



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Hvordan vil regjeringas miljøpolitikk påvirke  
transporthverdagen for norsk næringsliv?

Statssekretær  
Heidi Sørensen

Transport og logistikk 2011  
20. oktober 2011

Foto: Marianne Gjerv

## Mål: Global temperaturøkning begrenses til 2°C



2

Verdens ledere ble på Klimatoppmøtet i København enige om et felles mål om at den globale oppvarming begrenses til 2 grader i forhold til førindustriell tid.

Skal vi begrense temperaturstigningen til 2,0–2,4 grader, må de globale utslippene ned 50–85 % innen 2050. Og utslippsveksten globalt må stanse innen 2015, ifølge FNs klimapanel.

Det innebærer at de rike landene må redusere sine utslipp med 25-40 prosent fra 2000 til 2020. Den store utslippsveksten i land som Kina og India (G77) må også reduseres.

Norge skal fram til 2020 kutte de globale utslippene av klimagasser med 30-40 prosent i forhold til Norges utslipp i 1990.

I følge klimaforliket skal Norge reduseres klimagassutslippene med 15-17 millioner tonn i forhold til referansebanen i nasjonalbudsjettet for 2007, når skog er inkludert. Dette innebærer at om lag to tredjedeler av kuttene skal skje i Norge.

Videre skal Norge være karbonnøytralt i 2030 (nasjonale og internasjonale kutt), gitt en global og ambisiøs klimaavtale.

## Klimaendring - vår tids største utfordring



### **Sterk trafikkvekst**

Norges utslipp av klimagasser var åtte prosent høyere i 2010 enn i 1990, først og fremst på grunn av **trafikkvekst**, både veitrafikk og fly og skipstrafikk.

Trafikkveksten driver utslippene i været , både i lufta og på veiene. Selv om utslippskravene for kjøretøy er strammet inn mye over årene, blir denne gevinsten mer enn spist opp av økt trafikk, flere kjøretøy og større kjøretøy.

Veitrafikken står for nesten 20 prosent av klimagassutslippene i Norge.

Og selv om godsmengden på tog øker, så øker godstrafikken på vei ennå mer.

## Miljøvennlig transport - gods fra vei til bane og kjø



### Økt investering i jernbane

I perioden 2005–2011, har både punktligheten og regulariteten i den generelle jernbanetrafikken hatt en negativ utvikling. Dette er til tross for en dobling av investeringene til jernbaneformål i samme periode. **I 2005: 6 mrd. kr. I 2011: 9,2 mrd. kr. For 2012 er det bevilget total til jernbaneformål 12,5 mrd kr (fordelt på 9,9 mrd kr til Jernbaneverket, 2,5 mrd kr til persontransport og 75 000 kr til Jernbanetilsynet).**

Det er ikke tvil om at det fremdeles kreves store investeringer i jernbanenettet og terminaler for å nå målet om å få mer gods over fra vei til bane og sjø.

Jernbane: I dag er det fremdeles kapasitetsmangel i infrastrukturen og betydelig utfordringer med hensyn til punktlighet. Nye og utvidet lengde på kryssningsspor, utvide kapasiteten på godsterminalene. I Nasjonal transportplan 2010–2019 ble det lagt fram en godsstrategi for det norske jernbanenettet. Målet er en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbanen innen 2020. Ytelsen i godstransporten på bane er resultat av samspillet mellom infrastruktur, operatører/togtilbud, samlastere og andre nærings- og markedsaktører. Leveransen av jernbaneinfrastruktur (oppetid) og togtilbud må bli mer pålitelig for at godstransporten på jernbane skal kunne realisere sitt potensial.

Det blir interessant å se hva som blir resultatene av **høyhastighetsutredningen**, som skal være ferdig 1. februar 2012.

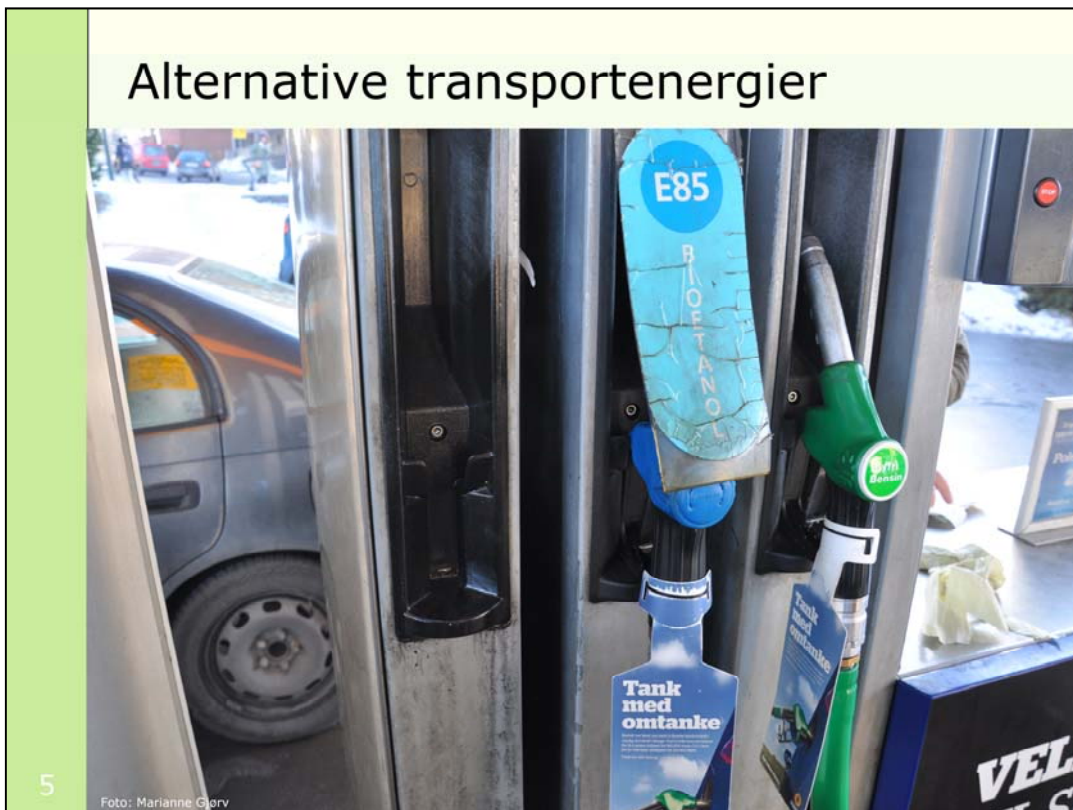
Kjø: Godstransport langs sjøveien anses som et klimavennlig alternativ til veitransport. Det er derfor et mål å få mer transport av gods til å gå sjøvegen i stedet for på veien. I dag fraktes 166 millioner tonn gods sjøveien hvert år. Sammenliknet med infrastruktur for jernbane og vei, har infrastrukturen for sjøtransport begrensede naturinngrep. Det er likevel en rekke miljøutfordringer knyttet til skipsfart, blant annet driftsutslipp av en rekke forurensende stoffer til sjø og luft. I tillegg er det ved ulykker til sjøs fare for akutte utslipp. Her bidrar næringslivet blant gjennom NOx-avtalen.

I Klimakur ble kostnadseffektiviteten ved dobling av godstransport på jernbane mot 2020 vurdert som svært lønnsomme tiltak. Denne regjeringen har en historisk satsning på jernbane, men det er likevel ikke tvil om at investeringsbehovene fremdeles er langt større enn eksempelvis de rammene som ligger i gjeldende økonomiske rammer i Nasjonal transportplan.

I dag oppleves terminalene ofte som flaskehals i transportkjedene og motvirker den ønskede utviklingen. Mer effektive terminaler med rask omlasningsmulighet, er viktig for intermodal transport.

Ikke minst er det viktig med effektive godsknutepunkt for å flytte gods fra veg til bane og sjø. Kommuner og fylkeskommuner må samarbeide med statlige fagmyndigheter for å legge til rette at godsterminaler og havner utvikles til intermodale knutepunkter. Som planmyndighet har også miljømyndighetene en viktig rolle i diskusjoner om arealbruk og lokalisering av eksempelvis godsterminaler.

## Alternative transportenergier



For å kunne nå globale og nasjonale klimamål, må bruken av fossile drivstoff kuttes kraftig.

En del kan tas gjennom bedre lokalisering, bedre distribusjonssystemer, bedre energieffektivitet, samkjøring og overgang til andre transportformer.

Men alternative transportenergier vil også måtte bidra: elektrifisering, biodrivstoff, hydrogen.

\* Elektrifisering, med strøm fra fornybare kilder, er særlig nærliggende for persontransport og bykjøring, både rene el-biler og ladbare hybrider. Vi har innført gunstige rammebetingelser for elektrifisering av veitrafikk, med både avgiftslettelse og fri passering i bomring, gratis parkering og lignende. Gjennom bevilgninger fra Transnova, har staten investert i hundremillionersklassen for å få etablert ladepunkter rundt om i landet.

Potensialet er så langt noe mindre for varebiler og tungtransport/langtransport, men også her er det muligheter for økt bruk av strøm.

\* Biodrivstoff, fra bærekraftig produksjon, er det som er enklest å kombinere med eksisterende transportmidler med forbrenningsmotorer.

Fortsatt er det en del utfordringer knyttet til førstegenerasjons biodrivstoff basert på mat- og fôrvekster, f.eks. innvirkning på matvarepriser for verdens fattige og press på arealer rundt i verden.

Biodrivstoff basert på avfall er mye mer en vinn-vinn løsning (f.eks. husholdningsavfall, næringsavfall, husdyrgjødsel og lignende.).

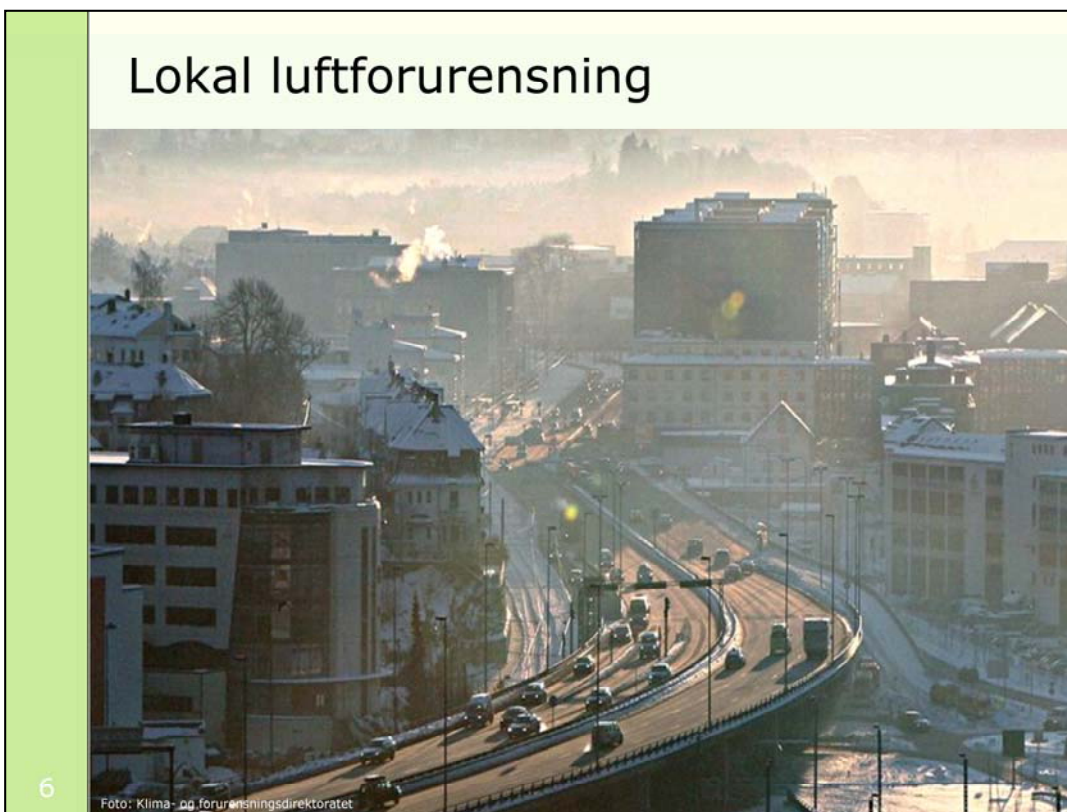
Annengenerasjons biodrivstoff basert på celluloseholdig materiale, forventes å være mindre problematisk, men er ennå relativt kostbart. Også her kan det være utfordringer knyttet til press på arealer og netto klimagevinster.

For noen transporttyper, som fly, er det i dag vanskelig å se for seg annet enn biodrivstoff som alternativ til fossilt drivstoff (selv om mye det også fortsatt er effektiviseringsgevinster å hente ut på fossilbruken).

I Norge har Regjeringen innført et omsetningspåbud på 3,5% biodrivstoff som samlet andel av omsatt mengde drivstoff til veitrafikken.

\* Hydrogen, produsert fra fornybare kilder, kan brukes både som gass i en gassforbrenningsmotor eller i en brenselcelle. Kjøretøy på gass finnes det allerede en del av, mens utviklingen av en prismessig konkurransedyktig brenselcelleteknologi fortsatt ligger et stykke foran oss. Mest kjent er nok HyNor-prosjektet og

## Lokal luftforurensning



Stort sett er luftkvaliteten god i Norge, men det er fremdeles utfordringer i de større byene. Tiltak og virkemidler som reduserer luftforurensning og klimagassutslipp (og støy) er heldigvis i stor grad sammenfallende. Grenseverdien og de nasjonale målene for lokal luftkvalitet er fastsatt for å beskytte folks helse. Sårbare grupper som astmatikere, barn og eldre, rammes særlig. Folk forventer god miljøkvalitet, og har også krav på det gjennom lovverket.

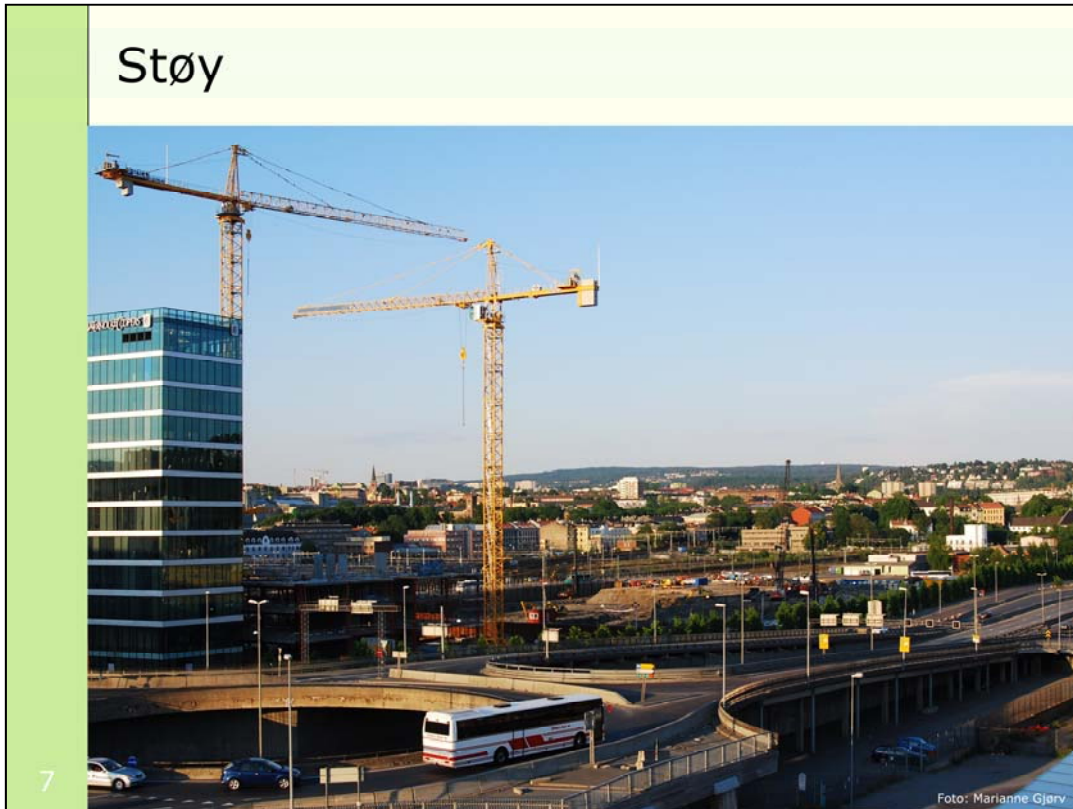
Næringslivet kan bidra med å velge kjøretøy med lavere utslipp, alternative transportformer, mer effektive distribusjonsløsninger og lignende.

**For partikler (svevestøv, PM10)** viser måleresultater en nedadgående trend i antall dager med høye konsentrasjoner. Bergen og Trondheim hadde dager med overskridelser av de forskriftsfestede grenseverdiene i 2010. Det er fortsatt overskridelser av de nasjonale målene i en rekke byer (grensen er 7 døgn med verdier over 35 mikrogram/m<sup>3</sup>). Hovedkilder er veitrafikk og vedfyring (veitrafikk viktigst). Svevestøvnivåene har blitt bedre pga piggdekkgebyr, salting, feiing og miljøfartsgrense.

**NO<sub>2</sub>-utslippene** har ikke gått ned slik som vi forventet en del år tilbake. Det skyldes blant annet at de reelle utslippene fra kjøretøy er høyere enn det som fremkommer i testsykluser ved godkjenning av eurokrav, samt at andelen dieseltkjøretøy har økt i Norge. Vanskeligere er det å finne gode tiltak; enten renere biler eller redusere selve trafikken. Det har vært viktig å gi kommunene mulighet til å innføre akuttiltak i perioder med overskridelser av grenseverdiene.

For å redusere NO<sub>2</sub>-utslippene, må vi få bedre kunnskap om de reelle utslippene fra ulike kjøretøy, samtidig som vi i Norge på flere måter må tilrettelegge for og stimulere til at biler med lavest mulig utslipp, deriblant el- og hybridkjøretøy, tas i bruk.

# Støy



Bildet viser deler av utbyggingen i Bjørvika, en bydel i Oslo som har vært tungt støybelastet og som mange frykter kan forbli det.

Veitrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 % av den totale støyplagen hos befolkningen. I Norge er 1,4 millioner mennesker utsatt for veitrafikkstøy over 55 dB utenfor boligen sin.

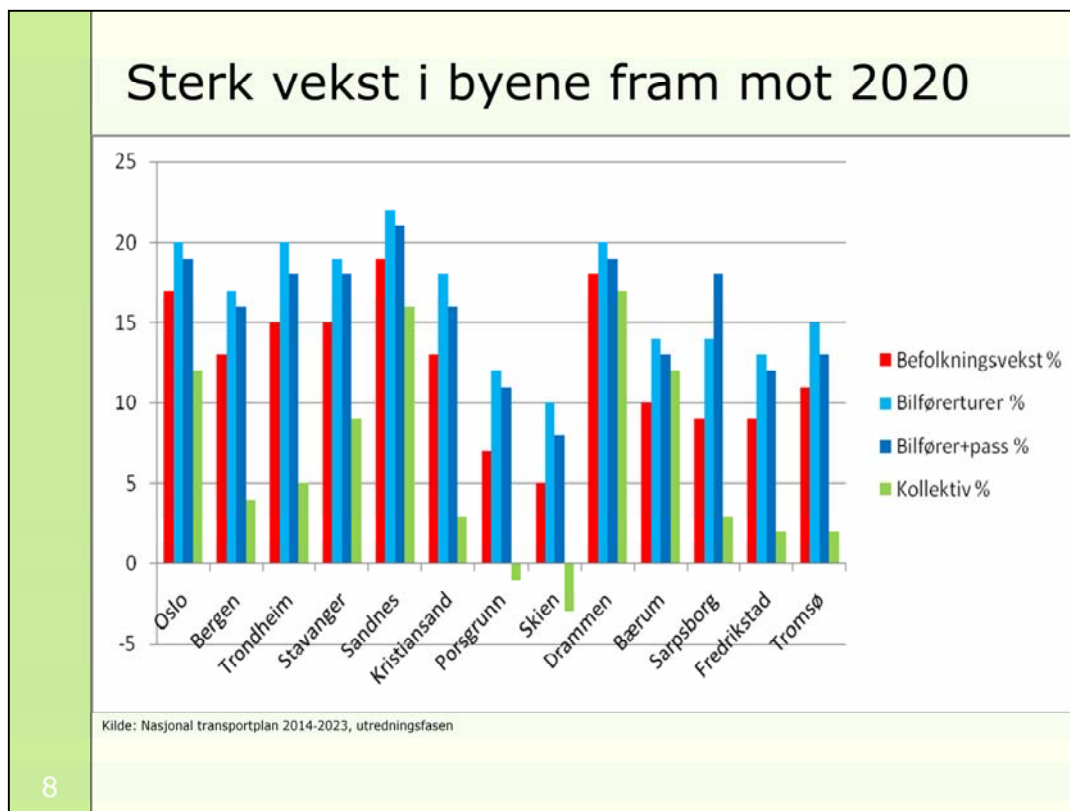
Tungtrafikk gir de høyeste støynivåene, og motor og dekk er de viktigste kildene til støy fra veitrafikk. Trafikkmengden må reduseres betydelig for å gi merkbar støyreduksjon.

Det er en stor utfordring å redusere støyplagen fordi trafikkmengden stadig øker. Her skal det offentlige bidra til å begrense trafikkveksten i de største byområdene, redusere transportbehovet ved en styrt arealutvikling og overføre trafikk til miljøvennlige transportmidler.

## **Viktig å utføre tiltak ved kilden:**

- Elektrifisering av bilparken bidrar til reduksjon av støy. Det hjelper også med overgang til kollektivtrafikk og å sykle og gå mer.
- Det er viktig å utvikle veiteknologien gjennom støysvak asfalt. Støysvak asfalt kan gi betydelig støyreduksjon, men det er en utfordring å utvikle støysvakt veidekke som er egnet for norske forhold.
- Støysvake bildekk gir også mulighet for støyreduksjon. Fra november 2012 vil nye bildekk være merket med hvor mye de støyer, hvor energieffektive de er og våtgrepsegenskaper, i henhold til nye regler fra EU.

Også her kan næringslivet bidra gjennom for eksempel velge mer støysvake dekk til bilene, når på døgnet man kjører i tettbygde strøk, fart, god utnyttelse av lastekapasitet osv.



8

En effektiv vare- og persontransport er en forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv. Særlig er det viktig at transportsystemet i byene fungerer godt og er miljøvennlig. Her står vi ovenfor store utfordringer fordi vi fram mot 2020 kan forvente en sterk befolkningsvekst i de fleste byområdene og en tilsvarende vekst i transportomfanget.

Hvordan skal vi møte denne utfordringen når vi ønsker et effektivt, sikkert, tilgjengelig og mer miljøvennlig transportsystem?

En hovedstrategi er å utvikle mer kompakte byområder basert på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Ved å bygge flere boliger og arbeidsplasser i knutepunktene på kollektivnettet, legger vi grunnlaget for bedre kollektivtilbud. Over tid vil dette virke selvforsterkende og tiltrekke seg mer utbygging. Effektive nett for gående og syklende og effektive distribusjons- og omlastningsløsninger for gods.



## Vei- og kjøprising



Veitrafikken er hovedkilden til både lokal luftforurensning og klimagassutslipp i storbyene. Vi klarer ikke å bygge oss ut av køene eller miljøproblemene vi har i storbyene. For å regulere utslipp fra veitrafikken, som er den største kilden til lokal luftforurensning, er vi avhengig av virkemidler som ligger i verktøykassa til samferdselsministeren. Regjeringen har jobbet for å avklare handlingsrommet og gi kommunene flere virkemidler.

Kjøprising løser flere problemer på en gang. Erfaringer viser at biltrafikken går ned, kollektivtrafikken øker og nyttetrafikken kommer raskere frem.

Vi er glade for at dette virkemiddelet nå er behandlet i regjering, og vi vet jo at blant annet NHO har gått ut og støttet opp om kjøprising.

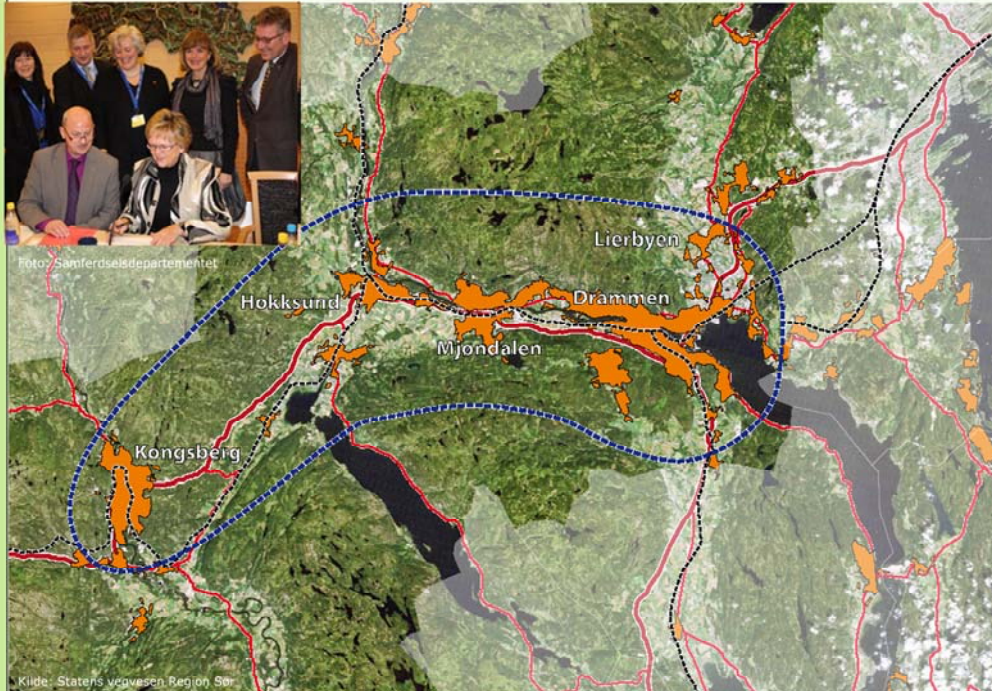
### Andre virkemidler som reduserer forurensning og klimagassutslipp:

- Vegtrafikkloven § 7 annet ledd gir regionvegkontor og kommuner hjemmel til å vedta midlertidige trafikkregulerende tiltak ved overskridelse av eller ved fare for overskridelse av grenseverdiene i forurensningsforskriften. Aktuelle tiltak: forbud mot visse grupper kjøretøy, for eksempel datokjøring (partalls- og oddetallskjøring), eller midlertidige begrensninger for bruk av de mest forurensende kjøretøyene innenfor et angitt område.

- Samferdselsdepartementet vil i løpet av høsten fremme forslag om mulighet til å innføre forhøyet takst i eksisterende bomringer (etter vegtrafikklovens § 27), de dager det er fare for overskridelse av grenseverdiene for lokal luftforurensning. Dette blir ytterligere et nytt verktøy i verktøykassa til kommunene.

Forslag til forskrift om lavutslippssone, med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 er spesielt rettet mot utslipp fra tunge kjøretøy. Forslaget tok utgangspunkt i å avgiftsbelegge tunge kjøretøy med høye avgassutslipp (differensiert etter eurostandard) i et avgrenset byområde. Ny kunnskap viser at avgasskravene ikke vil gi den nedgangen i NO<sub>2</sub>-konsentrasjon som var forutsatt. Forslaget er derfor til ny vurdering. Vegdirektoratet utreder høsten 2011 hva som er det sannsynlige reelle avgassutslippet ved bykjøring i norsk vinterklima fra både lette og tunge biler basert på ulike drivstofftyper. Resultater av utredningen vil danne grunnlag for en tilrådning til Samferdselsdepartementet som kan inneholde et revidert forslag til lavutslippssone.

## Gode eksempler: Et godt samarbeid om Buskerudbyen



10

Alle større byområder har nå etablert areal- og transportplansamarbeid for å møte utfordringene knyttet til byvekst og økt transportbehov. Målet er å sikre en regionalt effektiv arealbruk og transportløsninger med «rekordlave» klimagassutslipp. Bykommunene er for små til å håndtere dette alene. Derfor må man etablere nye former for forpliktende samarbeid mellom nabokommuner, statlige sektormyndigheter og privat næringsliv.

Et eksempel er regionsamarbeidet Buskerudbyen. Det skal gjøre hele området til en klimavennlig og konkurransekraftig byregion. Innbyggertallet i regionen anslås å øke fra 150.000 i dag til 190 000 om 20 år. Denne veksten sammen med økt mobilitet, øker presset på arealene og transportsystemet. Det unike Buskerudbysamarbeidet er bygd på en felles erkjennelse av behovet for endring, en kunnskapsbasert utvikling og gjensidige forpliktelser om å utarbeide felles areal- og transportplan og en bypakke.

**Næringslivet i regionen er viktige samarbeidspartnere** sammen med de fem kommunene, fylkesnivået og transportetatene. NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og Næringsforening, Lier Næringsråd, Nedre Eiker Næringsråd og Øvre Eiker Næringsråd er alle aktive deltakere.

Buskerudbyen har inngått en fireårig avtale med Samferdselsdepartementet og fått tildelt 280 mill. kr fra statens belønningsordning for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk.

**Framtidens byer**

**Hovedmål:**

- redusere klimagassutslipp fra veitransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall
- utvikle strategier for å møte klimaendringene



Kilde: Miljøverndepartementet

11

Programmet Framtidens byer forsterker satsningen på bedre bymiljø.

**Hovedmål:**

- redusere klimagassutslipp fra veitransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall
- utvikle strategier for å møte klimaendringene

**Delmål**

- forbedre det fysiske bymiljøet med tanke på helse, opplevelse og næringsutvikling

**Varighet** til 2014

**Innsatsområder:**

- Areal og transport
- Energi i bygg
- Forbruk og avfall
- Klimatilpasning

**Samarbeid:**

13 byområder, 4 departementer (MD, OED, KRD og SD) og næringslivsorganisasjonene Virke (tidligere HSH), NHO og FNO samt KS samarbeider. Politisk styrt via årlig toppmøte.

# Miljøteknologi



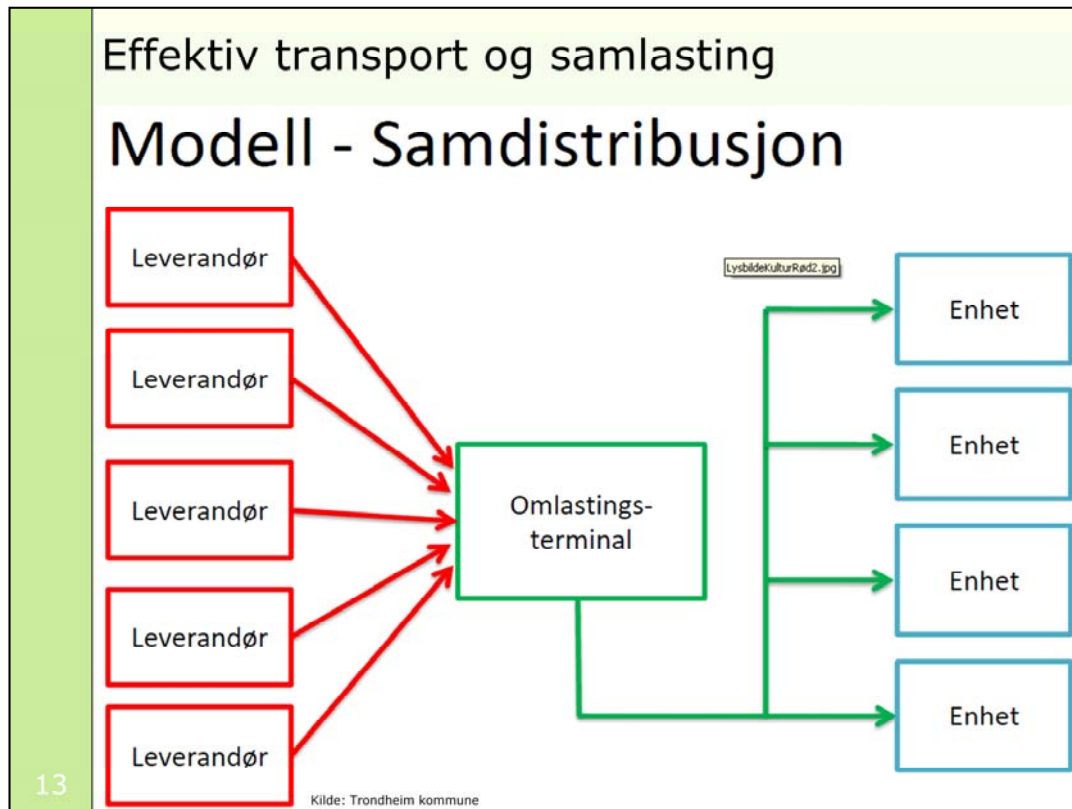
12

## Om miljøteknologistrategien – Næringsutvikling og grønn vekst

- Kommersialisering og teknologitestning
- Forskning og kompetanseutvikling
- Nettverk og samarbeid
- Miljøreguleringer
- Anskaffelser i offentlige og private virksomheter

## Miljøteknologi og Transnovas støtteordning for miljøteknologiprojekter innen transport

I sommer lanserte regjeringa sin miljøteknologistrategi – *Næringsutvikling og grønn vekst*. Strategien inngår som en sentral del av både næringspolitikken og miljøpolitikken. Transnova utlyser nå 18 millioner kroner i støtte til miljøteknologiprojekter innen transport for norsk næringsliv. Programmet har til hensikt å fremme utvikling av miljøteknologi gjennom kommersialisering, teknologiverifisering og utprøving av teknologi som vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Satsingen skal fremme private investeringer og stimulere til nettverksbygging og strategisk samarbeid mellom leverandører. Kun bedrifter kan søke om støtte i denne ordningen.



Transportnæringen kan bidra med mindre utslipp gjennom mer samkjørt og optimalisert logistikk

Statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser en tomkjøringsprosent på rundt 24-27% for 2010 og 2011, basert på lastebilundersøkelsen. Transportøkonomisk institutt (TØI) viser til at selv om utslipp per tonnkilometer for godstransport har gått ned noe de senere årene, så har utslippene per kjøretøykilometer økt. Dette skyldes at de store bilene utfører en stadig økende andel av trafikkarbeidet og disse har høyere utslipp per km kjørt. TØI viser videre til tall for tomkjøring fra 2003-2008 innenfor en rekke kommuner og byer og til/fra disse, hvor tomkjøringsprosentene varierer fra 37% tomkjøring internt i Sarpsborg, mens Ålesund hadde en tomkjøringsprosent internt på 12%.

En rapport fra TØI fra 2009 viser til at sentralisering av produksjon og engroslagerfunksjoner fører til mer godstransport. Bedriftenes valg av logistikk-løsning har stor innvirkning på transportomfanget. Transport av stykk gods og matvarer utgjør mer enn halvparten av veksten i innenriks transportarbeid på veg de siste 15 årene. I denne perioden har det spesielt for næringsmiddelindustrien funnet sted en spesialisering og sentralisering av produksjonen, men også engroshandelen er sentralisert, og omfanget av kjededistribusjon øker. Det vil si at transport har en økende rolle i verdikjeden.

**Eksempel:** Bystyret i Trondheim kommune vedtok våren 2009 en ny anskaffelsesstrategi. Et av tiltakene i strategiens handlingsplan er å se på muligheten til å begrense utslippene ved smartere levering til kommunens enheter. På bakgrunn av dette etablerte Innkjøpstjenesten i Trondheim kommune prosjektet "Samdistribusjon av varer til kommunens enheter".

Samdistribusjon innebærer at varer som kommer fra ulike steder, gjerne med ulike transportleverandører, samles til en felles løsning før siste del av transportkjeden gjennomføres. Varene bringes samlet frem til endelig leveringsadresse. Ved samdistribusjon kan kommunens fem største leverandører innenfor området forbruksmateriell og næringsmiddel, oppnå en reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp på 29 % som er ca. 37 tonn CO<sub>2</sub>.

Videre kan antall kjøretøy som er knyttet til Trondheim kommune reduseres, og distribusjonen kan gjennomføres mer effektivt og bidra til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippet ytterligere. Færre leveringer hos enheten øker sikkerheten ved kommunens enheter. Det gir også økt trafiksikkerhet som følge av redusert antall transportkilometer.

## Klimaendringer i Norge

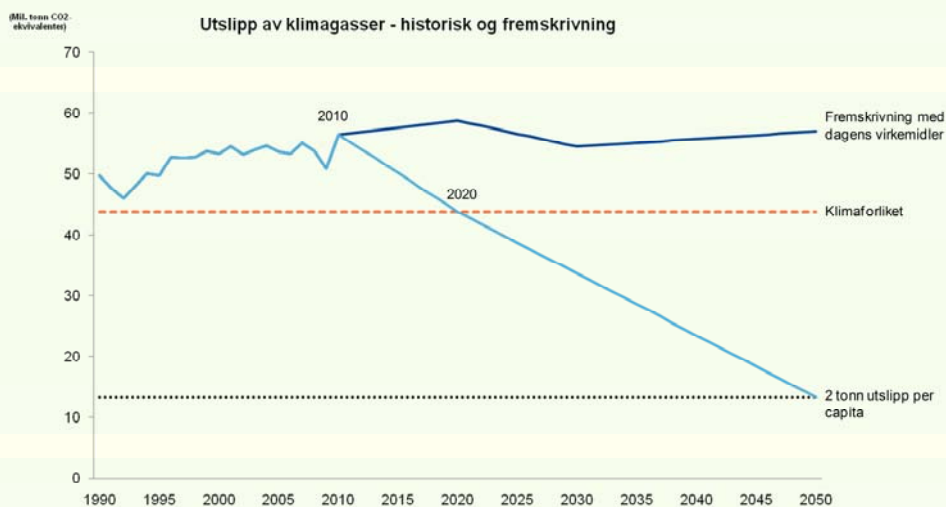


Norge er et robust land, men også vi vil oppleve konsekvensene av et endret klima. Økt hyppighet av ekstremvær kan være en konsekvens. Dette bildet viser stormflo ved hurtigrutekaia i Trondheim.

Blant annet er mye av infrastrukturen vår sårbar for et endret klima. Transportnæringa vil merke dette godt: asfalt som forvitrer, mer vinterslitasje, rustangrep på broer og biler, ras, stengte flyplasser og jernbanelinjer, storm på sjøen – **fremkommelighetsproblemer av alle slag.**

2012: Til rassikring er det foreslått 1 mrd kroner, en økning på 24 millioner kroner eller 2,3 prosent fra 2011. Av disse er 538 millioner kroner som statlig tilsudd til rassikring på fylkesvegnettet.

## Veien mot lavutslippssamfunnet



15

Kilde: Klimakur 2020, SSB, Econ Pöyry

Det er et langsiktig mål at Norge skal bli et **lavutslippssamfunn**.

Endringer skjer ikke over natten, men vi må omstille oss i den retning.

Vi må organisere oss smartere, og stadig bedre teknologi gjør dette spennende.

Samtidig må bransjen være forberedt på å møte stadig nye miljøkrav.

Vi må omstille oss i den retning vi må for å nå målet.

- Legge til rette for at en større del av befolkningen bruker kollektivtransport til sine reiser.

- Bruke lavutslippsløsninger.

Beslutninger innen areal- og transportplanlegging om f.eks lokalisering av terminaler, flyplasser og veier, påvirker fremtidig utbyggings- og trafikkmønster.

Beslutninger som offentlige myndigheter treffer i dag, har betydning for hva som er mulig og hvor mye det vil koste å gjøre klimatiltak i fremtiden.



Vi har alt vi  
trenger, kanskje  
med unntak av  
politisk vilje...

...men politisk  
vilje er en  
fornybar ressurs.

Al Gore,  
Nobelprisvinner

16

Takk for oppmerksomheten!