

Stortingsmelding om miljø og utvikling — konsekvenser for samferdselsektoren

Av Gunnar Eigeland

Gunnar Eigeland er adm.dir. i Norges Lastebileierforbund (NLF).

Innlegg på Norsk Vannforenings jubileumsmøte tirsdag 30. mai 1989.

«De som vet minst, vet det høyest». Dette sitatet er typisk for mye av den diskusjonen som nå foregår om miljø og forurensning. Uttalelsen er imidlertid ikke myntet på Stortingsmelding 46. Den oppfatter jeg som rimelig saklig. Den har ikke i samme grad som mange utspill i den senere tid gjort bilen til en slags felles syndebukk for alle miljøproblemene. Mange tror at det er biltrafikken som er den største forurenseren. Det er riktig at biltrafikken er et betydelig problem i mange lokalmiljøer, og også at den bidrar til den generelle forurensningen, men omfanget er meget overdrevet. Dersom vi stanset all ferdsel på norske veier, ville vi faktisk bare redusere den sure nedbøren i Norge med 1/4 %.

Jeg kunne ta utgangspunkt i dette, og forsøke å bagatellisere problemene. Det har jeg *ikke* lyst til. Både det forbund jeg representerer, NLF, og jeg personlig er svært opptatt av de reelle problemene, og ønsker å bidra konstruktivt til en løsning av disse. Dette er en vanskelig oppgave, fordi problemet er vanskelig. Det forutsetter imidlertid en «drue-lik» bruk av data. Det forutsetter også at man er villig til å hive overbord en del

kjepphester. De vil riktignok flyte, men de vil ikke belaste båten unødvendig.

Ressursene er begrensede, også når det gjelder tiltak for miljø. Det er derfor viktig at vi får mest mulig igjen for de pengene vi skal bruke på dette feltet. Det forutsetter at de tiltak som foreslås er skikkelig faglig fundert, og ikke primært er basert på å vekke gjenklang hos «de brede lag» for å skaffe medlemmer til interesseorganisasjoner eller politiske partier.

Da jeg sa ja til å holde dette innlegget, tenkte jeg nok mest på godstransporten på vei. Tittelen på innlegget mitt favner imidlertid mye videre. Dessuten er jeg, etter at jeg påtok meg oppgaven, blitt valgt som formann i styret for Opplysningsrådet for Veitrafikken. Dette gjør jo at jeg i enda større grad enn tidligere må se på helheten i trafikkbildet på veien. Hvis jeg foreslår at problemene kan løses ved å fjerne privatbilene, slik at lastebilene får fritt spillerom, så blir det for lettvent.

Transporten i Norge bygger på to hovedfundamenter.

Det ene hovedfundamentet er båttransporten langs vår langstrakte kyst, der masse gods og mye annet blir ført frem på fartøyer i rutefart og i løsfart.

Her utføres 57 % av godstransportarbeid i Norge.

Det andre hovedfundamentet er veitransporten som baserer seg på et offentlig veinett på 85 000 km, og i tillegg en mengde private veier. Dette betyr i realiteten at det fører vei frem til nesten hver eneste bosetning og industri over hele landet. På dette veinettet utfører lastebilene 35 % av godstransportarbeidet i Norge.

I tillegg til disse to hovedtransportformene har vi jernbanen på noen relativt få, men viktige strekninger, ialt litt over 4 000 km.

Med bakgrunn i den topografi og det bosetningsmønster vi har her i Norge, er det i dag ikke mulig å se at det kan bli noen radikale endringer i dette bildet. Sjø og vei vil fortsatt være hovedfundamentene i norsk transport, både når det gjelder person og gods. Det er derfor viktig å legge forholdene til rette slik at denne transporten kan foregå mest mulig rasjonelt. Dette er et ansvar for både myndigheter, transportbrukere og transportutøvere. I tillegg må vi se nærmere på hvordan NSB kan passes inn i bildet på de strekninger der dette er rasjonelt.

Hva er det så vi finner i Stortingsmelding nr. 46 på samferdselssektoren? Noen sitater:

Regjeringen legger opp til at miljøvern hensyn i sterkere grad vil bli innarbeidet og tillagt vekt ved prioriteringen av samferdselsmidlene.

Miljøvern departementet og Samferdselsdepartementet vil nedsette en arbeidsgruppe for å utrede hvordan forurensningsloven skal gjøres gjeldende for samferdselssektoren.

Miljøvern departementet vil, i samråd med Samferdselsdepartementet, i løpet

av 1989 utarbeide miljøkvalitetsnormer som rammer for den lokale trafikkplanlegging.

Miljøvern departementet vil i samråd med Samferdselsdepartementet i 1989 fremme forslag om rikspolitiske retningslinjer etter plan- og bygningsloven for å få til en bedre samordning av areal-, vei- og trafikkplanleggingen.

Siktemålet er å få en bedre kobling mellom utbyggingsmønster og transportbehov, styrke kollektivtransporten, samt redusere behovet for bilbruk og parkeringsplasser i byområdene.

Det skal lages samlede transportplaner for alle de ti største byområdene i Norge. Målet er å utvikle helhetlige transportsystemer som ivaretar hensynet til fremkommelighet for alle trafikantgrupper, trafikkikkerhet, samt helse og miljø. Regjeringen peker på mulighetene for å bruke riksveimidler og bompengene til annen infrastruktur, f.eks til T-baneutbygging. (Dette høres ikke særlig logisk ut. Da er det jo ikke lenger riksveimidler).

Regjeringen vil åpne adgang til å øke bompengesatsene i rushtiden i flere større byområder. (Fleksitid er kanskje mer effektivt?).

Man snakker om å bruke bompengering for å redusere personbilbruken inn til f.eks. Oslo. Det forutsetter flere ting. Enten må vi sikre oss at det finnes et alternativt kollektivtilbud som er mer miljøvennlig og innenfor realistiske grenser hva økonomi angår. Eller vi må kanskje sikre oss muligheten for å hindre at det da fortsetter å gro opp halndelssentra utenfor bompengeringen. Disse er vanligvis langt mere basert på personbilbruk enn noen sentrums-etablering. Får vi ikke dette til, har vi

bare lagt grunnlag for ytterligere økning i personbilbruken.

Jernbanens rolle i persontrafikken omkring og mellom de store byområdene vil bli styrket. Samferdselsmyndighetene vil også vurdere ulike tiltak for å øke jernbanens andel av godstransporter over lengre avstander.

Her har NSB allerede betydelige andeler. Godstransporten fra Oslo/Akershus til Hordaland fordeler seg f.eks. med 56 % på jernbanen, 22 % på båt og 22 % på lastebil. Fra Oslo/Akerhus til Sør-Trøndelag har jernbanen 53 % og lastebilen 47 %. Går vi til Nord-Trøndelag har jernbanen 47 %, båttransporten 30 % og lastebilen 23 %. Hvis vi til slutt tar Nordland, så påtar jernbanen seg 68 % av godstransporten, mens båten og lastebilen tar 16 % hver. I realiteten betyr vel dette at markedet allerede *har* vurdert de tre alternative transportformene og funnet frem til en fornuftig deling.

Jeg vil understreke at 88 % av godsmengdene på lastebil er transporter som foregår innenfor fylket. Dette er jo hovedforklaringen på at konkurranseflaten mellom lastebil og jernbane er såvidt liten. Dette betyr også at det miljømessig er langt bedre å satse penger på å legge forholdene til rette for at disse 88 % av godset kan transporteres på rasjonelle og moderne enheter på vei, fremfor å satse store summer på å føre over relativt begrensede godsmengder fra vei til jernbane.

En stor del av det norske veinettet er fortsatt klassifisert i bruksklasse Bk T8, det vil si med en maksimalt tillatt totalvekt på 39 tonn. Hvis vi regner at et vogntog har en egenvekt på 19 tonn, så vil en økning til 10 tonns bruksklasse

med totalvekt 50 tonn, medføre en økning i nyttelasten fra 20 tonn til 31 tonn, det vil si en økning på over 50 %.

I norsk veiplan er det lagt frem prognoser for utviklingen i godstransportarbeidet på vei som tilsier en økning på 47 % fra 1987 til år 2000.

Ved en kombinasjon av oppskrivning av vårt veinett til 50 tonns totalvekt, utbedring av trafikkforholdene i våre ti største byregioner og en bedre organisering av selve transportfunksjonen er det min oppriktige mening at vi bør kunne avvikle den forventede økning i godstransportarbeidet på vei frem mot år 2000 uten noen nevneverdig økning i antall lastebiler og varebiler.

Det er da ikke tatt hensyn til om det, ut fra avgiftstekniske forhold, fortsatt vil være en trend i Norge i retning av at folk kjøper varebil, men bruker den som personbil.

I tilknytning til dette vil jeg også minne om at vi for lastebiler i løpet av de siste 10 år har hatt en reduksjon i drivstofforbruket på 30 % sett i forhold til bilenes transportkapasitet. Det er antydning av ytterligere forbedring på 20 % i løpet av relativt få år.

Da Intertransutvalget skrev sin innstilling i fjor høst, var det vanskelig å få noen positive signaler når det gjaldt problemer med partikler i avgassen fra lastebiler og busser. Her hadde man på det tidspunkt ikke løsningene. Nå kunne vi nylig lese i en svensk avis at allerede fra høsten av regner Volvo med gradvis å kunne innføre partikkelfilter på lastebiler og busser som er beregnet for bytrafikk. Man snakker om reduksjoner i utslippene på fra 60 til 80 %. Nå i starten dreier det seg om 500 busser og 2 000 lastebiler, men hvis denne omfattende prøven faller positivt ut, så blir

det svenske markedet først ute med serieproduksjon av tyngre kjøretøyer utrustet med partikkelfilter.

Det er *to* interessante sider ved denne notisen fra Sverige. Den ene siden er at det vidner om et imponerende tempo i forskning og utvikling på dette feltet. Den andre er at denne nyheten, som jo i realiteten kan være litt av en revolusjon, får en liten notis på 5 x 8 cm i Sverige. Hadde det vært noe negativt, regner jeg med at det ville fått iallefall en kvart side.

Jeg tror det kan være mye å oppnå med en bedre organisering av transporten i våre store byområder. Regjeringen forslag om samlede transportplaner for disse synes jeg derfor er positivt.

Det trengs imidlertid ikke så store analyser til for å slå fast at vi først og fremst trenger et overordnet veinett å henvise trafikken til. Forholdene i Oslo, der bilene står i køer nesten over alt i store deler av døgnet, illustrerer etter min mening på en skremmende god måte hva som skjer når veiutbyggingen i en by ikke holder tritt med byens øvrige utvikling. Jeg kan ikke tallfeste hvor stor reduksjon vi ville fått i forurensningen i denne byen dersom dagens trafikk kunne ha vært avviklet på et tidsmessig veinett der trafikken kunne flyte på jevn fart, men reduksjonen ville vært enorm, skal vi gjette på 30 % reduksjon? Vi har samtidig gjennom «Osloeksperimentet» fått dokumentert styrken i behovet for veitransport. Når så mange bilister velger å stå i kø på gater og veier istedenfor å ta tog, buss eller trikk, så kan det ikke være fordi de synes det er morsomt. Det må være fordi det er viktig for dem som ledd i utøvelsen av sitt yrke eller utnyttelsen av sin fritid.

NLF har som kjent i lengre tid

arbeidet for å få til lastebilsentre i noen av de større byene i Norge, og spesielt i Bergen og Oslo. I Oslo har vi i samarbeid med Vegdirektoratet fått utarbeidet en konsulentrapport som konkluderer med at etablering av et rasjonelt lastebilsentre utenfor Oslo, ved Europaveien på grensen mellom Oslo og Ski, ville kunne redusere trafikken med tunge lastebiler i Oslo sentrum med anslagsvis 20 %. Byplanmyndighetene har imidlertid, for å si det mildt, ikke vært spesielt positive.

Byplansjefen virker som han overhodet ikke er interessert i å vurdere annet enn lokale problemer. I sin negative innstilling tar han frem at et lastebilsentre vil skape problemer for et steinknuseverk som nå er satt i drift på tomta, lenge etter at vi la frem våre planer. Videre mener han at parkerte personbiler og trailere vil være lite pent ved Oslos inngangsport sørfra. Det kan bli støy og ulemper for planlagte nye boligområder. Det er fristende å spørre: Hvis man i det hele tatt vil ha et slikt senter for Oslo, hvor i all verden skal man plassere det, hvis man ikke kan plassere det ved siden av en firefelts motorvei.

Jeg har, som nevnt tidligere, ikke noen stor tro på at man kan overføre mye gods fra vei til jernbane med mindre man går til svært sterke tiltak. Antagelig må disse tiltak da være såvidt sterke og medføre såpass problemer, at jeg tror man alt i alt vil komme miljømessig dårligere ut av det enn med den deling vi har fått nå mellom transportmidlene ut fra mange tiårs tilpasning og konkurranse i et relativt fritt marked. Jeg er allikevel positiv til å se nærmere på mulighetene for et mer omfattende samarbeid mellom jernbane og lastebil,

og jeg tok i den forbindelse for en tid siden initiativet til en uformell kontakt med godstrafikkdirektøren i NSB. Vi har diskutert saken et par ganger, og er ikke fremmed for et felles utspill fra NSB og NLF på dette feltet. Som sagt tidligere, så tror jeg vi må se på alle slike problemstillinger med åpne øyne, og jeg tror faktisk at NLF og NSB i fellesskap, sammen med representanter for brukersiden, vil ha et godt grunnlag for å vurdere hvilke reelle muligheter som foreligger.

«I Norge, med store avstander og spredt bosetning, er et effektivt samferdselsnett og gode kommunikasjoner en viktig forutsetning for et funksjonsdyktig samfunn. God transportstandard har bl.a. bidratt til stabilisering av bosetningen og regional spredning av næringslivet».

Dette er et sitat fra stortingsmeldingen, men dette kunne jeg like gjerne sagt som formann i styret for OFV. Man erkjenner her sammenhengen mellom bosetningsmønster, næringsliv og et effektivt samferdselsnett som jo i hovedsak betyr *veier* i store deler av Norge.

Det virker ikke alltid som om folk flest har oppfattet at vi nå i Norge har bygget opp et livsmønster som er basert på bilen. Vi kan ikke legge drastiske reduksjoner på biltrafikken uten at vi samtidig legger drastiske reduksjoner på vår frihet til å velge livsmønster både når det gjelder arbeid og fritid. Mange av oss har valgt lokalisering av bolig og arbeidssted som forutsetter tilgang til bil. Det fritidsmønster vi har valgt med hytte ved sjøen eller fjellet, sportsaktiviteter, musikkstevner og mye annet forutsetter også ofte relativ fri adgang til bil. Det er betenkelig hvis man f.eks. nå

vil sette prisen på bilbruk så høyt at det bare blir dem med høye inntekter som beholder denne friheten til å velge livsmønster.

Jeg har behov for å understreke at personbilen også er en betydelig innsatsfaktor i næringslivet. Det er ikke bare lastebilen som er en yrkesbil. For selgeren, servicemannen og mange, mange andre er personbilen et like viktig verktøy i det daglige arbeid som verktøykassa er for en reparatør.

NAF sier:

Som representant for 500 000 biliere, vil NAF gå foran i kampen mot forurensning fra biltrafikken, basert på realistiske og praktisk gjennomførbare tiltak. Derved kan vi danne grunnlag for en fortsatt mest mulig fri bruk av bilen. NAF vil ta initiativ til utprøving av alternative løsninger, men vil også være på vakt mot tilfeldige og overdrevne tiltak der bilistene påføres kostnader som ikke står i rimelig forhold til effekten når det gjelder å redusere forurensningene.

NAF gir uttrykk for at de vil ta initiativ til å prøve ut naturgass som drivstoff for biler, og også elektriske biler bør prøves ut til spesielle formål. De forutsetter videre at det fortsatt satses på å videreutvikle rensetstyr for konvensjonelle bilmotorer både for diesel og bensin.

For å oppnå en raskere effekt av katalysator teknologien, vil NAF gå inn for en høyere skrotpremie på gamle biler. Dersom skrotpremien for biler eldre enn 12 år settes til 6 000 kr., vil vi få en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene.

NAF går videre inn for at det innføres en avgasstest for alle biler annet hvert år. Både biler med og uten katalysator.

Jeg har i hovedsak ingen problemer med å slutte meg til disse synspunktene.

Det som i utgangspunktet burde være den letteste miljøgevinsten å hente ut, men som allikevel er den vanskeligste, er å påvirke den enkelte bilist. Det er min overbevisning at drivstofforbruket i Norge kunne vært redusert med minst 10 % dersom vi alle la opp til en mykere kjørestil, kort sagt en kjørestil som ville gi mindre ulykker, mindre forurensning og antagelig jevnere trafikkflyt uten at det kostet oss noe som helst. Men hvordan i all verden får vi det til?

Jeg tror videre det er viktig at vi finner frem til den rette balansegangen mellom veiutbygging og kollektivtrafikk. Ingen ting forurenser mer enn biler som står i kø. Det har mange forsøk slått fast. Det er videre klart at heller ikke kollektivtrafikk er noe godt svar på hverken miljøspørsmålet eller trafikantenes behov i mange relasjoner. En buss

må være relativt godt belagt for å forurense mindre enn personbilene, sett i forhold til transportarbeidet.

Her var det få konkrete løsninger synes vel nå mange. Det er jeg enig med dem i. Men jeg gjentar at problemet er utrolig mangesidig. Det er vel innrømmet også i Stortingsmeldingen idet det er få konkrete forslag i denne og mange signaler om ting som må utredes nærmere. Dette kommer kort og godt av at transport først og fremst er noe man trenger fordi man ønsker å få gjort en jobb eller delta i andre aktiviteter. Transporten er kort sagt en følge av vår øvrige aktivitet. Hvis videre analyser viser at vi må redusere forurensningen fra bilbruken ut over det de tekniske nyvinningene bidrar med, ja da er det selve vårt livsmønster og vår arealbruk vi må vurdere. Og hvis vi må dette, ja da er jeg gjerne med. Det blir en krevende, men spennende jobb.