

Pressemelding



Dato: 2015-02-25

Sekretariatet for
Nasjonal transportplan
2018 - 2027

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Telefon: 02030

ntp.sekretariat@vegvesen.no

www.ntp.dep.no

Framtidens transportsystem mer miljøvennlig

Sterkt befolkningsvekst i byområdene betyr flere reiser og økende trengsel. I årene framover vil veksten være størst der det allerede er press på veier, tog, buss og bane i rushtiden.

Transportsystemet må i økende grad innrettes slik at folk reiser sikkert og miljøvennlig, heter det i analyse- og strategirapporten fra Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor (transportetatene). Rapporten viser utviklingstrekk som påvirker transportbehovet, og er et oppdatert kunnskapsgrunnlag for arbeidet med neste Nasjonal transportplan (2018 – 2027).

Mer gåing, sykling og kollektivløsninger

Reisevaneundersøkelsen fra 2014 viser at biltrafikken i byene har økt fra 2009. Flere kjører alene i bil, færre har med passasjerer. Bilparken øker. Dette skjer samtidig med at kollektivtilbudet forbedres, og at flere sykler og reiser kollektivt i noen byer. For landet som helhet er det små endringer mellom transportformene. Sterkere virkemidler må tas i bruk for å få nullvekst i personbiltrafikk i byene. Differensierte priser for personbiler i bomringen og billettpriser på kollektivtransport vil gi bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet. Prising og avgifter må brukes aktivt, heter det i strategirapporten.

Potensial for kollektiv

Knapphet på arealer i byområdene setter grenser for hvor mye veikapasitet det er realistisk å bygge ut. Investeringer i gang- og sykkelareal og styrking av kollektivtrafikken er rimeligere enn å bygge ut veier for mer biltrafikk.

Under forutsetning av investeringer i gang- og sykkelarealer i størrelsesorden 30 til 50 milliarder kroner er det potensial for at halvparten av trafikkveksten i byområdene kan skje ved at folk går og sykler mer. Kollektivtrafikk er alternativet til bil på litt lengre reiser, og kan ta mellom 35 og 50 prosent av det økte reisebehovet. Det er beregnet at behovet for investeringer i kollektivtrafikk, utenom jernbane, er 50 milliarder fram til 2030 i de ni byområdene der staten har åpnet for å inngå bymiljøavtaler.

Mellomlange reiser

Toget spiller en sentral rolle på mellomlange distanser. Det binder byene sammen der det er et godt tilbud til pendlere for daglige reiser på 10 mil til og fra bykjernen.

Stadig bedre veier gir muligheter for å samle flytrafikken på færre lufthavner, hvor større fly og flere direkteforbindelser kan gi et bedre tilbud til næringsliv og befolkning.

Bymiljøavtaler

I inneværende NTP-periode er det lagt opp til at staten skal inngå bymiljøavtaler med ni byområder. Flere byområder bør inviteres inn i slike avtaleverk under forutsetning av at byområdene har mål om nullvekst for personbiltrafikk, heter det i strategirapporten.

Noen hovedpunkter:

• Transport med nullutslipp

Det er nødvendig med en sterk overgang til lav- og nullutslippsløsninger for alle transportformer. I dag har transportsektoren CO₂-utslipp 26 prosent over 1990-nivået.

Norge må følge EUs mål om en tilnærmet CO₂-fri varedistribusjon i byer innen 2030. Mange vil fortsatt reise med privatbil, men andelen biler med nullutslipp må opp. Incentivene som stimulerer folk til å kjøpe nullutslippsbiler må innrettes slik at det ikke medvirker til økt biltrafikk i byene.

En forventet vekst i flytrafikken i årene framover må være bærekraftig. Sammen med industrielle aktører ser Avinor på mulighetene av å etablere bedriftsøkonomisk lønnsom produksjon av bærekraftig biodrivstoff til luftfarten.

• Regionene

Gode transportveier i og mellom regioner og landsdeler, og ut av Norge, styrker næringslivet i regionene.

Veiene binder transportformene sammen, og gode veier er viktige for effektive regioner.

Toget spiller en sentral rolle i noen regioner. Langs kysten spiller båtruter på samme vis en viktig rolle.

Luftfarten i Norge er viktig for desentralisert sysselsetting, bosetting og næringsliv, og er avgjørende for regional utvikling i mange områder. Oslo Lufthavn må utvides med en tredje rullebane for å være et effektivt nav i norsk luftfart. Lufthavnstrukturen utredes i en rapport som avgis denne våren.

• Vedlikeholde mer

Forsømt vedlikehold er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. En pålitelig infrastruktur må være godt vedlikeholdt. Å ta vare på veiene, banestrekningene, lufthavnene og kystens infrastruktur må ha prioritet før nyinvesteringer.

Dagens etterslep på 55 milliarder kroner i statlig infrastruktur vil sammen med større klimapåkjenninger og mer trafikk øke transportetatens drifts- og vedlikeholdskostnadene.

• Teknologi og nye muligheter

Den teknologiske utviklingen går fort, og vil gi mange nye muligheter i transportpolitikken. Transportetatene vil både bidra til å ta i bruk ny teknologi, og stimulere til utviklingen. Teknologien kan komme til å spille en avgjørende betydning for hvordan utfordringene på transportområdet må håndteres i årene framover.

Kontaktpersoner:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger, leder av styringsgruppen
via kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland, mobil 916 55 155

Fung. vegdirektør Lars Aksnes
via kommunikasjonsdirektør Sissel Faller, mobil 900 86 155

Konsernsjef Avinor Dag Falk-Petersen
via pressesjef Sindre Ånonsen, mobil 916 75 707

Kystdirektør Kirsti Slotsvik
via kommunikasjonsdirektør Solveig Frøland, mobil 922 08 089

Rapporten – og annet fra NTP-arbeidet – ligger på:

<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+Transportplaner/2018-2027/Utredninger+og+grunnlagsmateriale>