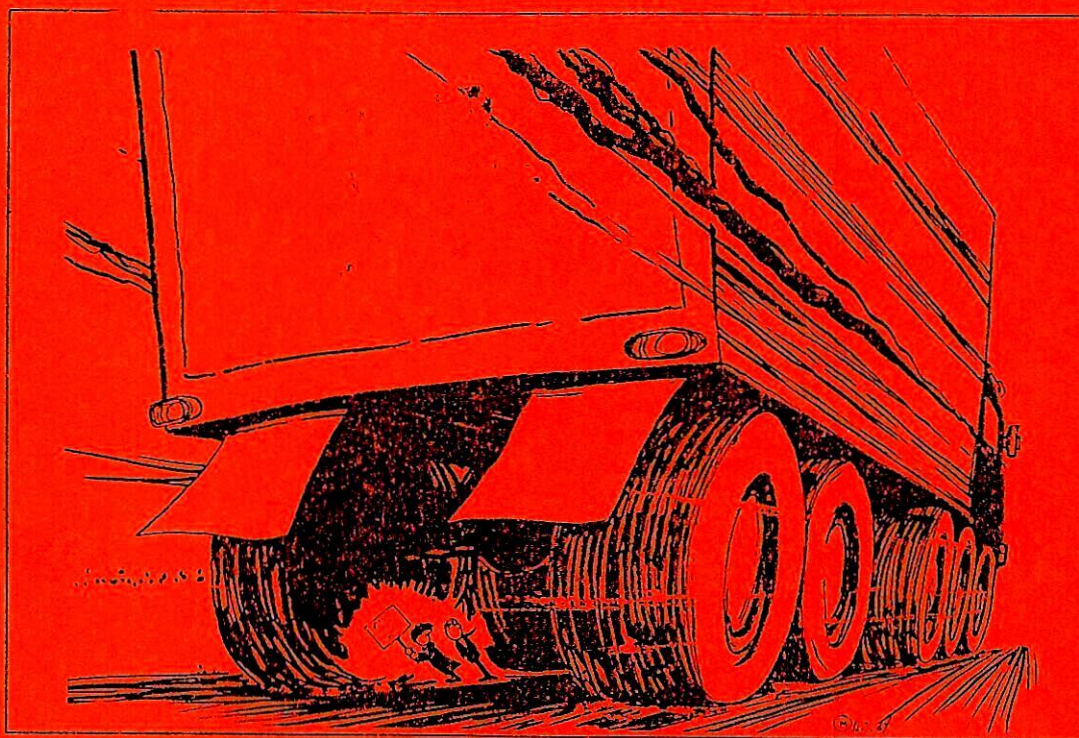


Transport

Økt bilbruk eller miljø

Av Pål Sørensen



Rød Valgallianse

Postboks 211, Sentrum, 0103 Oslo 1
Gøteborggt. 8, 0566 Oslo 5. Telefon: (02) 38 42 50



Forord

Transport angår alle. Vi reiser fram og tilbake til arbeid eller skole, reiser på ferier og på besøk til venner. Hver dag bruker vi både på jobb og hjemme ting som er transportert før vi har kunnet bruke det. Transporten kan gå fort eller sakte, være miljøvennlig eller miljø-ødeleggende, dyr eller billig, sikker eller farlig. Det kan føres en politikk for å redusere eller øke transportbehovene.

Myndighetene fører en politikk i Norge for økt miljøskadelig bilbruk, og det skal satses milliarder på veier og ny storflyplass. Gjennom en EØS-avtale som knytter Norge til EFs indre marked, vil transportbehovet økes ytterligere.

Dette heftet gir mye nyttig fakta om transportsektoren og streker samtidig opp hovedelementer i en alternativ samferdselspolitikk. Vi vil takke Pål Sørensen for godt arbeid.

Bakerst i heftet står kapitlet "For bedre kollektivtrafikk og redusert bilbruk" fra RVs program.

RV-kontoret juni 1991

Oslo, 21.05.91

T R A N S P O R T

Av Paal Sørensen

I Beskrivelse av transportsektoren.

Vårt forbruk til transport kan beskrives med følgende tabell:

- Persontransport på vei (1.6 mill.biler * 30.000kr)	48	mrå.
- Godstransport og busser på vei (1.3 mill kjøretøyer * 100.000kr)	130	"
- Jernbane (drift av NSB)	5	"
- Norsk luftfart	12	"
- Innenriks godstransport med skip	4	"
- Olje- og gasstransport i rør	5	"
Totalt	204	mrå.

Kilde: Samferdselsstatistikk 1989, SSB.

(Gjennomsnittlige årskostnader pr.bil inkluderer innkjøp, drivstoff, avgifter og forsikring.)

Som vi ser går 90 % av forbruket til veitransport, noe som i hovedsak er sammenfallende med den faktiske andel som veitransporten utfører. Det må imidlertid presiseres at dette er en svært grov oppstilling, som ikke gir grunnlag for noen samfunnsøkonomisk vurdering mellom de ulike transportformene. For eksempel inngår ikke miljø-, trivsel- og ulykkeskostnader.

Tabellen nedenfor viser hvordan transportarbeidet er fordelt mellom ulike transportformer, og hvordan utviklingen har vært fra 1975 til 1987. Vi ser at personbilen utfører 77 % av all persontransport, og at trafikkveksten med personbil har vært nesten 50 %. Drosje- og lufttransport har steget mer, men utgjør totalt langt mindre.

	Andel i % av transportarbeidet i		Vekt i transportarbeidet 1975 - 1987
	1975	1987	
<i>Persontransport</i>			
Personbil	74,8	77,0	47 %
Motors./Moped	1,7	1,4	19 %
Rutebil	11,2	8,3	6 %
Drosje	1,3	2,0	111 %
Jernbane	6,4	5,1	13 %
Luft	4,7	6,2	86 %
Totalt	100,0	100,0	42 %
<i>Godstransport</i>			
Veg	30	35	64 %
Sjø	61	57	22 %
Jernbane	9	8	15 %
Totalt	100	100	33 %

Kilde: Statistisk Sentralbyrå.

Til tross for politiske prinsippvedtak, blant annet i Stortinget om miljø, stabilisering av CO₂ utslipp oppfølging av Brundtland-kommisjonen o.s.v. skjer svært lite i praktisk politikk. Alle planer legger opp til at den fordeling og de utviklingstrekk vi kan lese av tabellen over, vil fortsette.

- * Våren 1989 ble Stortingsmelding nr. 32, Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) 1990-93, behandlet. Alle partiene, bortsett fra SV, stemte for denne planen som sannsynligvis er det mest miljøfiendtlig statlige dokument som fortsatt er gyldig.

I planen ligger prosjekter og retningslinjer som vil vare hele 90-tallet, og gi historiens største satsing på veibygging. Dette skyldes at bompenger nå også tas i bruk i byene, noe som gir økonomiske ressurser vi aldri før har hatt til dette formål. Til tross for all miljøfokusering, drivhuseffekt og energiproblematikk er ikke norsk samferdselspolitikk endret en millimeter de siste 20 år i miljøvennlig retning. Faktisk er det tvert imot. På grunn av bompengene er den blitt verre. Den vedtatte planen bygger på prognoser om 40 % trafikkvekst i hele landet, og noe større i byene. Veiplanene og -prosjektene tar sikte på å kunne avvikle denne veksten. Og hvis veiene bygges kommer selvfølgelig også trafikken. Det skal brukes 38 milliarder kroner til veier i 1990-93. Under 10 % av disse midlene skal gå til tiltak for kollektivtransport. Resten overlates til kommunene og fylkene, som ikke har særlig god økonomi for tiden.

Stortingsmeldingen snakker selvfølgelig nye om miljø, og det beskrives en masse tiltak som skal hindre at trafikken vokser med 40 %, men dette er uforpliktende svada. Ett av de viktigste tiltakene er å styrke kollektivtrafikken, men altså uten å bevilge noe mer enn de snaue 10 % som har vært vanlig de siste 20 år. Og den faktiske situasjonen rundt i hele landet er at tilbudet skjæres ned.

Et annet viktig tiltak er miljøavgifter. Regjeringen satser nesten utelukkende på dette, i mangel av evne og vilje til å gjennomføre en alternativ samferdselspolitikk (kollektivtransport og restriksjoner på bilbruk). Miljøavgifter har to viktige begrensninger: For det første vil de ikke kunne brukes uten at resten av verden gjør omtrent det samme. I motsatt fall vil det gi problemer for landets konkurransevne. Muligheten til å utforme vår egen miljøpolitikk er med andre ord svært begrenset.

For det andre vil miljøavgifter være sosialt urettferdig. Eksempelvis må bensinprisene fordobles for å gi noen vesentlig effekt (25% trafikkreduksjon). Det sier seg selv at dette vil slå helt ulikt for fattig og rik.

Et ufravikelig krav til eventuelle miljøavgifter, som kan forsvares i kombinasjon med andre tiltak, må dessuten være at de øremerkes til miljøtiltak. Idag bidrar de bare til å øke det generelle avgiftsnivå.

- * Norsk luftfartsplan skal legges fram for Stortinget i løpet av 1991, og alt tyder på at det skal legges til rette for en betydelig vekst, med en offensiv satsing på ny hovedflyplass som en naturlig konsekvens.
- * Norsk Jernbaneplan 1990-93 (Stortingsmelding 54) har derimot en defensiv holdning, hvor de foreslåtte investeringer ikke engang vil opprettholde dagens standard. NSB har selv utredet og foreslått en betydelig satsing, i tråd med kravene til en mer miljøvennlig samferdselspolitikk, som altså er avvist av Stortinget. Som eksempel kan nevnes NSB's utredning om hurtigtog mellom Oslo og Göteborg, Bergen, Trondheim, for å sette jernbanen istand

til å konkurrere med både fly og bil på disse strekningene.

Biltrafikken vil fortsatt vokse

Som vist over utgjør veitransport en dominerende andel (90 % av all persontransport), og utgjør dermed også en stor miljøtrussel. Til tross for stagnasjon i både bilhold og -trafikk i 1989 og 1990, er det sannsynlig at biltrafikken igjen vil øke betydelig. Vi hadde de samme tendenser etter oljekrisen i -73, og på slutten av 70-tallet. Stagnasjonen skyldes i hovedsak landets økonomiske problemer. Disse kan snus, og uansett vil den storstilte vei-bygging utløse en trafikkvekst selv med den bilparken vi allerede har. Miljøavgift på bensin kan demme opp for en slik utvikling. TØI har imidlertid beregnet at bensinprisen må fordobles for å oppnå 25% trafikkreduksjon. Dette er mindre enn den forventede vekst, og det er dessuten svært politisk usannsynlig at bensinprisen fordobles.

Personbilbruken fordeler seg som vist i tabellen nedenfor:

BRUK AV PERSONBIL

Kjørte km. %

	til/fra arbeid	I arbeid	Skole/ barneh.	Butikk/ kontor	Fritid/ besøk	Helg	Ferie	Annet
1980	23.1	15.4	2.0	10.6	19.7	6.9	8.0	14.4
1988	27.0	11.4	2.4	12.7	27.4	6.4	5.7	7.1

Kilde: SSB

Arbeidsreiser og fritidsreiser øker mest, mens vi ser at barnehagekjøring utgjør en svært liten del som dermed ikke er noen stor miljøtrussel eller kan brukes som begrunnelse for økt veiutbygging. Arbeidsreiser, reiser i arbeid samt butikk/kontor utgjør tilsammen ca. 50 %, og hvor potensialet for redusert trafikk er størst.

II Miljøulempene fra transportsektoren er store.

CO₂ er den viktigste drivhusgassen, og hvor menneskenes bidrag består i hovedsak av forbrenning av bensin, olje, kull og gass. Halvparten av Norges CO₂ -utslipp kommer fra transportsektoren, og halvparten av dette igjen fra veitrafikk:

Veitrafikk	23 %
Annen transport (skip, fly)	25 %
Oppvarming	22 %
Industri	18 %
Annet	12 %

Fordeling av CO₂ -utslipp

Kilde: SSB

Tallene nedenfor viser veitrafikkens andel av noen forurensingsstoffer:

Vegtrafikken og andre forurensningskilder:

Stoff:	Vegtrafikkens andel av de norske utslippene:	Største enkeltkilde i Norge:
SO ₂ :	4 %	Metallproduksjon (30 %)
NO _x :	30 %	Vegtrafikken
CO	65 %	Vegtrafikken
CO ₂ :	23 %	Vegtrafikken
Bly:	88 %	Vegtrafikken

Kilde: Vegdirektoratet

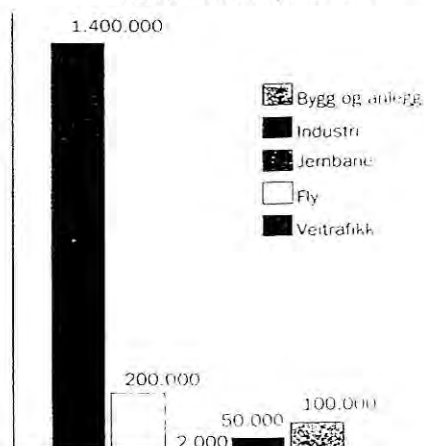
Vegtrafikken er den overlegent største bidragsyter til støyplager i Norge:

1,4

millioner støyutsatte personer

Støy bidrar til flere negative virkninger på helse og trivsel. Den kan gi hørselsskader, redusert søvn, forstyrrelser av kommunikasjon og aktiviteter, blant annet dårligere læring i støyutsatte skoler. Støy har også fysiologiske virkninger på mennesker og utgjør en betydelig stressfaktor som medvirker til nedsatt helse.

Antall personer bosatt i områder med støy over 55 dBA



I tillegg bør nevnes den økende skogdød og det økende antall astmatilfeller i byene (4 doblet i Oslo siden 1950) hvor biltrafikken av forskerne er utpekt som hovedkilden. Bare fra 1980 til 1990 er antall akutte astmatilfeller blant barn fordoblet, og disse er i stor grad bosatt langs de store hovedveiene.

Det globale perspektiv er alvorlig.

Stortinget har vedtatt at vårt CO₂ -utslipp skal stabiliseres på 1989-nivå innen år 2000, og deretter reduseres. Brundtland-kommisjonen har påpekt at dette er helt nødvendig, og /verden må oppnå en kraftig reduksjon (50%) om kloden skal overleve samtidig som 3. verden gis mulighet til å utvikle seg. Dette betyr at I-landene må redusere enda mer (80%). Den helt ferske klimaforskningen fra FN, der 1000 forskere fra hele verden har deltatt, gir de samme entydige signaler. Økende tørke og redusert matproduksjon er allerede et problem. For første gang i nyere historie gikk verdens matproduksjon ned i 1988 og 1989. Til tross for disse klare signalene, og prinsippvedtak i Stortinget, har ikke den praktiske politikken

endret seg. Biltrafikken skal altså gis mulighet til å øke med 40%. Tilsvarende prognoser gjelder for flytransport. Industri- og husholdningsenergi skal fortsette å øke. Samtidig bruker Norge mer forskningspenger på atomkraft enn på alle nye energikilder tilsammen.

EF's indre marked vil øke transportbehovet.

Hovedmålet med EF's 4 friheter (fri flyt av varer, kapital, tjenester og arbeidskraft) er økt konkurranse og større spesialisering av produksjonen. Dette vil medføre mindre variert egenproduksjon i det enkelte land, og økt behov for transport mellom landene. Veitransporten i EF økte med 9 % i 1989 (mot 1 % i Norge) mens jernbanen økte betydelig mindre. Denne tendens ventes å forsterke seg etter 1993.

Lokale boligområder kveles av trafikk.

Gro Harlem Brundtland besvarte i 1988 et brev fra Norsk Forening mot støy, om hvordan hun ville redusere støyplagen: "Det viktigste enkelttiltak er å bygge flere hovedveier utenom byene og boligområdene". Problemet er at dette har vært veimyndighetenes politikk de siste 20 år, og antall støyplagede i Norge har fra 1977 til 1987 økt fra 950.000 til 1.400.000, altså med 50% (jfr. tabellen over). Dette skyldes selvfølgelig at all trafikk før eller senere skal hjem dit hvor sjåføren bor, og vil da belaste boligområdene både med støy, forurensing og ulykker. Det hjelper lite at han i mellomtiden har kjørt rundt og utenom mange andre boligområder.

På samme måte kan vi også vise hvordan den offentlige miljøpolitikk innen samferdsel har slått helt feil. I 1980 ble Norsk Samferdselsplan behandlet (St. meld. nr. 37, 1979-80). Der het det at "det tas sikte på i økende grad å overføre trafikk til kollektivtransport."

Følgende har skjedd:

1980 - 90

Bensinpris	- 15 %
Antall personbiler	+ 30 %
<u>Biltrafikk</u>	<u>+ 50 %</u>
Pris på månedskort	+ 100 %
NSB's banenett	- 5 %
<u>Trafikk med NSB</u>	<u>- 10 %</u>

Kilde: Naturvernforbundet.

III De økonomiske lover styrer også miljøet.

Miljøargumentene blir åpenbare for stadig flere. Og det begynner å haste. På transportsiden synes alternativene gode, og de er til og med billigere både samfunnsøkonomisk og i reelle kroner. Hvorfor endres da ikke politikken? Hvorfor ser det ut som politikerne ikke skjønner noenting, selvom de fleste av dem har omtrent samme forstand som folk flest?

Svaret ligger i de økonomiske lover innenfor kapitalismen, og vi vil peke på tre årsaker til at politikerne fortsatt satser

på vekst i privatbilismen framfor å bygge miljøvennlige kollektivbyer:

- 1) Sterke økonomiske krefter står bak og ønsker en slik utvikling. Olje- og bilindustrien selvfølgelig, men også handelsstanden, transportnæringen og annen industri som bare tenker snevert bedriftsøkonomisk. Og politikerne er åpenbart mer opptatt av at den enkelte bedrift får det som den vil, enn at landet som en helhet fungerer, også miljømessig.
- 2) Den privatisering som nå rammer offentlige sektor, rammer også transporten. Hele den vestlige økonomi har problemer, og dette er ett av Svarene. Det ser bedre ut på de offentlige budsjetter å bygge veier, og la folk selv betale transportkostnadene, enn å satse på kollektivtransporten med offentlig drift, selvom det åpenbart er billigere totalt sett.
- 3) Vi sliter med en foreldet ansvarsdeling mellom stat og kommune fra dengang kollektivtransporten var lønnsom (tiden før privatbilen) og ble drevet av private, mens veibygging alltid har vært et statlig ansvar. Kommunene og fylkene overtok kollektivtransporten etterhvert som den ikke lenger var lønnsom, og i disse nedskjæringstider er det svært bekvemt for staten å fortsette å skyve ansvaret over på disse. Samtidig som altså veibyggingen får mer midler enn noensinne ved bruk av nye egenandeler (bompenger).

I tillegg må vi også her nevne det faktum at bilen er et gode, at den gir oss rask, effektiv og bekvemmelig transport og at folk flest ikke uten videre vil gi slipp på den frihet som bilen gir. Kollektivtransport vil aldri kunne konkurrere på disse prinsipper. Det er likevel et politisk ansvar å ta noen beslutninger som på kort sikt kan synes upopulære.

Dette er sterke krefter og det er tunge prosesser å slåss imot. Men miljøhensynet blir stadig viktigere og folk flest skjønner det stadig bedre. Hensynet til en bærekraftig utvikling, en utvikling som ikke ødelegger folk og natur må før eller siden presse seg fram. Det vil være økonomisk gunstig å være i forkant med å utvikle ny miljøvennlig teknologi. Dette kan gi inntekter og arbeidsplasser.

Men samtidig må vi være åpne for at det materielle forbruk må ned, at ikke all reising er like viktig og at den individuelle frihet til å kjøre bil hvor som helst må begrenses. Dette er imidlertid først og fremst et politisk ansvar. Et politisk ansvar for å planlegge byene, tettstedene og transportsystemet slik at det blir mulig å organisere en miljøvennlig og samfunnsøkonomisk transport.

IV Hovedelementer i en alternativ samferdselspolitikk.

Når vi ser at vi hvert år bruker ca. 200 milliarder kroner til transport, hvorav nesten 180 til veitransport og bare 5 til drift av NSB, så ser vi at det mangler ikke ressurser, og at det ikke er dramatisk å omdisponere slik at NSB for eksempel fordoblet sitt driftsbudsjett.

For det er innlysende at en alternativ samferdselspolitikk må bygge på kollektivtransport, både nasjonalt v/NSB, fly, båt, og lokalt ved bane og buss. Dessuten må det legges til rette for

gang- og sykkeltrafikk i en helt annen skala enn idag. Men det er behov for mange nyanseringer. Bilen er et gode som vi ikke skal kaste vrak på. Teknisk vil den bli langt mer miljøvennlig. Likevel må vi redusere biltrafikken, men ikke nødvendigvis like mye overalt.

Den gigantiske veiutbyggingen må stanses.

Først må vi skille mellom byene og distriktene. Det er i byene at trafikken er stor og utslippene store, og det er her det kan satses kollektivt. I distriktene er det fortsatt behov for bedre veier mange steder, selvom det også her må settes spørsmålsteget ved mange bru- og tunnelprosjekter. Vi må først og fremst kreve kraftig redusert veibygging i byene. Et lettfattelig mål for alle norske byer kan være å halvere biltrafikken. Og så drastisk må vi minst være for å oppnå for eksempel Brundtland-kommisjonens anbefalinger. Da er det selvfølgelig ikke behov for å utvide veinettet i vesentlig grad i forhold til det vi har idag. Det er dessuten et konkurranseforhold i byene mellom kollektivtransport og privatbilisme. De konkurrerer om 1) kunder, 2) offentlige midler og 3) arealer.

Oslo er en god illustrasjon. Der skal det nå brukes 10 milliarder kroner for å øke veikapasiteten med 40%, og samtidig er det et mål at flere skal reise kollektivt. Dette henger overhodet ikke sammen. Selvom det også er blitt brukt noen penger til å gjøre kollektivtilbudet bedre, så vil veinettet og personbilen bli så mye mer attraktiv at valget for de fleste i økende grad vil bli personbil. Derfor må vi si nei til denne veiutbyggingen, og kreve at pengene brukes til kollektivtransport isteden. Vi er verken folk nok eller har penger eller arealer nok til å gjøre begge deler. Den samme problemstilling gjelder i alle byene, og i de største tettstedene.

Ingen byer i den industrielle verden har løst sine trafikkproblemer. Vi kan derfor ikke vise til noen perfekte eksempler. Så godt som alle har bygd ut for biltrafikk i takt med økende velstand og bilhold. Ingen har forsøkt å stanse denne veksten og bygge en kollektivby isteden. Men vi kan vise til at energibruk til transport er jevnt over dobbelt så høyt i amerikanske byer i forhold til europeiske, som følge av utbyggingsmønsteret. Noen gode eksempler på vellykkede tiltak kan vi vise til i for eksempel Sveits og Nederland. Men heller ikke der har de forsøkt å temme veksten i biltrafikken så dramatisk som det som nå er nødvendig. Vi vet med sikkerhet at den politikk som har vært ført de siste 20 år i Norge, og som ulike regjeringer ønsker å fortsette, verken løser miljø- eller trafikkproblemene (etter år 2000 vil enda flere stå i kø på det nye veinettet, og skape enda større forsinkelser og enda større utslipp).

Miljøbevegelsen må øke sitt engasjement.

Selv om stortinget har vedtatt mange av disse planene, er det ikke for sent å stanse dem. Pengene bevilges nemlig bare for ett år om gangen, så det vil alltid være mulig å stanse prosjekter, men det er ofte for sent når maskinene står klare, så derfor oppsøk lokale myndigheter, krev å få innsyn i planene fram til år 2000, og hvis dere ikke liker det dere ser, så protester.

Spesielle prosesser vil foregå i de 10 største byområdene (Oslo,

Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø, Tønsberg, Fredrikstad/Sarpsborg, Skien/Porsgrunn, Drammen). Halvparten av befolkningen og halvparten av trafikken finnes her. Stortinget har bestemt at det her skal lages helhetlige transportplaner, der alle transportformer sees i sammenheng. Dette burde vært en selvfølge i alle kommuner, men sånn er det altså ikke. Vegdirektoratet har laget egne retningslinjer for dette arbeidet, der det blant annet legges opp til deltakelse fra miljøbevegelsen, og det stilles krav om alternative trafikkprognoser. I dette arbeidet må vi kreve alternativer som viser halvert biltrafikk, og hva som da må bygges ut av kollektivtransport. Denne sjansen må vi gripe. Men husk at det er opinionen, pressen og politikerne som må overbevises, så sett av krefter til det arbeidet også. I den faglige prosessen blir vi lett gisler.

Kollektivtransport i byene.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har vist at det er 4 ganger så dyrt å avvikle rushtrafikken i Oslo med privatbiler i forhold til kollektivtransport. Regnestykket virker logisk, og det viser bare at byene idag ikke styres etter hvordan vi mest fornuftig kan bruke våre ressurser. Med ressurser i denne sammenheng mener jeg både penger, energi, arealer og miljø.

I Oslo planlegges veier for 10 milliarder. Oslo Sporveier har lagt fram en kollektivplan (K88) til 9 milliarder, som ville gitt minst det dobbelte i form av transportkapasitet, og det ville sannsynligvis gjort det mulig å halvere biltrafikken. Det som skjer er at veiene blir finansiert av bompenger, mens kollektivplanen ikke blir finansiert. Det mangler med andre ord hverken ressurser eller gode planer. Men det mangler gode politikere.

Bompengeringen i Bergen og Trondheimspakka og trikkesaken i Trondheim bare illustrerer den samme situasjonen, og som i litt ulik form gjentar seg i alle våre byer og tettsteder. Noen unntak finnes, for eksempel et vellykket forsøk i Namsos med å halvere kollektivtakstene. Dette ga stor trafikkøkning, større inntekter til selskapet og betydelig redusert biltrafikk. Det må imidlertid påpekes at Namsos hadde noen spesielle forutsetninger som gjorde dette mulig, blant annet ledig kapasitet også i rushtiden.

Andre byer burde prøve det samme, men da i kombinasjon med andre tiltak, som for eksempel økte tilskudd fra det offentlige, innkjøp av mer og bedre materiell, samtidig med større restriksjoner på bruk av privatbil. Det siste er helt nødvendig, for dersom det finnes en valgmulighet vil alltid privatbilen fremstå som mer fristende. Men igjen må det nyanseres: Noe biltrafikk vil det alltid være behov for, og derfor snakker vi ikke om bilfrie byer, men om å halvere trafikken.

Erfaringene fra Mellom-Europa viser at for å få til en endret utvikling må mange tiltak settes inn samtidig. Det er nødvendig med en kombinasjon av positive (kollektivtransport) og negative (restriksjoner på bilbruk) tiltak, samtidig som økonomiske virkemidler hele tiden må vurderes (bensinpris, parkeringsavgift, kjøreavgifter). Et enkelt tiltak som for eksempel gratis kollektivtransport vil ikke være nok.

Bedre teknologi er ikke nok

Det forskes nå betydelig for å gjøre privatbilen mer miljøvennlig. Drivstoffet er det viktigste, og her finnes mange alternativer. Både elektrisitet og hydrogen vil kunne gjøre bilen bortimot forurensningsfri. Dette vil være et stort framskritt, men samtidig må vi ikke glemme at energiforbruket blir like stort. Elektrisk kraft framstilles i Norge av fossekraft, mens den i andre land må fremstilles av gass, olje eller atomkraft. Tilsvarende vil gjelde for hydrogen. Et eventuelt overskudd av miljøvennlig kraft må heller brukes til å utvikle 3-verden, og til å erstatte dårlig teknologi i andre land, enn til å fortsette å øke vår biltrafikk.

Uansett drivstoff vil fortsatt bilvekst også legge beslag på store arealer, samt bidra til sorg og lidelse ved ulykker.

Annen ny teknologi som katalysatorer, mindre bensinforbruk og færre avgasser er også positivt, men de samme betraktninger som over vil fortsatt gjelde. Dessuten må vi se opp for nye bivirkninger som vi ikke kjenner effekten av.

Høyhastighetstog i Norge.

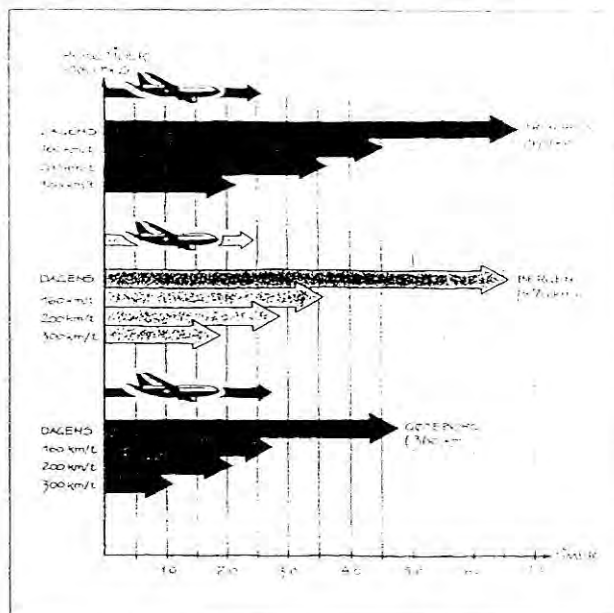
Med samme energimengde fraktes Oslo-Trondheim:

Tog	222 personer
Buss	67 "
Privatbil	37 "
Fly	19 "

Kilde: TØI

Jernbanen drives dessuten elektrisk med fornybar energi, og bidrar minimalt til forurensning. NSB har utredet muligheten for hurtigtog mellom Oslo og Göteborg, Bergen og Trondheim. Idag er gjennomsnittshastigheten 100 km/t, mens det som er utredet er 160, 200 og 300 km/t. Muligheten til å konkurrere med fly vises av tabellen nedenfor:

Figur 9 Reisetider med tog og fly mellom Oslo og Trondheim/Bergen/Gøteborg



Kilde: NSB v/Asplan

Økonomisk viser det seg at utbygging av disse 3 strekningene nesten vil gå i balanse driftsmessig (p.g.a. økt trafikk og mer rasjonell drift) ved utbygging til 160 og 200 km/t. ved 300 km/t anslås et økt subsidiebehov på 6 mrd. pr år. Ingen av alternativene er med andre ord avskrekkende med tanke på alle fordeler som oppnås (miljø, energi), samtidig som det kan spares penger både for fly- og veitrafikk. Det er beregnet at ved utbygging til 200 km/t vil flytrafikken til hovedflyplassen på Østlandet bli redusert med 25%. På strekningen Paris-Lyon, som er nesten like langt som Oslo-Bergen, kjører toget 300 km/t og frakter 90% av alle passasjererne mens bare 10% reiser med fly. Oslo-Bergen idag reiser 70% med fly.

Strekningen Oslo-Bodø vil kunne reises på 8 timer og 10 min. ved utbygging til 200 km/t, og forøvrig vurderes forlengelse til Harstad og Tromsø, selvom ikke økonomien i dette prosjektet er offentliggjort.

Jernbanen har dessuten et stort potensiale for økt Inter-City trafikk på Østlandet. På disse strekningene kan også hastighetene økes tilsvarende som nevnt over, og vil da kunne konkurrere med store mengder biltrafikk. Spesielt gjelder dette dersom det samtidig innføres restriksjoner på bilbruk i byene.

Investeringskostnader for hele hovedbanenettet er beregnet til 45 mrd. for 160 km/t, 56 mrd. for 200 km/t og 127 mrd for 300 km/t. Investeringene er inkludert i den driftsøkonomien som er antydnet foran.

Et forbehold må nevnes også her. Alle investeringer kan ikke forsvares selvom de er miljøvennlige. Det totale forbruk, inkludert energiforbruket, må hele tiden vurderes. Høyhastighetstog, og annen miljøvennlig teknologi som for eksempel elektriske biler, må vurderes i dette perspektiv. Et spørsmål i forlengelsen av dette kan være: Hvorfor har vi slikt hastverk, og hvor fort må alt gå før vi er fornøyde?

Med disse ord vil vi avslutte, og gjenta hovedparolen for 90-års Stans veiutbyggingen i byer og tettsteder. Bygg kollektivt isteden.

Kilder:

Samferdselsstatistikk	1989, SSB
Norsk Veg- og Vegtrafikkplan	1990-93, SD
Norsk Jernbaneplan	1990-93, SD
Transportkostnader i norsk næringsliv,	TØI
Miljøbyen 2005	MD og SFT
Høyhastighetstog i Norge	NSB
Hva jernbaneutbygging kan bety for deg, Elektropersonalets forening	

Fra RVs program:

For bedre kollektivtrafikk og redusert bilbruk

RV er for et samfunn der transportbehovene er drastisk redusert i forhold til i dag for at folks liv skal bli bedre og miljøet reddes. Vi er for arbeidsplasser der folk bor, og et desentralisert og variert næringsliv som reduserer behovet for transport. RV er for å dekke det meste av transportbehovet for personer gjennom kollektive transportmiddel. Rutetilbudene må styrkes, og prisene reduseres til halvparten eller mindre av dagens nivå. Forholda må legges til rette for at sykkel skal bli det viktigste persontransportmiddelet på strekninger under 5-10 km utenom vinteren. Jernbanenettet må bygges ut og eksisterende nett må forbedres til høyhastighetstog. I de største byene må trikker og bane bygges ut. Det må bygges opp et finmasket og fleksibelt nett av trikk, bane, buss og taxi på kollektivtakster. RV er for at mest mulig av varetransporten skjer med tog og båt.

RV er for bilfrie bysentra, og for at det legges restriksjoner på bilbruken tilpassa lokale forhold når kollektivsystemet er bygget ut som et godt alternativ. RV er for lavere avgifter på nye biler, og høye avgifter på kjøring når kollektivsystemet er bygd ut.

RV er for å redusere flytrafikken pga miljøskadene. Ved utbygging av høyhastighetstog kan mesteparten av flytrafikken innenlands og i Skandinavia erstattes. Utbygging av båtruter langs kysten vil også redusere flytrafikken. RV er for å bygge ut og senke prisene på flyrutene der tog, buss og båt ikke kan bli et godt alternativ.

Nå øker bilbruken og kollektivtrafikken reduseres.

Nå går utviklinga i gal retning. Folk tvinges inn i byene eller til pendling fordi arbeidsplassene i distriktene legges ned. Kjøpesentra legges utenfor boligområdene og nærbutikkene legges ned. Sentraliseringa av produksjon øker transporten av varer. Jernbane- trikk- og bussruter legges ned. Prisene på kollektivtrafikken har økt kraftig, og langt mere enn utgiftene til privatbil. Det skjer en storstilet satsing på veibygging og privatbilisme, og på sterk økning i flytrafikken.

RVs arbeider for:

- * Prisene på kollektivtrafikken må senkes med minst 50 prosent.
- * Utbygging av trikk og bane i de største byene.
- * Alle bysentra må være bilfrie innen 1995, planer ferdig i løpet av 1992.
- * Ingen nedlegging av bussruter, ingen færre avganger - for flere ruter og hyppigere avganger. I områder med lite trafikkgrunnlag må det bygges ut et tilpassa kollektivsystem basert på minibusser, taxibuss o.l. Det må satses på bruk av elektriske busser og drosjer.
- * Storsatsing på utbygging av tog:
 - Opprustning av hovedjernbanesatrekninger for høyhastighetstog (200 km/t)
 - Gjenåpning av Numedals- og Kragerøbanen.
 - Bygging av Nord-Norge-banen til Kirkenes dersom Sametinget er for det og samiske interesser ivaretas.
- * Økt statstilskudd til kollektivtransporten.
- * For offentlige transportselskaper for persontransporten i alle fylker - nei til utlegging av bussruter på anbud.
- * Utbygging og økt subsidiering av båtruter langs kysten. Godstrafikken må føres over fra vei til båt og jernbane, - ikke omvendt.
- * Den storstilte veiutbygginga må stanses. Bare veiutbygging i distriktene og endringer for å bedre

trafikksikkerheten og miljøet i sentrale strøk kan godtas.

* Planene om ny hovedflyplass må skrinlegges.

* For utbygging av sykkelfiler i alle byer, og sykkelstier i alle tettbygde strøk. Sykler til fri disposisjon i byene med sykkelparkering ved buss og jernbanestasjoner.

