

av Øystein Hagen/ as norske ord og bilder (int)/ www.nob.no

Hva var jobben? Hva er NTP, og hvordan foregår prosessen?

Hvem var oppdragsgiver? Fagbladet Ledelse og teknikk, utgitt av LO-forbundet med samme navn.

Når ble jobben gjort? februar 2008

Fakta

- Fagetatene Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen sendte forslaget til ny, nasjonal transportplan – NTP 2010-2019 – til høring 17. januar i år.
- Planen blir oppdatert hvert fjerde år, og gjelder formelt for ti år av gangen.
- Høringen oppsummeres i en Stortingsmelding, som regjeringen overleverer Stortinget til høsten.
- Stortingsmeldingen er den sittende regjeringens forslag til samferdselspolitikk for perioden etter valget høsten 2009.
- Behandling i Stortingets organer vil være preget av valgkamp.
- NTP 2010-2019 er den første rammeplanen for person- og godstransport etter klimaforliket mellom partiene, og blir en prøve på hvor dypt enigheten stikker.

Fra fagsak til forrett

av Øystein Hagen

Den politiske behandlingen av «Nasjonal transportplan 2010-2019» er mat servert på fat for ambisiøse politikere som vil på Tinget.

NTP-høringen starter en politisk prosess som handler om miljø og klima, person- og godstransport, men kanskje mest om valgkamp. Om det blir mer vei og fly enn båt og bane, mer privatbilisme enn kollektiv- og godstransport, er umulig å spå.

NTP nord og ned

NTP-behandlingen er en maraton. Veien fram til behandlingen i Stortinget i vårsesjonen neste år er bare første etappe, en forrett til valgkampen.

Gode ambisjoner i Nasjonal Transportplan kan slå i alle retninger.

Fylkeslaget i Oppland Fr.P. har årsmøte, og Gudbrandsdølen-Dagningen melder om at NTP får gjennomgå:

–Et fullstendig makkverk når det gjelder Oppland, sier Thore A. Nistad, og gir strykkarakter til Torstein Rudihagen (A) i Transport- og kommunikasjonskomiteen. – Han har overhodet ikke greid å levere! Vi er bare nødt til å skifte regjering, eller gå over til hest og kjerre!

I Rogaland er også NTP hovedsaken. Pål Morten Borgli (Fr.P) mener bybane er vel og bra, men først må det bygges og utbedres på motorvei, tverrgående veier, tunneller og øvrige riksveier. Motorvei og flyt i veitrafikken vil virkelig få ned klimautslippene, sier han til Stavanger Aftenblad, stikk imot all ekspertise som sier det motsatte.

– E 18 gjennom Telemark skulle hatt firefelts motorvei. Det kommer ingen investeringer til vei i Telemark, og det er det vi trenger sier Fr.Ps Bård Hoksrud i Telemark fylkesting.

Per Sandberg, Fr.P, leder transport og kommunikasjonskomiteen i Stortinget. Han deltar på E6-konferanse i Rana der han kaller forslaget til NTP 2010-2019 en katastrofe.

Tvedestrandsposten melder at Transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget kommer på lunsjbesøk: «Der vil de bli briefet om E18 av ordføreren og andre sentrale politikere som helt sikkert vil stille godt forberedt.

– Jeg håper alle partiene møter. Vi skal legge frem våre synspunkter om Nasjonal transportplan, sa ordfører Jan Dukene på formannskapetets møte tirsdag. Ei gruppe skal bistå ordføreren og rådmannen i det videre arbeidet med E18-prosjektet. Gruppen består av Arbeiderpartiets leder Dag Eide, Høyres Erling Holm og en representant fra Senterpartiet.»

Selv om Fr.P. er mest høyrøstet er lokalpolitikere i alle partier opptatt av å sette sitt lokalsamfunn på veikartet.

Grovarbeidet

I forslaget til NTP 2010-2019 er innsatsen listet opp som kulepunkter fra side 198, i det uanseelige kapitlet «vedlegg» som ingen leser.

Forskere ved Transportøkonomisk Institutt (TØI) har gjort det meste av grovarbeidet. Møreforskning og unge Urbanet/Norconsult har også levert forskning til transportetatene. Her er prognoser, statistikk, registrering av innspill, klimamålinger, sammenlikninger i gods- og persontransport i Norge og andre land, forslag til indikatorer (målestokker) og målsetninger for utvikling innen alle de mange fasetter som samles i begrepene «personkilometer» og «tonnkilometer» transport. Avgrensning er ikke enkelt: Når varene kommer til Norge i containere måles de i transport- og tonnkilometer. Når de fraktes i bæreposer fra handlesentrene rundt våre største byer måles de i personkilometer. Bilveikjøring står alene for 20 prosent av utslippet av miljøfiendtlige klimagasser, og kjøring med privatbil øker utslippene mest.

Miljøvennlig godstrafikk med jernbane og skip har også økt, men ikke nok til å demme opp. Mer person- og godstransport på båt og bane kunne tatt unna mye, om infrastrukturen hadde vært vedlikeholdt. Mangelen på vedlikehold og gjennomføring av påbegynte prosjekter er hovedproblemet det må gjøres noe med. Jernbaneverket foreslår å bruke tre milliarder på passeringsspor og å fullføre utbyggingen av Alnabruterminalen, to tiltak som kan gi vesentlig bidrag til å få ned utslipp av klimagasser fra veitrafikk.

Her er det lite å bite i for politikere som vil på Tinget, og trenger STORE og NYE prosjekter å bære fram.

Horing.no

Høringsfristen går ut 30. april. Saklige argumenter telles med inntil Stortingsmeldingen er skrevet og levert til Stortinget i høst. Deretter overtar retorikken og valgkamp-utspillene. Først skal partirepresentantene på Stortinget, og særlig medlemmene i Transport- og kommunikasjonskomiteen, ha meningsutvekslinger med fagmiljøene, partene i arbeidslivet, bransjeråd og frivillige organisasjoner – alle organiserte miljøer som kan ha innflytelse på hva velgerne vil stemme. Mer uformelt snakker nettverkene sammen om hvem som kan gjøre hva, og om når og hvor det skal skje. De siste ukene før fristen er det duket

for dialog mellom stortingsrepresentantene, fylkeskommunene og de største byene. Debatten vil gå varm både i avisspaltene, på nettet og i korridorene. Siden NTP er en rammeplan, er det ikke til å unngå at det blir tåkete premisser, som hentes opp igjen og blir omkamper når de enkelte prosjektene i planen skal realiseres.

Det er som fotball. Terminlista i vårsesongen betyr noe for utgangsposisjonen, men kampen om medaljene avgjøres i innspurten på høsten, der også målforskjellene avgjør.

NTP-prosessen er en prosess som går og går, men neppe kommer på skinner.

Bil, bom og bekvemmelighet

Bedre vei i bynære strøk øker både køer og miljøskader. Folk flest velger privatbil hvis det ikke er ubekvent.

SINTEF-rapporten «Miljømessige konsekvenser av bedre veier» (2007) bekrefter at utvidelse av bymotorveger gir stor trafikkvekst. Utenfor tettbygd strøk øker ikke trafikkmengden. Byfolk med bil har den parkert det meste av døgnet, men bruker den gjerne mer om muligheten byr seg.

Naturvernforbundet mener rapporten glemmer å nevne en del vesentligheter: Fartsgrenene blir høyere på E6 enn SINTEF har regnet med.

Det er ikke avstand, men tidsbruk som teller. Bedre vei gir større rekkevidde. Folk handler på handlesentere som ligger lenger unna, uten å bruke mer tid, men utslippene øker.

Forbundet viser til ekspertise og veimyndigheter i Storbritannia, Sverige og Norge som forsterker konklusjonene fra SINTEF.

Kjøreadferd tilpasses tilgjengelighet. Uten kø, økte avgifter, manglende parkering eller andre hindre velger folk flest den mest bekvemme transportmåten, som som regel er egen bil. Dermed fylles nye, bredere veier raskt opp igjen. Køer i to felt blir erstattet med like treige køer på firefelts motorveier. Verken holdningskampanjer eller miljøretorikk kan gjøre noe med det, viser massiv forskning fra mange land. Loven om bekvemmelighetens triumf gjelder, som i mange andre sammenhenger.

Bompengevei øker privat bilbruk og utslipp i bynære strøk. I urbane strøk finnes et «udekket behov» for å ta bilen til enhver tid. I grisgrendt strøk finnes ikke dette behovet. Det er plass nok på veiene, og rikelig plass til å parkere. Da er det heller ikke marked for bomvei. (øh)

Satser på samspill

Effekten av enkeltutspill som doblet bensinavgift er store avisoverskrifter, og lite annet.

Få vil velge kollektivt framfor privatbil selv om bensinsprisene doubles. TØI anbefaler et komplekst samspill av ulike tiltak som må korrespondere om effekten skal bli maksimal:

- Bedre arealplanlegging
- Bedre kollektivtilbud
- Utvidet innfartsparkering
- Strengere parkeringsregler og færre parkeringsplass
- Vegprising og rushtidsavgift
- Økning av drivstoffavgifter.
- Opptrapping av CO₂-komponenten i engangsavgiften for biler.

Modernisering av godstrafikken, oppgradering av jernbanenettet med flere dobbeltspor og kryssingsspor, moderniserte godsterminaler og bedre tilrettelegging for multimodal godstrafikk (kombinasjon av båt, bane og bil) er også gode tiltak for å redusere miljøskader og utslipp av klimagasser.

(øh)