Oslo - Svinesund/Kornsjø

Korridorutredninger skal være en vesentlig del av det fylkesvise arbeidet. Ved disse analysene er det svært viktig at blikket også løftes utover de lokale og regionale trafikkstrømmene. Regionens utenrikshandel skal inngå som en sentral del av utredningsbildet. Forholdet til utredningene av Transeuropeisk transportnettverk (TEN) innen EU er her sentralt.

Noen av de generelle problemstillingene i utredningene av korridorene vil være:

- Analysere transportomfang og konkurranseflater mellom transportmidlene.
- Vurdere hvordan endring i transporttilbud, forskyvning av investeringene mellom sektorene og bruk av andre virkemidler kan påvirke fordelingen av transportmidler.
- Vurdere i hvilken grad stamnettet videre skal bygges ut for å legge til rette for fortsatt vekst for bil og fly, eller om det i stedet skal satses på jernbanen og sjøtransport.
- Utrede om det er behov for å utvikle stasjoner/knutepunkter for kollektivtrafikken og bedre adkomst til havner og flyplasser.
- Utrede hvordan vi kan få bedre tilgjengelighet og bedre muligheter for omstiging og omlasting mellom ulike transportmidler.

Det samlede transportmønsteret i fylket bør sees ut fra følgende perspektiver:

- Lokalt perspektiv.
- Regionalt og nasjonalt perspektiv.
- Samhandelen med utlandet.

Videre bør det imøtekomme befolkningens behov i forhold til:

- Arbeid.
- Næringsliv.
- Fritid.
- Velferd.

Dag Bjørnland, omtaler blant annet forholdet mellom vedlikehold og investeringer i samferdselssektoren. Han etterlyser bedre oversikter over kapital, vedlikehold og investeringer, fordelt på de enkelte transportsektorene. Han foreslår blant annet:

”Fremtidige stortingsmeldinger bør begrunne om vedlikehold er tilstrekkelig for å opprettholde kapitalverdier i samferdsel. Dersom det er vedlikeholdsmessig etterslep, bør konsekvenser vurderes og strategier for innhenting angis.”

Det er en uttalt politisk målsetting at vedlikeholdet bør prioriteres. Noe Stortinget blant annet har slått fast i behandlingen av samferdselsplaner for inneværende periode. Tilsvarende gjelder for øvrig for den britiske regjeringens ”White paper” hvor det er lagt vekt på opprettholdelse av standarden på transportnettet. I den lokale prosessen er det derfor viktig ikke bare å fokusere på løsninger som krever dyre investeringer, men også på nødvendig vedlikehold og utbedring av eksisterende veger, baner, flyplasser, luftkorridorer, havner og farleder.

Aktuelle vurderingstema i de fylkesvise diskusjoner kan være:

- Kan kombinerte transporter være en løsning og hvordan kan dere medvirke?
- Hvilke muligheter og potensiale er det for forbedring av kombinerte transporter?
- Hva skal til for å få til mest mulige transport- og kostnadseffektive løsninger?
- Er det grunnlag for spesialisering/rollefordeling mellom knutepunkter som havner, terminaler med videre?
- Hvordan kan vi få mer av godstransporten over fra veg til sjø og jernbane?
- Hvilke tiltak i andre fylker er viktig for befolkning og næringsliv i eget fylke?
- Hvor er ”flaskehalsene” og hva kan gjøres for å få de fjernet?
- Er vedlikeholdsinnsatsen tilstrekkelig i dag?

Byene

I byene, og særlig i de store byene, er transportbildet svært sammensatt. I Nasjonal transportplan vil byområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger bli vurdert særskilt. De viktigste problemstillingene med hensyn til redusert trafikkvekst og konkurranse mellom transportmidler i byområder har nær sammenheng med arealbruk, parkeringspolitikk, bane- og vegutbygging, avgiftspolitik og kollektivtilbud. En koordinering av sentrale og lokale virkemidler bør derfor bli like sentral problemstilling som vurderinger på tvers av etater på statlig nivå.

I byene er fordelingen mellom transportmidler ofte en annen enn landsgjennomsnittet. Andelen av kollektivtrafikk og folk som går og sykler er større. Miljøproblemene er også store, og fører til sterkt faglig og politisk engasjement. Grenseverdiene for luftforurensning er overskredet for Oslo, Bergen, Trondheim og Drammen.

Flere byer har satset på miljøvennlig transport. Tiltak for å bedre støyproblemer og visuelle problemer har stor effekt. Det kreves imidlertid stor innsats over lang tid for å påvirke transportomfang og valg av transportmiddel. Innsatsen må settes inn innenfor tre hovedområder:

- Stimulere de transportformer som er ønsket.
- Regulere de transportformer som er uønsket.
- Gjennomføre en langsiktig effekt transport og areal- og lokaliseringpolitikk.

Leder Silje Schei Tveitdal i Natur og Ungdom er inne på en del av problemene i byene i sitt innspill:

“Miljøvennlig transport krever at det gjennomføres en helt ny samferdselspolitikk i Norge. Dagens prognoser for vekst i biltrafikken må erstattes med konkrete planer for overføring av vegtrafikk til kollektivtransport. Nye virkemidler må tas i bruk for å nå mål om redusert arealbruk og forurensing fra transport. Vi må slutte å bygge nye veger og i stedet bruke pengene på buss, tog, trikk og sykkel. Vegbyråkrater må omskoleres. Ut med asfalt og betong og inn med mål om mindre biler på vegene.”

For å begrense vekst i individuell motorisert transport er det nødvendig å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler. Flere av disse virkemidlene vil isolert sett ha mindre effekt enn hva de har om de iverksettes sammen med andre tiltak. Det vil være nødvendig å vurdere både positive og restriktive tiltak på både kort og lang sikt.

Bruk av havneområdene er et eksempel på hvordan utvikling i transportsektoren har ført til en byutvikling som mange mener er ugunstig. I tidligere dager levde byen og havna mer i samspill. For enkelte større havner har den teknologiske utvikling og større arealbehov medført krav om eksklusiv utnyttelse av arealene og byen blir sperret ute fra sjøen. Havnevirksomheten innebærer dessuten en del støy og blir betraktet som estetisk skjemmende.

Men havna er like viktig for næringslivet og livsstandarden i byen som i tidligere dager. Problemstillingen blir å løse disse problemene slik at havnevirksomheten og byens øvrige funksjoner kan leve side om side, eventuelt ved at tunge havnefunksjoner flyttes.

Jernbanestasjonene vil være naturlige knutepunkt i transportnett. En viktig oppgave fremover blir å etablere nye og videreutvikle eksisterende terminaler i forhold til publikums behov for fleksible løsninger, og med hensyn på overgang til andre kollektive transportmidler. Sykkelen tar liten plass, forurenser ikke og krever relativt små investeringer i anlegg. Sykling bedrer folkehelse kraftig. I en tid med knappe økonomiske ressurser, kan det være en strategi å legge til rette for økt bruk av sykkel, slik det er gjort i Tønsberg og Sandnes.

Potensialet i Norge er stort. Fem til ti prosent bruker sykkelen daglig i norske byer. I flere tyske byer er tallet 40 prosent. Nordmenn er villige til å sykle tre til fem kilometer: Når vi

vet at 57 prosent av bilreisene i Norge er kortere enn fem kilometer, ser vi at sykkelpotensialet er stort.

Hvorfor sykler ikke folk? Været og terrenget spiller inn. Det kan vi ikke gjøre noe med. Men mye kan gjøres for å legge forholdene til rette: Bedre traseer, sammenhengende sykkelnett, bedre vedlikehold, sikrere kryssingspunkter, fjerne feilparkerte biler, klarere regelverk og bedre sykkelprodukter.

I de senere år har utvikling av vegnettet i stor grad vært førende for byenes form, sosiale liv og økonomiske utvikling. Mange byer er avlastet for store trafikkmengder, men utviklingen av vegnettet har også gitt uforutsette og uønsket utvikling i byens form og trafikkbilde. Statens vegvesens prosjekt "Byens liv" er en start på bedre forståelse av disse forhold.

I prosessen med Nasjonal transportplan, bør aktørene diskutere tiltakspakker ut fra lista nedenfor. Klargjør hvilke tiltak som kan gjennomføres lokalt, og hvilke det er ønskelig å ha sentrale myndigheters medvirkning til.

Økonomiske virkemidler, avgifter, skatter:

- Bompenger og vegprising
- Bilbruksavgifter, miljøavgifter, skatteregler
- Parkeringsavgifter
- Parkeringssubsidier/dekning av utgifter til transport

Tiltak knyttet til personbilbruk:

- Restriksjoner på bruk av bil
- Samkjøring/kameratkjøring
- Tilbud om parkering på offentlig grunn
- Tilbud om parkering på privat grunn
- Kapasitet i vegnettet, stengte veger med mer

Kollektivtrafikktiltak:

- Infrastruktur og framkommelighet
- Utvikling av frekvens, komfort, takster med mer
- Innfartsparkering for biler og sykler

Sykkel/fotgjengertiltak:

- Utbygging av sykkelvegnett
- Tilbud om sykkelparkering

Arealbruk og arealplanlegging:

- Miljørettet bystruktur/kollektivtilpasset arealbruk
- Lokalisering av arbeidsplasser og boliger
- Lokalisering av detaljvarehandel

Markedsføring og informasjon:

- Økt miljøbevissthet, holdningspåvirkning
- Markedsføring av sykling
- Markedsføring og informasjon om kollektivtrafikk

Telekommunikasjoner:

- Fjernarbeid
- Telemøter/videokonferanser med mer
- Teleshopping
- Fjernundervisning og telemedisin

Debatt

Spørsmål som kan drøftes her:

- *Hvordan kan vi i byene etablere fleksible kollektive løsninger for persontransporten som avlaster vegen?*

Distriktene

Transporttiltak har vært en viktig del av distriktspolitikken i minst 50 år. Stikkord har vært gjenreise etter krigen, kontakt med storsamfunnet, transport som velferdsgode og næringslivets transportkostnader. Bak ligger ønsket om spredt bosetting, gode nærmiljøer, kontakt med naturen og slektens røtter.

Bedre transportstandard har blant annet ført til at folk kan bo på landet og jobbe i større sentra uten at tiden til pendling øker vesentlig. I dag jobber ofte begge foreldre i spesialiserte yrker, samtidig som de ønsker miljøfordelene ved at barna vokser opp på landet. På mange måter kan vi si at bedre transportstandard har vært en forutsetning for å bremse fraflyttingen fra distriktene etter hvert som næringsgrunnet ble sentralisert.

Næringslivet i distriktene har transport som en av sine viktigste innsatsfaktorer. En forutsetning for etablering i distriktene var tilgang til naturressurser og havn. Etter hvert har utviklingen av vegnettet og bygging av flyplasser blitt viktig. I vår tid med større bedrifter og mer spesialisert produksjon er næringslivet avhengig av bedre transport av flere grunner:

- Etablering av større omland for potensielle ansatte.
- Utveksling av delprodukter mellom spesialiserte underleverandører.
- Frakt av ferdige produkter til markeder over hele verden.
- Produksjonen er mer løst fra lokalisering av råvarer og marked.

Problemet for næringslivet ligger ofte i utkantene, for eksempel dårlige fylkesveger og kommunale veger. Bedriftene etterspør ofte rassikring, høyere aksellast, åpne veger om vinteren og forutsigbarhet, framfor nye veger, tunneler og bruer.

Transporttiltak i distriktene er ikke entydig positive. Tiltak kan føre til spesialisering og effektivisering i næringslivet og offentlig sektor, som igjen kan føre til sentralisering, som ofte oppfattes negativt.

Jernbanen har stor betydning for både næringsliv og bosetting innenfor det området de betjener. En stor del av reisene på hovedstrekningene går ikke fra endepunkt til endepunkt, men har på- og avstigninger underveis. Historisk har stasjonene vært viktig for utvikling av byer og mindre tettsteder langs jernbanenettet.

Havner og sjøtransport har hatt og vil i framtiden fortsatt få stor betydning for distriktene. Den geografiske og befolkningsmessige strukturen gjør at sjøvegen og annen kysttransport er en effektiv transportform, som et alternativ og supplement til andre transportformer både i utenriks- og innenlandstrafikken. I tillegg til gode forbindelser til transportnettet på land, og etterhvert til flyplassene, har fiskeriene behov for et godt utbygd lokalt farledsnett. Sjøtransport kan dessuten fungere som avlastning for unødig belastende transportarbeid, for eksempel trailertrafikk på vegene i distriktene.

I et land som Norge har ikke minst luftfarten stor betydning for distriktene. Studier fra ulike regioner i Nord-Norge og på Vestlandet viser at luftfarten gir betydelige positive effekter og indirekte inntekter. God tilgjengelighet til et flyrutetilbud virker positivt for befolknings- og næringsutviklingen. Kortere reisetid reduserer næringslivets reisekostnader. Hurtig og punktlig forsendelse av gods gjør at bedriftene kan redusere lagerkostnadene og unngå ventetid på viktige reservedeler.

For å få posten fram og for å kunne tilby ulike ferskvarer hele året, er flytransport nødvendig. Flyet har også en viktig funksjon ved transport av pasienter mellom de ulike lokalsykehus, regionsykehus og spesial-institusjoner. Nesten to tredjedeler av ambulansetrafikken i Nord-Norge går med fly. Et siste viktig moment i denne sammenheng er flyfrakt av livsviktige produkter. Det gjelder i første rekke frakt av produkter med kort holdbarhet, som for eksempel laboratorieprøver, blodforsendelser, patologiske prøver, medisiner, donatorprodukter og implantater.

Forslag til spørsmål som kan drøftes her:

- *Transporttiltak har vært en viktig del av distriktspolitikken i mange år. Store infrastrukturtiltak har stått i sentrum. Hvilke framtidige transportkrav følger av strukturendringer i næringslivet, nye mønstre for pendling og behovet for nye markeder?*
- *Mange hevder at distriktene nå har fått nok penger til dyre bruere og tunneler. Samtidig øker sentraliseringen og kravet om mer penger til de sentrale områdene i landet. Hvordan kan distriktene komme disse utfordringene i møte?*

4.4. Organisering

Her omtales ikke alt, men bare noen få utvalgte tema hvor organiseringen kan være et problem og en utfordring.

Havner

De offentlige havnene er i stor grad kommunalt selvstyrte enheter med høyt innslag av private aktører. Det er viktig at kommunen velger den styringsform som gir størst muligheter for effektiv drift. Mange av de største havnene er organisert som kommunale bedrifter. Det er også mulig å organisere særlige driftsselskaper med offentlig og privat deltakelse .

Det høye innslaget av private aktører gjør at transportbrukernes interesser kommer fram, men de regionale og nasjonale interessene blir ikke alltid like godt ivaretatt. Initiating av interkommunalt samarbeid de siste årene har allerede gitt gode erfaringer, blant annet iverksettelse av rollefordeling mellom de offentlige anleggene. Også når det gjelder de private anleggene kan det på denne bakgrunn med fordel innledes nærmere samarbeid.

Aktuelle vurderingstema i de fylkesvise prosesser er:

- *Er det ønskelig å legge til rette for interkommunalt samarbeid?*
- *Er samspillet med alle aktører i den offentlige trafikkhavnen godt utviklet?*
- *Ligger det til rette for koordinering og samarbeid med private terminaleiere?*
- *Blir transportbrukerne tatt tilstrekkelig med på råd?*
- *Kan det være aktuelt å oppmuntre terminaleiere og transportbrukerne regionalt om felles transportløsninger?*
- *Hvordan sikre havnenes arealbehov og funksjon som knutepunkt på en best mulig måte?*
- *Kan det være aktuelt med en klarere rolledeling med havner i nabofylkene?*

Transporttiltak i byområder

Alle er enige om at transport i by kaller på helhetlige løsninger der sektorer og forvaltningsnivåer ses i tett sammenheng. Dette har ført til en diskusjon om organisering og formelt ansvar for transporttiltak i byområder.

Instituttetsjef Knut Østmoe, Transportøkonomisk institutt, peker på en del problemer knyttet til miljøstrategier. Han viser blant annet til nødvendigheten av lokal ansvarliggjøring og uttaler blant annet:

"Poenget er ikke alene planleggingen av en miljøstrategi, men oppnå en lokal politisk og befolkningsmessig oppslutning om en ny kurs. Hovedproblemet i dag er at en lokalt er fokusert på å få seg tilført mest mulig av statlige midler."

Østmoe framhever imidlertid viktigheten av ikke bare å pålegge ansvar, men også at dette følges opp gjennom fordeling av virkemidler. Blant annet via et desentralisert ansvar for samferdselstiltak.

Det er ikke alltid like lett å knytte de generelle politiske målsettinger til spørsmålet om hva som kan gjøres på lokalt nivå. Men skal kursen endres er det høyst nødvendig at initiativ tas på lokalt plan. Her kan tankene som ligger bak Lokal Agenda 21 for oppfølging av stortingsmeldingen om bærekraftig utvikling brukes. Et av de viktigste lokale virkemidlene er samferdsels- og arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Gjennom helhetlig samferdselsplanlegging etter denne loven kan transportsektorene og bruken av transportmidler sees i sammenheng.

Fra byenes side hevdes ofte at kommunen bør få et samlet ansvar for transporten i byen. Vanligvis kobles dette med et ønske om friere bruk av statens midler til transporttiltak. Dette synspunktet begrunnes med at kommunene har ansvar etter plan- og bygningsloven, og med generelle synspunkter om lokalt selvstyre.

Statsetatene har vanligvis vært tilbakeholdne i slike sammenhenger. Begrunnelsen er blant annet de statlige nasjonale interesser. En samlet effektiv og prioritert utbygging av nasjonale transportnett blir mer komplisert ved delt ansvar.

Et svar på spørsmålene om organisering er foreløpig å bygge ut det formaliserte samarbeidet mellom etatene og forvaltningsnivåene, slik vi har sett gode eksempler på i flere byer. Uten å nedvurdere andre nevner vi blant annet arbeidet med SMAT (samordnet miljø, areal og transport) i Hamar, arbeidet med Oslopakke 2, Ny Giv i Drammen og Forum for Kollektivtrafikk i Rogaland.

Aktuelle diskusjonstema:

- *Hvordan kan samarbeidet organiseres slik at bevilgninger og tiltak bringes fram uten for stort bruk av tid i hver enkelt etat og på hvert enkelt forvaltningsnivå?*
- *Er dagens rollefordeling mellom statlige transportetater, fylkeskommunen og kommunen fornuftig som grunnlag for helhetlige transportløsninger?*

Kollektivtransportens rammevilkår

Ansvar for kollektivtilbudet i landet er fordelt på mange instanser, forvaltningsnivå og transportører. Deres ansvar er igjen i hovedsak fordelt på fire hovedområder:

- Infrastruktur, bygging og drift.
- Rutetilbud og drift.
- Arealbruk.
- Planlegging.

Offentlige tilskudd til drift av kollektivtransport, med unntak for jernbanen, er fylkeskommunenes ansvar, som en del av rammetilskuddet fra staten. Her er det konkurranse om midlene med sykehus og videregående undervisning. I tillegg yter staten for tiden egne tilskudd til infrastruktur i storbyene og egne midler til forsøk.

Mange vurderer finansieringen som ustabil i forhold til skiftende regionale prioriteringer, der helsesektoren står sterkere enn transport. Mange etterlyser et klarere statlig ansvar og statlig politikk på området.

Et viktig diskusjonstema både lokalt og sentralt i arbeidet med Nasjonal transportplan er hvordan samarbeidet best kan organiseres, slik at bevilgninger og tiltak kan bringes fram og prioriteres samlet uten unødig stort tidsbruk i den enkelte etat og på hvert forvaltningsnivå. I diskusjoner om forbedring av driftsbetingelsene for kollektivtransporten må vi likevel ikke blokkere debatten om fylkeskommunenes rolle.

Her kan det passe med følgende spørsmål:

- *Har organiseringen av transportsektorene i Norge stimulert til eller bremsset en optimal utnyttelse av ressursene?*
- *Dersom svaret er ja, bør organiseringen endres?*

Luftfartens rammevilkår

Luftfarten har til dels andre rammevilkår enn de andre transportetatene. Statlige lufthavner inngår i et helhetlig selvfinansierende system. Innenfor systemet foretas det en omfattende bruk av kryssubsidier. Tre fjerdedeler av Luftfartsverkets inntekt kommer fra trafikkinntektene, der avgiftssatsene fastsettes av Stortinget. En fjerdedel er kommersielle inntekter på flyplassene. Lufthavnsystemet mottar statlige tilskudd til de regionale lufthavnene på om lag 100 millioner kroner per år, mens staten krever en årlig avkastning på 74 millioner kroner fra Luftfartsverket. Statens kjøp av luftfartstjenester fra blant annet Widerøes ruter utgjør ca. 240 millioner kroner per år.

4.5. Statlige kjøp av transporttjenester som statlige og fylkeskommunale tilskudd til transport

Transport er en forutsetning for å opprettholde bosettings- og næringslivsmønsteret i landet. Det er nødvendig å sikre en viss transportstandard til distrikter hvor befolkningsgrunnet er for lite til at det er bedriftsøkonomisk lønnsomt å tilby rutetraffikk, eller der hvor markedet ikke fungerer og kan regulere tilbudet selv.

I Norge er store deler av landet tynt befolket, og realistisk vurdert må en derfor også i framtiden regne med at en betydelig del av transporttilbudet vil motta støtte i en eller annen form. Det er imidlertid viktig å stille en del spørsmål om de ulike tilskudd som gis og om kjøp av transporttjenester. Dette gjelder både størrelsen på midlene og hvor de benyttes.

Som eksempel kan trekkes fram våre regionale lufthavner som under betegnelsen "kortbaneplassene", som for de fleste vedkommende, ble anlagt fra slutten av 60-årene og i 70-årene. Disse ble åpnet i en tid da transportstandarden generelt lå langt tilbake i forhold til i dag. Særlig har utløsninger av nye vegger, tunneler, broer og høyere standard betydd mye og kan ha endret behovet betydelig.

I tillegg har det langs kysten fra Finnmark til Rogaland, og i Oslofjorden, kommet et betydelig tilbud på hurtigbåtruter. Ved siden av disse finner vi tradisjonelle person- og godsruiter til sjøs, samt ferjene på veg-nettet. Rutebiltransporten finner vi stort sett over hele landet, mens deler av landet også får subsidierte tilbud av jernbanetransport. Inntil 2002 mottar også Hurtigruten driftstilskudd.

Statsbanene

Summen var 1,1 milliarder kroner i 1996 og litt over 0,9 milliarder kroner i 1997. Dette er kun til NSB BA og omfatter ikke eventuelle tilskudd til kjørevegen.

Rutebiltransport

Denne lå i 1994 på 1,4 milliarder kroner. I 1991 var hele 85 prosent av bussproduksjonen berettiget tilskudd. De mange ekspressbussene som har kommet de siste årene, har gjort at denne andelen sikkert er redusert en god del.

I 1994 ble det vedtatt å gi adgang til anbud på busstjenester med en overgangsfase fram til år 2002. Etter dette står fylkeskommunene fritt. Bare i Lillehammer-regionen er anbudstilbudet lagt til grunn så langt, men det regnes med en stor vekst i slike fra år 2002.

Innenlands rutefart

Tilskuddet var i 1995 på 1,3 milliarder kroner; derav 613 millioner kroner til lokalruter (herunder rundt 300 mill. kroner til hurtigbåter) og 729 mill. kroner til bilferjeruter. For fylkeskommunene gjelder det en 20 prosentregel om hva de kan legge ut på anbud. Dersom andelen overstiger disse 20 prosentene, kan selskapene kreve en innløsning fra fylkeskommunen – noe som så langt har bremsert denne prosessen.

Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

I 1996 lå beløpet på 149 millioner kroner, men er nå nede på om lag 100 millioner kroner ("Regionale lufthavner").

Tilskudd flyruter innenlands

I 1996 var dette tilskuddet på 279 millioner kroner (til Widerøes), mens det etter anbudsrunder var kommet ned i 213 millioner kroner. De resterende 27 millioner kroner går til helikopterruten Bodø – Værøy, tilbud på Fagernes og ruten mellom Tromsø og Lakselv.

Driftstilskudd til Hurtigruten

Det gis et årlig driftstilskudd til Hurtigruten på om lag 200 millioner kroner. Dette er garantert til og med år 2001.

Kilder: Norsk samferdselsstatistikk og Nordlandsforskning (hurtigbåter og hurtigruta).

Spørsmål som kan drøftes:

- *Prøv å skaffe en oversikt over dagens ulike offentlige tilskudd og kjøp i fylket, og gjør en vurdering av forholdet mellom behov og tilbud. Hva viser oversikten?*
- *Vurder hvem som er brukerne, og om de forskjellige transportmidlene supplerer hverandre eller konkurrerer med hverandre om de samme passasjerene. Er dette i så fall en fornuftig bruk av offentlige penger?*

Debatt

4.6. Informasjon og teknologi

Informasjon som virkemiddel

De som tar beslutninger i arbeidet med Nasjonal transportplan har gjerne et indre bilde av et framtidig samfunn og et framtidig transportsystem. Men den viktigste som tar beslutninger er trafikanten. Oppfører han eller hun seg rasjonelt og riktig for samfunnet når valgene skal gjøres om en reise skal foretas og hvordan?

Store idrettsarrangement som OL i 1994 er eksempel på at informasjon har bidratt til å løse transportproblemer. Vegmeldingssentralen og kollektivtrafikkens informasjonstjeneste Trafikanten i Oslo er eksempel på slike systemer.

Hvis det utelukkende hadde blitt informert om restriksjoner kort tid før OL-arrangementene, ville publikum oppfattet situasjonen negativt og prøvd å snike. Men det ble informert lang tid i forveien, forklarte hvorfor, og lagt opp et kollektivtilbud som ble oppfattet som et reell alternativ. Informasjonen var god og tilgjengeligheten ble forsterket ved at reisen var koblet til bestilling av billettene til arrangementene.

Hva med den permanente situasjon? På en rekke områder har samfunnet prøvd å endre folks adferd. Mange vet at røyking er skadelig, men røyker fortsatt.

I transportsektoren tyder erfaring på at informasjon alene har liten virkning, men kan ha god virkning sammen med andre tiltak. For å påvirke folks valg av transportmiddel, er det en forutsetning at vi kobler informasjonen til restriksjoner på de transportformer som er uønsket, samtidig som de transportformer som er ønsket framstår som attraktive og lett tilgjengelige.

Informasjonen må legges opp på tre plan:

- Generell bygging av holdninger.
- Informasjon når reisen planlegges.
- Informasjon når reisen gjennomføres.

Før reisen starter kan de fleste kanaler ofte nyttes, både trykte og elektroniske, for eksempel i hjemmet. Under reisen må brukeren få oppdatert informasjon om forsinkelser, innstillinger med mer i forhold til det som lå til grunn da reisen ble planlagt.

For sjøtransporten planlegges innføring av et helhetlig meldings- og informasjonssystem. Dette kan blant annet brukes til overvåking av trafikken av sikkerhetshensyn og til planlegging av terminaldriften. Aktuelle data gjøres tilgjengelig for brukere og aktører slik at planleggingen og drift av de enkelte transportledd blir innrettet etter transportsektorene. Informasjonen vil dermed tjene til å effektivisere de lokale logistikkjedene.

Telependling

IT som del av transportpolitikken er et stort tema. Her begrenser vi oss til en kort omtale av telependling eller fjernarbeid. Med telependling menes arbeid i hjemmet eller i jobbsentra i nærmiljøet, hele uka eller enkelte dager. Amerikanske undersøkelser tyder på at fem til ti prosent av arbeidsmarkedet vil være basert på telependling i år 2002.

Telependling kan innebære en rekke fordeler. For arbeidstakeren blant annet mindre reisetid, mindre reisekostnader, mindre stress, større fleksibilitet og bedre arbeidsmuligheter for funksjonshemmede. For arbeidsgivere blant annet produktivetsgevinst, høyere arbeidsmoral, større tilgang på arbeidskraft og mindre kontorutgifter. For samfunnet blant annet redusert forurensing, reduserte bilkøer og opprettholdelse av bosetting i distriktene. Ulempene ved fjernarbeid kan blant annet være isolasjon, vanskeligheter med å skille arbeid og fritid og faren for å arbeide for mye. Fjernarbeid forutsetter at det gjøres klare avtaler blant annet om arbeidsmiljø og forsikringer. Reduksjon i utkjørt distanse for arbeidsreiser er i USA anslått til 2,3 til 4,5 prosent i år 2002. At dette tallet er mindre enn telependlingens del av arbeidsmarkedet kan skyldes flere forhold, blant annet at andre familiemedlemmer bruker bilen, at den hjemmearbeidende kjører mer i andre sammenhenger, at den hjemmearbeidende må kjøre uansett for å handle og hente barn med mer.

Dette bare som noen få utdrag fra et til dels stort materiale om telependling som foreligger fra USA og andre land. Flere bedrifter og etater har slike ordninger også i Norge. Det kan være naturlig at transportetatene går foran i å utvikle temaet videre.

Teknologi

Den teknologiske utviklingen kan medføre endringer i transportbehov og trafikkstruktur. I arbeidet med nye planer er det viktig å være orientert om utviklingstendensene. Vi er inne i en rivende utvikling når det gjelder kjøretøyenes konstruksjon og egenskaper. Det utvikles stadig nye teknikker som forbedrer både kjøretøyenes sikkerhetsmessige standard, og de egenskaper som hjelper føreren med å kjøre sikkert under de forskjellige ytre påvirkninger. Det er spesielt den siste delen som bilfabrikkene har satt i fokus den senere tid. Med andre ord forsøker man nå å bygge kjøretøyer det skal være lettere å unngå ulykker med.

Videre har det på grunn av drivstofforbruk/CO₂ og forurensing også blitt konstruert løsninger som gjør kjøretøyet lettere, samtidig som drivstofforbruket kuttes eller reduseres når det på

grunn av kjøringens art ikke er bruk for full effekt. Kravene til nivået for utslipp og ressurs-tilgang vil være med på å styre utviklingen av denne teknologien. De alternativene som har størst utbredelse (globalt) i dag er biodiesel, biogass, naturgass, propan, etanol, metanol og til sist elektrisk drevne biler. Fremtidige løsninger som i praksis ikke har utslipp kan være blant annet hydrogen, brenselceller og solenergi. Ved bruk av ny teknologi for styring av motoren og nye materialer er kjøretøyene gradvis blitt mer støysvake. Når det gjelder tyngre kjøretøy går utviklingen i retning av større kjøretøy som kan frakte mer gods per enhet.

For sjøtransportens vedkommende foregår det en omfattende utvikling av fartøyene. Framveksten av hurtigbåtruter har skapt behov for endringer i farleds- og navigasjonsstruktur og i utforming av terminalene. I den senere tid har kommet fram at oljeselskapene vurderer de tekniske mulighetene for å la en del av persontrafikken til og fra oljeinstallasjonene gå med spesialbygde hurtigbåter. Dette vil kunne få konsekvenser både for havneterminalene på land og for omfanget av helikoptertrafikken.

Innenfor togdrift skjer det også utvikling både på materiell og i forbindelse med signal- og sikringsanlegg.

På materialsiden har man utviklet krengetogene som gir kortere reisetid og bedre komfort. Videre settes det i forbindelse med nye kontrakter store krav til materialets driftssikkerhet. Innføring av nytt og lettere materiell i nærtrafikken i Oslo-området og trafikksvake strekninger bidrar til å redusere driftskostnader og energibruk vesentlig. Den teknologiske utviklingen innefor luftfarten innebærer stadig mer automatiserte systemer innen kommunikasjon, navigasjon og overvåkning, men også for drift av lufthavner. Dette vil gi tilgang til nye tjenester, større sikkerhet og mer rasjonell drift og vil være et sentralt virke iddel til å møte kapasitetsproblemene i Europeisk luftfart. Det er i stor grad bruk av informasjonsteknologi som gjør dette mulig.

Konkrete endringer i transportbehovet vil som oftest ha samvirkende årsaker, for eksempel markedsbehov og større krav til effektivitet. Men ofte er den teknologiske utvikling en viktig forutsetning, enten som hovedårsak eller som medvirkende årsak. Johan Petter Barlindhaug, Barlindhaug AS, berører i sitt innlegg muligheten for økt bruk av containere ved frakt av fisk:

”Denne utfordringen har ført til at norske forskningsmiljøer i samarbeid med norske bedrifter har utviklet et nytt system for behandling, kjøling, pakking og transport i containere som beholder fisken fersk i 3 uker uten is og isopor. Denne teknologi vil kunne føre til at sjøtransportens konkurransedyktighet for transport av fiskeprodukter øker vesentlig forutsatt at havnene er i stand til å møte denne utvikling.”

I den lokale prosessen er det viktig å ha et øye for mulige endringer i framtidig transportbehov på grunn av endringer i samfunnet, i markedet og innen teknologien. Dette blikket må rettes både lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Denne prosessen kan med fordel skje i samarbeid med næringslivet som kan bringe inn i planprosessen momenter angående nødvendige tiltak for omstillings- og effektivisering, som for eksempel endringer i produksjonsmønsteret, innføring av ”just in time” - prinsipper. Enkelte bedrifter har også begynt å planlegge felles transportløsninger. Lokalt bør det vurderes om det er grunnlag for å oppmuntre til slike samarbeidsløsninger, mellom private, og mellom private og offentlige aktører.

Her kan det passe og avslutte med følgende sentrale spørsmål:

- Vi ser en rask teknologisk utvikling på materialsiden som i stor grad er markedsstyrt. Velger vi miljøvennlige løsninger for egne kjøretøyer i etatene?
- Kreves det miljøvennlige løsninger ved utlysning av kollektivanbud?
- Bruker etatene de kanaler vi har til å stimulere produsentene til bedre produkter?
- Hva kan økt bruk av telependling bety i ditt fylke?

- *En del av den utviklingen som har skjedd de siste årene innenfor sikkerheten i bilene vil markedet ha, men det er ikke påbudt utstyr. Er denne utviklingen ønskelig?*

5. NYTTIG BAKGRUNNSMATERALE

Tidligere har den offentlige forvaltning og planlegging knyttet til de forskjellige samferdselssektorene levd side om side og det har vært lite samarbeid over sektorgrensene. I retningslinjene for arbeidet med samlet plan er det vist til at samferdselsplanleggingen skal skje helhetlig, slik at samvirket mellom transportgrenene blir mest mulig til gagn. Stortingsdokumentene som ligger til grunn for inneværende planperiode er viktig grunnlagsmateriale. Vi viser spesielt til følgende stortingsmeldinger:

St.meld. nr. 32 for 1995-96 Om grunnlaget for samferdselspolitikken.
St.meld. nr. 37 for 1996-97 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007.
St.meld. nr. 38 for 1996-97 Norsk luftfartsplan 1998-2007.
St.meld. nr. 39 for 1996-97 Norsk jernbaneplan 1998-2007.
St.meld. nr. 46 for 1996-97 Havner og infrastruktur for sjøtransport.
St.meld. nr. 36 for 1996-97 Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007.

Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet har dessuten stilt som forutsetning at planarbeidet innpasses i statens generelle politikk. Det er blant annet vist til stortingsdokumentene nevnt nedenfor:

St.meld. nr. 29 for 1996-97 Regional planlegging og arealpolitikk.

Meldingens hovedsiktemål er å drøfte erfaringer med plan- og bygningsloven og foreslå forbedringer i loven og i måten den praktiseres på. Meldingen legger vekt på økt innflytelse for befolkning og næringsliv i planprosessene og bruk av fylkesplanlegging som redskap for å fremme bedre samordning mellom nasjonale og regionale hensyn. Økt vektlegging på miljø på de forskjellige sektorene går som en rød tråd gjennom meldingen.

St.meld. nr. 58 for 1996-97 Miljøvern for en bærekraftig utvikling.

Meldingen gjør opp status for oppnådde resultater i miljøvernarbeidet globalt, nasjonalt og lokalt og angir forslag til prioriteringene i årene framover. Det pekes på at befolkningsveksten, teknologisk utvikling og den økende globaliseringen av det økonomiske system medfører stor belastning på sentrale miljø- og naturressurser. De største globale trusler er reduksjon av det biologiske mangfold, utslipp av klimagasser og skadevirkningene av helse- og miljøfarlige kjemikalier, mens de lokale utfordringer i første rekke er knyttet til luftforurensning og støy. Meldingen understreker den nære sammenheng som er mellom miljøutfordringene på globalt, nasjonalt og lokalt plan.

St.meld. nr. 41 for 1997-98 Næringspolitikk inn i det 21. århundre.

Meldingen gir en drøfting av mål, strategi og prinsipper for næringslivet inn i det 21. århundre. Følgende stikkord er relevante i forhold til transportplanarbeidet:

Tilrettelegging av helhetlige transportsystemer gir grunnlag for de mest effektive løsningene for næringslivet. Som eksempler på viktige innsatsområder nevnes bedre veg- og togtilknytning til havnene.

Det er et mål å høyne standarden på kommunale veger og fylkesveger for å sikre effektive transport- og logistikk-løsninger.

Regjeringen vil gjennom nytte/kostnadsanalyser legge vekt på lønnsomhet ved avveining mellom ulike prosjekter. For næringslivet er det viktig at faktorer som kjøretøykostnader og tidskostnader vektlegges og at samfunnsøkonomiske lønnsomme prosjekter prioriteres.

Det bør legges vekt på å få fram reiselivets behov som et grunnlag for prioritering og utforming av tiltak innenfor samferdselssektoren.

St.meld. nr. 29 for 1997-98 Norges oppfølging av Kyotoavtalen.

Kyotoavtalen innebærer en forpliktelse om å redusere industrilandenes samlede utslipp av de seks viktigste klimagassene med minst fem prosent sett i forhold til 1990-nivået innen perioden 2008-2012. For Norges vedkommende isolert sett er forpliktelsen fastsatt til en prosent høyere enn i 1990.

I Norge står transportsektorene for rundt 36 prosent av utslippene av karbondioksyd og om lag 25 prosent av utslippene av klimagass samlet sett, hvorav vegtrafikken er den dominerende faktor. Lokalt egnede virkemidler vil være samordnet areal- og transportplanlegging, vegprising og tidsdifferensierte bompengesatser, tilskudd til kollektivtransport for å øke frekvensen og korte ned reisetiden, parkeringstilbud, sykkelvegnettet og andre tiltak som regulerer folks adferd og gir økt informasjon.

St.prp. nr. 54 for 1997-98 Grønne skatter.

Proposisjonen er en oppfølging av anbefalingene i Grønn skattekommissjon, jf. NOU 1996:9. Miljøutfordringene gjør det nødvendig å legge om samfunnsutviklingen. Grønne skatter er en oppfølging av prinsippet om at den som forurenser skal betale og kan bidra til at samfunnsendringene skjer til lavest mulig kostnad for samfunnet. Skatteomleggingen må sees i et langsiktig perspektiv og forslagene er i første omgang forholdsvis moderate.

Politiske målsettinger er ofte generelle og preges av overordnet tenkning. Utfordringene i den lokale planprosessen er å bryte målsettingene ned til lokale og regionale problemstillinger og omsette dette til praktisk politikk.

I tillegg til de nevnte stortingsdokumentene viser vi spesielt til følgende melding:

St.meld. nr. 31 for 1996-97 om distrikts- og regionalpolitikken

Denne prinsippmeldingen analyserer utviklingen i befolknings- og bosettingsmønster, samt levekår, og ser dette i sammenheng med næringsutvikling og andre samfunnsområder. Det slås fast at distriktpolitiske virkemidler får best effekt om de sees i sammenheng. Forutsetningen for ei god utvikling i distriktene blir lagt gjennom en helhetlig økonomisk politikk og en distrikts- og næringspolitikk som fremmer et lønnsomt og vekstkraftig næringsliv innenfor rammen av en bærekraftig utvikling. Helhetlig tilnærming er bedre enn bruk av enkelttiltak som støtteordninger og lignende. Gode samferdselsløsninger er en forutsetning for utvikling av robuste regioner. Det pekes blant annet på at det er viktig å knytte sammen senter og omland gjennom gode samferdselsløsninger.

Vedlegg A

Styreleder Øystein Dahle
Worldwatch Institute, Norden

- Finnes det grenser, finnes det styringsvilje?

Med utsikt fra bussvinduet i kollektivfeltet inn mot byen i morgenrushet. Hva er det vi ser? "Tomme" biler i gangfart eller knapt nok det, frustrasjon, irritasjon, tidstap. Er dette samferdsel når så få mennesker ferdes sammen?

"Tomme biler" inneholder riktignok sjåføren, men i et dominerende antall biler er han eller hun alene. Hva er kapasiteten i et veisystem når "tomme" biler blokkerer trafikken fordi samfunnet forutsetter i tillegg at alle skal være i sentrum praktisk talt samtidig?

Mangler helt

Samferdselspolitikk må være å forholde seg til hele komplekset av forflytninger som foregår. Samferdselspolitikk er ikke identisk med distriktspolitikk, selv om kummerlige forbindelser i utkant-Norge naturligvis er en del av helheten.

Når svaret på det retoriske spørsmål om hvilken filosofisk grunnholdning tidligere samferdselsminister Kjell Opseth hadde til felles med Mahatma Gandhi var et "Veien er MÅLET", ja da understrekes ytterligere at samferdselspolitikken mangler helhet.

Klart svar

Men hva vil egentlig helhetlige samferdselspolitiske vurderinger innebære? For det første vil det nødvendigvis være at vi løfter blikket for å forstå hvilke utfordringer fremtiden representerer, spesielt miljømessig. Det viktigste signalet er knyttet til mulighetene for en klimadestabilisering på grunn av opphoping av klimagasser i atmosfæren. Siden den viktigste klimagassen CO₂ er en direkte funksjon av forbrenning av karbonbaserte energibærere, vil transportsystemet til lands, til vanns og i luften være ansvarlig for en betydelig del av utslippene.

Det må med et slikt utgangspunkt være et åpenbart ansvar for et moderne samfunn å redusere denne risiko heller enn å fortsette å øke den, og for det totale transportsystem vil det innebære en gradvis reduksjon i trafikk i tillegg til en dramatisk forbedring i gjennomsnittlig energieffektivitet.

Økt trafikk ikke nødvendig

Et slikt perspektiv er hverken fremmed eller spesielt truende for et så avansert samfunn som vårt. Faktisk vil vi kunne lese i en rekke kommunale plandokumenter i forbindelse med Lokal Agenda 21 prosessen at det må være et overordnet mål å redusere trafikkbelastningen av hensyn til miljø, av hensyn til ulykker og av hensyn til arealbeslag.

Det må derfor være mulig å anta at trafikken ikke bør øke, og at det heller ikke er nødvendig at den øker, men at en stabilisering av trafikken og en reduksjon av trafikale utslipp ikke er mulig uten at en serie virkemidler mobiliseres. Samferdselspolitikken må være å oppnå dette.

Snart komplett

For veitrafikken sin del bør infrastrukturen av veier i hovedsak være komplett i løpet av 7-10 år siden trafikkvolumet ikke skal øke. Den totale investering i veikapital vil på det tidspunkt være så betydelig at påkrevde regulære vedlikeholdsutgifter vil representere en betydelig utgiftspost og et betydelig aktivitetsnivå for å sikre en forsvarlig forvaltning av veikapitalen.

Det er til og med mulig at de store kapitalverdier i infrastruktur av veier selv i dag ikke forvaltes forsvarlig med hensyn til vedlikehold.

Både i urbane områder og mindre tett befolkede regioner vil det kunne utvikles strategier for å utnytte transportsystemet mer effektivt og hindre overbelastning og unødvendige kostnader.

Tog USA

Overføringen av trafikk til kollektive systemer tilbyr et betydelig potensial. Ser vi på hvordan ulike land har organisert sitt transportsystem, er det påfallende hvor store forskjeller vi kan observere. Det må bety at det finnes virkemidler til å oppnå ønskede resultater. Mens for eksempel jernbanen i USA i 1992 bare tok 0,4 prosent av passasjertrafikken, er situasjonen i Nederland at tog dekte 5 prosent av passasjertrafikken, i Sveits 13 i Tsjekkoslovakia 30 og i Japan 31.

Pussig nok er varefrakt underlagt andre vurderinger og i USA er 37 prosent av all frakt med bane mens i Nederland er det bare 3 prosent. Dette bildet blir enda mer dramatisk illustrert av forholdstallet mellom antall km reise med bil og jernbane; i USA er forholdstallet 228 i bilens favør, i Danmark 11, i Japan 2 og i Tsjekkoslovakia 0,1. Det vil si gjennomsnittspersonen reiser 10 ganger så lang strekning pr. år med tog som med bil. I Norge bør det være mulig å øke jernbanetrafikken betydelig, men det er ferske eksempler på manglende vilje.

Forskrekket

I fjor formidlet en jernbanedirektør sin forskrekkelse over økende passasjertall og antydte økte priser for å dempe trafikkøkningen. Dette ble aldri korrigert i mediene. Det logiske burde være med økende passasjerantall å redusere prisen for ytterligere å stimulere reiselyst, hyppigere avganger, mer kapasitet og bedre service/regularitet for å dra nytte av en god sirkel. Samspill mellom buss og bane, og samspill mellom bilist og bane (park and ride) tilbyr også mange muligheter.

Bedre tilværelse

Samferdselspolitikk berører oss alle og har i mange land, inkludert vårt eget, blitt utviklet uten ansvarlig forhold til miljøkonsekvensene. Men som på så mange andre områder er ikke miljøproblemenes resultater av ond vilje, men heller utilsiktede konsekvenser av beslutninger motivert av ønsket om å skape fremgang. Når attpåtil konsekvensene er forskjøvet både i tid og rom, overstiges beslutningssystemets evne til å forholde seg til både fordeler og ulemper.

Som i de fleste sektorer representerer begrepet bærekraftig utvikling utfordringer som langt overstiger det vi hittil har tatt inn over oss. Men som i andre sektorer behøver ikke omleggingen av vaner, holdninger, tenkning og praksis bety en kvalitativt dårligere tilværelse, kanskje tvert imot. Kanskje vil den moderne samferdselspolitiske tenking resultere i en renessanse for sykkel. Under alle omstendigheter blir fremtiden spennende.

Adm. dir. Gunnar Eigeland
Norges Lastebileier-Forbund

Med lastebilen kom demokratiet

“Den motoriserte varetransporten har på en revolusjonerende måte tatt arbeidsbyrden fra trette hesteben og krøkte menneskerygger. Først kom jernbanen. Den betjente imidlertid bare et utvalg privilegerte punkter i landskapet. Med lastebilen kom demokratiet. Den gjorde det mulig å føre godset fram til alle småplasser som hadde veg, og dette har hatt så mange forskjellige slag følger at det ikke er noen gitt hverken å nevne dem eller overskue dem.”

Dette skrev samferdselsminister Kolbjørn Varmann i 1958. Og han fortsatte:

“Vi må få større fart i vegbyggingen, så lastebilen kan komme fram over alt.”

Godt sagt i grunnen. Varmann fokuserte på jobben lastebilen gjør for oss. Det vil jeg også gjøre, for det er nok av dem som tar seg av fokuseringen på ulykker, forurensning og vegslitasje fra både personbiler og lastebiler.

Ikke så mye å rope hurra for

Varmanns mål om å få vegger slik at lastebilene kan komme fram over alt, det er vel nesten nådd. Kvaliteten på vegene er imidlertid ikke alltid så mye å rope hurra for. Vi har et stamvegnett med krevende stigninger og mange partier med liten bredde og alt for krappe svinger.

Faktisk har halvparten av våre stamveger dårligere standard enn den våre vegnormaler fastsetter, en standard som dessuten er dårligere enn den standard våre naboland har lagt seg på. Det gjør at transporten i Norge krever mer drivstoff og tar lengre tid enn i de fleste land vårt næringsliv konkurrerer med. Dessuten bor vi spredt og har lange avstander. Dette betyr ekstra transportkostnader, både for næringslivet og for hver enkelt av oss.

Dør til dør

I godstransporten må vi se på hele transportkjeden fra dør til dør, ikke bare på delstrekninger, slik offentlige utredninger hittil stort sett har gjort. Analysene må ta for seg både kostnader og energiforbruk.

Energiøkonomisering er nå stadig i fokus som en viktig del av svaret på hvordan Norge skal nå sine målsettinger på forurensningsfronten.

Det betyr at det er energiforbruket ved den enkelte transport som blir viktig, ikke om energien brukes i form av elektrisitet eller diesel.

Dårlige tall

De beregningene for indirekte kostnader som lå til grunn for St meld nr 32 (1995-96) var, ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) egne utredere, svært usikre og sprikte kraftig i forhold til utenlandske beregninger, ikke minst når gjaldt slitasje fra tungtrafikken. Disse tallene er derfor ikke brukbare i den planprosessen vi nå står overfor. Det må derfor gjøres en bedre jobb der en blant annet vurderer stamvegnettet separat, ser på hele transportkjeden, ikke bare delstrekningene og vurderer de norske beregningsmetodene opp mot andre lands metoder.

Rasjonelle også for miljøet

En oppjustering av stamvegnettet til 60 tonns totalvekt og 25,25 meters vogntog vil gi lavere drivstofforbruk, mindre støy og lavere ulykkestall per transportert enhet enn dagens situasjon. Det forutsetter "omkoblingsplasser" hvis transporten skal videre inn i områder der så store vogntog ikke kan tillates. Lokalisering av slike må utredes.

Rasteplasser

Statens vegvesen har gjort en innsats for å gjøre viktige turistruter mer attraktive for brukerne, og har blant annet bygget mange lekre rasteplasser. Under forar-

beidene til den nåværende NVVP ble det også laget en plan for rasteplasser for tungtransporten. Den planen ble borte et eller annet sted undervegs og kom ikke engang med i det dokumentet Stortinget fikk. Jeg regner med at planen dukker opp igjen nå.

Riktig vedlikehold

St meld nr 32 (1995-96) tok ikke opp hva som er riktig nivå på vedlikeholdet av vegnettet, verken ut fra hensynet til å opprettholde vegkapitalen eller ut fra trafikale vurderinger. Er for eksempel de høye ulykkestallene om vinteren et uttrykk for at vintervedlikeholdet er for lavt prioritert? Det bør nå legges mer innsats i å skaffe god dokumentasjon, slik at en "setter av penger til å vedlikeholde grunnmuren og holde taket tett når en skal fortsette å utvide huset".

Vanskelig kombinasjon

Redusert utbyggingsstandard har vært i søkelyset, ikke minst fra politisk hold. Det har også den såkalte 0-visjonen for trafikkulykker. Å kombinere disse to tingene er en krevende oppgave. Å redusere vegbredden for stamvegnettet under de 8,5 meter som er normen, er i alle fall ikke riktig veg å gå. En reduksjon av hastighet på vanskelige partier er antagelig mindre farlig. Men de stigningsforholdene som vegnormalene opererer med bør gås etter i sømmene. Å legge på og ta av kjettinger er noe herk, både for liten og for stor. Derfor kvier sjåførene seg i det lengste og prøver ofte om de ikke kan klare kneiken uten kjettinger, enten turen går oppover eller nedover. Dette skaper farlige situasjoner, både for den som tar sjansen og for de andre trafikantene. Kjører en seg fast, så betyr dette i beste fall køer og forsinkelser, i verste fall ulykker. Derfor: Kikk nærmere på stigningene!

Ikke kø, kork og kaos

Det er trivelig med levende byer som ikke bare er kontorer, næringsbygg og arbeidsplasser, men også et sted der folk bor og hygger seg. Men slike byer forutsetter transport. Daglig transporteres det 150 000 tonn gods til, fra og i Oslo og Akershus. Dette fordeler seg med to prosent på tog, 13 prosent på båt og 85 prosent på lastebil. Andre byer har andre tall, men antagelig med samme trend.

Godstransporten domineres av lastebiler - store og små! Men hvis myndighetene tidligere har interessert seg for godstransporten i by, så har det stort sett vært etter restriksjonslinjen. Nå bør vi legge oss på tilbudslinjen og se nærmere på:

- Hvilken godstransport trenger vår by for å kunne fungere?
- Hvordan skal vi legge forholdene til rette for at denne transporten skal kunne foregå så effektivt og miljøvennlig som mulig?

- Bør vi gi den delen av godstransporten som går på veg fortrinnsrett på eget tungtrafikknett slik at den kan jobbe effektivt?
- Kan vi kombinere tiltak slik at de gir positiv virkning både for den kollektive persontransporten og for yrkestransporten av gods? Kanskje vi kan få flere kollektivfelt/gater hvis vi også utnytter dem bedre til godstransport?

Direktør Leif A. Ellevset
Trygg Trafikk

Under tusen skadde og drepte

Arbeidet med Nasjonal transportplan er en stor utfordring for alle. En meget viktig utfordring er å få antall drepte og alvorlig skadde mennesker i trafikken under tusen i løpet av ti år.

For første gang på flere årtier skal det igjen lages en nasjonal transportplan. Dette er et initiativ som det er flere gode grunner til å hilse velkommen. En nasjonal transportplan vil først og fremst bety økt samarbeid, bedre samordning og koordinering mellom de ulike deler av transportnæringen. Det vil blant annet innebære at vi i større grad blir tvunget til å tenke konsekvenser av egne forslag og handlinger mot andre næringer og samfunnet for øvrig. Vi tar med andre ord et nytt steg mot en mer helhetlig transportpolitikk.

Muligheter og visjoner

For oss som arbeider med trafiksikkerhet er dette en situasjon vi har ønsket oss lenge. Vi er selvsagt klar over at endringene ikke vil komme over natten, men det er godt å vite at prosessen er igang. Dette er en prosess full av utfordringer der alle aktører bør bruke sin energi i å søke etter mulighetene og ikke lete etter begrensningene.

En nasjonal transportplan bør inneholde utfordrende visjoner som virkelig er noe å strekke seg imot. Visjonene må følges opp av klare hovedmål og delmål for de enkelte næringer planen skal omfatte. Visjoner, hovedmål og delmål skal så avspeile seg i de etterfølgende årlige virksomhetsplaner som beskriver de ulike tiltak som skal iverksettes.

3000 drepte

Innen dagens transportnæring er det imidlertid store ulikheter når det gjelder synet på sikkerhet og ulykker. En visjonen om at ingen ulykker aksepteres, har tradisjoner og er forlenget en realitet innen luftfart, sjøfart, jernbane og arbeidsliv. Hvorfor er ikke en slik visjon akseptert og eksisterer innenfor vegtrafikken? Også for vegtrafikken bør det nå lages forpliktende og ambisiøse mål som viser at vi ikke er villige til å akseptere dagens nivå for antall ulykker, skadde og drepte. En videreføring av dagens uttrykte mål i gjeldende veg- og vegtrafikkplan, vil over en tiårsperiode innebære omlag 3000 drepte 120 000 skadde i 85 000 politirapporterte vegtrafikkulykker. Det er heller ingen etisk riktig målsetting!

Forpliktende delmål

Svenskenes nullvisjon for vegtrafikken tar som utgangspunkt at ulykker alltid vil skje, men at de alvorligste følgende må forebygges. Næringslivets nullvisjon tar som utgangspunkt at mange nestenulykker og mindre alvorlige ulykker før eller senere vil gi alvorlige ulykker. Vi angriper de mange nestenulykkene for å avverge de store. Vi tror at begge strategiene kan brukes, og at målet nås gjennom en kombinasjon av de to strategiene.

Trygg Trafikk ønsker et forpliktende periodemål på vegen mot en vegtrafikk uten ulykker med personskade. I inneværende vegplanperiode må summen av drepte, meget alvorlig skadde og alvorlig skadde ned til under 1000 personer årlig. I 1996 ble 255 drept, 183 meget alvorlig skadd og 1179 alvorlig skadd. Det betyr til sammen 1617 personer. Måltallet inkluderer ikke lettere skadde som i 1996 utgjorde 10 663. Dersom vi reduserer de alvorligste skadene, vil også dette automatisk føre til en nedgang i de lettere skadene.

Handlingsplan savnes

Norsk trafikksikkerhetsarbeid har i mange år savnet en felles forpliktende nasjonal handlingsplan for trafikk-sikkerhet. Denne planen kan utmerket godt være en del av den nye transportplanen.

I en slik plan bør det finnes forpliktende periodemål med et samlende nasjonalt måltall. De nasjonale måltall bør brytes ned på fylker og større kommuner. De lokale måltallene bør legges til grunn for forpliktende

fylkeskommunale og kommunale handlingsplaner. I neste omgang bør de lokale planene være et viktig grunnlag i utarbeidelsen av de nasjonale planene. På tiltakssiden trenger vi en langt sterkere prioritering av trafikantsiden og et bedre vedlikehold og kvalitets-sikring av det eksisterende vegnett. Dette er langt viktigere enn mange av de foreslåtte og planlagte store nyinvesteringer.

Krav til oss selv

Vi som skal delta i arbeidet med den nye Nasjonale transportplanen bør også stille krav til oss selv. Vi bør ikke bare være opptatt av våre egne fag- eller virkeområder. Vi bør også bruke noe tid på tenke hva de andre aktørene tror om oss og vårt arbeid i en helhetlig transportpolitikk. Har vi ikke den helt gode følelsen, er det neppe de andre det er noe galt med. Kritiske spørsmål og problemstillinger bør ikke bare være reservert andre. Det gjelder i høyeste grad også oss selv. Husk det er lov å tenke nytt og utradisjonelt!

Silje Schei Tveitdal,
Leder i Natur og Ungdom

Bilen er i vegen

Vi må slutte å bygge nye veger for å få plass til flere biler i trafikken. Isteden må vi bruke pengene på buss, tog, trikk og sykkel. Vegbyråkrater må omskoleres. Ut med asfalt og betong og inn med mål om mindre biler på vegene.

Du sitter i kø – nok en gang – på vei til jobben. Rundt deg har du flere utålmodige matpakkekjørerere. Dere tenker alle det samme: Vi trenger mer penger til veg. Flere filer. Kortere reisetid. Ved siden av deg står Vestfoldbanen stille. En halv time forsinket – nok en gang. Utålmodige passasjerer tenker alle det samme: NSB gjør en elendig jobb. I morgen tar jeg bilen til jobben.

Folk roper på mer penger til flere veger, og anklager NSB for å gjøre en dårlig jobb. Folk har misforstått. Problemet er at Vegvesenet har et av landets største sugerør inn i statskassa. Det blir bare smuler igjen til kollektivtrafikken.

Fem ganger så mye

Tallenes tale er tydelig. Det er brukt over 100 milliarder kroner på veger i Norge de siste ti årene. Tilskuddet til bussdrift er redusert med en tredjedel. På 90-tallet er det brukt fem ganger så mye penger til veg som til jernbane.

Dårlig vedlikehold og gammelt materiell har ført til at toget i dag bruker 20 minutter mer fra Oslo til Skien enn for 20 år siden. Til tross for at 20 stasjoner er lagt ned.

På stedet hvil

I løpet av de siste 20 årene har biltrafikken økt med 40 prosent. Utviklingen for buss og tog har stått på stedet

hvil. Dette er resultatet av norsk samferdselspolitikk. Vi kan selv velge om denne utviklingen skal fortsette, eller om vi skal ta hensyn til miljø og folks helse.

Det finnes flere eksempler på byer i andre land som har redusert vegtrafikken. Det er enklere og billigere å starte snuoperasjonen nå enn når luftforurensningen tvinger oss til det om få år.

Flere veger gir mer forurensning

Konsekvensene av dagens samferdselspolitikk er at luftforurensning og utslipp av klimagasser øker. I norske byer kommer omkring 80 prosent av luftforurensningen fra bilisme. 750.000 mennesker er plaget av helsefarlig luft. Den dårlige lufta påfører stadig flere astma og allergi. I Oslo fører luftforurensning til at 90 personer dør for tidlig hvert år og 400 personer får kroniske lungesykdommer.

Problemet med helseskadelig luftforurensning bør være en av hovedutfordringene i arbeidet med en nasjonal transportplan. De gjeldene grenseverdiene for luftforurensning er alt for høye. Arbeiderpartiregjerings forskrifter tillater åtte ganger så høy forurensning som Statens Forurensningstilsyn (SFT) anbefaler. De tillater faktisk at forurensningen øker i alle norske byer. SFTs grenseverdier må legges til grunn for arbeidet med nasjonal transportplan.

Strakstiltak

I de største byene i Norge diskuteres det nå hvilke strakstiltak som kan settes i verk de dagene luftforurensningen er verst. Dessverre er det ikke mulig å løse problemene med luftforurensning med strakstiltak. Det må bygges opp et kollektivtilbud som har kapasitet til å transportere folk de dagene luftforurensningen merkes best. Den eneste måten å gjøre dette på er å skape en varig overgang fra bil til buss og bane. Da vil forurensningsnivået og behovet for strakstiltak reduseres.

Må sette tak

Trusselen om farlige klimaendringer er en av de største miljøutfordringene vi står overfor. Omtrent 20 prosent av Norges utslipp av klimagassen CO₂ kommer fra vegtrafikken.

Klimameldingen som er vedtatt av Stortinget skal ligge til grunn for transportplanen. Det betyr at planen må legge opp til redusert klimautslipp fra transportsektoren. Skal Norge oppfylle kravene i Kyotoprotokollen, må vi redusere utslippene i alle sektorer i samfunnet.

Uten reduksjoner i vegtrafikken klarer vi ikke å innfri våre internasjonale klimaforpliktelser. Nasjonal transportplan må sette et tak for utslipp av klimagasser fra samferdselssektoren. Dette taket bør være utgangspunktet for resten av transportplanen.

Fører folk bak lyset

Det er ikke mulig å bygge seg ut av de miljøproblemene vegtrafikk skaper. Flere veger fører til mer trafikk og mer forurensning. Etter at vi ble klar over de miljø- og helseproblemene biltrafikken fører til, har vegbyråkratiet lansert miljøveger og vegbygging for miljøets skyld. Vegvesenet har skjønt at de må bruke miljøord i argumentasjonen og grønn farge på plansjene. Men det hele er et forsøk på å føre folk bak lyset. Ny farge og nye ord gjør ikke den gamle politikken miljøvennlig. En kan ikke skrive ut mer av den medisinen som gjorde pasienten syk når en skal gjøre den frisk.

Miljøvennlig transport krever at det gjennomføres en helt ny samferdselspolitikk i Norge.

Dagens prognoser for vekst i biltrafikken må erstattes med konkrete planer for overføring av vegtrafikk til kollektivtransport. Nye virkemidler må tas i bruk for å nå målsettinger om redusert arealbruk og forurensning fra transport. Vi må slutte å bygge nye veger og isteden bruke pengene på buss, tog, trikk og sykkel.

Vegbyråkrater må omskoleres. Ut med asfalt og betong og inn med mål om mindre biler på vegene.

Flott

Det har lenge vært et krav fra miljøbevegelsen at det må lages en samlet plan for all samferdsel i Norge. Det er flott at Nasjonal Transportplan nå tar over for de sektorvise planene for veg, luft og havner.

Likevel har vi ikke fått gjennomslag for kravet om at all transport skal ses under ett. Sporvei og bussdrift er ikke inkludert. Nasjonal transportplan vil ikke være et godt redskap for en mer miljøvennlig samferdselspolitikk så lenge kollektivtrafikken ikke inkluderes. Slik det nå legges opp blir det umulig å se helheten og planlegge for redusert vegtrafikk.

Øremerkede midler

Det er et stort problem at penger til drift av kollektivtransport går over kommunaldepartementet og ikke samferdselsdepartementet sitt budsjett. Det blir gitt øremerkede midler fra Stortinget til vegbygging, mens tilskuddet til kollektivtransporten tas fra rammetilskuddet til fylkene. Vi må satse på lokal buss og bane-drift for å få en overgang fra bruk av bil til bruk av kollektivtransport. For å få dette til må tilskuddene til kollektivtrafikken øke. Kollektivtransporten må gis øremerkede midler og egen behandling i Transportplanen.

Tomme for argumenter

Det siste året har ivrige vegbyggere sluppet opp for argumenter. Problemer med luftforurensning har fått stadig flere til å innse at vi ikke trenger flere veger, men mindre biler. I denne sammenhengen har trafikkulykker stadig oftere blitt brukt som unnskyldning for kravet om

nye vegutbygginger. Dette er feilslått argumentasjon. Ulykkesstatistikken viser en langt mindre nedgang i trafikkulykker enn forventet som følge av sikrere biler. I 1998 har vi sett en enorm vekst i antallet dødsulykker. Det er ingen tvil om at vekst i biltrafikken og høyere fart også vil gi flere ulykker.

I Natur og Ungdom er vi tilhenger av en rekke tiltak for å øke sikkerheten i trafikken, men man trenger ikke en firefelts motorvei for å utbedre et ulykkespunkt.

En ny veg, en bru eller tunnel har i tiår stått som det fremste statussymbol for lokale politikere og vegsjefer. Når vegepoken i norsk historie går mot slutten, blir kanskje savnet etter å få klippe over en snor det aller største. Makt og prestisje har i mange sammenhenger gått foran fornuft og behov. Om bare få år tror jeg hensynet til miljø og helse vil prioriteres framfor nye vegprosjekter. Det er dem som allerede i dag er klar for en slik omstilling som vil gå av med seieren.

Instituttchef Knut Østmoe
Transportøkonomisk institutt

Byområdene er hovedutfordringen

I arbeidet framover med Nasjonal transportplan er det lagt opp til at det skal utarbeides utfordringsdokumenter både lokalt og sentralt. Disse dokumentene skal utarbeides på tvers av de statlige transportetatene knyttet til veg, sjø, jernbane og lufttransport.

Det aller viktigste i forhold til Nasjonal transportplan er at byenes transportpolitikk ikke bør formuleres primært som et spørsmål om satsing på bygging av ny infrastruktur.

Det legges i disse dokumentene opp til en bred omtale av de nasjonale utfordringer vi står overfor. Ikke minst ut fra transportsektorens oppgaver i forhold til regional- og næringspolitikk og som kilde til problemer. Her vil man belyse både sikkerhetsmessige og miljømessige aspekter; ikke minst i forhold til nasjonale forpliktelser på miljøsidan, når det gjelder transportsektoren.

I de fylkesvise dokumentene vil det bli særlig viktig å knytte oppgavene på transportområdet til den øvrige fylkesplanleggingen. Derved vil vi få fram satsingen på transportområdet som virkemiddel i sammenheng med øvrig overordnet fysisk planlegging og arealdisponering, inklusive den kommunale lokaliseringspolitikken.

Større innflytelse

Ønsket om en samordnet areal- og transportplanlegging, med fylket som en viktig aktør innenfor den fysiske transportplanleggingen, forutsetter at fylkesnivået eventuelt et nytt regionalnivå gis større innflytelse på arealsiden.

Her kan vi bare konstatere at behovet for, og mulighetene for en slik samordning bør stå sentralt i de fylkesvise dokumentene. Dette forutsetter at også primærkommunene må bringes inn, fordi de i dag har hoved-

ansvaret for arealplanleggingen etter Plan- og bygningsloven.

Den ambisjon som dels ligger, dels bør ligge i opplegget for en mer helhetlig transportplanlegging er:

- at den skal gripe over alle transportmidlene
- innenfor et slikt helhetsgrep gi grunnlag for reelle politiske strategiske valg med et betydelig handlingsrom både nasjonalt og lokalt, noe som ikke alene bør være avgrenset til transportpolitiske virkemidler.

Spesielt er det fra Samferdselsdepartementet lagt opp til at både «Utfordringsdokumentene» og de etterfølgende plandokumentene skal fokusere på

- de nasjonale transportkorridorene
- storbyenes utfordringer samt eventuelt byområder mer allment

Legge til rette

Fokuseringen på henholdsvis transportkorridorene og storbyene, illustrerer godt hva vi bør kunne forvente av type gevinster ved den helhetlige transportplanleggingen det legges opp til, som avløsning for de mer sektorvise transportplanene.

Motivasjonen for helhetlig transportplanlegging er knyttet til forestillingen om at det både er konkurranseflater og samspillseffekter i transportmarkedet. Tiltak i en sektor vil ha betydning også for andre sektorer. I transportkorridorene vil disse særskilt bestå av samspillseffekter mellom transportformene.

Dette vil kunne bety styrking av sjø- og banetransport med gods gjennom bedre terminaltilknytninger, i motsetning til den mer ensidige satsingen på vegtransport dør til dør. Her er det altså primært et spørsmål om fysisk tilrettelegging uten at det nødvendigvis er grunnlag for vesentlige endringer i bruk av mer generelle transportpolitiske virkemidler. Fokuseringen på infrastruktur som virkemidler synes her rimelig.

Endret politikk

I byområder og spesielt i storbyområder er situasjonen en helt annen. Her står vi overfor situasjoner som tilsier endret politikk. Det gjelder både innretningen av infrastrukturen, transportpolitiske tiltak for øvrig og finansieringsbehov.

I storbyene er:

- konkurranseflatene mellom bil og kollektivtransport betydelig på sikt, men små på kort sikt, avhengig av hvilken politikk som for øvrig føres
- transportbehovet bestemt av hvordan byen er organisert, aktivitetene lokalisert
- de transportskapte miljøeffektene store på grunn av utslipp til luft og støy
- kostnadene ved å tilrettelegge veg og gatekapasitet for stadig økende bilbruk, alternativt store tidstap ved å unnlate å sikre god trafikkavvikling
- areal knappheten stor og tendensen er geografisk spredning av de tradisjonelt byrelaterte aktivitetene.

I hvilken grad det bør legges opp til endret kurs i storbyene er selvsagt et politisk spørsmål, selv om det ut fra et faglig synspunkt også kan argumenteres for et slikt syn. Dette har spesielt sammenheng med den manglende ivaretagelsen av eksterne virkninger av bilbruk i byområder og som faglig sett krever en mye mer differensiert transportpolitikk enn den vi har i dag. Det aller viktigste i forhold til Nasjonal transportplan er at byenes transportpolitikk ikke bør formuleres primært som et spørsmål om satsing på infrastruktur.

Drastisk endring

Det britiske Transport- og miljødepartementet la 20. juli 98 fram sitt White paper «A New Deal for Transport Better for Everyone». Det kan sees som et policy-dokument på nivå med de ambisjoner som ligger i Nasjonal transportplan.

I det britiske dokumentet fremholder ministeren i sitt forord behovet for drastisk endring i politikken på

transportområdet i Storbritannia med sikte på styrket kollektivtrafikk og redusert bilavhengighet. Han fremholder bl a at klimaproblemene betyr at en ikke ensidig kan basere framtidens politikk på å tilrettelegge for økt bilbruk gjennom mer vegbygging. Det påpekes at det primære politiske målet skal være å sikre kvalitativt gode alternativer til bilbruk og en tilrettelegging for bærekraftig mobilitet på sikt. Ikke desto mindre regnes det også i Storbritannia med en stadig større personbilpark, men prioriterer likevel vedlikehold og driftsrettete tiltak på dagens veger for å oppnå økt kapasitet gjennom bedret utnyttelse av dagens veger fremfor flere veger.

Det påpekes at utfordringen blir å få folk til å bruke bilen mindre og kollektive løsninger mer og ikke minst at det må oppnås politisk aksept for nødvendige tiltak.

Ønske om endret kurs

Det foreliggende White paper er ved siden av at det legger opp til en nasjonal politikk også ment som et grunnlag for lokale transportplaner hvor en ser for seg et samarbeid mellom lokale myndigheter, næringslivet, transportaktørene og transportbrukerne.

Dette viser at det er sterk oppmerksomhet innen EU omkring transportspørsmål, og at det i i hvert fall i noen land er et klart uttrykt politisk ønske om endret kurs og ikke bare en videreføring av dagens utvikling. Overført til Norge vil en i hvert fall kunne se tilsvarende behov for en klar kursendring i transportpolitikken i våre større byområder.

Storbyroller

Dette gir grunnlag for blant annet å stille følgende spørsmål:

- Hvilke roller må storbyområdene gis for selv å være motivert til å ta ansvaret for sin egen utvikling gjennom å iverksette de tiltak som er nødvendig for å realisere en miljøstrategi?

Denne problemstillingen baserer seg på den underforståtte forutsetning at dagens utvikling blant annet er et resultat av de roller de ulike aktører har, eller oppfatter at de har, enn av de virkemidler som står til disposisjon. Det er selvsagt en viktig oppgave for de sentrale myndigheter å få klart fram hvilke virkemidler som kan nyttes lokalt.

Ett sentralt punkt i dagens lokale transportpolitikk er den lokale medvirkningen i finansiering av utbyggings-tiltak. Hvilke typer strategier er dette forenlig med? Kan vi i dagens situasjon få aksept for andre finansieringsordninger enn dem som gir mer bilbruk og flere veger? Mitt svar er neppe, men det må ikke være slik. Det vil være avhengig av hvilken situasjon vi setter de lokale aktørene i, og det er statens ansvar. Spørsmålet er derfor hvordan vi i større grad kan ansvarliggjøre spesielt storbyene i forhold til egen situasjon og utvikling?

Ikke rom for ny kurs

Det kan synes noe forbausende at det i Nasjonal transportplan er lagt så sterk vekt på storbyene og byene for øvrig. Nå er det ikke tvil om at det er her vi har de store utfordringene for transportpolitikken med hensyn til behovet for endringer og i hvert fall for bevisste lokale politiske valg. I hvilken grad bør dette sees som statens ansvar? Eller mer presist; hvilken rolle bør være statens i forhold til de utfordringer en her står overfor?

Staten har i dag ansvaret for riksvegene og spesielt stamvegene som også er byenes viktigste trafikkårer, mens fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtrafikken. Derimot har byene selv gjennom Plan- og bygningsloven ansvaret for de beslutninger som er av stor betydning for transportutviklingen i byene og hvordan den vil kunne betjenes individuelt og kollektivt. Mitt utgangspunkt er imidlertid at de ansvar- og myndighetsforhold det er lagt opp til for Nasjonal transportplan og som reflekterer dagens ansvar og myndighetsforhold knapt gir mulighet for valg av en ny kurs i byområdene. En ny kurs krever et samordnet helhetsgrep for byenes transport- og arealplanlegging. Dette grepet er det imidlertid bare byregionene selv som kan ta.

Ikke nye roller

Det grunnlag som så langt er lagt for Nasjonal transportplan peker ikke på at det er aktuelt med endrede roller for byene og/eller de fylker de inngår i. Ansvaret for driften av kollektivtrafikken forutsettes å bli ivare tatt lokalt.

Lokalt kan det ikke forventes å få tilslutning til andre tiltak enn dem vi lokalt er tjent med, sett i forhold til hva som oppfattes som alternativet. Hvis staten, eventuelt fylket, forventes å ordne opp for manglende lokale beslutninger kan en heller ikke forvente at de blir fattet. Dette går spesielt på atfersregulerende tiltak som lokale myndigheter har ansvaret for og som kan redusere vegbehovet på sikt.

Tiltak med sikte på å redusere framtidig behov for veger når staten har ansvaret for vegene, kan det ikke forventes å få tilslutning til lokalt. Hva betyr så det og ikke minst hva vil det bety for valg av strategi?

To hovedstrategier

Den nasjonale transportplanen bør i hvert fall legge opp til to hovedstrategier, som også bør reflekteres i valg av lokale strategier. Disse kan være:

- Utbyggingsstrategi eventuelt strategi for fremkommelighet som kan sees som en videreføring av dagens politikk
- Miljøstrategi med mål om redusert transportomfang/avhengighet og mer miljøvennlig transportavvikling

Disse to strategiene kan kobles opp i forholdet mellom virkemidlene nevnt overfor som knytter seg til adfers-

regulerende virkemidler, og lokal deltagelse i finansieringspakker. Da har vi henholdsvis

- Bompenger og andre finansieringsopplegg med sikte på økt kapasitet og bedre trafikkavvikling, som igjen tilrettelegger for økt transportbehov.
- Aktiv bruk av vegprising og andre atfersregulerende tiltak og arealpolitikk med sikte på redusert transportbehov

De ansvarsforhold som vi har i dag innenfor byregionene vil nesten med nødvendighet gjøre at utbyggingsstrategien blir valgt. Dette bare forsterkes gjennom usikkerheten omkring retten og bruken av inntektene fra vegprising. Dette er inntekter som ikke bør øremerkes til bestemte formål, men som må kunne disponeres av lokale myndigheter om vi skal kunne oppnå lokal aksept for bruk av trafikkbegrensende tiltak.

I hvert fall bør driften av kollektivtrafikken komme inn som en aktuell anvendelse av inntekter fra vegprising. Men her igjen støter vi på problemet med at det er fylkeskommunen som har ansvaret for kollektivtrafikken, og som derfor ikke gjør det til noe politisk poeng for byen som har vedtatt vegprisingen å avlaste fylkeskommunen for deres ansvarsområde. Dette viser at byenes eget ansvar for transportpolitikken må bli klarere enn det er i dag..

Hvordan sikre miljøstrategien?

Hvordan kan vi så sikre gjennomføring av miljøstrategien, om det er den vi egentlig vil ha, ut fra en totalvurdering? Poenget er ikke alene planleggingen av en slik strategi, men å oppnå en lokal politisk og befolkningsmessig oppslutning om en ny kurs.

Hovedproblemet i dag er at vi lokalt er fokusert på å få tilført mest mulig statlige midler. Det betyr selvsagt en fokusering på ordninger og opplegg hvor staten er betaler. Dette gjelder både veger, jernbanens infrastruktur og drift av jernbanen.

En forutsetning for å kunne få valgt andre strategier enn den som gir maksimal utbygging må være at valg av strategi med sikkerhet ikke påvirker de statlige overføringene.

Dette betyr at den klare oppgave- og ansvarsdelingen lokalt og sentralt som isolert sett kan være ønskelig er problematisk når vi lokalt i så stor grad kan påvirke premissene for de beslutninger som skal tas sentralt. «Lokalt» bør for øvrig her gis et funksjonelt innhold. Dette betyr at dagens fylke- og kommuneinndeling er lite tilpasset behovet for samordnet areal- og transportplanlegging da, dagens inndeling inviterer til en spill-situasjon både lokalt og mellom lokale og sentrale myndigheter. Markagrensen i Oslo må dels betales av staten som vegholder for hovedårene til forstads-kommunene dels av disse som et økt utbyggingspress.

Sterkere lokalt engasjement

Generelt er det min mening at byene og i større grad dess større de er, står overfor særskilte transportutfordringer som betinger et sterkere lokalt engasjement enn hva de har i dag. Hvis transport skal bli en del av den lokale dagsorden må de gis et større ansvar og ikke ensidig forholde seg til staten som den ansvarlige. Her kan det være nødvendig å skille mellom våre byområder ut fra deres organisatoriske plassering:

- Oslo som en egen fylkeskommune
- De øvrige storbyområdene som inngår i tre av fylkene (Hordaland, Sør-Trøndelag og Rogaland)
- Øvrige byområder

Her er det spesielt storbyområdene som inngår som en del av større fylker hvor nye organisatoriske grep kan synes nødvendige. Det er dels begrunnet med at det fylkeskommunale ansvaret for kollektivtrafikken må ivaretas på andre premisser for byområdene enn i distriktene.

En konsekvens av de tanker som er presentert her er først og fremst at en lokalt i større grad bør gis en styringsrett over statlige midler som går til infrastrukturtiltak. Disse midlene må videre samordnes med eventuelt fylkeskommunale midler som tilskudd til kollektivtrafikken og øvrige inntekter fra trafikantene gjennom ulike opplegg som ikke nødvendigvis må øremerkes særskilte formål. Dette gir anledning til å se de samlede finansielle ressurser i sammenheng og vil samtidig representere en reell desentralisering innenfor et område hvor den lokalt i dag kun ser som sin oppgave og gjøre staten ansvarlig for manglende ressurstilgang. Men som samtidig er et område hvor det bare er lokalt at en kan påvirke det langsiktige ressursbehovet.

Konsekvenser og muligheter

Den avgjørende begrunnelsen ut fra min vurdering for et markert og klart desentralisert ansvar for infrastrukturtiltak i byregionene er behovet for en langsiktig kursendring. Dette kan gi mulighet for aksept av lokale tiltak som påvirker utviklingen i transportbehov på sikt gjennom individuell atferd så vel som lokale plantiltak. Hvis en fra statens side mener noe reellt med å ha en miljøstrategi som ett alternativ, og som det er særlig gode grunner for i byene, må det også være interessant for aktørene å velge en slik utviklingsretning.

Begrunnelsen for statens ansvar for hovedvegene også i byregionene, er å sikre nasjonale behov for gjennomgangstrafikken. En desentralisering med økt lokalt ansvar, må fortsatt innebære at en god funksjonalitet må sikres i forhold til nasjonale hensyn.

Dette betyr at det må avtales funksjonskrav fra statens side for å sikre akseptabel fremkommelighet og at det blir tatt hensyn til hovedvegens nasjonale funksjoner. Ettersom det er den lokale trafikken som dominerer hovedvegene og ikke minst i storbyområdene, er

det i hovedsak her tiltak må rettes inn gjennom adferdsregulerende tiltak. Dette vil samtidig sikre de nasjonale kravene knyttet til effektiv trafikkavvikling til/fra/gjennom storbyområdene.

I den grad vi tror at lokal aksept for trafikkregulerende tiltak forutsetter et generelt økt lokalt ansvar for hovedvegene, vil vi derfor lett ha den paradoksale situasjon at også de nasjonale hensyn best ivaretas med økt lokalt ansvar. Det er altså ikke gitt at en opprettholdelse av det sentrale ansvaret for hovedvegssystemet er noen garanti for at de nasjonale hensyn blir særskilt godt ivaretatt. Med vår beliggenhet, råvarebaserte eksportnæring og lange kyststrekning har Norge alltid vært en sjøfartsnasjon. For mange er dette blitt et så selvfølgelig faktum at når samferdselsplaner og arealdisponeringer diskuteres, blir oppmerksomheten i for stor grad konsentrert om de andre samferdselssektorene. De er alle viktige i en helhetlig norsk transportstruktur, men rollene er forskjellige og dermed også betydningen for de ulike deler av norsk nærings- og samfunnsliv.

EU“s satsing i nord avgjørende

Utviklingen i EU“s transportstruktur vil være av meget stor betydning for Norge og norsk næringslivs konkurransevne. EU“s planlagte satsing i nordområdene vil få avgjørende betydning for Norge og internasjonal satsing i utnyttelse av naturressursene i Nord-Russland.

Norske samferdselsplaner utvikles normalt nedenfra og opp. Gjennom konkrete behov, prognoser og planer utvikles og stilles prosjekter opp mot hverandre i en prioriteringsprosess. I en slik prosess vil de nære behov og de som knytter seg til persontransport få størst oppmerksomhet. Havner og sjøtransport som ikke har med ferger, hurtigbåter, hurtigruter og kystfiskere å gjøre, faller derfor ofte utenfor fokus.

Meget stor betydning

Gjennom de siste 10-15 år har godstransportmarkedet hatt en relativt stabil fordeling med om lag 75 prosent på sjøtransport, rundt 20 prosent på veg og om lag 5 prosent på bane. I Norges handel med utlandet transporteres rundt 85 prosent av godsvolumet og 45 prosent av godsverdien sjøvegen. Disse tall viser klart at sjøtransporten og dermed kvaliteten av vår sjørettede infrastruktur er av meget stor betydning for Norges konkurransedyktighet.

Det er viktig at den sjørettede infrastruktur får den oppmerksomhet i Nasjonal transportplan som faller sammen med sjøtransportens betydning i tiden fremover. Dette innspill vil derfor fokusere spesielt på:

- den del av de sjørettede infrastruktur som har størst betydning for næringsutviklingen og verdiskapningen i kyst-Norge
- de overordnede utviklingstrekk nasjonalt og i Europa som kan få betydning for havnenes rolle i en helhetlig transportsammenheng

Et situasjonsbilde

Den norske havnestrukturen slik vi kjenner den i dag, er med få unntak utviklet med basis i

- private industrihavner tilpasset egne transportbehov
- offentlige havner med hovedansvar for passasjerer og stykkgoods

Industribedriftene langs kysten har i liten grad samarbeidet om felles bruk av tonnasje samtidig som motstanden mot å utvikle knutepunktshavner har vært stor. Dette har blant annet ført til at vi i Norge har:

- en containeriseringsandel som er svært lav i forhold til hva som burde være målet for et effektivt og kvalitativt godt transportsystem
- en gammel og umoderne flåte av godsskip
- en havnestruktur som er mere historisk begrunnet enn transportmessig, og hvor interkommunalt og regionalt samarbeide i stor grad er fraværende
- et nasjonalt havnetilbud målt i kailøpemetere som er stort, men som i kapasitet og egnethet er for dårlig
- en oppmerksomhet, planberedskap og arealtilgang i de viktigste havner som langt fra tar hensyn til havnenes betydning og utviklingsbehov
- et skille mellom offentlige og private havneanlegg og kategorier av industrihavner som i for stor grad hindrer samarbeide om totale logistikk-løsninger og derfor reduserer mulighetene for å oppnå synergieffekter som kan gi et bedre transporttilbud for flere
- et havnetilbud som i for stor grad er preget av "kai-tenking" enn at havnene er viktige i en bred logistikk-sammenheng og dermed mer avhengig av arealer og tilknytning til annen infrastruktur
- innebygde havner i bysentre og på fabrikkområder.

Viktige utviklingstrekk

EU

Rundt 75 prosent av Norges utenrikshandel er med EU, hvilket tilsier at transportrelasjonene med EU må være mest mulig optimale for å sikre vår konkurransedyktighet. Utviklingen i EU“s transportstruktur vil derfor ha meget stor betydning også for Norge. Følgende utviklingstrekk antas å være

av spesiell betydning for oss:

- EU antar at transportarbeidet vil fordobles innen år 2020 og at vegtransportens andel bør gå vesentlig ned. Økonomiske virkemidler vil i den forbindelse bli benyttet
- Intermodale transportmidler og transportkorridorer skal prioriteres og investeringer konsentreres til de transportkorridorer som ligger i den vedtatte EUs TEN-struktur
- EU vil i løpet av høsten '98 vedta "EU's Nordlige Dimensjon" som forutsettes å legge de langsiktige rammer for EU's satsing i nordområdene. Dette dokument må antas å ville legge sterke føringer på Norges transport- og infrastrukturens satsing og på det internasjonale samfunns infrastrukturens satsing mot Nordvest-Russland for utnyttelse av naturressursene i nord
- Dersom Norge blir en del av Schengen-avtalen, vil norske havner i mange henseender bli EU's yttergrense og dermed på en mye enklere måte kunne betjene EU-fartøy og fremmede lands fartøy som retter seg mot EU

Nordisk ministerråd har i en utredning, "Nordic-Infrastructure", valgt å basere seg på det korridorsystem som EU har vedtatt/foreslått i sine tilrådinger. Dette korridorsystem ivaretar gjennom "Nordic Triangle" og andre grensepasseringer de landverts behov på en god måte, men er utilfredsstillende for norske næringsinteresser i forhold til de maritime transportoppgaver. På områder som olje og gass, fiskeri og den fremtidige næringsutvikling i Russland, ivaretar dette transportkonsept heller ikke viktige nasjonale interesser.

Russiske muligheter

Ved Sovjetunionens oppløsning fulgte rundt 50 prosent av havnekapasiteten med inn i Ukraina og de baltiske land. Dette har ført til at Russland i stor grad er blitt avhengig av fremmede lands havner og sjørettet infrastruktur. Som følge av de restriksjoner som av miljømessige årsaker nå innføres for trafikk gjennom Bosphorus, og som etterhvert antas etablert også i Øresund/Storebelt, vil Russland vanskelig kunne gjøre seg for avhengig av disse "innhav" eller EU's sjørettede infrastruktur i sin utenrikshandel.

Derfor antas at nordområdene utover i neste århundre få økt maritim betydning generelt for europeisk Russland. Over tid vil økt trafikk over havner på Kolakysten og Arkhangelsk, spesielt med containerruter, kunne føre til vesentlige endringer av det sjøtransportmønster vi har blitt vant til i Nordsjøen og utenfor norskekysten. Et spesielt forhold i den forbindelse er de maritime transporter knyttet til olje- og gassutviklingen i det østre Barentshavet og kystnære områder av Nord-Russland. Dette vil skje i svært utsatte områder og med meget strenge krav til den teknologi som skal anvendes. Såvel russiske som vestlige oljeselskap erkjenner at den

teknologi som skal utvikles for disse områder, må baseres på erfaringene fra Nordsjøen og Norskehavet. Dette vil kunne gi betydelige konkurransefordeler for norsk og britisk industri forutsatt at transportinfrastrukturene legges til rette for en slik utvikling. Dette kan best skje ved å få aksept for en maritim hovedtransportkorridor langs norskekysten som binder sammen Nord-Russland og Nordsjøen. Denne må igjen kobles til de havner og industristeder langs norskekysten som vil ha størst interesse av det nærings- og transportpotensiale som ligger i den russiske utviklingen i nord.

Fiskeri

Fiskerinæringen er Norges nest største eksportnæring og EU det største og viktigste marked. Store deler av eksporten til disse markeder går i dag på bil, mens det som går på båt ofte er i tradisjonelle fryseskiper. Som følge av utviklingen og prioriteringene i EU, må antas at kostnadene ved biltransport vil gå vesentlig opp og regulariteten ned.

Dette sammen med det generelle krav om økt containerisering vil føre til økt interesse for å overføre en større del av fisketransporten til skip som går inn i et intermodalt transportsystem.

Denne utfordringen har ført til at norske forskningsmiljøer i samarbeid med norske bedrifter har utviklet et nytt system for behandling, kjøling, pakking og transport i container som beholder fisken fersk i tre uker uten is og isopor. Denne teknologi vil kunne føre til at sjøtransportens konkurransedyktighet for transport av fiskeprodukter øker vesentlig forutsatt at havnene er i stand til å møte denne utvikling.

Økte krav til kostnadseffektiv drift av fiskeflåten, nye IT-baserte markedsarenaer, strengere kvalitetskrav og nye internasjonale avtaler vil i vesentlig grad kunne endre den internasjonale fiskeflåtens operasjonsmønster i Nordsjøen, Norskehavet og i Barentshavet. Norske havner vil i et slikt perspektiv være interessante operasjonsknutepunkter for den internasjonale fiskeflåte, en aktivitet med et betydelig forretningspotensiale for norske havner og bedrifter.

Aktuelle problemstillinger

Den norske havnestruktur i region- og nasjonalhavner er i stor grad basert på havnenes betydning i det innenlandske transportsystem. Dette kan gi et for statisk og snevert bilde av sjøtransportens og havnenes betydning ved at de i for stor grad blir knyttet til transporten av konsumvarer langs "kystriksvegens" store og små steder.

Det er også aktuelt å ta et helt annet utgangspunkt:

- Hvilke eksportnæringer vil være avhengig av sjøtransport?
- Hvordan oppnå de beste transportmessige synergieffekter mellom aktuelle bransjers behov for

sjørettet infrastruktur?

- Hvilke transport- og logistikkoppgaver bør legges til havnene?
- Hvordan tilby industrikundene et bedre tilbud i en offentlig havn enn det de kan utvikle på eget areal?
- Hvordan vil den internasjonale utvikling kunne skape nye behov for havner og sjørettet infrastruktur?
- Hvilke havner har forutsetninger (areal, kostnader, adkomst) til å utvikle et tilbud til vesentlig økt containervolum?
- Hvilke havner må antas spesielt viktig i vår grenseoverskridende transporter?

Norske havner har i dag for små godsvolum til å være interessante i de intercontinentale rutenett av containerskip. De inngår i et sekundært feedernett som for mange industribedrifter gir dyrere og kvalitativt dårligere transportløsninger enn konkurrentene. Dette er en problemstilling som bør vies stor oppmerksomhet i planarbeidet. Det har betydning for den løsning som skal velges i Oslofjorden, for knutepunktstrukturen langs kysten og for hvordan vi fra norsk side posisjonerer oss i forhold til de endringer som kan forventes i sjøtransporten i Nord-Europa.

50 års perspektiv

Moderne havner har behov for store arealer, gode maritime forhold og gode adkomstforhold. Havner med store arealer og gode vanddyp er kostbar infrastruktur, og havnenes økonomiske rammebetingelser tilsier at viktige havner må utvikles på områder hvor slik utbygging er rimelig og ikke skaper store nabokonflikter. Vel egnede arealer nært bysamfunnene er mangelvare med mange konkurrerende interesser. Økt miljøbevissthet samt Plan- og Bygningslovens krav til analyser og plan-dokumentasjon, tilsier derfor at havnelokalisering i tiden fremover vil representere noen av de vanskeligste disposisjonsprosesser av areal såvel lokalt som regionalt.

Det er derfor meget viktig at langsiktige perspektiver legges til grunn når den fremtidige havnestruktur skal fastlegges. De viktigste knutepunktshavner i en nasjonal transportstruktur bør ha en arealtilgang og adkomstforhold som oppfattes som tilstrekkelig i minst et 50-års perspektiv. Den stadige omlokalisering og utflytting av havnefunksjoner vi har sett de siste 30-40 år i Norge, er ikke bare for kostbart, men representerer også en mangel på forutsigbarhet som næringslivet har behov for, dersom en skal basere sin virksomhet på en offentlig sjørettet transportinfrastruktur.

De større norske havner er meget viktige deler av landets transportstruktur og næringslivets logistikk-kjede. Det er derfor av stor betydning å få definert sjøtransporten inn i de nasjonale og internasjonale transportkorridorer på en måte som ivaretar næringslivets langsiktige interesser i eksport- og importsammenheng på

en god måte. Maritime korridor-begrep som primært omfatter kyststrekninger for innenlands sjøtransport, bør derfor ikke prege strukturen i det planarbeidet som nå settes i gang. De havneinvesteringer som er foretatt langs kysten, antas i stor grad allerede å ha den kapasitet som er nødvendig for innenlands sjøverts distribusjon av konsumvarer.

Planarbeidet knyttet til havner og sjørettet infrastruktur bør utvikles omkring maritime hovedkorridorer koblet til viktige eksportnæringer og til bransjer med spesiell maritim tilknytning som for eksempel petroleum og fiskeri. De regionale dimensjoner vil naturlig komme med ved at disse korridorer knyttes til havner og landtransportnettet langs kysten ut fra den næringsstruktur og det knutepunktmønster som vil være det mest rasjonelle over tid.

Spesielle temaer i planprosessen

Arbeidet med Nasjonal transportplan skal forankres i lokale- og regionale prosesser. Skal den maritime dimensjon kunne ivaretas på en måte som ivaretar sjøtransportens betydning for kyst-Norges verdiskapning, må disse prosesser ta utgangspunkt i næringslivets behov for sjørettet infrastruktur i et lengere perspektiv. Videre må en vise vilje til å se med nye øyne på samarbeide og organisering innen havnesektoren.

En fremtidsrettet havnestruktur innenfor en samlet transportplan vil kreve at:

- kommuner viser vilje til interkommunalt samarbeide innen havnesektoren
- fylkeskommuner viser vilje til å trekke havner utenfor fylkesgrensene inn som knutepunkt i egne samferdselsplaner
- arealtilgang og landverts kommunikasjoner i de viktigste havner blir tillagt avgjørende vekt når havnestrukturen skal fastlegges
- kommuner og havnevesen gjennom vedtatte planer må forplikte seg til å etablere den planberedskap som er nødvendig for å sikre en langsiktig utvikling av de viktigste knutepunktshavnene og ikke handle for kortsiktig

- det etableres rammevilkår som sikrer at kortsiktige beslutninger ikke hindrer havnens langsiktige utvikling

- Noen få norske havner er viktige knutepunkt i trafikken med utlandet. Dette er havner som bør blir gjenstand for spesielle analyser, og da i en sammenheng hvor en rollefordeling med nabohavner også inngår. Oslo er i dag ikke bare Norges klart største havn med blant annet 65 prosent av all containertrafikk til og fra Norge. Den har også en vekstrate langt over landsgjennomsnittet. Det er igangsatt et eget utredningsarbeide som gjelder havnestrukturen i Oslofjordregionen. Utvalget som forutsettes å levere sin innstilling innen 1. mai 1999, skal blant annet vie knutepunkt-funksjoner, rolledeling og samarbeidsmuligheter i

denne regionen spesiell oppmerksomhet. Sett fra et næringslivsperspektiv er det vesentlige forskjeller på Oslofjordens havneutfordringer og det øvrige kyst-Norges. Det er derfor av stor betydning at det på kyststrekningen fra Agder til Kirkenes blir gjort skikkelige vurderinger av næringslivets behov og perspektiver for å sikre en god balanse i de samlede vurderinger når disse to planprosesser skal sammenfattes til en plan.

Professor Dag Bjørnland
IDeforum as

Avgjørende for å bryte ned sektortenkningen

Den kommende nasjonale transportplanen er helt avgjørende for hvorvidt det skal lykkes å bryte tradisjonen med sektorplanleggingen i norsk samferdselspolitikk og endelig nærme seg strategi og helhet i planleggingen av samferdselen her til lands.

Etter den omfattende sektorplanlegging som tok til i Norge på statlig nivå fra sekstitallet, har det vært både et politisk og et faglig ønske om større helhet i planleggingen. Norsk Samferdselsplan fra syttitallet var et skritt i en slik retning, men i stedet for å bygge videre på det grunnlag som var lagt i nasjonal samferdselsplanlegging, valgte Regjering og Storting gjennom åttitallet fortsatt å holde seg til fireårs sektorvise transportplaner. Kritikken om mangel på helhet i planleggingen rammet naturligvis også samferdselspolitikken.

Tradisjonell

I 1994 anmodet Stortinget Samferdselsdepartementet å legge frem et kortfattet overordnet, strategidokument for norsk samferdselspolitikk. Stortinget pekte i den forbindelse på behovet for å se alle sektorplanene og samferdselspolitikken i sin helhet.

Mitt inntrykk er at selv om samferdselspolitikken nå bygger på en noe mer helhetlig analyse enn tidligere, og selv om politisk retorikk har fått et rikere innhold, fortsetter dokumentene i hovedsak å være preget av samme innholdsmessige tradisjon som før.

Samferdselspolitikk som skal ha strategisk perspektiv og sikte mot et større helhetsgrep, bør imidlertid etter min mening justere tradisjonen. Stortingsmeldingene har fortsatt mye av sin problematisering på data- og effektkataloger som ikke sammenfattes på en slik måte at strategiske, konkrete samferdselspolitiske handlingsregler kan utledes.

Presisjon avgjørende

Mitt bidrag kan leses som et forslag til noen emner og angrepssett som jeg mener bør inngå i en mer helhetlig, strategisk samferdselspolitikk og samferdselsplanlegging. Forslagene er knyttet til problemstillinger som jeg har arbeidet mye med i de siste tyve år, og følgelig kan jeg være presis i mine synspunkter. Andre bidragsytere vil naturligvis fremheve andre problemstillinger.

Jeg anser presisjon i den kommende nasjonale transportplan som helt avgjørende for hvorvidt det skal lykkes å bryte tradisjonen med sektorplanlegging og endelig nærme seg strategi og helhet i samferdselsplanleggingen.

Etterlyser

Dersom de politiske målsettinger om fremkommelighet og vekst, miljø og bærekraft, trafikksikkerhet og regional fordeling hadde vært kvantifiserte, kunne politisk strategiarbeid tatt for seg hvordan slike mål skulle bli tilfredsstillt på den mest effektive måte både hver for seg og i sin totalitet. De politiske målsettingene er imidlertid aldri blitt tallfestet. Følgelig er det ikke mulig å føre en slik diskusjon. Derfor har naturligvis også politisk retorikk god grobunn, og innstillingene fra Samferdselskomiteen som er preget av en rekke fraksjonsbemerkninger, gir mange gode eksempler på dette. Med utgangspunkt i strategibegrepet kan det imidlertid legges opp til en meningsfylt analyse og større samferdselspolitisk avklaring av problemstillinger om myndighetene er villig til å føre en mer presis diskusjon om politiske mål og virkemidler og hvilken sammenheng det kan være mellom disse.

Strategi dreier seg om langsiktige problemstillinger og må ikke sammenblandes med operasjonelle og taktiske problemstillinger. Avklarende diskusjon om de langsiktige problemstillinger bør kunne gi næringslivet den nødvendige avklaring med hensyn til hvordan de politiske rammebetingelser vil komme til å bli utformet i et langsiktig tidsperspektiv og dermed gi forutsigbare arbeidsvilkår for næringslivet. Ifølge stortingsmelding nr 32 (1995-96) "Om grunnlaget for samferdselspolitikken" er dette viktig, men sektormeldingene lever slett ikke opp til dette utmerkede krav.

Meningsfylt

I Nasjonal transportplan vil det være viktig å føre en meningsfylt diskusjon om hvordan politiske virkemidler som styres på ulike institusjonelle nivåer og av ulike organer, skal samordnes, hvordan det skal skje og hvilke krav denne samordning fører med seg.

- En slik meningsfylt diskusjon må nødvendigvis løpe over alle fremtidige Nasjonale transportplaner fordi den forutsetter et underlag som det vil ta tid å få frem og fordi den ytre verden hele tiden forandrer seg. Gevinsten blir imidlertid mer strategisk helhet enn vi har sett hittil.

Parkering politisk kompromiss

På slutten av syttitallet og begynnelsen av åttitallet gikk næringslivet i Oslo sentrum og kommunale myndigheter sammen i arbeidet om å tilrettelegge parkeringstilbudet i sentrum. Arbeiderpartiet og Høyre fant hverandre i et parkeringspolitisk kompromiss. Etter noen år falt samarbeidet fra hverandre og parkeringspolitikk ble ikke noe prioritert område verken for de store politiske partier eller den kommunale administrasjon.

Oslo kommune har et næringspolitisk dilemma i forhold til regulering av parkering. Sentrums næringsliv kjem-

per en hard økonomisk kamp med storsentra i byens omegn, og derfor er det viktig å ha sentralt beliggende, godt tilrettelagte parkeringshus i tilknytning til de store trafikkårer for vegtrafikk.

Godt tilrettelagte plasser for parkering ved viktige terminaler for kollektivtransport har betydning både for kollektivtransporten og for effektiv bruk av turkjeder. Det er illusorisk å tro at slike terminaler bare bør lokaliseres langt fra sentrum når våre politikere ønsker å styrke kollektivtransporten i Norge. Derfor har NSB ved A/S Gardermobanen nettopp åpnet parkeringshus ved siden av Sentralstasjonen i Oslo slik at bilistene bare har noen få meter fra parkert bil til perrong. Det mangler ikke på visjoner om utbygging og tilrettelegging av parkeringstilbudet både i Oslo og andre steder i Norge. Disse visjoner finner vi nå hos private aktører og utbyggere.

Min konklusjon er derfor at:

- Kommunen bør la private aktører forestå utbygging og drift av parkeringsplasser i hus
- Kommunen har likevel innflytelse på utviklingen gjennom lovverket for bygnings- og arealplanlegging
- Staten bør ned den politiske retorikk som har lite substansielt innhold og i stedet konkretisere hvilke statlige aktører som skal ha parkeringspolitisk ansvar og hva dette ansvar skal innebære
- Rammer for investering og vedlikehold

Jeg har trukket følgende slutning når det gjelder strategisk vegplanlegging og trafikkfremskrivning:

- Trafikkfremskrivning bør være regionalisert. For det er uholdbart å anvende riksgjennomsnittet over alt. Når det forutsettes trendbrudd slik St. meld. nr. 36 antar, bør kravet til politisk argumentering være høyt og underbygd. Det er det ikke i dag.

Stortinget prioriterer i praksis investeringstiltak på grunnlag av flere målsettinger som naturligvis kan være i innbyrdes motstrid. Karine Nyborg og Inger Spangen har i TØI-notat "Politiske beslutninger om investeringer i veger" oppsummert praksis hos medlemmene i Stortingets samferdselskomite. Formaliserte beslutningsmetoder som nytte-kostnadsanalyse ble ikke tillagt fasitverdi, men brukt i betydelig utstrekning som en grovsortering av prosjekter. Tiltroen til nytte-kostnadsanalyser viste seg også å variere med partitilhørighet. Det er liten grunn til å tro at denne praksis vil forandres vesentlig i fremtiden, og spørsmålet melder seg naturligvis om beslutninger om rammer for investering, drift og vedlikehold kan gis en makro forankring som kan gjøre politisk praksis mer etterprøvable enn tilfellet er i dag. I det følgende skisserer jeg med utgangspunkt i eksempler noen muligheter jeg ser.

Politisk retorikk og praksis

I stortingsmeldingene står det at Regjeringen vil legge vekt på økt prioritering av jernbanen. Det må innebære at fordelingen av investeringer mellom kjøreveg for veg og jernbane skal vris i favør av jernbanen.

Stortingsmeldingene har imidlertid ikke presentert oversikter som viser hvordan det historiske bildet har vært. Politisk retorikk i stortingsmeldingene kan følgelig ikke bli konfrontert med politisk praksis i et lenger tidsperspektiv.

I vedlegg har jeg stilt opp både absolutt og prosentvis investeringsfordeling når det gjelder transportinfrastruktur i Norge i årene 1974-1995 sortert etter langtidsprioer som er brukt i stortingsmeldingene. Rørtransport er holdt utenfor.

Dominerer

Veginvesteringene dominerer hele tiden, men den prosentvise dominans har stort sett vært avtagende i tidens løp. I tyveårsperioden kan vi neppe hevde at investeringene har vist noen særlig stigning mellom vegplanperiodene regnet i faste priser. Om vi reduserte for bompengefinansierte investeringer, tyder tallene lite på vegpolitisk handlekraft.

Jernbanen har en beskjeden investeringsandel, som riktignok steg frem til midten av åttitallet for deretter å falle. Fra 1994 kan det ha skjedd et trendbrudd i jernbanens favør, men tidsperspektivet i datamaterialet er for kort til at vi kan trekke avgjørende konklusjoner. I årene før 1994 lå investeringsnivået i jernbanen ganske fast. Investeringer i infrastruktur for forstadsbane, sporveg og tunnelbane har vært svært små i tyveårsperioden.

Det har vært et ganske stabilt nivå på investeringene i havneinfrastruktur i perioden. Tallene tyder ikke på noe trendbrudd.

Investeringer i lufthavner fikk en vesentlig løft fra midten av åttitallet, og den relative andel har steget betraktelig. Det må unektelig ha styrket luftfart også når vi ser det i forhold til utviklingen i jernbanens infrastruktur.

Min konklusjon er den følgende:

- For vurdering av samferdselspolitikken strategiske utforming og måloppnåelse bør tabelloppstillinger over historisk fordeling av investeringer presenteres med spesifisering på institusjonelle aktører og kommenteres med hensyn til måloppnåelse. Dette bør være fast innslag i fremtidige stortingsmeldinger.

Svakt

Det er naturligvis viktig å opprettholde kapitalverdiene i transportinfrastruktur. Jeg synes derfor det er svakt at stortingsmeldingene praktisk talt er tomme for overslag over kapitalverdiene nedlagt i infrastruktur i norsk samferdsel.

I stortingsmelding nr 37 om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 kan vi lese på side 30 at vegkapitalen har økt fra 150 milliarder kroner i 1970 til 240 milliarder kroner i 1997. Underlig nok kommenterer ikke Samferdselsdepartementet utviklingen. I gjennomsnitt har årlig realøkning da vært på 1,8 prosent, men i samme tidsrom har vegtrafikken økt med i gjennomsnitt 3,5 prosent per år. Ved en så stor årlig forskjell blir den nærliggende konklusjon at vegkapitalen ikke har vokst i det tempo som er nødvendig for å opprettholde kapasitet og kvalitet i trafikkavvikling. Dette underbygges enda mer når vi ser på vegvedlikeholdets utvikling som er tegnet i mitt vedlegg.

- Beregninger over kapitalakkumulasjon i samferdsel bør inngå som en fast del i fremtidige stortingsmeldinger, og utviklingen bør kommenteres.

Vri fra investering til vedlikehold

Regjeringen er opptatt av å vri ressursfordeling fra investering til vedlikehold. Akkurat som jeg ovenfor har argumentert for på en systematisk måte å produsere oversikter over investeringsfordeling, burde regjeringen i fremtidige meldinger vise utviklingen i vedlikehold, i hvilken grad ønskede vridninger er blitt gjennomført og i hvilken grad utviklingen skal fortsette. Et eksempel kan vise noe av det jeg mener med dette utsagn.

Vegvedlikeholdet ser ut til å være utilstrekkelig for å opprettholde vegkapitalens verdi. I vedlegg er vist samsvariasjonen mellom vegvedlikehold og vegtrafikk i perioden 1975-1995. Figuren viser at vegtrafikk har økt raskere enn vegvedlikehold. I gjennomsnitt for perioden er årlig forskjell så høy som 0,9 prosent. Det er grunn til å tro at betydningen av forskjellen er ennå større fordi godstrafikk med høy vegslitasje har økt sterkere enn persontrafikk.

Når vegvedlikeholdet har vært utilstrekkelig til å opprettholde vegkapitalen, og vegkapitalen har vokst for langsomt, har Regjering og Storting et troverdighetsproblem når det påstås at det er viktig å vri fordelinger. Det har faktisk vært for lite både av investerings- og vedlikeholdsmidler.

- Fremtidige stortingsmeldinger bør begrunne om vedlikehold er tilstrekkelig for å opprettholde kapitalverdier i samferdsel. Dersom det er et vedlikeholdsmessig etterslep, bør konsekvenser vurderes og strategier for innhenting angis.

Helt glemt

- I stortingsmelding nr 32 er et helt kapittel viet internasjonal transportpolitikk og infrastrukturplaner, og vi kan lese følgende: «Det blir også mer viktig at transportkorridorene mot utlandet, både som interne norske korridorer og som korridorer mellom Norge og kontinentet, er godt utbygd.» (side 15). På 47

side 16 nevnes spesielt Det nordiske triangel som er en del av Den europeiske unions satsingsområder som del av Trans-Europeisk-Transport-Nettverk (TEN).

Stortingsmeldingen har godt underbygd resonnement for hvor viktige korridorer mellom Norge og kontinentet er. Vi kan lese at: «Regjeringen vil på denne bakgrunn legge vekt på utbygging av infrastruktur som omfatter de viktigste trafikkforbindelsene til utlandet og de tunge trafikkårene for norsk næringsliv» (side 16). Denne lovende programerklæring er helt glemt i stortingsmelding nr 36 som ikke sier noe om utbygging av slik infrastruktur.

Blottet

Sektormeldingene om jernbane, veg- og vegtrafikk er også blottet for analyse av betydningen av infrastrukturtilknytningen til kontinentet. Bare i sektormeldingen om havner og infrastruktur for sjøtransport står det noe om denne betydning. Til gjengjeld rommer ikke meldingen konkrete politiske forpliktelser. Ånden fra stortingsmelding nr 32 er blitt borte, for så vidt helt i tråd med norsk samferdselspolitisk praksis som er uten forpliktende perspektiv på betydningen av god infrastruktur for utenrikshandelen.

EU har i mange år arbeidet med å få til et godt trans-europeisk transportnett og 14 slike TEN er nedfelt i et prioritert investeringsprogram. Ved toppmøtet våren 1998 ble tempoet i gjennomføringen drøftet blant stats-sjefene. Kart, figurer og måloppnåelse ble fremlagt. Prosjekt nr 12 har betegnelsen Nordic Triangle - multimodal korridor og omfatter jernbane- og vegkorridorene mellom den finsk/russiske grense i syd, over Helsinki/Turku til Stockholm, deretter utgjør korridorene det egentlige triangel: Stockholm-Oslo, Stockholm-Malmö og Oslo-Malmö. Den faste forbindelse over Øresund er for øvrig prosjekt nr 11, så de nordiske medlemslandene i EU er godt dekket i TEN.

Spare 330 millioner

Siden Norge har valgt å stå utenfor EU, omfatter ikke TEN de norske delene av triangel. Derfor vises ikke de norske korridordeler med forpliktende politiske utsagn. EU har ingen myndighet og følgelig heller ingen virkemidler for å påvirke Norge i denne sammenheng, og Norge har ingen politikk på området.

I det følgende gir jeg en skisse til hvordan fremtidige stortingsmeldinger bør behandle infrastruktur som er viktig for landets samkvem med utlandet.

I en rapport har samferdselssjef Tom Granquist og jeg analysert hvor mye næringslivet taper årlig ved at veien mellom Oslo og Göteborg ikke har tilfredsstillende standard. Vi har kommet til at næringslivet kan spare vel 330 millioner kroner årlig om vegstrekningen får tilfredsstillende standard. I forhold til næringslivets transportkostnader svarer dette til 15-20 prosent altså et

ganske høyt potensiale for besparelse for næringslivets aktører enten de er transportbrukere, transportører eller transportorganisasjoner.

Ikke erstatte

Sverige har et høyere politisk tempo i beslutning og gjennomføring av vegutbygging enn Norge, men likevel vil med de investeringsplaner som nå følges, infrastrukturmanglene i 2010 være så store at logistikkbesparelsene ikke vil synke nevneverdig frem til det år.

I rapporten diskuterer vi om logistikkbesparelser er overførbare mellom transportformer slik at det eksempelvis ikke skulle være nødvendig å bygge både ny jernbane og ny veg i transportkorridoren. Det viser seg imidlertid at hver transportform har sin egen logistikkprofil i forhold til næringslivets behov. Verken fergefart eller jernbane kan dermed erstatte en effektiv vegforbindelse, men må vurderes på sitt eget grunnlag.

I rapporten er også diskutert det potensiale en utbygd jernbane vil ha for næringslivet, og tentative anslag er laget. For jernbanens internasjonale godstransport er det ikke behov for dobbeltspor, men først og fremst forbedret spor- og terminalkapasitet.

I rapporten er det fastslått at tilknytningen mellom jernbane, veg og havner i korridoren ikke er tilfredsstillende. Dette er også et gjennomgangstema i stortingsmeldingen om havner og infrastruktur i sjøtransport. Kompleksiteten i en slik utvidet analyse trenger ikke være spesielt stor for de fleste norske byers og havners vedkommende. En skikkelig gjennomført lokaliseringsanalyse av internasjonal containerfart til og fra Norge krever derimot både analytisk dybde og bredde.

Potensiale

I et EU-finansiert utredningsprosjekt (Scandinnet) er de nordiske jernbaners potensiale i grensekryssende godstransport analysert inngående. Det er identifisert 20 logistikkforhold som er viktige i intermodal godstransport og pris er bare én av disse. I dagens situasjon er det ikke heller sikkert at pris er blant de viktigste faktorene. Jernbanens organisatoriske utvikling, og tilpassing til relevante transportkjeder er derimot et meget kritisk forhold. Det er ikke nok at NSB har en effektiv forbindelse mellom Oslo og svensk østersjøhavn når godset skal til eller kommer fra kontinentet.

Gjennomgående og raske, konkurransedyktige og mark-edstilpassede forbindelser er nødvendige deler i jernbanens internasjonale tilbud. Det kan ikke NSB tilby alene, men er nødt til å inngå i internasjonale konsortier med økonomisk ansvar og myndighet. Foreløpig er det for tidlig å si om NSB vil komme med i en slik utvikling, men det er eneste farbare veg for utviklingsdyktig norsk grensekryssende jernbanebasert intermodal godstransport. Erfaringene fra det norsk-svenske joint-venture tiltaket Arctic Rail Express (ARE) bør imidlertid være et godt grunnlag å bygge videre på. Se for

øvrig Dag Bjørnland (1998) "Effektiv transport og forflytning av gods - korridorer gjennom knutepunktet Narvik".

Radikal

I en rapport utgitt våren 1998 diskuterer Tom Granquist og jeg hvilke forutsetninger og muligheter som foreligger for radikal trafikkøkning i Oslo/Göteborg-korridoren. Vi har i oppgaven avgrenset korridoren meget vidt. Den omfatter ferge-, fly-, jernbane- og vegtrafikk. Fergetrafikken på begge sider av Oslofjorden er tatt med, likeså flytrafikken mellom Oslo og Göteborg og Oslo og København.

For vegtrafikk er det mest sannsynlige en fortsatt vekst. Jeg har tidligere nevnt at stortingsmelding nr 36 oppgir at bruken av personbil på landsbasis har økt med i gjennomsnitt 2 prosent om året mellom 1980 og 1995. I samme periode har samlet trafikk økt med 3,5 prosent om året, men ifølge Vegvesenets tellinger økte imidlertid vegtrafikken på E6 ved Sarpsborg med 5,1 prosent om året. Internasjonale vegkorridorer kan ha en helt annen trafikkutvikling enn den gjennomsnittlige for landet, og det bør det tas hensyn til ved vegplanleggingen. På E6 har det vært betydelig vekst både for personbil-, godsbil- og busstrafikk.

Kraftfull satsing

For grensekryssende jernbanetransport er trenden i trafikkutvikling negativ. Uten en kraftfull satsing står jernbanens persontrafikk i fare for å bli en marginal transportmåte i internasjonal sammenheng og burde bli lagt ned om vi legger lønnsomhetsmål til grunn. Det kan vise seg nødvendig for det offentlige å gi tilskudd i

en nærmere avgrenset tidsperiode om jernbanen skal få etablert konkurransedyktige tilbud. Ytterligere forutsetning er at infrastrukturen gis et kraftig løft og at tidsmessige tog tas i bruk. Kriteriene for å lykkes er lette å liste opp.

Det er beklagelig at stortingsmeldingene når det gjelder jernbanens internasjonale perspektiv, er tomme for analyse, diskusjon og perspektiv. I rapporten har vi listet opp kriterier for suksess som vi har funnet frem til og hvilke utredningsoppgaver som peker seg ut i dagens situasjon.

Når det gjelder fremtidige planleggingsprosesser og samferdselsmeldinger foreslår jeg følgende:

- Viktige transportkorridorer i utenrikshandelen klassifiseres og avgrenses i rimelig utstrekning slik at både politiske og analytiske hensyn blir tilgodesett. Jeg anser denne oppgave som langt viktigere enn opplegget i stortingsmelding nr 36 om å klassifisere havner eller prioritere havner som ledd i transportkorridorer inn og ut av landet.
- Viktige transportkorridorer i utenrikshandelen analyseres med henblikk på avklarende samferdselspolitiske rammebetingelser. I den sammenheng er det avgjørende å få fastslått i hvilken grad og hvordan kriterier for suksess skal oppnås i tid og rom.
- I transportkorridorene analyseres terminal og transportåre i blant annet logistisk sammenheng slik at samordnet utbyggingstempo lar seg fastlegge.
- Konkurransforholdene mellom transportformer analyseres med henblikk på de mest relevante faktorer i dagens og fremtidens perspektiv.

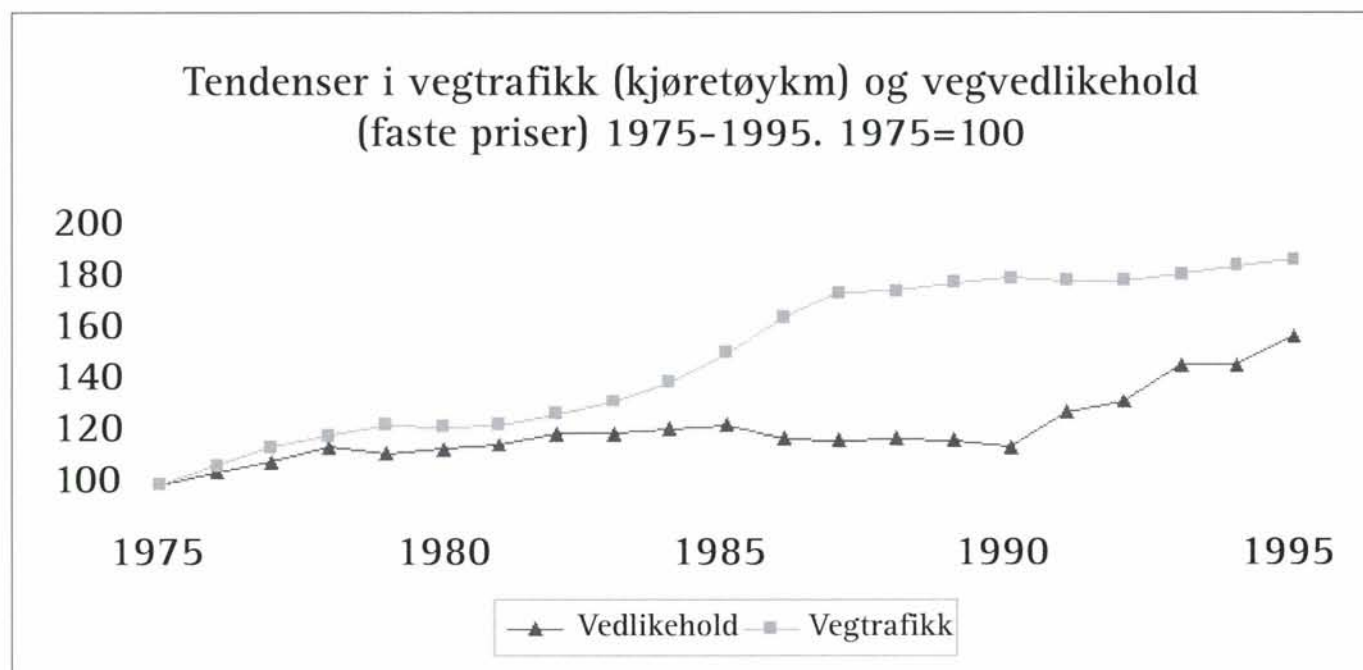
Bruttoinvesteringer i transportinfrastruktur 1975-1995. Mill. kr. 1980-priser

	Veg	Jernbane	Tunnelbane Sporveg Forstadsbane	Sjøhavn	Lufthavn	I alt
1975	3335	371	86	260	165	4217
1976-77	7045	837	115	546	362	8905
1978-81	13284	2019	138	1055	916	17412
1982-85	11802	1895	352	1143	891	16083
1986-89	14370	2101	143	941	1590	19145
1990-93	14870	2095	163	976	1426	19530
1994-95	6370	1703	145	505	1526	10249

Bruttoinvesteringer i transportinfrastruktur prosentvis fordelt på transportformer 1975-1995. 1980-priser

	Veg	Jernbane	Tunnelbane Sporveg Forstadsbane	Sjøhavn	Lufthavn	I alt
1975	79.1	8.8	2.0	6.2	3.9	100.0
1976-77	79.1	9.4	1.3	6.1	4.1	100.0
1978-81	76.3	11.6	0.8	6.1	5.3	100.1
1982-85	73.4	11.8	2.2	7.1	5.5	100.0
1986-89	75.1	11.0	0.7	4.9	8.3	100.0
1990-93	76.1	10.7	0.8	5.0	7.3	99.9
1994-95	62.2	16.6	1.4	4.9	14.9	100.0

Tendenser i vegtrafikk (kjøretøykm) og vegvedlikehold (faste priser) 1975-1995.
1975 = 100



Notater:



Statens vegvesen
Vegdirektoratet



LUFTFARTSVERKET



KYSTVERKET
KYSTDIREKTORATET



Jernbaneverket

Miljø
Samferdsels
Virkemiddel
Veg
trafikkplan
Ulykker
Kommune
Transportmi
Persontrafikk
avgifter
Sjø
Lu
UI

MIKROMAPC
Jernbaneverket

Biblioteket

JBV



11TU00814

200000025997