

Nasjonal transportplan 2006 - 2015

Miljøvisjon for transport - sluttrapport fra tverretattlig arbeidsgruppe

Avinor
Jernbaneverket
Kystverket
Statens vegvesen
Arbeidsdokument
Februar 2003

ISBN 82-7704-087-3



Forord

Dette arbeidsdokumentet er laget av en arbeidsgruppe som har bestått av Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen på oppdrag fra den tverretatlige prosjektgruppen for Nasjonal transportplan. Riksantikvaren, Statens forurensingstilsyn og Direktoratet for Naturforvaltning har også deltatt i arbeidet.

Arbeidsdokumentet ble behandlet i Styringsgruppen for Nasjonal transportplan 31. januar 2003. Styringsgruppen gikk inn for at etatene bør ha en miljøvisjon. Styringsgruppen mente at miljøvisjonen er mer komplisert å forholde seg til enn en nullvisjon for trafikkikkerhet, at deler av det framlagte notatet ikke tar hensyn til at enkelte virkemidler må avveies mot trafikkikkerhet og at framkommelighet og tilgjengelighet er etatenes viktigste oppgave. Styringsgruppen kommenterte også at prinsippet om kompensierende tiltak i enkelte tilfeller kan få utilsiktede effekter.

Dokumentet inngår som grunnlag for de statlige transportetatenes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2006-2015. De synspunkter som ble framført av styringsgruppen skal legges til grunn for arbeidet med å ta inn en miljøvisjon i transportetatenes plandokument som skal foreligge i mai 2003.

Dette arbeidsdokumentet, og øvrig informasjon om Nasjonal transportplan, fås på Internett: www.ntp.dep.no, eller ved å kontakte adressen nedenfor.

Sekretariatet for Nasjonal transportplan
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 Oslo
E-post: ntp.sekretariat@vegvesen.no
Telefon: 22 07 35 00
Telefaks: 22 64 45 46

INNHOLD:

INNLEDNING	3
1 FELLES MILJØVISJON – VISER RETNING MOT EN MER BÆREKRAFTIG TRANSPORTSEKTOR	4
2 HVORFOR TRENGER TRANSPORTETATENE EN MILJØVISJON ?	4
3 EN FELLES MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSVISJON ? ... 5	
4 HVA VIL VISJONEN BETY FOR TRANSPORTSEKTORENS ARBEID MED MILJØ?	5
5 SEKTORENS MILJØUTFORDRINGER	6
6 SEKTORANSVARET FOR MILJØ – MULIGHETER OG BEGRENSNINGER	7
7 PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER	8
A ENERGIBÆRERE OG GLOBAL/REGIONAL FORURENSNING.....	8
B SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING	8
C MILJØSTYRING OG - KOMPETANSE	9
D LOKALE MILJØUTFORDRINGER – BYER OG TETTSTEDER BØR PRIORITERES	9
8 ETATSVIS OMTALE	10
VEDLEGG 1 HVA ER VIKTIGST FOR Å STREKKE SEG MOT VISJONEN ?	11
PUNKT 1: INGEN MENNESKER SKAL BLI ALVORLIG SYKE ELLER FÅ VESENTLIG REDUSERT LIVSKVALITET.....	11
PUNKT 2: DET BIOLOGISKE MANGFOLDET SKAL IKKE REDUSERES ELLER SKADES VESENTLIG	11
PUNKT 3: INGEN VIKTIGE OMRÅDER ELLER FUNKSJONER I NATUREN SKAL SKADES VESENTLIG	12
PUNKT 4: INGEN VIKTIGE KULTURMINNER OG KULTURMILJØER SKAL SKADES ELLER ØDELEGGES	12
VEDLEGG 2 NASJONALE MILJØMÅL SOM ER RELEVANTE FOR TRANSPORTSEKTOREN	13
A VERN OG BRUK AV BIOLOGISK MANGFOLD	13
B KULTURMINNER OG KULTURMILJØER	14
C KLIMAGASSER, LOKAL LUFTFORURENSNING OG STØY	15
D OVERGJØDSLING OG OLJEFORURENSNING.....	16

**VEDLEGG 3 LOKALE MILJØUTFORDRINGER FOR
TRANSPORTSEKTOREN – LITT UTDYPING AV DE VIKTIGSTE
TILTAKENE 18**

A	BYER OG TETTSTEDER	18
B	UTENFOR BYER OG TETTSTEDER	19

VEDLEGG 4 ETATSVIS UTDYPENDE OMTALE 21

A	HVA BETYR MILJØVISJONEN FOR AVINOR ?	21
B	HVA BETYR MILJØVISJONEN FOR JERNBANEVERKET	23
C	HVA BETYR MILJØVISJONEN FOR KYSTVERKET	25
D	HVA BETYR MILJØVISJONEN FOR STATENS VEGVESEN ?	28

Innledning

Den tverretatlige miljøgruppen ble bedt om å lage forslag til miljøvisjon og beskrivelse av hva dette kan bety for transportetatenes virksomhet.

Arbeidsgruppen har hatt deltakere fra alle transportetatene. Arbeidsgruppen ble ledet av Vegdirektoratet. Følgende personer har deltatt i dette arbeidet:

Gyda Grendstad, Vegdirektoratet, leder
Veronica Valderhaug, Jernbaneverket
Ingvild Skjong, Kystverket
Ole Jørgen Holt Hanssen, Avinor.
Jørn Arntsen, Vegdirektoratet
Sidsel Kålås, Vegdirektoratet
Wenche Kirkeby, Vegdirektoratet

Statens Forurensningstilsyn(SFT), Riksantikvaren(RA) og Direktoratet for naturforvaltning(DN) har også deltatt på møtene og har gitt mange gode innspill. Deres representanter var henholdsvis, Jørgen Brun, Geir Tvedt og Erik Stabell

1 Felles miljøvisjon – viser retning mot en mer bærekraftig transportsektor

Den tverretatlige miljøgruppen har på oppdrag fra den tverretatlige NTP-prosjektgruppen laget forslag til formulering av en miljøvisjon.

Transportsektoren skal i likhet med de andre samfunnssektorene bidra til å nå det overordnede politiske målet om en bærekraftig utvikling. En visjon skal ikke nødvendigvis være realistisk. Hovedpoenget er å peke ut en retning - og å ha noe å strekke seg mot. En visjon bør være lett å huske.

Forslag til Miljøvisjon for transportvirksomhet:

Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø

Visjonen uttrykker et helhetssyn på menneskers livskvalitet og livsgrunnlag.

2 Hvorfor trenger transportetatene en miljøvisjon ?

Forslaget til miljøvisjon er inspirert av nullvisjonen for trafikkikkerhet, som er transportsektorens visjon om at *ingen skal dø eller bli livsvarig skadd pga trafikkulykker*. Det er behov for å ha en tilsvarende visjon også for alvorlige skader pga miljøbelastninger fra transport for å få til en balansert satsing innenfor sektoren.

God fremkommelighet og trafikkikkerhet er godt integrert i etatskulturene. Sektoransvaret for miljø er nyere. Miljøansvaret er ikke så godt integrert i transportetatene. At sektoren selv setter fokus på miljø fra toppledernivå gjennom en miljøvisjon er derfor viktig for å gi et løft til miljøarbeidet. En miljøvisjon er en hensiktsmessig måte for transportetatene å synliggjøre sektorens miljøansvar.

For å strekke seg mot visjonen må tiltak som hindrer at mennesker blir alvorlig syke eller får vesentlig redusert livskvalitet pga transport prioriteres. For å unngå å skade miljøet er det svært viktig at transport ikke reduserer eller truer det biologiske mangfoldet og at viktige funksjoner i naturen ikke skades vesentlig. Det samme gjelder for viktige kulturminner eller kulturmiljøer.

En miljøvisjon kan begrunnes på to måter:

A Mer bærekraftig transport krever langsiktighet

Dette er en praktisk og pragmatisk begrunnelse. Jo tyngre og større en samfunnsaktør er, jo lengre tid tar det å endre kurs. Jo lengre tid det tar å endre kurs, jo viktigere er det med langsiktige visjoner.

En del virkemidler som gir mer bærekraft krever også et svært langsiktig perspektiv for å oppnå effekt. Endret arealbruk og veg- og banebygging har for eksempel liten virkning på kort sikt, men kan påvirke transportbehovet betydelig på litt lengre sikt.

Siden regjering og storting har slått fast at samfunnet skal gå i en mer bærekraftig retning, er transportetatene forpliktet til å sette langsiktige mål som bidrar til en mer bærekraftig utvikling enn i dag. Miljøvisjonen er et fyrtårn å styre mot.

For å nå langsiktige mål må det settes realistiske delmål. Transportetatene bør ha følgende delmål:

Tidsperspektiv:	Delmål
1. Kort sikt	Bidra til å oppfylle lover og forskrifter
2. Mellomlang sikt	Bidra til å oppfylle nasjonale mål om miljø og helse – kursendring til å bli etater med ansvar for å dekke transportbehovene uten at dette går på bekostning av mennesker og miljø
3. Lang sikt	Et mer bærekraftig transportsystem

B Samfunnsaktørers etiske ansvar

Vi står overfor miljøproblemer som er globale og langsiktige. I tillegg påfører transport mennesker og miljøet skader i dag. Kjernespørsmålet er i hvor stor grad transport og transportsystem skal kunne påføre mennesker og miljøet skader, og i hvor stor grad det er etisk akseptabelt å skade de naturlige prosesser som er en forutsetning for alt liv på jorden.

Gjennom miljøvisjonens formulering legges vekt på alvorlige skader. Det er utopisk at transport ikke skal ha negative effekter på menneskets helse og miljø. Vi foreslår gjennom visjonen at transportetatene setter grensen for det som er etisk forsvarlig ved alvorlige skader.

3 En felles miljø- og trafikksikkerhetsvisjon ?

Arbeidsgruppen er bedt om å utarbeide forslag til en miljøvisjon. På sikt vil det kunne være nyttig å ha en felles visjon om å unngå helse- og miljøskader pga transport uavhengig av årsak, en miljø- og sikkerhetsvisjon. Fra Statens vegvesen har det vært uttrykt ønske om en felles visjon på sikt.

0-visjonen for trafikksikkerhet lyder slik: Ingen mennesker skal dø eller bli livsvarig skadde i ulykker. Miljøvisjonen kan, slik den er formulert, også omfatte transportulykker.

4 Hva vil visjonen bety for transportsektorens arbeid med miljø?

Innføring av en miljøvisjon betyr økt fokus på miljø i transportsektoren, og økt vekt på langsiktig satsing mot en mer bærekraftig transport.

Siden miljøskader og belastninger på mennesker pga transport ikke kan unngås helt, er det viktig å ha som prinsipp at skadene skal minimaliseres og i størst mulig grad

komponeres for. Dette svarer til sikkerhetstenkingen, der enhver endring som gir økt risiko for ulykker skal komponeres for.

For å strekke seg mot visjonen er følgende prinsipper sentrale:

- Transportløsninger som gir minst helse- og miljøskader bør prioriteres
- Der miljøskader er uunngåelig bør de komponeres med avbøtende tiltak og miljøforbedringer slik at miljøkvalitetene totalt sett opprettholdes eller bedres
- I byområder bør eventuelle investeringer i økt vegkapasitet inngå i en helhetlig transport- og arealplan der man sikrer at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en øket del av trafikken, og at arealbruksutviklingen bygger opp under dette
- Transportetatene bør bygge opp kompetanse på alternative drivstoffer og utrede nødvendig tilrettelegging på transportnettet

Synergieffekt mellom tiltakene for å nå miljøvisjonen og trafikksikkerhetsvisjonen bør tilstrebes, slik at både miljøet og trafikksikkerheten bedres. Som et minstemål er det viktig at tiltak for å strekke seg mot miljøvisjonen ikke gir flere alvorlige personskadeulykker, og at trafikksikkerhetstiltak ikke gir et dårligere miljø. Dette siste er spesielt viktig siden sikkerhet prioriteres høyt.

Fartsreduksjon i byer og tettsteder og miljøgater er et gode eksempler på tiltak med positive synergieffekter for trafikksikkerhet og miljø i vegsektoren. Bedre merking av farleder til sjøs er eksempel på tiltak med positive sikkerhets- og miljøeffekter for skipstrafikken.

Utbygging av 4-feltsveger på stamvegnettet er eksempel på tiltak som gir bedre sikkerhet. 4-felts - veger gir økt vegkapasitet og kan gi store inngrep. Begge deler kan være svært negativt for miljøet. En slik vegutbyggingsstrategi bør derfor i større grad enn i dag gjøres i sammenheng med miljøforbedringstiltak på ny og avlastet veg og satsing på kollektiv- og sykkeltransport.

Transportetatene må være samfunnsetater som tilfredsstillende transportbehovet uten at dette går på bekostning av trafikksikkerhet og miljø.

5 Sektorens miljøutfordringer

Dagens transportmønster er, på lik linje med vår levemåte for øvrig, ikke bærekraftig. En omlegging i mer bærekraftig retning må være langsiktig og er svært krevende. Et mer bærekraftig transportsystem må være mer energi- og arealeffektivt.

De største miljøutfordringene for transportsektoren er:

- økende utslipp av klimagasser
- kontinuerlig nedbygging av arealer og forringelse av viktige natur- og kulturmiljøer
- luftforurensning særlig i form av svevestøv og NO₂ i de største byene - synkende pga katalysator og færre piggdekk

- støy fra trafikken - ca 1,4 mill mennesker er utsatt for støy og tallet er svakt stigende fram til 2006, deretter forventes noe nedgang pga endringer i kjøretøyparken, og nesten all støy skyldes vegtrafikk
- forurensning av jord og vann, for eksempel pga ulykker med skip

Trafikkveksten er den viktigste enkeltårsaken til at det er vanskelig å redusere miljøbelastninger fra transport. Økonomisk vekst gir trafikkvekst. Det ser ikke ut til å være mulig å frikoble økonomisk vekst og trafikkvekst uten å bruke kraftige regulerende virkemidler i form av avgifter og restriksjoner. Transportmiddelfordelingen utvikler seg også i en lite miljøvennlig retning.

Transport- og trafikkrelaterte miljøproblemer, hovedsakelig forårsaket av veger og vegtrafikk, er størst i byer og tettsteder. Økt innsats i byer og tettsteder er derfor viktig når man vil strekke seg mot miljøvisjonene med tanke på folks helse, fordi 77% av befolkningen bor her.

Regjeringen har vedtatt nasjonale resultatmål for de 8 resultatområdene for miljø (se vedlegg 2, de mest relevante er gjengitt der). De nasjonale resultatmålene er ikke juridisk bindende, og det er ikke bestemt hvor stor reduksjon av problemene hver av transportetatene skal bidra med. Transportetatene bør foreslå hvordan sektoren kan bidra til å nå målene i NTP-forslaget. Det gjøres egne tiltaksutredninger som en del av det tverretatlige NTP-arbeidet.

Tilsvarende har regjeringen trukket opp nasjonale mål om økt bruk av kollektivtransport i St.meld.26(2001-2002) Bedre kollektivtransport, og mer gange og sykling i St.meld. 16 (2002 –2003) Resept for et sunnere Norge og St.meld.23(2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. Forslag til tiltak for sykling behandles i Nasjonal sykkelstrategi, og tiltak for kollektivtrafikken blir blant annet utredet i byutredningene som er en del av NTP-arbeidet.

6 Sektoransvaret for miljø – muligheter og begrensninger

Transportetatenes sektoransvar for miljø omfatter å:

- Ha oversikt over hvordan aktiviteten i sektoren påvirker miljøet
- Gjennomføre de tiltak innenfor eget ansvarsområde som er nødvendige for at målene i miljøvernpolitikken skal nås
- Samarbeide og aktivt medvirke til gjennomføringen av tiltak der virkemidlene er begrenset og ansvar er delt på flere sektorer
- Rapportere om miljøutviklingen i sektoren, effekter og kostnader av virkemiddelbruk og gjennomførte miljøtiltak

Tverrsektorielle virkemidler er viktige, men ligger i stor grad utenfor sektoren og er lite vektlagt i dette notatet. Eksempel på slike tiltak er skatte- og avgiftspolitikken, kvotekjøp mht CO₂, m.m. For luftfarten ligger noe av ansvaret for å fastsette avgifter innenfor sektoren. Transportetatene bør ha en pådriverrolle.

Arealbrukspolitikken, parkeringspolitikken og evt. vegprising er kommunenes ansvar, men transportetatene har mulighet til å påvirke. Drift av kollektivtilbudet i de største byområdene er delt på flere forvaltningsorganer, i hovedsak utenfor den statlige

transportsektoren. Utvikling av sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder er delt mellom kommunen, staten og fylkeskommunen. Transportetatene bør aktivt samarbeide med andre.

For sjøtransport er mye av ansvaret for utslipp fra skipene lagt til Sjøfartsdirektoratet, og for flytrafikken er mye av støyplagen knyttet til forsvarets virksomhet.

7 Prioriterte innsatsområder

A Energibærere og global/regional forurensning

Globale og regionale forurensninger kan spres via vann eller luft. De senere års fokus på globale klimaproblemer og sur nedbør har gitt stor oppmerksomhet på luftforurensninger fra forbrenning av drivstoffer. Globale og regionale forurensninger som spres via vann kommer i hovedsak fra skip. Eksempler er utslipp av ballastvann, rester av last, rester av bunnstoff og lignende.

Hovedstrategien overfor globale og regionale miljøproblemer er bruk av tverrsektorielle virkemidler som f.eks avgifter og kvotekjøp (klimagasser). Mer lokalt rettede virkemidler som påvirker transportomfanget vil også ha positiv effekt på regionale og globale utslipp og bør prioriteres. Disse er omtalt i punkt 8, 10 og i vedlegg 3 og 4.

Følgende bør prioriteres :

- ta initiativ til en debatt om alternative drivstoffer
- utrede virkemidler for å lette overgangen til mer miljøvennlige drivstoffer
- øke etatenes kunnskap om mer miljøvennlige kjøretøyer og drivstoffer
- utrede konsekvensene av alternative drivstoff, for eksempel mht sikkerheten i tunneler
- være pådriver for innføring av mer miljøvennlige drivstoffer
- være pådriver for innføring av mer miljøvennlige transportmidler

B Samordnet areal- og transportplanlegging

Transportsektoren har en viktig rolle i arbeidet med samordnet areal- og transportplanlegging både i lokal og regional planlegging. Areal- og transportplaner skal legges til grunn for prioriteringer i NTP i h.t. St.meld.23(2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. Dette vil kunne bidra til redusert transportbehov på sikt.

Følgende bør prioriteres:

- En mer aktiv rolle mht å påvirke til konsentrasjon av utbygging til kollektivknutepunkter og - korridorer, og å unngå transportskapende spredt utbygging
- Utvikle kompetanse i etatene mht utredning av regional- og lokale utviklingsstrategier for transportnett og virkninger av dette mht miljø, trafiksikkerhet og fremkommelighet
- Påvirke arealbruken slik at boliger og institusjoner etableres i områder med akseptabel miljøkvalitet

- Lage landskapsanalyser i tidlig planfase som grunnlag for trasevalg og lokaliseringvalg, blant annet for å kunne ta bedre hensyn til biologisk mangfold og kulturminner

C Miljøstyring og - kompetanse

Miljøstyring og miljøkompetanse setter etatene i stand til å følge opp og dokumentere innsatsen innenfor utvalgte temaer som har med miljøet å gjøre.

Følgende bør prioriteres:

- Etatenes interne virksomhet bør i langt større grad følges opp gjennom miljøstyring
- Større vekt på miljøhensyn i etatenes rolle som byggherre og bestiller.
- Krav om miljøoppfølgingsprogrammer for større prosjekter som en del av prosjektenes kvalitetssikringssystem bør videreføres
- Etatenes miljøkompetanse bør vedlikeholdes og utvikles i bredden og dybden f.eks gjennom å styrke miljørettet FOU. Veg- og jernbaneetatens kompetanse på kollektiv- og sykkeltransport bør styrkes

D Lokale miljøutfordringer – byer og tettsteder bør prioriteres

Lokale miljøutfordringer skyldes i stor grad veger og vegtrafikk og de fleste tiltakene er derfor rettet mot vegetatens utfordringer. Tiltakene er utdypet i vedlegg 3 og 4.

Miljøvisjonen betyr mer satsing på byer og tettsteder ut fra to hovedstrategier:

Byer og tettsteder:

1. Dempe veksten i personbiltransport på veg :

- Samordnet areal-og transportplanlegging (SATP) – stille krav om helhetlige tiltakspakker hvis det investeres i økt vegkapasitet
- Være pådriver for restriktive virkemidler som parkeringsrestriksjoner og vegprising
- Økt innsats mht kollektivtransport i de største byene, gange og sykkeltransport i alle byer og tettsteder
- Være pådriver for myke positive tiltak rette mot trafikanter og arbeidsgivere for å redusere personbiltrafikken
- Bedre utnyttelse av eks vegkapasitet
- Intermodaliteten bør styrkes

2. Avvikle trafikken på en mer skånsom måte :

- God miljøkvalitet i transportanlegg
- Lavere fart på vegtrafikken
- Økt innsats mht trafikkreguleringer f.eks ved forurensningstopper
- Økt innsats mht miljøforbedringer på vegnettet - miljøgater og sykkeltilrettelegging, se spesielt på avlastet vegnett
- Utvikle og ta i bruk mer støysvake vegdekker - videreføre støytiltakene
- Utvikle vegdekker som avgir mindre svevestøv

- Være pådriver for færre piggdekk i de største byene
- Mer miljøvennlig drift og vedlikehold, f.eks mht salting, kjemikalier, grøntanlegg i by og vegkantskjøtsel
- Følge opp verneplaner

Utenfor byer og tettsteder prioriteres:

- Større varsomhet mht biologisk mangfold og kulturminner
- Mer fleksibel bruk av vegnormalene i sårbart landskap – miljøgater og sykkeltilrettelegging, istandsetting av avlastet veg
- Støytiltak og reparasjonstiltak mht biologisk mangfold
- Drift og vedlikehold – saltbruk og vegkantskjøtsel, redusert kjemikaliebruk
- Følge opp verneplaner

8 Etatsvis omtale

Mer utdypende tekst om den enkelte etats satsing er lagt til vedlegg 4.

Vedlegg 1 Hva er viktigst for å strekke seg mot visjonen ?

Livsgrunnlaget for mennesker er økosystemene med tilstrekkelig tilgang til ren luft, ren jord og rent vann og biologisk mangfold. Når transportsektoren skal strekke seg mot miljøvisjonen vil noen tema være viktigere enn andre i det videre arbeidet.

Forslag til miljøvisjon:

Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø

Ut fra transportens miljøvirkninger og hva som er de viktigste miljøkvalitetene vil det være viktig at :

- ✓ Ingen mennesker skal bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet
- ✓ Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig
- ✓ Ingen viktige funksjoner eller områder i naturen skal skades vesentlig
- ✓ Ingen viktige kulturminner eller kulturmiljøer skal skades eller bli ødelagt

.....på grunn av transport

I teksten under det utdypet nærmere hva som ligger i punktene over.

Punkt 1: Ingen mennesker skal bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet

Første punkt i visjonen er en parallell til 0-visjonen for trafiksikkerhet, hvor det heter at ingen skal dø eller bli alvorlig skadet i trafikken. Første punkt dekker for eksempel tilfeller hvor man kan risikere en for tidlig død eller utvikle kroniske sykdommer, for eksempel ved kreft eller kroniske lungesykdommer. Den siste delen, ”vesentlig redusert livskvalitet”, dekker de miljømessige ulemper som er alvorlige for dem som opplever dem men som ikke er dødelige og ikke gir alvorlige sykdommer. Et eksempel kan være årelang støyplage som påvirker livskvaliteten i betydelig grad uten å resultere i alvorlig sykdom eller død. Livskvaliteten påvirkes for eksempel betydelig når man får redusert søvn og hvile, når naturlige oppholds- og rekreasjonsarealer er så støyplaget at normal bruk og vanlig samtale blir forstyrret og lignende. Barrierevirkning og utrygghetsfølelse er også faktorer som kan påvirke folks helse og trivsel negativt.

Punkt 2: Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig

Biologisk mangfold omfatter alle økosystemer, arter, samt den genetiske variasjonen innen artene, og samspillet mellom disse. Det biologiske mangfoldet kan skades ved forurensninger (enten ved direkte påvirkning eller pga. klimaendringer), barrieredannelse, endret arealbruk og kollisjoner mellom dyr og transportmidler. Større inngrep eller forstyrrelser i forbindelse med transport og transportinfrastruktur, summen av mange små inngrep, endringer i bruk og utnytting og oppsplitting av leveområder fører ofte til at økosystemer og arters levesteder gradvis endres, bestandens sunnhet

reduseres og overlevelsesmuligheter svekkes. Kollisjoner mellom dyr og transportmidler er ofte mer et trafikksikkerhets- og etisk problem enn en trussel mot biologisk mangfold.

Med vesentlig reduksjon eller skade menes påvirkning som medfører, eller på sikt kan medføre, et varig tap av biologisk mangfold. Varig tap av biologisk mangfold lokalt behøver ikke nødvendigvis være av vesentlig betydning for bevaring av biologisk mangfold nasjonalt.

Punkt 3: Ingen viktige områder eller funksjoner i naturen skal skades vesentlig

Viktige funksjoner er forhold som klima, kjemisk balanse i jordsmonn, luft og vann i områder som kan ha verdi på sikt. Et eksempel på det sistnevnte kan være grunnvann som har drikkevannskvalitet. Menneskeskapte utslipp av klimagasser og andre langtransporterte forurensninger bl.a. NO_x er globale problemer som kan påvirke klimaet vesentlig. Endringer av klimaet kan gi omfattende og ødeleggende miljøproblemer helt andre steder enn der utslippene finner sted.

Viktige områder og funksjoner i naturen kan også være av ikke-biologisk art. Viktige områder kan være områder som har særlig interesse i forhold til geologiske-, vannressurs-, eller landbruksmessige forhold, naturminner, områder som har særlig viktige eller tradisjonsrike rekreasjonskvaliteter eller lignende.

Punkt 4: Ingen viktige kulturminner og kulturmiljøer skal skades eller ødelegges

Med skade menes bl.a. direkte tap, skade som reduserer kulturminnets autentisitet, skade som krever restaurering/konservering, skade som endrer omgivelsene slik at kulturminnet blir løsrevet fra sitt opprinnelige miljø og gjør at historien ikke blir lesbar. Etter kulturminneloven er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø å betrakte som kulturminner, men i praksis må man gjøre et representativt utvalg. Viktige kriterier for å vurdere viktigheten av kulturminner og kulturmiljøer er bl.a.: Kunnskapsverdier, autentisitet, miljø- og landskapsmessig sammenheng, kulturhistorisk betydning, fysisk tilstand, arkitektonisk og kunstnerisk verdi, opplevelsesverdi, potensial som bruks- og utviklingsressurs mv. Kriteriene bør sees i et nasjonalt, så vel som globalt, regionalt og lokalt perspektiv.

Ved siden av å ta forholdsregler for ikke unødig å skade kulturminner og kulturmiljøer generelt, skal transportetatene også sørge for forsvarlig ivaretagelse av sektorens egne kulturminner og kulturmiljøer.

I henhold til den europeiske landskapskonvensjonen forplikter de enkelte landene seg til å integrere hensynet til ivaretagelse av viktige landskap og landskapskvaliteter i de enkelte sektormyndigheter. I nordisk samarbeid under Nordisk Ministerråd anbefales det økt satsing på dette feltet

Vedlegg 2 Nasjonale miljømål som er relevante for transportsektoren

Miljøvernpolitikken beskrives for åtte resultatområder. De som regjeringen har utpekt som viktigst for transport er uthevet. I tillegg er *helse- og miljøfarlige kjemikalier* viktig pga forurensede sedimenter i havner. Regjeringen har vedtatt nasjonale resultatmål for hvert resultatområde (St.meld 24 Rikets miljøtilstand og regjeringens miljøvernpolitikk)

Resultatområdene for miljø

- **vern og bruk av biologisk mangfold**
- *friluftsliv*
- **kulturminner og kulturminner**
- *overgjødsling og oljeforurensning*
- *helse og miljøfarlige kjemikalier*
- *avfall og gjenvinning*
- **klimaendringer, luftforurensning og støy**
- *internasjonalt miljøvernssamarbeid og miljøvern i polarområdene*

En utredning om nasjonalt støymål i NTP-arbeidet viser at transportsektoren ikke klarer å ta sin forholdsmessige andel av den støyreduksjonen som skal til for å nå målet innen 2010, som er fristen. Skal målet nås må det benyttes administrative og økonomiske virkemidler som etatene ikke rår over. Støymålet rettes i stor grad inn mot generelt støynivå og ikke mot de høyeste støynivåene.

Sektoransvaret for miljø tilsier at vi har et ansvar for hjelpe de som er mest utsatt for støy. En del av disse bor på steder hvor tiltak som bedrer det generelle støynivået i området ikke er nok. Eksempler på tiltak som gir litt lavere støy i et område er lavere fart og et annet vegdekke. For de mest utsatte boligene er det allikevel nødvendig med støyskjerming og /eller fasadetiltak for å oppnå en akseptabel miljøkvalitet.

Det er gjort en tilsvarende utredning mht nasjonalt mål for klimagasser som viser at transportsektoren ikke klarer å ta sin forholdsmessige andel av den utslippsreduksjonen som skal til for å nå målet innen 2008 – 2012 som er fristen i Kyotoavtalen. Skal målet nås må det rettes inn administrative og økonomiske virkemidler som etatene ikke rår over.

Det er under arbeid tverretatlige utredninger også for andre viktige nasjonale miljømål som en del av NTP-arbeidet.

A Vern og bruk av biologisk mangfold

Nedenfor er nasjonale resultatmålene for resultatområdet *vern og bruk av biologisk mangfold*, er relevante for transportsektoren:

- *I truede naturtyper skal inngrep unngås, og i hensynskrevende naturtyper skal viktige økologiske funksjoner opprettholdes.*
- *Menneskeskapt spredning av organismer som ikke hører naturlig hjemme i økosystemene, skal ikke skade eller begrense økosystemenes funksjon.*

Barrierene og arealbeslaget som transportanleggene og trafikken utgjør for mange arter, økosystemer og leveområder er et problem. Når trekkrutene til en art stenges, eller ressorstilgangen begrenses, har dette konsekvenser for mange bestander. For noen arter og økosystemer som er særlig verdifulle og/eller sårbare, utgjør de barrierene vegen skaper, svært alvorlige miljøproblemer. Viltgjerd forsterker barrierevirkningen. På nyanlegg blir det nå oftere enn tidligere gjennomført avbøtende tiltak med tanke på å redusere barrierevirkningene av vegganlegg.

I forbindelse med NTP 2002 -2011 er inngrep i vernede områder og viktige naturtyper registrert. Registreringen viser at det er gjort en del negative inngrep, særlig knyttet til de store stamvegprosjektene, men også pga noen prosjekter på jernbanenettet.

Artsrike veggkanter er blant de mange naturtypene som er med i den nasjonale registreringen som skal være ferdig innen 2005. Mange av dem ligger langs veger som Statens vegvesen har drift- og vedlikeholdsansvar for.

Problemsoneregistreringene som er gjort langs det mest høytrafikkerte veggnettet, viser en del problemer langs det eksisterende veggnettet når det gjelder naturmiljøet. Omfanget av registreringene er imidlertid lite, og kunnskapen om konkrete problemstrekninger er dermed mangelfull.

At veggene ”åpner” områder for ferdsel og ny virksomhet, bidrar til at miljøproblemene knyttet til vegen blir mye større for naturmiljøet enn de problemene vegen og vegtrafikken i seg selv representerer. Dette er konsekvenser som det også vil være en oppgave for veggsektoren å ha kunnskap om.

Ifølge offisiell statistikk kjøres det hvert år i hjel ca. 3000 rådyr, ca. 1300 elg, ca. 450 hjort og 4-5 villrein på norske veger. De reelle tallene antas å være atskillig høyere. For andre dyrearter har vi ikke oversikt over omfanget, men med bakgrunn i undersøkelser fra andre europeiske land kan man anta at det er et stort antall dyr innenfor et bredt spekter av arter som hvert år mister livet i biltrafikken. Selv om omfanget av viltulykkene ikke i seg selv utgjør noen trussel mot de forskjellige artenes eksistens, bidrar dette sammen med en rekke andre menneskeskapte dødsårsaker til et vedvarende press som lokalt kan utrydde enkelte arter.

Uønskede eller fremmede arter, spesielt plantearter, blir spredd langs veggnettet og gjennom dumping av ballastvann fra skipstrafikken. Dette er blitt et stort problem i flere andre land, men vi vet foreløpig lite om omfanget og betydningen av problemet i Norge.

B Kulturminner og kulturmiljøer

Disse nasjonale resultatmålene for området som gjelder kulturminner og kulturmiljø (St.meld. nr. 8 (1999-2000) ”Rikets miljøtilstand”), er relevante for transportsektoren:

- *Det årlige tapet av kulturminner og kulturmiljøer på grunn av fjerning, ødeleggelse eller forfall, skal minimeres, og skal innen 2008 ikke overstige 0,5 prosent årlig.*

- *Det representative utvalget av kulturminner og kulturmiljøer skal bevares i en tilstand som tilsvarer 1998-nivå, og fredede bygninger og anlegg skal ha ordinært vedlikeholds nivå innen år 2010.*
- *Den geografiske, sosiale, etniske og tidsmessige bredden i varig vernede kulturminner og kulturmiljøer skal bedres, slik at svakt representerte og manglende hovedgrupper er representert med flere objekter innen år 2004 i forhold til 1998-nivå.*

I NTP 2002–2011 ble inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljøer registrert, og registreringen viser at det har skjedd en del negative inngrep, særlig knyttet til de store stamvegprosjektene og store prosjekter på jernbanenettet.

Problemsoneregistreringene som er gjort langs det mest høytrafikkerte vegnettet (som dekker om lag 10 % av riksvegnettet), viser at halvparten av det registrerte vegnettet representerer store belastninger med tanke på estetikk, kulturminner og kulturmiljøer. Registreringsomfanget er imidlertid lite, og kunnskapen om konkrete problemstrekninger er dermed noe mangelfull, spesielt gjelder det for kulturminner og kulturmiljøer utenfor byer og tettsteder.

Regjeringen har gjennom endringer i plan- og bygningsloven synliggjort at estetisk kvalitet i omgivelsene skal prioriteres, og dette skal også gjelde statens egen byggevirkosomhet.¹ Staten bidrar gjennom transportsektoren til byggingen av noen av framtidens kulturminner, og det er viktig at utformingen og tilpasningen til eksisterende verdier i omgivelsene skjer med omsorg og høy kvalitet.

Vi vet gjennom spørreundersøkelser at folk er opptatt av den estetiske kvaliteten i omgivelsene, og at det totale livsmiljøet betyr mye for hvor plagsom trafikken oppleves (TØI). I hvilken grad man opplever plager, betyr en del for hvordan vegtrafikken virker inn på helsetilstanden, og utformingen av de veganleggene som er en del av folks nærmiljøer, har derfor betydning for folks trivsel og helse både positivt og negativt.

C Klimagasser, lokal luftforurensning og støy

Disse nasjonale resultatmålene for området som gjelder klimagasser, lokal luftforurensning og støy (St.meld. nr. 8 (1999-2000) ”Rikets miljøtilstand”), er relevante for vegsektoren:

- *Utslipet av klimagasser i den forpliktende perioden 2008–2012 skal ikke være mer enn 1 % høyere enn i 1990 (Kyoto-avtalen).*
- *Timemiddelkonsentrasjonen av nitrogendioksid (NO₂) skal innen 2010 ikke overskride 150 µg/m³ i mer enn 8 timer per år.*
- *Døgnmiddelkonsentrasjonen av svevestøv (PM₁₀) skal innen 2005 ikke overskride 50 µg/m³ i mer enn 25 dager per år, og innen 2010 ikke i mer enn 7 dager per år.*

¹ Jf. ”Om endringer av estetikkbestemmelser i plan- og bygningsloven” (Rundskriv H-7/97) og ”Rettleider for estetikk i statlige bygg og anlegg”.

- *Årsmiddelkonsentrasjonen av benzen skal innen 2010 ikke overskride 2 µg/m³ som bakgrunnsverdi i byer.*
- *Døgnmiddelkonsentrasjonen av svoveldioksid (SO₂) skal innen 2005 ikke overskride 90 µg/m³.*
- *Støyplagen (målt som SPI) skal reduseres med 25 % innen 2010 i forhold til i 1999.*

De norske klimagassutslippene fra transport (hovedsakelig CO₂) er økende og var i 2000 25% av de nasjonale utslippene. Vegtrafikk står for 17 % av utslippene, luftfart står for 2 % og kysttrafikken 4 %. Transportens andel er synkende pga at petroleumsindustriens utslipp øker mer. De mest aktuelle tiltakene for å redusere klimagassutslippene er renere biler og fly samt redusert transportomfang på veg og i luften (særlig innenfor gods). Dersom sektoren skal ta sin andel av Kyoto-avtalens mål må det settes inn økonomiske og administrative virkemidler på begge disse områdene. Det vil være behov for avbøtende virkemidler i sektoren, pga klimaendringer som uansett vil komme.

Antall personer som er utsatt for lokal luftforurensning over grenseverdiene i forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet er om lag 10-20.000, og svakt synkende pga økende andel katalysator og økende piggfriandel. Problemet er hovedsakelig relatert til vegtrafikk og vedfyring. For å overholde grenseverdien for svevestøv og nå de nasjonale målene innen 2010 må det settes inn tiltak som; forbedret renhold av veger, økt piggfriandel og redusert fart på innfartsårer til de største byene. Dette har imidlertid ikke effekt på NO₂, så her er tiltak som reduserer trafikkmengden eller øker andelen biler med katalysator, enten permanent eller på dager med høy forurensning, mest aktuelle. Grenseverdien for NO₂ kan komme til å bli et problem i Oslo og Bergen.

Cirka 1,4 mill.mennesker er støyutsatt pga transport, de fleste pga vegtrafikk. Dersom transportetatene skal nå målet om 25 % reduksjon innen 2010 må det settes inn sterke virkemidler innenfor vegdekker, motor og bildekk, skinnesliping, utskifting av bremseklosser på tog og inn- og utflygingsprosedyrer for fly. Økonomiske og administrative virkemidler og internasjonal innsats er også nødvendig. I tillegg til å redusere støyplage bør etatene fortsette sin innsats med å fasadeisolere boliger som har helsemessig uforsvarlige støynivåer.

D Overgjødsling og oljeforurensning

Det er gitt nasjonale resultatmål for resultatområdet overgjødsling og oljeforurensning (St. meld. nr. 8 (1999-2000) Rikets miljøtilstand). Følgende omfattes av Kystverkets ansvarsområde:

- *Operasjonelle utslipp av olje skal ikke medføre uakseptabel helse- eller miljøskade. Risikoen for miljøskade og andre ulemper som følge av akutt forurensning skal ligge på et akseptabelt nivå.*

Akutte utslipp av olje og kjemikalier kan føre til skader på sjøfugl, fiskeyngel og andre marine dyrearter samt tilgrising av og skade på verdifull kystnatur. Operasjonelle utslipp av olje kan gi langtidseffekter på livet i havet.

Oljevernberedskap er et viktig virkemiddel for å forebygge skader og redusere forurensning ved oljesøl. Kommunene har i henhold til forurensningsloven ansvar for beredskap ved mindre, akutte utslipp av olje og kjemikalier. Staten, ved Kystverket, skal ta hånd om akutt forurensning som ikke dekkes av den private eller den kommunale beredskapen. Dette omfatter i praksis større akutte utslipp fra fartøyer og utslipp hvor kilden er ukjent.

Vedlegg 3 Lokale miljøutfordringer for transportsektoren – litt utdyping av de viktigste tiltakene

A Byer og tettsteder

I byer og tettsteder bør det satses på tiltakspakker som grovt kan sorteres i innenfor to hovedstrategier:

- 1 Veksten i personbiltransporten i byområdene må dempes kraftig og overgang til mer miljøvennlige transportmidler bør fremmes
- 2 Transportnettene bør utvikles og trafikken bør avvikles på en mer skånsom måte

Nedenfor er de mest aktuelle tiltakene i de to strategiene omtalt. Tiltakene har hovedfokus på sektorens egne virkemidler, men viktige tiltak som andre har helt eller delvis ansvar for er også nevnt. I byer og tettsteder kreves utstrakt samarbeid mellom staten og andre aktører for å strekke seg mot visjonen.

1. For å dempe veksten i personbiltransporten i de største byområdene og fremme overgang til mer miljøvennlige transportmidler bør sektoren :

- vegtiltak som gir økt kapasitet må ses i sammenheng med kollektiv, gange, sykkel og miljøforbedringer på transportnettene
- prioritere miljø- og kostnadseffektive tiltak som gir overgang av godstransport fra veg til bane og sjø
- ta initiativ til og medvirke til etablering av intermodale knutepunktshavner og andre intermodale knutepunkter i transportsystemet
- øke investeringene i kollektivtransport. Tilbudet bør også bli bedre, men det ligger i hovedsak utenfor sektorens myndighetsområde
- øke tilretteleggingen for gående og syklende i alle byer og tettsteder med over 5000 innbyggere ved å satse på sammenhengende nett for sykkel og gående samt bedre skoleveger. Her har kommunene og fylkeskommunen et stort ansvar
- oppnå bedre utnyttelse av den eksisterende vegkapasiteten, blant annet ved å prioritere kollektivtrafikk framfor personbiltrafikk på det eksisterende vegnettet og legge forholdene bedre til rette for bruk av sykkel
- bedre koordineringen av ruteplaner for å lette overgang mellom transportmidler og stille kvalitetskrav til kollektivtransportutøvere.
- være pådriver for fortetting ved kollektivknutepunkter og i kollektivkorridorer, blant annet gjennom behandlingen av kommunale planer
- være pådriver for å få til restriksjoner på personbiltrafikken i de største byene. Aktuelle tiltak er for eksempel vegprising, tidsdifferensierte bomsatser og restriktiv parkeringspolitikk.
- være pådriver når det gjelder myke tiltak rettet mot trafikanter og arbeidsgivere. Hensikten med disse tiltakene må være å fremme mer miljøvennlig transport, for eksempel ved bildeling, miljøvennlig reisepolicy i bedrifter osv.

2. Transportnettene bør utvikles og trafikken bør avvikles på en mer skånsom måte ved å:

- gjennomføre alle fysiske tiltak med god arkitektonisk kvalitet og legge vekt på å redusere transportsystemet og trafikkens barrierevirkning med hensyn til sosialt liv og fysisk aktivitet.
- redusere hastigheten på veg, for eksempel ved mer utstrakt bruk av fartsgrenser på 30, 40 og 60 km/t i byer og tettsteder i stedet for 50, 70 og 80 km/t. Fysiske tiltak vil ofte være nødvendige for å få farten ned.
- i større grad lede lufttrafikk utenom byer og tettsteder
- utvikle og gjøre mer bruk av lite støyende og lite støvende vegdekker
- gjennomføre tiltak mot støy for de mest belastede boligene langs transportnettet
- gjennomføre støyreducerende tiltak i havner, støyskjerming, bruk av støysvakt utstyr, innføring av landstrømanlegg, bruk av stabilt terminaldekke, kjøreregler for skånsom kjøring, driftsbegrensninger og innarbeidelse av støykrav i kontrakter
- være pådriver for å oppnå at mer enn 80 % av kjøretøyene i de største byområdene kjører piggfritt, dette forutsetter et bedre vintervedlikehold
- øke utbedringstakten når det gjelder veger, baner og havner med miljøproblemer i byer og tettsteder, se spesielt på avlastet vegnett.
- følge opp Nasjonale verneplaner og utvikle nye innenfor sektoren
- øke midlene til tiltak innenfor drift og vedlikehold med god miljøvirkning
- øke innsatsen til kartlegging og utbedring av belastninger på natur- og kulturmiljøer langs det eksisterende transportnettet (f.eks økt innsats mht forurensede sediment)

For å mest mulig effekt av vegomlegginger bør pakker av tiltak rettes mot områder og ikke mot punkter. TØI's miljøundersøkelser i Gamlebyen i Oslo viser at for eksempel støyplage ikke bare henger sammen med akustisk målt støynivå inne, men også har sammenheng med generelt støynivå og hvor godt folk trives i sitt nærmiljø.

B Utenfor byer og tettsteder

Utenfor byer og tettsteder må innsatsen mht lokale miljøproblemer i transportsektoren rettes inn mot å ta vare på viktige landskapsverdier, å redusere belastningene i viktige natur- og kulturmiljøer, å legge til rette for gående og syklende og å redusere støyen fra trafikken.

Arbeidet med å integrere hensyn til natur- og kulturmiljøkvaliteter og støy i forbindelse med nybygging, mindre utbedringer, drift og vedlikehold må intensiveres.

Disse tiltakene prioriteres:

- videreføring og økt prioritering av arbeidet med å integrere hensyn til natur- og kulturmiljøkvaliteter ved nybygging, ved mindre utbedringer og i forbindelse med drift og vedlikehold
- å videreføre satsing på å redusere miljøbelastninger fra kjemikalier som brukes til avisning av fly og rullebaner
- mer fleksibel bruk av vegnormalene i sårbare landskap, uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten

- miljøgater og sykkeltilrettelegging og istandsetting av avlastet vegnett prioriteres
- utvikling av prosedyrer salting og annen kjemikaliebruk der man i større grad tar hensyn til sårbare biotoper, drikkevann o.a.
- utvikling rutiner for bedre å kunne ivareta artsrike sidearealer til transportnettet (f.eks vegkantene)
- å hindre oppdeling av dyrs leveområder i forbindelse med bygging og drift av veganlegg
- reparasjonstiltak og omlegginger for å gjenopprette verdier i viktige natur- og kulturmiljøer
- oppfølging av Nasjonale verneplaner i sektoren
- tiltak mot støy
- å være pådriver for å hindre etablering av boliger og annen følsom bebyggelse i svært støy- og luftforurensningsutsatte områder
- tiltak for å få mer godstransport over på sjø og bane fra veg kommer fra korridorgruppen, og de mest miljø- og kostnadseffektive tiltakene bør prioriteres.
- standardisert jernbanenett slik at grenseoverskridende transport blir mer konkurransedyktig bør prioriteres.

Vedlegg 4 Etatsvis utdypende omtale

A Hva betyr miljøvisjonen for Avinor ?

Etter Avinors oppfatning vil miljøvisjonen bidra til å sette økt fokus på viktige miljømessige konsekvenser av luftfarten. Visjonen vil kreve nedbryting i mer konkrete satsningsområder før den kan virke styrende for etatenes miljøinnsats. I Avinor vil dette skje gjennom strategisk plan, der miljø er 1 av 5 strategiske målområder.

Ingen mennesker bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet

For luftfart vil dette få konsekvenser for arbeidet med temaene *støy og luftkvalitet*.

Internasjonalt press for utfasing av de mest støyende flyene er viktig. Avinor vil bidra til dette presset, men har i denne sammenhengen begrenset innflytelse. Sammenlignet med hva som er tilfelle i resten av verden, ligger imidlertid de sivile flytypene som brukes i Norge godt an støymessig.

Noen av de virkemidlene Avinor rår over, vil bidra til *litt* redusert støyplage for de *mange*. Andre typer tiltak vil medføre en vesentlig forbedring for et fåtall sterkt støyplagede. Det nasjonale målet er knyttet opp til begrepet støyplageindeks, SPI. Dette vil gi økt prioritet til tiltak som gir litt forbedring for mange, men dette bør ikke gå på bekostning av å gjøre tiltak for de mest støybelastede.

For Avinor har følgende tiltak høyest prioritet:

Endring i det støyforebyggende regelverket for lufttrafikken bl.a. med hensyn til åpningstid og støyforebyggende inn- og utflygingsprosedyrer vil kunne bidra til å redusere antall personer utsatt for støy i nærområdene til lufthavnene. Avinor vil i perioden legge større vekt på dette arbeidet. Systematiske gjennomganger av støyforebyggende tiltak vil bli gjort i forbindelse med støyberegninger hvert 4.- 8.år, ved større utvidelser, - omlegginger eller når det oppstår lokale problemstillinger. Alle støyhenvendelser fra naboer vil bli registrert i NTP-perioden.

Flyenes støyegenskaper under avgang forbedres, og vil støy fra innkommende fly blir derigjennom mer framtrædende i totalbildet. I NTP-perioden vil Avinor derfor sette større fokus på innflygingsprosedyrene, bl.a. bruken av visuelle innflyginger. Innføring av tekniske hjelpemidler for lufttrafikkjentesten, vil også kunne bidra til redusert støy i innflygingsfasen. Støynivåene på bakken i de aktuelle delene av innflygingene er trolig for lave til at de fanges opp av SPI-beregningene. Slike endringer kan likevel bidra til redusert plagen i flere tett befolkede områder.

Ved Oslo Lufthavn Gardermoen vil forventet trafikkutvikling i NTP-perioden tvinge fram en omlegging av rullebanebruken. I denne sammenheng vil det bli stilt krav til innføring av støyforebyggende prosedyrer. Regelverket for inn- og utflyging er Luftfartstilsynets ansvar.

Videreutvikling av beregningsmodellen. Også i kommende NTP-periode vil det legges ned ressurser i å videreutvikle den nasjonale beregningsmodellen for flystøy, slik at beregningene kan utgjøre et pålitelig grunnlag for arealplanlegging og avbøtende tiltak. Arbeidet vil sikre at tiltak settes i verk på korrekt grunnlag, og komme alle støyutsatte til gode. Dette er en videreføring av tidligere utviklingsarbeid.

Støysisolering av boliger. Ca 450 boliger som er utsatt for flystøy (i alt vesentlig som følge av Forsvarets aktiviteter) vil bli støyisolert i perioden fram til 1.1.2005, og programmet vil bli videreført i NTP-perioden.

SFT's luftkvalitetskriterier overskrides ikke for noen utslippskomponenter på noen lufthavner så lenge en befinner seg utenfor flyplassområdene. Ved Oslo lufthavn overvåkes utslippssituasjonen kontinuerlig.

Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig

Ingen viktige områder eller funksjoner i naturen skal skades vesentlig eller bli ødelagt

Omtale av punktene over er slått sammen i de etterfølgende avsnittene.

For CO₂ er fortsatt deltakelse i internasjonalt samarbeid det viktigste tiltaket.

Sammenlignet med øvrige transportformer er luftfart lite arealkrevende. I NTP-perioden er det i lite omfang planlagt nybygging eller vesentlige utvidelser av lufthavner. Det er derfor ikke lagt opp spesiell satsning på tiltak i forhold til område- eller biotopvern. Dersom slike flyplassendringer mot formodning skulle bli aktuelle, vil virkningene bli nøye utredet og avbøtt.

For utslipp til vann og grunn vil Avinors viktigste bidrag til å opprettholde det biologiske mangfoldet fortsatt være å hindre forurensning. Her vil vi videreføre dagens strenge praksis gjennom å følge opp krav i utslippstillatelser, og arbeide for å redusere miljøbelastning fra kjemikaliebruk. Det vil i perioden fortsatt være spesiell fokus på å bevare naturverdiene knyttet til grunnvannsreservoaret ved Oslo lufthavn Gardermoen.

Luftfart kan også medføre forstyrrelser i områder vernet etter naturvernloven. For å forebygge dette, er det innført forbud mot landing og lav flyging i et stort antall områder.

Ingen viktige kulturminner eller kulturmiljøer skal skades eller bli ødelagt

For å strekke oss mot visjonen, vil Avinor vurdere de kulturhistoriske verdier i bebyggelse og tekniske anlegg inne på flyplassområdene med sikte på dokumentasjon og eventuelt vern. Etter at Gardermoutbyggingen er gjennomført, vil designprogrammet for Gardermoen og oppfølgingen av det være viktig for å opprettholde den høye arkitektoniske kvaliteten i dette anlegget.

B Hva betyr miljøvisjonen for Jernbaneverket

Jernbanetransport har miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler, særlig med hensyn til luftforurensning og støy. Et av hovedmålene for Jernbaneverket er å styrke jernbanens miljøfortrinn .

For å strekke seg mot miljøvisjonen er det viktigste å styrke nærtrafikktilbudet inn mot de største byområdene, å gjennomføre støytiltak og å ta vare på sektorens kulturminner.

Gjennom effektiv målstyring vil Jernbaneverket sikre at lovpålagte miljøkrav overholdes, samt bidra til å nå nasjonale miljømål. Det vil i tillegg bli lagt vekt på målrettede miljøtiltak som bidrar til å gjøre jernbanevirksomhet mer kostnadseffektivt. Oppfølgingen internt i Jernbaneverket vil skje ved krav til rapportering og ved revisjoner.

Ingen mennesker skal bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet

Jernbaneverket har som mål å redusere støyplagen fra jernbanetraffikk og har de senere år arbeidet mye for å redusere støy fra kilden. Blant tiltakene rettet mot å redusere støy ved kilden kan nevnes skinnesliping, støysvake sporveksler, støyreduksjon fra bruer og konstruksjoner og utskifting av støyende jernbremseklosser med mindre støyende komposittbremseklosser. Skinnesliping, som er et kostnadseffektivt tiltak, vil inngå i Jernbaneverkets vanlige vedlikeholdsoppgaver.

Jernbaneverket deltar også i et tverretattlig FOU-prosjekt som skal vise effekter av støy på søvnkvalitet.

I tillegg til støy oppleves vibrasjoner og strukturlyd fra jernbanetraffikk som sjenerende. Jernbaneverket har kartlagt omfanget av problemet langs de mest utsatte strekningene og vil vurdere tiltak. Jernbaneverket har også igangsatt et prosjekt som har til formål å vurdere sammenhengen mellom strukturlydnivå fra jernbanetraffikk i tunnel og graden av plage.

Resultatene fra disse prosjektene kan i neste omgang brukes til å etablere kriterier for hva som er akseptable eksponeringsnivåer på disse områdene.

Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig

Jernbaneverket har få nye prosjekter i NTP-perioden 2006 - 2015 som gir uheldige inngrepsvirkninger eller griper inn i viktige naturmiljøer.

Jernbaneverket vil videreføre og legge økt vekt på at hensyn til biologisk mangfold og kulturhistoriske verdier skal inngå i planleggings-, prosjekterings- og anleggsfasene. I de to første fasene må det legges vekt på å få fram fakta om hvordan ulike alternativer vil påvirke biologisk mangfold og hvilke avbøtende tiltak som bør gjennomføres. Retningslinjer for biologisk mangfold og kulturminner i plan- og anleggsfasen

innarbeides i miljøoppfølgingsprogrammer. Gjennom revisjoner kontrolleres det at programmene følges opp.

Reparasjoner og omlegginger for å rette opp skader på natur- og kulturmiljøet fra jernbaneanlegg bør gjennomføres målrettet der vesentlige forbedringer kan oppnås og som ledd i omleggingsarbeid som likevel skal foretas.

Det må i større grad tas hensyn til biologisk mangfold og viktige kulturminner ved utarbeidelse av drift- og vedlikeholdsplaner. Eventuelle konflikter mellom behovet for kjemisk og manuell vegetasjonskontroll og hensynet til biologisk mangfold må avklares.

Ingen viktige områder eller funksjoner i naturen skal skades vesentlig eller bli ødelagt

For Jernbaneverket innebærer denne mål om å redusere klimagassutslipp at forholdene må legges til rette for overføring av gods- og persontransport fra veg til bane og dermed bidra til å redusere klimagassutslippene. Kapasitetsøkende og punktlighetsforbedrende tiltak på banen vil være nødvendig for å bidra til slik overføring. Muligheter for tiltak utredes av korridorgruppa.

Selv om Jernbanetransport er en energieffektive transportform, er det likevel et stort forbedringspotensial. Gjennom ENØK handlingsplaner arbeider Jernbaneverket fra 2003 med forbedret kontroll og oppfølging av energiforbruk i sin virksomhet. Dette arbeidet bør videreføres i NTP-perioden.

Tidligere virksomhet med kreosotimpregnering av tresviller har medført grunnforurensning ved de nedlagte impregneringsverkstedene i Lillestrøm, på Råde, Hommelvik og Brakerøya. Omfang av forurensningen er kartlagt på alle de fire stedene, og opprydding i Lillestrøm er gjennomført. Ved Råde impregneringsverk er en omfattende undersøkelse gjennomført, og forslag til tiltak er under behandling. Når det gjelder de øvrige kreosotforurensete områdene, er ansvar for opprydding (NSB eller Jernbaneverket) fortsatt under utredning.

Ingen viktige kulturminner eller kulturmiljøer skal skades eller bli ødelagt

En del av omtalen er felles for punktet om biologisk mangfold, vi viser til denne.

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (NVP). Verneplanen skal samordnes med bygningsverneplanen som hittil har blitt forvaltet av NSB. Vurderingsgrunnlaget omfatter samtlige norske jernbanestrekninger, inkludert nedlagte baner og museumsbaner, uavhengig av eierstatus. Dette arbeidet blir videreført i neste NTP-periode.

Verneplanen tar for seg to hovedgrupper vern: strekningsvern og objekter/kulturmiljøer. Strekningsvernet er hovedelementet i planforslaget. Objekter og kulturmiljøer er med på å fylle ut det strekningsvernet ikke tar opp i seg. Når verneplanen er vedtatt, vil det

bli nødvendig å lage forvaltningsplaner for de strekninger/objekter der slike forvaltningsplaner ikke finnes i dag.

C Hva betyr miljøvisjonen for Kystverket

Transport av gods på skip er en mer miljøvennlig transportform enn på vegtransport. Overføring av transport av gods fra veg til skip er derfor svært viktig for å nå miljøvisjonen. Sikkerhet mht ulykker og beredskap mht miljøskader ved ulykker må prioriteres samt lokal miljøproblemer i havner.

Ingen mennesker skal bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet

Når det gjelder menneskenes helse er det tre forhold som peker seg ut som viktige i forhold til aktiviteter der Kystverket er involvert. Det er miljøopprydding i norske havner, støy, og lokal luftforurensning.

På grunn av tiltagende forurensning i kystnære områder fraråder Statens næringsmiddeltilsyn folk å spise sjømat i 26 norske fjorder og havner. De forurensede sedimentene påvirker det biologiske mangfoldet i havet. På bakgrunn av dette har SFT varslet 11 havner om pålegget om miljøopprydding.

Kompetanseoppbygging mht forurensede sedimenter bør prioriteres slik at Kystverket kan være pådrivere og videreføre kompetanse til havnene. Det bør avsettes ytterligere midler til pilotprosjekter, samt til videre forskning og utvikling innenfor dette fagområdet, spesielt på langtidsvirkninger av forskjellige deponeringsløsninger. Kystverket vil særlig prioritere utvikling av utstyr og deponeringsløsninger.

Problematikken i forhold til forurensede sedimenter er også viktig ved etablering av nye havner, og framtidige forurensningsproblemer.

Støy fra havner og farleder er et økende problem som bør få økt fokus i Kystverket. Heving av kompetanse om støy i Kystverket er nødvendig. Det må satses på formidling av støyregelverket til ansvarlige i havner og utarbeidelse av bedre støymodeller.

Det kan gjøres forskjellige tiltak mot støy i havner (støyskjerming, bruk av støysvakt utstyr, innføring av landstrømanlegg, bruk av stabilt terminaldekke, kjørerregler for skånsom kjøring, driftsbegrensninger og støykrav i kontrakter). Hva som er mest hensiktsmessig å innføre, må vurderes i hver enkelt havn, og det er havnevesenet som er ansvarlig for å gjennomføre tiltak.

Det er også mulig å gjøre tiltak på skipene for å minske støyen. Støy fra skip er imidlertid Sjøfartsdirektoratets område og Kystverket bør derfor søke samarbeid angående dette.

Mye av forurensningen fra skipsfarten foregår utenfor befolkningskonsentrasjonene, og utslipp til luft fra skip er derfor hovedsaklig av regional og global karakter. Skipene forurenser også under innseilingen og når de ligger ved havn (via hjelpemotorer til egen

energiforsyning), og på den måten representerer utslippene til luft også et lokalt problem.

Tiltak mot lokal luftforurensning som bør prioriteres:

- Samarbeid med Sjøfartsdirektoratet (som er myndighet i forhold til utslipp fra skip)
- Kystverket bør være med for å bidra til at nye energibærere og ny teknologi kan utvikles og tas i bruk.
- Lokal luftforurensning tas opp i forbindelse med konsekvensutredninger i forbindelse med havneutbygginger

Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig

Når det gjelder bevaring av biologisk mangfold, er ulykker til sjøs og forurensede sedimenter store utfordringer for Kystverket. Etablering av nye havner i jomfrulig terreng kan også redusere biologisk mangfold. Og i tillegg er utslipp av ballastvann et problem i forhold til spredning av fremmede organismer.

Skipstrafikk langs norskekysten og anløp i norske havner medfører risiko for utslipp av olje, kjemikalier og andre giftige eller forurensende stoffer til det marine miljø. En stadig økende andel av skipstrafikken frakter farlig eller forurensende last, og økende skipsstørrelser krever økt kapasitet på bunkerstanker. Utslipp av miljøskadelige stoffer kan skje ved utilsiktede eller ulovlige utslipp ved normal drift (for eksempel ved rensing av tanker), eller som følge av skipsulykker med påfølgende lekkasje av oljelast, bunkersolje, kjemikalier eller lignende.

Den statlige beredskapen ivaretas av Kystverket og er rettet mot bekjempelse av akutt forurensning som ikke dekkes av privat og kommunal beredskap

I denne sammenheng er forebygging av skipsulykker viktig. Kystverket satser derfor på følgende forebyggende tiltak mot ulykker til sjøs:

- AIS (Automatisk Identifikasjonssystemer)
- Merking av farleder
- Utdyping av farleder
- Bedre sjøkart

Etablering av nye havner påvirker det biologiske mangfoldet i et område både på land og i sjøen. Hensynet til bevaring av viktig biologisk mangfold må derfor veie tungt i avgjørelser om plassering av nye havner. Dette gjelder både små og store havner da undersøkelser viser at det også i småbåthavner er sterkt forurensede sedimenter.

Utslipp av ballastvann fører til introduksjon av nye arter. Dette kan føre til endringer i økosystemer, og kan også gi problemer for havbruksnæringen. Kunnskapene om problemomfanget i Norge er mangelfull. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for utslipp fra båter, og har derfor ansvaret for ballastvannet. Kystdirektoratet vil inngå et samarbeid med Sjøfartsdirektoratet på dette området.

Ingen viktige områder eller funksjoner i naturen skal skades eller bli ødelagt

Sterke friluftsliv – og naturinteresser i strandområdene kan bli berørt ved etablering av nye havneområder. I byområder vil det kunne være konflikter i forhold til støy, støv, trafikkavvikling, anleggsarbeid i havna, adkomstveger og evt. banetilknytning. I tillegg er bynære strandområder ofte attraktive bolig- og rekreasjonsområder. Det er derfor viktig å sørge for gode planprosesser i forbindelse med nyetableringer. For eksisterende havneområder må Kystverket bidra positivt ved utvikling av omliggende arealer.

Ingen viktige kulturminner eller kulturmiljøer skal skades eller bli ødelagt

Riksantikvaren har i nært samarbeid med Kystdirektoratet utviklet en nasjonal verneplan for fyr. Verneplanen er gjennomført for å sikre et representativt utvalg fyrstasjoner for ettertiden. Det er nå vernet 84 fyrstasjoner og 5 tåkeklokker. Det er viktig at disse verneobjektene blir bevart på en god måte, og Kystverket vil utarbeide konkrete vedlikeholdsplaner for den enkelte stasjon i samarbeid med kulturmyndighetene. Midler til vedlikehold må avklares.

Videre vil Kystverket innarbeide hensynet til kulturminner og kulturmiljø ved egne utbygginger, ift.retningslinjer m.v. og vilkår ved utbyggingstillatelser etter havn- og farvannsloven. Kystverket vil også innarbeide rutiner for meldeplikt ved funn av kulturminner under vann i forbindelse med utdypingsarbeider i egen regi, samt også innskjerping overfor trafikkhavner om det samme.

Tabell : Miljøtiltak i havner og farleder – oversikt over ansvar:

Tiltak	Hvem har ansvaret ?
Miljøoppyrddingen i norske havner og fjorder	Bidragstakere til forurensningen – herunder eierne av havna, samt annen industrivirksomhet i nærheten med mer. Kystverket
Formidling av støyregelverket og annen kunnskap om støy til ansvarlige i havner. Utarbeidelse av bedre støymodeller	Kystverket
Tiltak mot støy i havn	Havnevesenet/eier av havna
Tiltak mot støy på skip	Sjøfartsdirektoratet
Utslipp fra skip	Sjøfartsdirektoratet
Utslipp av ballastvann	Sjøfartsdirektoratet, Veterinærmyndighetene ?
Beredskap mot akutt forurensning	Kystverket
Sikkerhet i farleder	Kystverket
Biologiske mangfoldet i strandsonen i forhold til havneutbygging	Kommunene, Kystverket
Gode planprosesser ved havneutbygging	Kommunene, Kystverket
Kulturminner eller kulturmiljøer langs kysten	Kystverket, Riksantikvaren, fylkeskommuner og kommuner

D Hva betyr miljøvisjonen for Statens vegvesen ?

En miljøvisjon vil bety økt fokus og sterkere dosering av de virkemidlene som har positiv miljøvirkning slik det er beskrevet tidligere i notatet. Transportsektorens miljøproblemer skyldes i stor grad veger og vegtrafikk. De viktigste tiltakene for at Statens vegvesen skal strekke seg mot miljøvisjonene er derfor viet stor plass tidligere i notatet og i vedlegg 3 og 4, men noen utdypinger gis her.

For å strekke seg mot visjonen må Statens vegvesen være en etat med et samfunnsansvar for å dekke transportbehovet uten at det går på bekostning av miljø og trafikksikkerhet. Prinsippet om å kompensere for miljøskader er viktig for vegetaten, men må ikke føre til at etaten ”kjøper seg fri ” fra alvorlige miljøskader gjennom å gjøre avbøtende tiltak som reduserer miljøskadene marginalt.

Miljøvisjonen bør øke satsingen på miljø, og etatens innsats må være effektiv og målrettet. FOU må prioriteres slik at vi får mer kunnskap om effektive tiltak.

Ingen mennesker skal bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet

Lokal luftforurensning må bringes ned til området mellom det nasjonale målet for lokal luftforurensning og de anbefalte luftkvalitetskriteriene fra SFT for eksisterende områder for å nå visjonen. Luftkvalitetskriteriene må overholdes for nyanlegg i områder med boliger, eller der det er vanlig at mennesker oppholder seg over lengre tid. I tillegg må det settes øvre grenser for forurensning der hvor kun det nasjonale målet og ikke luftkvalitetskriteriene kan oppfylles.

For støy må man i tillegg til å oppfylle det nasjonale målet også ha øvre grenser for støy ved boliger og viktige rekreasjonssteder både for dag og nattestøy.

For å øke trivsel og redusere den opplevde plagen fra trafikken bør områdevis tiltak prioriteres, fordi det er påvist at hver enkelt miljøbelastning oppleves som mindre ubehagelig dersom omgivelsene forøvrig er hyggelige og oppleves som trygge.

Tiltak er beskrevet tidligere i notatet.

Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig

Statens vegvesen bør vise større varsomhet ved nybygging og i større grad reparere skader langs eks.vegnett. Dette kan være tiltak som faunapassasjer og restaurering av vassdrag. Ingen nye veger skal innebære reduksjon av eller skade det biologiske mangfold. Artsrike vegkanter bør skjøttes forsvarlig.

Ingen viktige områder eller funksjoner i naturen skal skades vesentlig eller bli ødelagt

Statens vegvesen bør i større grad være en pådriver mht alternative energibærere, og etaten må forberede seg på hva dette krever mht tilrettelegging langs vegnettet for eksempel for tunneler.

Vi må også øke vår innsats når det gjelder vern av vannressurser gjennom å ta vår del av ansvaret for overholdelse av EU sitt nye vanndirektiv (2000/60/EEC) og de forventede tilhørende forskriftene. I tillegg må vi øke vår innsats for miljøvennlig drift av vegnettet.

Ingen viktige kulturminner eller kulturmiljøer skal skades eller bli ødelagt

Statens vegvesen må utvise større varsomhet ved nybygging, og stille større krav til at det skal foreligge planer for forbedringer av avlastet vegnett samtidig med planer for vegomlegginger.

Statens vegvesen bør i større grad utbedre riksveger gjennom tettsteder av hensyn til kulturmiljøet, gående og syklende og generell trivsel for befolkningen.

Det må sørges for god ivaretagelse av egne kulturminner og kulturmiljøer samt kulturminner og kulturmiljøer i transportanleggenes nærhet. Oppfølging av nasjonal verneplan for veier og bruer og vegrelaterte kulturminner vil være viktig mht kulturminner.

Ivaretagelse av miljøkvaliteter i eks veganlegg i form av grøntanlegg og for eksempel støyskjermer bør prioriteres høyere.