

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete
Møte i Norsk vegteknisk forbund
Oslo, 3. mars 2008
Tema: "Vegtransport i eit miljø- og klimaperspektiv"

Godtfolk!

Det er flott å sjå dykk, og eg er glad for dette høvet til å kome hit og snakke for dykk om dette uvanleg viktig, spennande og interessante emnet - vegtransport i eit miljø- og klimaperspektiv.

Regjeringsskiftet i 2005 markerte eit taktskifte i satsinga på samferdsle her i landet. Vi har auka løyvingane til samferdsle med 2,5 milliardar årleg sidan vi overtok. Samferdsle er med på å binde landet vårt saman, og er avgjerande for å sikre busetnad og næringsliv i heile landet – òg i tida framover. For å lukkast med dette må transportsystema må vere robuste og effektive, dei må vere i tråd med nullvisjonen om at me ikkje skal ha drepne eller alvorleg skadde i transportsektoren, og dei må ta omsyn til miljøet.

Veg er eit av fleire transportformer som bind landet saman. Dei store avstandane og den spreidde busetnaden gjer at vi er avhengige av vegnettet. Vegnettet må likevel sjåast i samheng med dei andre transportgreiene, som jernbane, luftfart og kollektivtrafikk. Særleg i og mellom dei store byane er det viktig å sjå vegutbygging i eit litt vidare perspektiv.

Klimautfordringane og kampen mot dei

Noreg er inne i ein periode med sterk økonomisk vekst og høgt aktivitetsnivå i så godt som alle sektorar i økonomien. Me nordmenn har for tida har god privatøkonomi, og det gjer at me reiser oftare og me reiser lenger. Samstundes har me eit svært transportavhengig næringsliv, spreidd utover heile landet, som forventar best mogleg regularitet i tilbodet. Mange bedrifter har allereie flytta lageret sitt til bilar på vegen, og opererer med "just-in-time"-prinsippet. For at dette skal fungere må vegane vere opne, føreforholda gode, rasfaren så liten som råd etc.

Klimaendringane er vår tids store utfordring. Frå 1990 til 2005 auka CO₂-utsleppa frå vegtransport med over 25 prosent, vesentleg på grunn av auka næringstransport. For å redusere utsleppa er det naudsynt med ein kraftig innsats. I Klimameldinga presenterer regjeringa målet om å redusere klimagassutsleppa frå transportsektoren med mellom 2,5 og 4 millionar tonn CO₂-ekvivalentar i 2020, samanlikna med det som hadde vore tilfelle utan tiltak. Ein reduksjon på 4 millionar tonn tilsvarar omtrent nullvekst i utsleppa frå dagens nivå.

For å nå dette målet er det naudsynt med tiltak på eit breitt spekter av område. Me *må* bryte samanhengen mellom auka velstand / velferd og auka utslepp. Dette inneber at me må redusere transportbehovet, me må reise meir kollektivt, me må redusere energibruken per køyretøy og me må utvikle meir miljøvenlege energiberarar.

Regjeringas miljøtiltak

Eit miljøtiltak regjeringa har gjennomført innan samferdslesektoren er miljøvenleg omlegging av eingongsavgifta. Vidare har me auka jernbaneinvesteringane med over 50% prosent. Me har starta debatten om køprising, me har lagt fram eit lovframlegg som opnar for å bruke bompengar til drift av kollektiv og me har innført introduksjonsprogrammet for biodrivstoff. Eg vil gå litt nærare inn på ein del av desse verkemidla, rushtidsavgift, omlegging av bilavgiftene, vrakpanten, piggdekkgebyret og arbeidet med å få ned støyproblema.

Rushtidsavgift

Rushtidsavgifta er kanskje den mest omtalte av verkemidla for tida. All erfaring at køprising ikkje er nok, det må òg pisk til. Erfaringar frå Stockholm og London syner at køprising kombinert med ei styrking av kollektivtilbodet gir ein markert nedgang i bruken av bil, medan kollektivtransporten aukar sin del. Redusert bruk av bil gir lågare utslepp av klimagassar, men òg av andre forureiningskomponentar og støy. Redusert bruk av bil gir òg betre flyt i trafikken og dermed betre framkome for alle. I tillegg blir transportkostnadane reduserte.

Tromsø og Kristiansand har no vedteke at dei vil utgreie rushtidsavgift. Me tek i desse dagar kontakt med dei andre store byane for å drøfte korleis me kan redusere biltrafikken. Køprising vil då vere et sentralt tema, saman med parkeringspolitikk, og sjølvstøtt kollektivsatsing.

Omlagginga av eingongsavgifta, vrakpanten

Med verknad frå 1. januar 2007 la me om eingongsavgifta for førstegongsregistrering av køyretøy i Noreg. CO₂-utslepp erstatta då slagvolum som avgiftsgrunnlag. Dette førde til at gjennomsnittleg CO₂-utslepp for nye bilar sank frå 177 g/km i 2006 til 159 g/km i 2007.

I tillegg til omlagginga av eingongsavgifta vart årsavgifta frå 1. januar i år differensiert ut frå køyretøyets miljøeigenskapar. Dette skal motivere folk til å skaffe seg miljøvenlege bilar. For å framskande utrangeringa av dei mest forureinande køyretøya er vrakpanten mellombels auka med 3500 kroner til 5000 kroner for dieselskøyretøya med høgast utslepp av partiklar og Nox. Denne auka er tidsavgrensa til 2008, og gjeld berre køyretøy det vart betalt årsavgift for i 2007. Ein slik ekstraordinært forhøgning av vrakpanten er eit målretta tiltak for å få ned utsleppa av partiklar og Nox frå køyretøy på kort sikt.

Piggdekkgebyr

Å auke delen av piggfrie vinterdekk er eit særst effektivt tiltak for å redusere asfaltslitasje, eit tiltak som også har effekt på støynivået. Innføring av piggdekkavgift er eit av verkemidla kommunane kan ta i bruk for å redusere svevestøvkonsentrasjonar. Piggdekkavgifta har vist seg å vere særst effektiv og ført til reduksjon av svevestøv frå vegtrafikken i dei store byane. I Oslo var piggfridelen i 2007 på 80%, i Trondheim var den 70% og i Bergen 79%. Statens forureiningstilsyn har vurdert at det nasjonale målet for PM₁₀ for 2010 kan nåast fleire stader dersom piggdekkbruken vert redusert til eit minimum i kombinasjon med andre tiltak

Støy

Støy bidrar til mistriivsel og svekka helsetilstand, forstyrrar nattesøvnen, og hindrar kommunikasjon, konsentrasjon og læring. Regjeringa er difor oppteken av å redusere støyplagene. Me har vedteke at støyplaga skal reduserast med 10% innan 2020 i høve til 1999. Dette er eit svært ambisiøst mål. Vegtrafikken er den desidert viktigaste kjelda til støyplager i Noreg, berekningar syner at vegtrafikken stod for 78% av kartlagt plage i 2006. Det er difor særst viktig at me lukkast med tiltak for å redusere støyplagene frå vegsektoren. Potensialet for støyreduksjon ved auka bruk av støysvake vegdekke er betydeleg. Me manglar likevel erfaringsgrunnlag i Noreg for å bedømme både *kor varige* støysvake vegdekke er og *kor store* støyeffektane av vegdekka er. Me vil difor auke satsinga på utvikling og utprøving av støysvake vegdekke ved å vidareføre og styrke prosjektet "Miljøvenleg vegdekke". Regjeringa vil òg delta i internasjonalt samarbeid om forskning, utvikling og utprøving på området. Vidare tek me sikte på at det skal leggjast støysvake vegdekke på eit utval støybelasta strekningar, dette sjølvstøtt under føresetnad av at FoU-arbeidet gir tilfredsstillande resultat.

Jordvern

Eg kan ikkje snakke om vegtransport i eit miljøperspektiv utan å kome inn på jordvern. Regjeringa er sterkt oppteken av å styrke jordvernet, også i samband med nye vegprosjekt. Den såkalla "Jordverngruppa" sett ned av Landbruksdepartementet peikar på at dagens rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging ikkje er presise nok. Når dagens retningslinjer på området stammar heilt tilbake frå 1993, seier vel det òg noko om behovet for oppdatering. Jordverngruppa foreslår òg konkret sterkare prioritering av jordvern i samferdsleprosjekt. Eg har allereie signalisert at jordvernomsynet skal få større plass i neste Nasjonal transportplan.

ITS

Eg vil gjerne seie litt om såkalla ITS, Intelligente Transport Systems, eit meir "skjult", men stadig viktigare verkemiddel i arbeidet med å gjere vegtransporten meir miljøvenleg. Me brukar ITS innan samferdsla allereie i dag, men ITS vil truleg berre bli viktigare og viktigare i framtida. ITS-verktøya famnar breitt. I forhold til miljømålet i NTP kan ITS bidra på ei rekkje ulike måtar. Eg vil gje to kjappe døme. Ein studie frå SINTEF viste at sjåførane som deltok i undersøkinga kunne spare mellom 0,5 – 1 time i utkøyrte distanse per dag dersom dei brukte elektronisk ruteplanleggingsverktøy. Redusert køyring gir reduserte utslepp – og miljøvinst! Ei annan undersøking syner korleis elektronisk tilfartskontroll ut på hovudvegane i byane kan redusere tida me brukar i saktegåande kø. Jamnare køyrefart gjer òg at drivstofforbruket vert redusert saman med utsleppa. ITS er dermed også eit verkemiddel for reinare luft i byane. Navigasjonssystem i bilar kan hindre unødvendig leitekøyring. Jo mindre køyring, jo mindre utslepp.

Dette er berre nokre få av mange døme på vellukka bruk av ITS. Dei syner at ITS på ei rekkje område kan bidra til meir effektiv bruk av transportinfrastrukturen, og dermed til reduserte utslepp og betre miljø. ITS er difor eit viktig satsingsområde for regjeringa. Det har blant anna resultert i at Samferdselsdepartementet frå og med årets statsbudsjett finansierer ein vesentleg del av arbeidet i non-profit-organisasjonen ITS Norge

Differensiering by - land

Eg kan ikkje få sagt sterkt nok kor viktig det er med ei klarare differensiering mellom by og land i arbeidet med klimautfordringane i samferdslesektoren. Ein rapport frå SINTEF dokumenterer at betre vegar gir reduksjonar i klimagassutslepp. Medan nye distrikts- eller stamvegar fører til kortare reiser og mindre utslepp utan å skape trafikkvekst, blir klimaeffekten ved vegutbygging i byane eten opp av trafikkveksten. I og med at det er størst bruk av bil og sterkast folkeauke i områda kring dei største byane, er det her vi har dei største miljøutfordringane i transportsektoren, og det er her det er mogleg å oppnå dei største utsleppsreduksjonane.

Tilpassing til klimautfordringane

No har eg snakka litt om kva me gjer for å *stogge eller redusere* klimaendringane, men samstundes merkar me no resultatane av klimaendringane, og me vil høgst truleg merke dei endå betre i framtida. I tillegg til å gjere vårt for å redusere klimaendringane, må me òg gjennomføre tiltak for å vere rusta til å møte desse endringane. All forskning og alle prognosar fastslår at me truleg vil sjå ein stigning i temperatur og havnivå i åra framover. Me vil òg oppleve auka nedbør langs kysten og fleire vassrelaterte skred, stormar og stormfloar.

Desse endringane stiller heilt nye krav til infrastrukturen. Innan mitt ansvarsområde vil desse endringane særleg påverke veg- og jernbaneinfrastrukturen. Auka havnivå kan òg få konsekvensar for enkelte flyplassar. Meir nedbør vil kunne medføre at det går fleire ras, at dei går oftare, og at dei går på nye stader – noko me har sett døme på siste tida. Saman med auka

lågtrykksintensitet vil dette kunne auke faren for ulukker og ha konsekvensar for framkome og regularitet.

Alt dette gjer at me må gjere systema meir robuste. For at transportsystema i framtida skal kunne fungere slik dei gjer i dag vil det vere naudsynt med store reinvesteringar og tyngre vedlikehaldstiltak. Ein rapport utarbeida av transportetatane og Avinor som grunnlag for etatane sitt planforslag til NTP syner òg at vedlikehaldsetterslepet som har bygd seg opp over fleire tiår forsterkar verknadene av auka nedbør og flaum. For å møte klimaendingane vil det i framtida bli behov for å auke midlane til både vedlikehald og investeringar. Rassikring vil måtte prioriterast høgare.

Klimaendingane gjer heller ikkje vinterdrifta av fjellovergangane noko lettare. God informasjon og varsling er naudsynt, særleg når det oppstår problem med mellombels stenging, kolonnekøyning eller liknande. Då er det viktig at me klarar kommunisere at ved vanskeleg vêrtilhøve må me akseptere at det oppstår stengingar. Det er viktig å få fram at når vegar blir stengde er det av omsyn til trafikantane og brøytemannskapa sin tryggleik. Det er likevel viktig å prioritere slik at det i alle fall er minst ein vintersikker veg mellom det vareproduserande Vestlandet og marknaden på Austlandet og i Utlandet.

Nasjonal transportplan 2010-2019

Litt meir om Nasjonal Transportplan, som er det viktigaste planverktøyet me har i samferdslesektoren. I desember skal vi leggje fram Nasjonal Transportplan 2010-2019, den første nasjonale transportplanen regjeringa har hatt ansvaret for. Den blir sjølve svenneprøven vårt. I januar mottok me transportetatane sitt framlegg til transportplan. Det er no sendt på høyring. Utan at eg skal føregripe kva som vil kome i den endelege planen, kan eg nok seie at det vil vere aktuelt å auke innsatsen på vedlikehald. Det som er sikkert er at klima og klimaendingar vil få ein brei omtale i ny NTP. Her vil det òg gå fram korleis Samferdselsdepartementet vil tilpasse seg og prioritere tiltak i framtida.

Elles er det etablert ei interdepartemental arbeidsgruppe leia av Miljøverndepartementet som skal jobbe med desse spørsmåla. Gruppa har eit 5-årsperspektiv og første hovudoppgåve vil vere å utarbeide ein strategi for korleis Noreg kan tilpasse seg klimaendingane.

Dette er altså problemstillingar regjeringa tek på alvor. Me må alle bidra for å møte klimautfordringane, det gjeld også dykk som entreprenørar. De har eit ansvar for å tenkje miljøvennleg i alle ledd av produksjonen. Det er òg viktig å finne "smarte" løysingar som påverkar miljøet minst mogleg. Då tenkjer eg både på at ein må unngå direkte forureining, og at ein må unngå for store inngrep i naturen.

Då vil eg berre ynskje dykk lukke til med dette viktige møtet. Som eg innleia med å seie, dette er eit tema som er særst viktig, og eg er difor glad for at de har sett det på dagsorden her i dag!