

**Virkemidler i  
miljøvernpolitikken –  
effekt på individnivå.**

**Anne Rønning  
Unni Mathisen**

Stiftelsen Østfoldforskning  
OR.35.03  
November 2003

[www.sto.no](http://www.sto.no)

## RAPPORTFORSIDE

<b>Rapportnr:</b> OR.35.03	<b>ISBN nr:</b> 82-7520-505-0 <b>ISSN nr:</b> 0803-6659	<b>Rapporttype:</b> Oppdragsrapport			
<b>Rapporttittel:</b> Virkemidler i miljøvernpolitikken – effekt på <u>individnivå</u> .		<b>Forfatter(e):</b> Anne Rønning, Unni Mathisen			
<b>Prosjektnummer:</b> 233650	<b>Prosjekttittel:</b> ATP-Nedre Glomma				
<b>Oppdragsgiver(e):</b> Østfold fylkeskommune <b>Oppdragsgivers referanse:</b> Magnar Tveit					
<b>Sammendrag</b> Vår påstand er at man som arbeidstaker og privatperson møtes med styringssystemer som ikke er individorientert.  Det er foretatt en gjennomgang av ulike stortingsmeldinger for å kartlegge i hvor stor grad disse legger til rette for og initierer aktivitets-/individorientert virkemidler. Dette er videre koblet opp mot Areal- og transportplan for Nedre Glomma.  På bakgrunn av dette, er det foretatt en vurdering av hva som vil ha effekt på adferd og adferdsendring.					
<b>Emneord:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Virkemidler</li><li>• Styringssystemer</li><li>• Adferdsendring</li><li>• ATP</li></ul>	<b>Tilgjengelighet:</b> Åpen  <b>Denne side:</b> Åpen <b>Denne rapport:</b> Åpen	<b>Antall sider inkl. bilag:</b>  <b>18</b>			
<b>Godkjent</b> <b>Dato:</b> 13.11.2003					
 <b>Forfatter</b> (sign)			 <b>Instituttleder</b> (sign)		

---

# INNHALDSFORTEGNELSE

---

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>HVA "MÅLES" I DAG AV CO<sub>2</sub>-UTSLIPP?</b> .....	<b>5</b>
	2.1 NASJONALE KARTLEGGINGER/ MÅLINGER .....	5
	2.2 KARTLEGGING PÅ KOMMUNENIVÅ .....	6
	2.3 KARTLEGGING PÅ VIRKSOMHETSnivÅ .....	6
	2.4 KARTLEGGING PÅ INDIVIDnivÅ .....	7
<b>3</b>	<b>GJENNOMGANG AV STORTINGSMELDINGER</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>AREAL- OG TRANSPORTPLAN FOR NEDRE GLOMMA - HØRINGSUTKAST</b> .....	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>DISKUSJON</b> .....	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>VIDERE ARBEID</b> .....	<b>18</b>

---

# 1 INNLEDNING

---

Vår påstand er at man som arbeidstaker og privatperson møtes med styringssystemer som ikke er individorientert.

Vi vil i det følgende foreta en gjennomgang av ulike stortingsmeldinger for å kartlegge i hvor stor grad disse legger til rette for og initierer aktivitets-/individorientert virkemidler.

På bakgrunn av dette, vil vi foreta en vurdering av hva som vil ha effekt på adferd og adferdsendring.

---

## 2 HVA ”MÅLES” I DAG AV CO<sub>2</sub>-UTSLIPP?

---

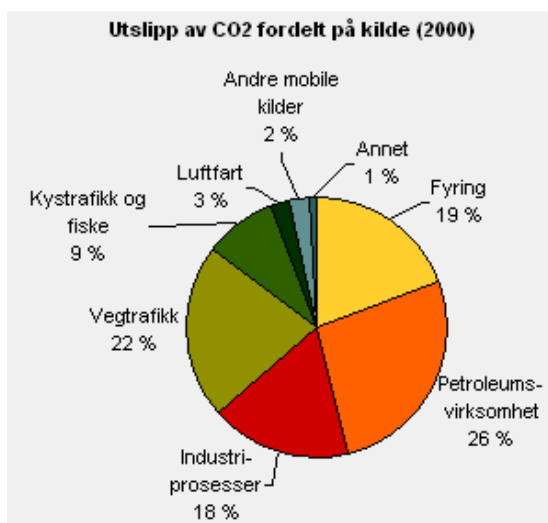
Med vårt utgangspunkt – effekt av adferd – er det interessant å vurdere hva som måles/kartlegges i dag av ulike aktører og hvordan disse er koblet opp til styringssystemer.

Denne tilnærmingen er koblet opp til det perspektiv at måling er utgangspunkt for styring. Vi velger ikke å diskutere hvorvidt dette er en riktig og realistisk tilnærming for å nå miljømålene.

I dette kapittel vil vi fokusere på hva som måles/kartlegges i dag (i forhold til klimagasser) som utgangspunkt for utforming av virkemidler på den ene siden og styringssystemer på den andre siden.

### 2.1 NASJONALE KARTLEGGINGER/ MÅLINGER

Det foretas kartlegging av ulike utslipp/ressursforbruk fra alle aktiviteter som så fordeles på sektorområder. Figur 1 viser hvordan norske utslipp av CO<sub>2</sub> fordelt på ulike sektorer (ref. SFT). Dette er et viktig utgangspunkt for myndighetenes utforming av sektorvise virkemidler i miljøpolitikken.



**Figur 1** Sektorvis måling av CO<sub>2</sub>-utslipp (ref SFT).

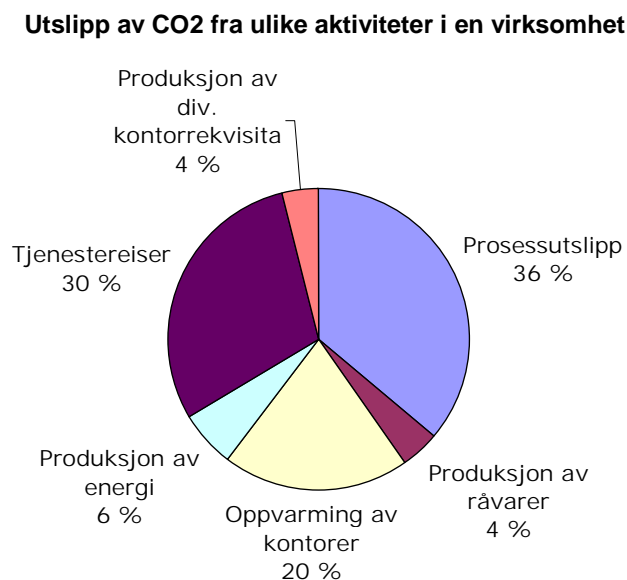
## 2.2 KARTLEGGING PÅ KOMMUNENIVÅ

Utarbeidelse av kommunale klimaplaner er/har vært en tilnærming for å kartlegge CO<sub>2</sub>-utslipp og utvikle tiltaksplaner for reduksjon i miljøbelastninger. En utfordring her har vært tilgang til informasjon (SSB, SFT). Data er ikke (lengre) tilgjengelig/brutt ned på kommunenivå. Det kan stilles spørsmål om formen på data er hensiktsmessig for utforming av kommunal miljøvernpolitikk, med henblikk på styring av adferd lokalt.

Støtteordningen til klimaplaner er nedlagt.

## 2.3 KARTLEGGING PÅ VIRKSOMHETSNIVÅ

Innenfor ulike sektorer er det forskjellige krav til rapportering. I hovedsak er det prosessutslipp som omfattes av direkte regulering fra myndighetene, i form av utslippstillatelser og kontroll av utslipp, som kartlegges og rapporteres. Figur 2 viser et representativt eksempel på CO<sub>2</sub>-utslipp fra ulike aktiviteter i en industrivirksomhet. Per i dag er det kun prosessutslipp som er underlagt styring gjennom forurensningsloven og/eller virksomhetenes eget miljøstyringssystem.



**Figur 2** Utslipp av CO<sub>2</sub> fra ulike aktiviteter i en industrivirksomhet.

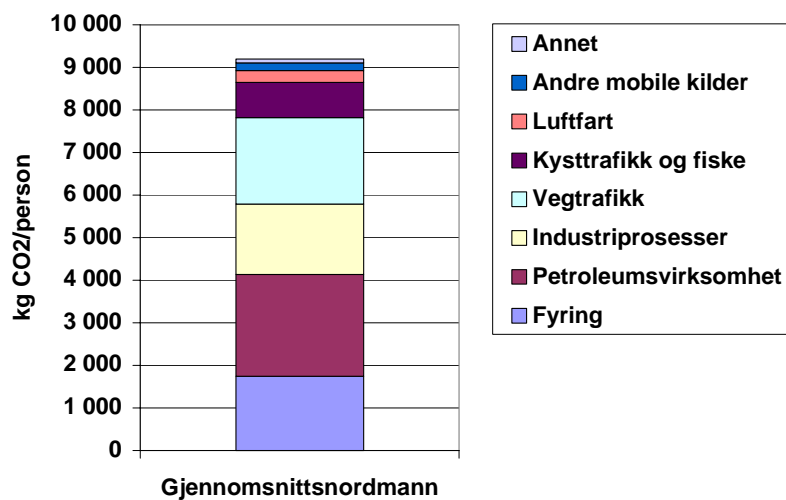
Studier viser også at det er prosesser og industriutslipp som er i hovedfokus i mange miljøstyringsprosesser, samt i miljødokumentasjon av produkter.

## 2.4 KARTLEGGING PÅ INDIVIDNIVÅ

Det eksisterer ingen offisielle nasjonale miljø-målinger på individnivå.

Det er derimot gjennomført ulike studier som søker å bryte ned de samlede klimautslipp på individnivå ([www.sto-projects.com/prosjektresultat/miljo-sip](http://www.sto-projects.com/prosjektresultat/miljo-sip)).

Hvis vi relaterer utslipp i Figur 1 til enkeltindividet eller retttere sagt per nordmann, fordeler CO<sub>2</sub>-utslippene som gitt i Figur 3.

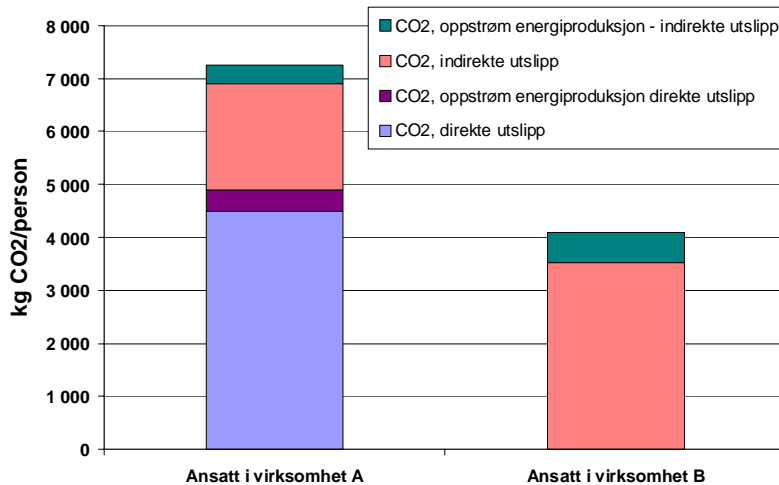


**Figur 3** Sektorvis måling av CO<sub>2</sub>-utslipp per person.

Dette gir liten mening i forhold til den enkeltes mulighet til endring av adferd. Statistikken påpeker sektor – hvor problemet er – men ikke hva, (eller hvilken adferd) som konkret forårsaker utslippene.

For virksomheter er det – som beskrevet over - størst fokus på utslipp knyttet til industriprosesser og i mindre grad utslipp knyttet til tjenesteyting og innkjøp av varer og tjenester. Figur 4 viser hvordan CO<sub>2</sub>-utslipp knyttet til to forskjellige virksomheter fordeles på ulike aktiviteter. Virksomhet A er en industrivirksomhet og B er en kompetansebasert virksomhet.

Den blå søylen viser CO<sub>2</sub>-utslipp fra industriprosesser knyttet til virksomhet A. Av utslipp knyttet til denne figur, er det kun CO<sub>2</sub>-utslipp fra industriprosesser som er underlagt forurensingsloven i tillegg til at loven også er gjort gjeldene for transport, dvs. at krav er satt til ulike nivåer i veisektoren. I tillegg er det på noen veistrekninger bomringer.



**Figur 4 Sammenligning av utslipp fra to virksomheter fordelt per ansatt.**

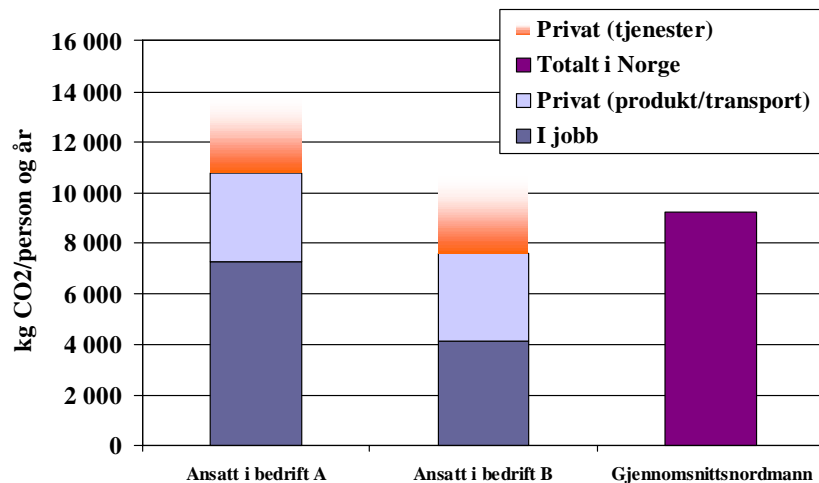
I år 2000 reiste ansatte i virksomhet B i gjennomsnitt over 13000 km med fly og bil i jobben. Dette medførte at hver medarbeider bidro med over 2400 kg CO<sub>2</sub>. For å komme seg til og fra arbeidsplassen reiste hver medarbeider i snitt over 5000 km med bil, og bidro med 990 kg CO<sub>2</sub>. Av statistikken kan vi lese at hver enkelt nordmann har et gjennomsnittlig utslipp fra transport på **1900 kg CO<sub>2</sub>** årlig. Som en kuriositet nevnes at FNs klimapanel har beregnet at den økologiske kvoten for personreiser per nordmann bør være **300 kg CO<sub>2</sub>** i året for ikke å overstige jordens tålegrense.

I Figur 5 er det totale CO<sub>2</sub>-utslippet i Norge vist per gjennomsnittsnordmann (søylen til høyre). De to andre søylene viser hvordan CO<sub>2</sub>-utslippet for ansatte i virksomhet A og B (illustrert i Figur 4) relateres til den ansattes jobbaktivitet, knyttes til å produsere og bruke de produkter som kjøpes privat og kjøp og/eller bruk av private tjenester (skole, tannlege etc.), (Økstad og Rønning (2003)<sup>1</sup>, Rønning et al. (1999)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Økstad, E. og Rønning, A. (2003): ): *Miljøstyring og forbruk av produkter og tjenester*. Miljøstrategi nr.1-2003.

<sup>2</sup> Rønning, A., Magnussen, K. og Modahl, I.S. (1999): "Livet ut på tre-hundre-og fem-og-seksti-dager - CO<sub>2</sub>-regnskap og menneskets livsløp", OR.04.99, Stiftelsen Østfoldforskning, Fredrikstad.





**Figur 5** Totalt CO<sub>2</sub>-utslipp per person i Norge, fordelt på utslipp generert i forbindelse med jobb, kjøp og bruk av produkter og tjenester, sammenlignet med totalt utslipp for gjennomsnittsnordmannen

Den ansatte i virksomhet A har – i kraft av å være ansatt i en industribedrift – et miljøstyringssystem med noen forbedringskrav og tiltak å forholde seg til. Dette utgjør ca. en tredjedel av det årlige CO<sub>2</sub>-utslippet som kan relateres til denne personens aktiviteter (en tredjedel tilsvarer den blå delen av søylen i Figur 4).

I tillegg er CO<sub>2</sub>-avgiften et virkemiddel som er knyttet til en god del produkter deriblant bensin. Denne avgiften gjenspeiles i prisen på produktet. Avgiften er tenkt å ha en to-sidig effekt. Både det at a) produsenter forbedrer det enkelte produkts miljøprofil, samt b) at forbruket går ned.

Det siste punktet vil vi diskutere nærmere i neste kapittel.

---

## 3 GJENNOMGANG AV STORTINGSMELDINGER

---

Målet for reduserte utslipp av klimagasser – nasjonalt resultatmål er:

*Klimagassutslippene i forpliktelsesperioden 2008 – 2012 skal ikke være mer enn 1 prosent høyere enn i 1990.*

Vi vil videre i dette kapittel diskutere virkemidler beskrevet i ulike Stortingsmeldinger.

### CO<sub>2</sub>-avgiften

CO<sub>2</sub>-avgiften<sup>3</sup> er - ifølge St.meld. 54 – det viktigste virkemiddelet i klimapolitikken. Dagens CO<sub>2</sub>-avgift dekker om lag 64 % av de totale CO<sub>2</sub>-utslippene og om lag 47 % av de samlede klimagassutslippene. CO<sub>2</sub>-avgiften er utformet som en produktavgift som ilegges bruk av mineralolje, bensin, kull og koks og utslipp fra petroleumssektoren på sokkelen. Inntil et nasjonalt kvotesystem innføres, går regjeringen inn for å kombinere bruk av avgiften med avtaler med virksomheter som i dag ikke er omfattet av CO<sub>2</sub>-avgiften, eller eventuell bruk av forurensningsloven. Utslipp av klimagasser er forurensning i forurensningslovens forstand og er derfor som hovedregel reguleringspliktig. Det er i dag i liten grad satt krav om utslippsreduksjoner for klimagasser i utslippskonsesjoner etter forurensningsloven.

Utviklingen i utslipp av CO<sub>2</sub> er fra 1991 bl.a. påvirket av CO<sub>2</sub>-avgiften. Det er vanskelig å tallfeste virkningen av en avgift på dette området med særlig sikkerhet fordi mange andre faktorer også influerer utslippene; f.eks. graden av økonomisk vekst og prisen på elektrisitet.

Et eksempel på et avgiften trolig har hatt en effekt, er det forholdet at CO<sub>2</sub>-utslippene fra **petroleumssektoren** på norsk sokkel de siste årene har økt mindre enn produksjonen av olje og gass. Innføring av mer energieffektive løsninger har medført mindre energiintensiv produksjon på norsk sokkel.

Ser man derimot på **transportsektoren**<sup>4</sup> er det ikke lett å se effekter av CO<sub>2</sub>-avgiften. Vegtrafikk står for 22% av CO<sub>2</sub>-utslippene i Norge. Dette tilsvarer 1/3 av det CO<sub>2</sub>-utslippet som er underlagt CO<sub>2</sub>-avgift.

Når vi ser på våre **reisevaner** er det ingenting som viser at vi reiser mindre eller med mer miljøriktige transportformer enn før. Reisevaneundersøkelsen<sup>5</sup> (Denstali, 2001) viser at vi

---

<sup>3</sup> CO<sub>2</sub>-avgiften ble innført i 1991.

<sup>4</sup> I henhold til framskrivninger vil petroleums- og transportsektoren stå for en betydelig del av utslippsveksten fram til 2010.

reiser like mye i dag (2001) som for 10 år siden. Undersøkelsen viser bl.a. at vi reiser i gjennomsnitt 3,1 ”korte reiser”<sup>6</sup> per dag. Det viser seg at de ”korte reisene” er i gjennomsnitt litt lengre nå enn for 10 år siden. Vi vil følge opp denne diskusjonen under avsnittet ”Areal- og transportplanlegging” under.

### **Kvotestystem**

Det skal innføres et kvotestystem som i perioden 2005-2007 skal virke ved siden av CO<sub>2</sub>-avgiften og dekke utslippskilder som i dag ikke har CO<sub>2</sub>-avgift der dette er praktisk gjennomførbart.

Det legges videre opp til å utvide kvoteplikten til andre sektorer fra og med 2008. Kvotestystemet vil da dekke om lag 80 prosent av utslippene, og være hovedvirkemidlet for å oppfylle Norges forpliktelser under Kyotoprotokollen. Fra 2008 skal klimagasser reguleres av et bredt, nasjonalt kvotestystem som omfatter så mange utslippskilder som praktisk mulig og som er koblet til et internasjonalt kvotehandelssystem.

Det blir interessant å følge utviklingen i kvotehandelssystemet. I hvor stor grad vil dette systemet dreies i en retning som er mer individorientert? Kommunenes sentralforbund har tatt initiativ til en bredere debatt og aktiv deltakelse i utforming av systemet. KS mener at kommunene på frivillig basis bør kunne delta i kvotestystemet. Dette er i tråd med Kvoteutvalgets innstilling (NOU 2000:1, s 91), og begrunnes med økt lokal bevissthet om kommunens samlede klimagassutslipp<sup>7</sup>:

*”Frivillig kvoteplikt vil videre gjøre det mulig for kommuner å delta i kvotehandelen. Dette vil synliggjøre utviklingen i kommunens samlede klimagassutslipp og kanskje også skape økt lokal interesse for dette politikkområdet.” (NOU 2000:1, s 91)*

Derimot sier St.meld. 15 (2001-2001) Tilleggsmeldingen ingenting om kommunesektorens *mulighet* til å delta i et kvotestystem. Dette ble sterkt kritisert av KS, som samtidig uttrykte at kommunesektoren er på flere måter sentral for Norges oppfyllelse av Kyoto-forpliktelsene. Imidlertid, - er dette hensiktsmessig og mulig? Ved et kvotestystem fanges bare opp de utslipp som måles, jfr. figur 4. For kommunenes vedkommende måles utslipp fra deponi, noe som er en forsvinnende liten del, for eksempel sett ift. transport i privat sektor. For øvrig, ved en evnetuell slik tankegang, er det en forutsetning at kommunesektoren får anerkjennelse og støtte som en viktig aktør i utformingen av strategier og tiltak.

---

<sup>5</sup> Denstadli, J. M. og Hjorthol, R. (2002): ”Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport”, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

<sup>6</sup> Med korte reiser menes i forbindelse med innkjøp, til og fra jobb, fritid, besøk etc.

<sup>7</sup> [www.ks.no](http://www.ks.no): Kommentarer til Stortingsmelding nr 15 (2001-2002) Tilleggsmelding til St.meld. nr. 54

### **Areal- og transportplanlegging (ATP)**

I *St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport* presenteres Regjeringens politikk for å styrke kollektivtransporten innenfor en helhetlig transportpolitikk, med foreslåtte tiltak som skal legge grunnlaget for bedre kapasitet, økt frekvens, mer effektiv organisering og prisreduksjoner i kollektivtransporten.

Meldingen sier noe om grunnlaget for vurdering av statlig innsats for å bedre kollektivtransporttilbudet. Et økt statlig engasjement i kollektivtransporten vil være avhengig av at lokale myndigheter i større grad forplikter seg til å prioritere kollektivtransport høyt over egne budsjetter og til å legge opp til en arealpolitikk som tilrettelegger for kollektivtransport, i tillegg til at virkemidler som kan dempe bruken av personbil tas i bruk. Videre skal bedre organisering og samordning i transportpolitikken bidra til mer samordnet areal- og transportpolitikk og dermed mer miljøvennlige transportløsninger.

*St.meld. nr. 31 (2002-2003) Storbymeldingen* sier ”Lokalisering av virksomheter og boliger har stor innvirkning på transportbehovet og trafikkavviklingen, og vil kunne legge føringer på transportmiddelfordelingen. Gjennom ulike trafikkregulerende virkemidler og en areal- og transportplanlegging, der fortetting i eksisterende bolig- og næringsområder og knutepunkter for kollektivtransporten står sentralt, kan kommunene bidra til å redusere bruken av personbil og styrke kollektivtransporten.”

*St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder* sier ”Ukontrollert byvekst gir økende biltrafikk, mens andel som reiser kollektivt, sykler og går reduseres, også over korte distanser. Fremtidens byer og tettsteder bør være tette, funksjonelle, mangfoldige og i større grad basert på miljøvennlig transport. Et tjenelig hovedvegnett bør betjene byene og tettstedenes viktigste knutepunkter og funksjoner som krever mye biltransport. Kollektivtransporten må styrkes og utgjøre **ryggraden** i transportsystemet og bystrukturen.

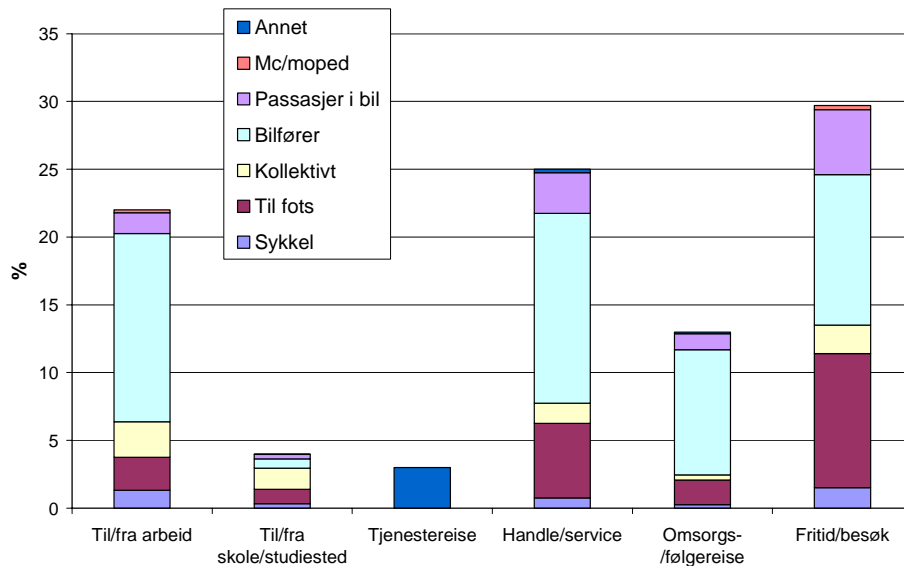
### **Effekten?**

De ovenfornevnte og tidligere stortingsmeldingene om temaet gjennom hele åtti og nittitallet har økt kollektivsatsing som et viktig virkemiddel ift. bl.a. å redusere utslipp. De senere meldingene tar også i bruk areal- og transportplanlegging som et viktig verktøy i denne satsingen.

**Arealplanlegging** etter plan- og bygningsloven har derfor gjennom mange år vært fokusert på som et viktig virkemiddel for å redusere transportbehovet. Både fylkeskommunen og kommune har som mål for sin arealpolitikk å legge til rette for redusert transportbehov og effektiv transportavvikling som supplement til direkte klimapolitiske virkemidler.

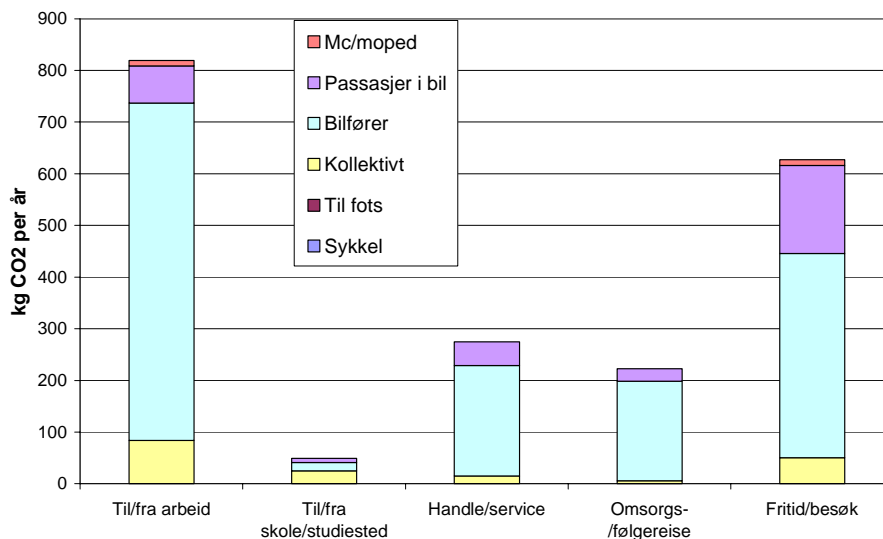
Transport og arealplanlegging er virkemidler som ikke direkte er koblet opp mot individet, men indirekte ved tilrettelegging.

Som nevnt over, viser Reisevaneundersøkelsen at vi reiser like mye i 2001 som for 10 år siden. Effekten av både CO<sub>2</sub>-avgiften og ATP uteblir. Disse virkemidlene medfører i liten grad adferdendring hos individet. Figur 6 viser hvordan våre daglige reiser fordeles på aktivitet og transportform.



**Figur 6 Daglig reiser etter formål og transportmiddel. 2001. Prosent. (Denstadli og Hjorthol, 2002).**

I Figur 7 er det foretatt en beregning av hvor mye CO<sub>2</sub>-utslipp som genereres som følge av disse reisene. Vi ser at bilkjøring til og fra jobb er en viktig bidragsyter til dette, samt bilreiser i forbindelse med besøk og fritidsaktiviteter.



**Figur 7 CO<sub>2</sub>-utslipp per person og år relatert til daglige reiser.**

En interessant problemstilling er hvordan man i ATP kan anvende denne type informasjon som begrunnelse for styrket innsats (ytterligere/sterkere virkemidler). Hvordan redusere bilreise til og fra jobb og/eller øke andel ”passasjer i bil”? En udokumentert påstand er at det er i størrelsesorden 3000 ledige bilseter over Fredrikstad-broen mellom kl. 15 og 16.

Kollektivreisene i Østfold utgjør 7%<sup>8</sup> av den samlede transportaktiviteten, og for Fredrikstad utgjør kollektivreisene kun 5%.

Det er vanskelig å si noe om hvor stor effekt en fortettingsstrategi har hatt. Når det gjelder CO<sub>2</sub>-utslippet, ser det ut som om den samlede effekten av ATP blir spist opp av økt transportarbeid. Reisevaneundersøkelsen viser at vi foretar 3,1 reiser daglig<sup>9</sup> og at gjennomsnittsreisen vår er på 3 km! Med andre ord selv ved korte reiser - under 3 km - bruker vi i hovedsak bil. Dette legger grunnlaget for en hypotese om manglende effekt av en fortettingsstrategi, dvs. arealpolitikk alene har liten/ingen målbar effekt. Gode miljøvennlige løsninger er ”avhengig” av utbyggingsmønsteret og her er ATP et godt virkemiddel og grunnlag for til å utvikle lønnsomme alternativer.

Vi burde ta inn over oss og ta konsekvensen av et mer individorientert samfunn og legge opp virkemiddelpolitikken deretter. Har dette i noen grad skjedd på andre områder? Vi ser en dreining fra en ensidig sektorpolitikk til utvikling av produktorientert miljøstrategier (miljømerke/-deklarasjoner, kjemikalier, drivstoffavgift, utvikling av integrert produktpolitikk (IPP) internasjonalt). Mye av dette er indirekte virkemidler i forhold til enkeltindividet.

I alle St.meld er samordnet areal- og transportplanlegging trukket fram som det viktigste virkemidlet for transportsektor på lokalt plan. Felles stikkord i meldingene er:

- et funksjonelt og miljøvennlig transportsystem med sterkere satsing på kollektivtransport, sykling og gange
- fortetting
- knutepunkter for kollektivtransport
- samarbeid på tvers av kommunegrenser

Lokal Agenda 21 tankegangen, at utstrakt medvirkning er en viktig del av den lokale miljøvernpolitikken, er forlatt i de senere meldinger, men - **samordnet ATP framheves som et viktig virkemiddel.**

---

<sup>8</sup> I sammenlignbare fylker som Vestfold, Buskerud og Oppland er kollektivandelen 10-12%.

<sup>9</sup> i tillegg kommer lange reise over 100 km som vi ikke gjennomfører daglig.

---

## 4 AREAL- OG TRANSPORTPLAN FOR NEDRE GLOMMA - HØRINGSUTKAST

---

Mål for reduksjon av klimagasser i Østfold er gitt i tabell 1.

**Tabell 1**      **Indikator og mål for reduksjon av klimagasser i Østfold<sup>10</sup>, utdrag.**

Måleområde	Indikator	Mål
Arealbruk	Boligenhet per daa	40% av boligbygging i Nedre Glomma skal skje som fortetting innenfor eksisterende tettsteder (og innenfor ytre transportsone definert i ATPNG) i perioden 1995-2005.
Trafikkutvikling	Trafikkutvikling (ÅDT)	Trafikkutviklingen i Nedre Glomma skal i perioden 2002-210 ikke være høyere enn landsgjennomsnittet
	Kollektivandel	Kollektivandelen skal innen 2010 være på minst 10%
	Sammenhengende g/s veger	Langs alle hovedveger innenfor ytre transportsone skal det innen 2010 finnes sammenhengende g/s veger
Klimagasser	Utslipp av klimagasser	Ikke mer enn 1 % økning i klimagassutslippet fra NG i perioden 1990 –2010 - regionens oppfølging av Kyoto. Reduksjon i klimagassutslippet fra mobile kilder målt i perioden 1999 – 2010

Tiltak beskrevet i Høringsutkastet er helt i tråd med overordnet nasjonal miljøvernpolitikk hvor samordnet ATP blir det viktigste virkemiddelet for regionale/lokale myndigheter.

Når det gjelder ATP – i hvor stor grad er det påvist at disse prosessene virkelig medfører tiltak som utløser reduksjoner i CO<sub>2</sub>-utslipp? Det bør utvikles indikatorer som måler utvikling og som bidrar til større treffsikkerhet i utforming av tiltak. Disse indikatorene bør også utvikles på individ-nivå for å kunne utforme virkemidler og tiltak tilpasset enkelt-individet.

Det ville vært interessant å kartlegge for Nedre Glomma-region hva de siste års utvikling og tiltak har hatt av effekt, og hva har vært årsakene til manglende effekt; kjøpesenterutvikling, E6, kollektivtilbud, areal utbygging til hva, fortettingsstrategier etc.

---

<sup>10</sup> Høringsutkast: Areal- og transportplan Nedre Glomma, 2. generasjons – Fylkesdelplan.

Som Reisevaneundersøkelsen viser er det spesielt arbeidsreiser som bidrar til CO2-utslipp. Tiltak for å redusere disse er i ATPNG (areal- og transportplanlegging i Nedre-Glommaregionen) uttrykt ved bl.a.:

- Parkeringspolitikk – redusere arbeidsrelatert langtidsparkering i sentrum
- Informasjonstiltak og kampanjer spesielt rettet mot arbeidsreiser med kollektivtrafikk
- Endring av parkeringsavgiftssystemet



---

## 5 DISKUSJON

---

### Økonomiske virkemidler

Økonomiske virkemidler som miljøavgifter, omsettelige utslippkvoter, pantestrukturer og tilskudd/subsidier skal bidra til å gjøre det økonomisk fordelaktig å innrette seg på en miljømessig forsvarlig måte. Dette mener vi har virket i deler av industrien (eks. CO<sub>2</sub>-avgift) og i den grad de økonomiske virkemidlene treffer enkelt individet, eks. panteordninger. Derimot mener vi at effekt av CO<sub>2</sub>-avgiften i forhold til transport uteblir – vi ser ingen reduksjon i transportaktiviteter (ville sannsynligvis vært en større økning uten avgift).

En hypotese er at økonomiske virkemidler bør nødvendigvis ikke lønne seg på sektor nivå, men samfunnsmessig. Økonomiske virkemidler må være kraftige hvis de skal ha en effekt i forhold til å vri adferd hos enkeltmennesker.

Som vi har forsøkt å sannsynliggjøre ovenfor har den sterke veksten i nordmenns kjøpekraft ført til at svake økonomiske virkemidler mot enkeltindividet har hatt liten eller ingen effekt.

### Adm.virkemidler

Dette er virkemidler som har effekt på det overordnede nivå. Planlegging og tilrettelegging, fortetting, utbygging av gang/sykkelveier er mulig å iverksette, men når restriksjoner rettes mot enkeltindividet, for eksempel parkeringspolitikk, viser det seg at det er politisk vanskelig å få gjennomført ønskede tiltak, i likhet med at økningen i bruken av gang/sykkelveier ikke er tilstrekkelig.

### Medvirkning/informasjon/prosess

Kan medvirkning og informasjon være et satsingsfelt for å oppnå det vi ønsker, dvs. reduserte miljøbelastninger? Reell medvirkning, bidrag til å ”skreddersy” tiltakene, vil kunne bety en kraftig oppsving for miljøpolitikken og en effektiv adferdsendring.

I såfall må det kombineres med et gjennomgående virkemiddelsett med resultatmålinger i alle sektorer, privat og offentlig, samt at det utvikles en helhetlig gjennomgående politikk og virkemiddelbruk på alle nivåer. Framtidige målinger må da være aktivitetsorientert og erstatte sektorvise målingene gitt i figur 1.

Vår påstand er at en politikk med kraftige virkemidler, innrettet mot enkeltmennesket, med siktemål å redusere transportarbeidet og gjøre det mer miljøvennlig, vil være

- samfunnsmessig lønnsomt
- redusere utslipp og andre miljøbelastninger, og samtidig
- øke livskvalitet og trivsel i store grupper av befolkningen.

---

## 6 VIDERE ARBEID

---

Sett i sammenheng med ATPNGs mål om en økning av kollektivandelen til 10% innen 2010, vil det være interessant å gjennomføre et pilotprosjekt i samarbeid med Miljøverndepartementets satsning i årets statsbudsjett kap. 4.1. Tilskott til miljøvennlig byutvikling. Denne satsningen er delt i fire temaområder hvorpå "Næringslivet og miljøvennlige transport" er av særlig interesse. Dette temaområdet har som målsetting

*" å få fram gode eksempler på hvordan bedrifter i samarbeid med offentlige myndigheter kan finne løsninger for de ansattes transportbehov som fremmer økt bruk av miljøvennlige og helsefremmende transportformer. Videre er det et mål å avklare hvilke virkemidler og incentiver som kan bidra til slike transportformer. Det legges vekt på løsninger som gir gevinster både for bedriftene og samfunnet".*

Vi anbefaler ØFK i samarbeid med Hvaler, Fredrikstad og Sarpsborg kommune, samt noen næringslivsaktører i regionen til sammen å utvikle et pilotprosjekt på miljøvennlige arbeidsreiser.

Dette prosjektet bør ha som målsetting både a) å redusere miljøbelastningen og fremme bedre helse for deltagende aktører, samt b) bidra til utvikling og uttesting av individ-/aktivitetsorientert indikatorer for å måle effekt ift. ATP og i forbindelse med kommunal/fylkeskommunal planlegging.