

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår ref: PAL      Oslo 28. april 2008

## **Nasjonal transportplan 2010-2019 - innspill fra Tekna**

Tekna viser til transportetatenes og Avinor AS' utkast til Nasjonal transportplan 2010-2019 og ønsker å komme med våre innspill til det videre arbeidet med planen i Samferdselsdepartementet. Vår uttalelse er basert på innspill fra våre faglige miljøer innenfor transport.

Vårt hovedsyn er at:

- Tekna mener at det bør foreligge en samlet klimagjennomgang som del av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP)
- Økt satsing på forskning og teknologiutvikling er viktig for å kunne opprettholde mobiliteten samtidig som klimamålene nås.

### **Økt transport - klimagjennomgang mangler**

Tekna legger spesielt vekt på mulighetene departementet har i forbindelse med Nasjonal transportplan til å integrere klimaperspektivet sterkere. Teknas hovedsyn er at klimapolitikken må konkretiseres gjennom politiske beslutninger om konkrete tiltak basert på utfordrende, men realistiske mål for utslippsreduksjoner. St.meld. nr 34 (2006-2007) (Klimameldingen) skisserer en sterk økning i klimautslippene fra transportsektoren.

Målene i Klimameldingen for reduksjon av klimagassutslipp på transportområdet må gjennomgås av to grunner. For det første har Stortinget gjennom klimaforliket (Innst.S.nr.145 (2007-2008) økt ambisjonene siden klimameldingen ble lagt frem. For det andre framstår det faglige grunnlaget for tiltak som svakt.

Tekna har merket seg at Trafikkøkonomisk institutt (TØI) og Cicero – senter for klimaforskning har skrevet brev til departementet i mars i år hvor de hevder at "Det foreligger i realiteten ingen faglig pålitelig oversikt over hvilke tiltak og virkemidler som vil være mest effektive." I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) sies det rett ut at "Transportetatene har ikke deltatt i arbeidet med klimameldingen eller med tiltaksanalysen fra SFT." Etatene etterlyser "en klargjøring av ansvar og et bredt samarbeid for å gjennomføre tiltak."

Postboks 2312 Solli  
0201 Oslo  
Besøksadresse  
Dronning Mauds gate 15

Telefon 22 94 75 00  
Telefaks 22 94 75 01

www.tekna.no  
post@tekna.no  
Org.nr.: 971 420 782  
MVA

I departementets retningslinjer for arbeidet med Nasjonal transportplan uttrykkes et mål om at "NTP må bli mer strategisk og mindre detaljorientert". Tekna mener en klimagjennomgang av NTP hvor potensialet for reduksjon av klimautslipp konkretiseres og knyttes til tiltak og tidshorisonter nettopp vil oppfylle en slik målsetting. Departementet må involvere fagmiljøene i transportetatene og andre relevante fagmiljøer til å gjøre dette arbeidet før NTP legges fram for Stortinget til behandling. I et slikt arbeid må transport analyseres som system, hvor sammenheng mellom de ulike transportformene er utgangspunktet.

### **Helhetlig areal- og transportplanlegging**

Tekna mener det er behov for et helhetlig syn på transportsystemene og på teknologisk utvikling for å løse de utfordringene transportsektoren står overfor. Samordnet transport- og arealplanlegging er en grunnleggende forutsetning for effektiv og miljøvennlig transport. Nasjonale og lokale myndigheter har ikke utnyttet potensialet godt nok på dette feltet. Det har stor betydning at arealer for bolig, jobb og fritid er planlagt med tanke på høy andel kollektivtransport og rasjonell framføring av gods. Nasjonal transportplan er et skritt i riktig retning for nasjonal og regional samordning av tiltak, men det bør vurderes å samle den politiske styringen for alle transportformer for å oppnå en bedre integrasjon av transportsystemet.

For å få til en samordning av transportgrenene er det nødvendig med et godt utbygd stamveinett med tilknytning til intermodale knutepunkter. Det bør legges til rette for mer effektive løsninger for integrerte bane-/sjøtransporter, og at flere havneterminaler får bedre jernbanetilknytning. Jernbane bør planlegges koordinert med øvrige transportformer for et bedre transporttilbud totalt og for å høste samhandlingsgevinster.

Ressurser til intermodale knutepunkt bør sees i sammenheng på tvers av transportformer. Alle tiltak, offentlige som private, som stimulerer til overføring av gods fra vei til bane og sjø bør vurderes. Konsekvensutredning av nye samferdselsutbygginger bør inneholde en slik vurdering. Private tiltak på infrastrukturens side som vil ha en positiv effekt i denne retning, bør støttes opp av offentlige bevilgninger til tilstøtende offentlig infrastruktur.

### Spesielt om jernbane

En planperiode på 10 år er svært kort når jernbanens fremtid skal skisseres og planlegges. I et 40-50 års perspektiv kan hovedmålsettinger for jernbanen være: Tre- eller firedoble godskapasiteten og halvere kjøretiden for persontogene på lange og mellomlange regionstrekninger. I tillegg må en ha klare hovedmålsettinger for nærtrafikken i og rundt de store byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Utviklingen av dobbeltspor på hovedstrekningene med høyere hastighet/kortere reisetid må sees mer i sammenheng med eksisterende og fremtidige markeder for person og godstrafikk. Det er viktig å definere hovedtraseene Oslo-Bergen, -Trondheim, -Stavanger, -Larvik, -Halden med et langsiktig og helhetlig perspektiv i samvirke mellom ulike togtilbud og øvrige transportformer.

Nærtrafikken med jernbane må samordnes med andre kollektive transportformer og sees i sammenheng med trafikkregulerende tiltak. Tekna er positive til å bruke veiprisning som et trafikkregulerende virkemiddel i byområdene, og at inntektene fra et slikt system går til å forbedre transportsystemene i miljøvennlig retning.

Diskusjonen om høyhastighetstog må ikke medføre at investeringer i nødvendig jernbaneinfrastruktur blir skjøvet ut i tid. Konkrete planer om redusert reisetid på jernbane må tas med i Nasjonal transportplan. Det er betenkelig at det ikke er oppnådd redusert reisetid på noen av hovedstrekningene siden 1982.

### **Forskning og teknologiutvikling**

Tekna mener at konkrete sektorvise utslippskrav vil gi et godt grunnlag for forskning og teknologiutvikling. Det vil også kunne gi mer integrerte og effektive transportløsninger, som igjen kan gi økt verdiskaping og konkurransekraft i norsk økonomi. Økt satsing på forskning og teknologiutvikling er viktig som et alternativ til å begrense mobiliteten innenfor transportsektoren samtidig som de ønskede klimamålene kan oppnås.

Forskningsinnsatsen må prioriteres på områder som bidrar til klimamålene, gir framtidsrettede transportløsninger for hele landet, øker sikkerheten og regularitet og støtter teknologiutvikling med et verdiskapingspotensial, både i samferdselssektoren og i andre bransjer. Tekna har merket seg at transportetatene selv framhever intelligente transportsystemer (ITS) som et viktig felt for videre forskning, og at det vil kreve betydelig FoU-innsats for å implementere slike systemer.

For Norge er det viktig at vi videreutvikler kompetanse og forskning på områder hvor vi har spesielle fortrinn og muligheter. Dette gjelder for eksempel drivstoffutvikling, inkludert biodrivstoff, naturgass og utvikling av nye motorløsninger eksempelvis basert på hybrid-teknologi, hydrogen og brenselceller. På det maritime området har Norge fremragende forskningsmiljøer med kompetanse som kan gi en mer miljø- og klimavennlige skipsfart.

### **Bryt sammenhengen mellom transportvekst og negative miljøvirkninger**

Tekna gjennomfører for tiden prosjektet Teknologisk fremsyn - Infrastruktur for Norge 2040. Prosjektet skisserer interessante fremtidsperspektiver. Løfterike teknologier er identifisert. Teknas medlemmer i fagmiljøer innen samferdsel har gjennom prosjektet pekt på behovet for mer offensiv opptreden fra myndighetenes side for å få til en raskere implementering av ny teknologi. Den positive utviklingen innen trafiksikkerhet er et godt eksempel på frakopling mellom transportvekst og ulykkestall. En tilsvarende frakopling innen andre målområder i NTP, er mulig i dag og mulighetene vil bli flere med videre teknologisk utvikling. Tidsperspektivet kan her påvirkes gjennom lemping i avgiftsregimer for mer miljøvennlige transport parallelt med tilstramming av avgiftene for mindre gunstige transportløsninger. Videre må det satses på tiltak for å påskynde innføring av ny teknologi. Demonstrasjonsprosjekter er egnet som virkemiddel i så måte.

Vennlig hilsen

Tekna – Teknisk-naturvitenskapelig forening



Kåre Rygg Johnsen  
generalsekretær