

Oslo, 1.juli 2020

NTP 2022-2033 transportvirksomhetenes svar – høringsinnspill fra Framtiden i våre hender

Framtiden i våre hender takker for muligheten til å komme med innspill til transportvirksomhetenes svar til NTP 2022-2033.

Framtiden i våre hender vil først og fremst påpeke at Norge og verden står ved inngangen til kanskje det mest avgjørende tiåret i menneskehetens historie. I løpet av de kommende årene skal vi halvere verdens globale klimagassutslipp for å ha et håp om å begrense klimaendringene til 1,5 grader. Norge har i internasjonale klimaforhandlinger forpliktet seg til 50-55 % utslippskutt i nasjonale direkteutslipp, men vi må også gjøre vårt ytterste for å bidra til at verden globalt når de samme målene. Dermed må vi gjennomføre grep som ikke bare kutter våre egne utslipp, men som samtidig bidrar til å kutte utslipp globalt. NTP har en vesentlig rolle å spille i denne prosessen.

Det er beklagelig at klimaanalysene til NTP ikke er klare før høringsfristen. Vi har derfor ikke kunnskap om effekten av de forslagene som er presentert av transportetatene. Vi har imidlertid en del kunnskap om de utredningene som er gjort av Miljødirektoratet til Klimakur 2030 og baserer dermed vårt innspill i hovedsak på disse analysene.

- **NTP som styringsverktøy med klimakutt som rammebetingelse**

NTP er et omfattende styringsverktøy for hele den norske samferdselssektoren. Kommende NTP må være et styringsverktøy som sikrer at Norge som minimum når våre internasjonale forpliktelser i Parisavtalen. Gjennom NTP legger vi rammene for både framtidig mobilitet, men også for tempoet for norske utslippskutt i transportsektoren. NTP får også ringvirkninger for klima og miljøpåvirkningen fra andre samfunnssektorer, både i Norge og internasjonalt. NTP påvirker i stor grad både direkte og indirekte klimagassutslipp fra bygg og anleggssektoren, samt arealbruksendring og effekter på naturmangfold av dette. Valget mellom kollektive eller individuelle løsninger vil påvirke det globale ressursbeslaget til produksjon av kjøretøy og infrastruktur. Og NTP påvirker avhengigheten av ulike former for drivstoff og miljøbelastning og arealbeslag til produksjon av dette. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er ett parameter som har blitt definert som styrende for valg av prosjekter i NTP. I perioden vi har foran oss vil ikke dette være tilstrekkelig for å garantere måloppnåelse for klimakutt mot 2030. Vi må sette absolutte grenser for hvor store utslipp NTP kan forårsake, både på trafikkutslipp og fra byggefase. Disse grensene må være i tråd med våre klimaforpliktelser og bør derfor bygge på analyser og anbefalinger fra Klimakur 2030 og

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

videreforedling av disse. NTP må spesifikt synliggjøre effekter av NTP på direkte utslipp fra trafikkutslipp og byggefase, inkluder arealbruksendring. Men i tillegg må NTP også sette rammer og mål for utslippskutt fra indirekte utslipp. Se punkt under.

Det må settes konkrete og absolutte rammer for hvor store direkte klimagassutslipp NTP kan forårsake, inkludert arealbruksendring fra byggefase. Rammene må være i tråd med våre internasjonale klimaforpliktelser under Parisavtalen og som minimum tilsvare effekten av tiltakene skissert av Miljødirektoratet i Klimakur 2030.

- **Kutt de indirekte utslippene og legg til rette for sirkulær omstilling**

Det hjelper lite om Norge kutter nasjonale utslipp hvis vi samtidig bidrar til å øke utslippene andre steder i verden. Derfor må NTP sikre at vi ikke øker de globale utslippene som følge av investeringer eller som følge av mobilitetsforbruk. Det krever at vi gjør livsløpsbaserte og sirkulære analyser til bygg og anleggsfasen og ved valg mellom ulike transportformer. Som konsekvens vil det i mange tilfeller være mer effektivt å oppgradere og få mer effekt ut av eksisterende infrastruktur framfor å bygge helt nytt. I veisektoren er det tydelig at prioritering av vedlikehold og det å sikre trygge veier er det foretrukne valget for bileierne framfor nye motorveier.¹ Og det vil være vesentlig å begrense avhengigheten av biodrivstoff til det som vil finnes av tilgjengelig og bærekraftig norsk produksjon. Også produksjon av kjøretøy gir store utslipp globalt og er ressurskrevende i et material og avfallsperspektiv. Derfor er det vesentlig å begrense mengden kjøretøy og planlegge for kollektive transportformer og deleordninger. NTP trenger utslippsanalyser av effekter på indirekte utslipp. Dette er livsløpsbaserte eller forbruksbaserte utslippsanalyser og kan produseres på aggregert nivå for å synliggjøre sannsynlige effekter av ulike valg. Denne typen analyser kan veilede oss til å gjøre bedre prioriteringer mellom transportformer og mellom oppgradering eller ny utbygging. Det kan også synliggjøre potensialer ved å stille sirkulære krav og livsløpsbaserte utslippskrav til materialvalg i byggefase og forsterker takten på omstillingen i samfunnet.

Synliggjør de indirekte utslippene fra NTP gjennom et forbruksbasert klimaregnskap, både fra mobilitetsforbruk og byggefase og utvikle konkrete kutt mål med tiltak og virkemidler for disse utslippene.

- **En øvelse i prioritering**

Kommende NTP må først og fremst bli en øvelse i prioritering. Vi skal prioritere tiltak som gir utslippskutt både fra transportsektoren og fra bygg og anlegg. Og vi skal gjøre det uten å øke de direkte eller indirekte utslippene fra arealbruksendring, fra infrastrukturutbygging eller fra produksjon av kjøretøyparken.

Bli flinkere til å prioritere!

¹ https://www.naf.no/om-naf/nytt-fra-naf/naf-krever-rassikring-og-bedre-vedlikehold-av-veier--/?fbclid=IwAR3pm-fwR6bDB0flmghu0u4C-yk33Tf02hhPM4EnRBOz-6fpyzy7rPZyT_w

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

- **Logistikktiltak og trafikkoverføring må prioriteres**

Mens nullutslippsteknologi i veisektoren vil få stor effekt på direkteutslipp fra kjøretøy på sikt gir det ikke tilstrekkelig effekt mot 2030 slik virkemidlene er i dag. Man kan se for seg å forsere framskrivningene ved innføre forbud mot fossile kjøretøy eller tilsvarende sterke virkemidler. Likevel må vi også huske at vi skal begrense indirekte utslipp og arealbruksendring. Dette betyr at i perioden fram mot 2030 må vi prioritere logistikktiltak som begrenser mobilitetsbehovet og tiltak som skaper trafikkoverføring for både gods og persontransport fra utslippsintensive og arealkrevende transportformer slik som fly og veitransport til eksisterende eller lite arealkrevende infrastruktur slik som jernbane, kollektivtrafikk, sjø, sykkel og gange. Gjennom koronakrisen har vi erfart at økt bruk av hjemmekontor og nærmest fravær av tjenestereiser kan begrense mobilitetsbehovet i samfunnet betydelig. Den digitale utviklingen har gitt oss nye muligheter vi ikke hadde for få år siden. Enkelte av disse erfaringene vil vi ta med oss videre og vil være gunstige både for arbeidstaker og arbeidsgivere. Det finnes allerede analyser av effekten av å forsterke nullvekstmålet i byområder med høyere ambisjoner, samt å utvide nullvekstmålet til flere byområder. Det finnes analyser av klimaeffekten av godsoverføring til sjø og bane og det er stort potensiale for å framskynde trafikkframskrivninger dersom det satser mer på disse tiltakene. Befolkningens og næringslivets vilje til å velge miljøvennlige transportløsninger på ferie og lange reiser, slik som engasjementet for togreiser, tilsier at det finnes uutløste potensialer for overføring av trafikk til jernbane på lange strekninger. Vi vil gjerne vise forbundsregjeringen i Tysklands nylige masterplan om å doble persontrafikk på bane mot 2030.² Ved å satse raskt på kundetilrettelegging for lange strekninger på jernbane kan man høste stor klimaeffekt av trafikkoverføring fra fly og vei i en tid med behov for raske klimakutt.

Prioriter logistikktiltak som begrenser mobilitetsbehovet og overfør trafikk fra utslippsintensiv og arealkrevende transportformer. Sett konkrete mål for denne typen overføring og prioriter tiltak etter effekt.

- **Rettferdig byrdefordelingen mellom innenriks og utenriks**

Mens innenriks transport og andre samfunnssektorer er pålagt nasjonale mål for utslippskutt er utenriks- og skipsfart unntatt disse målene. Internasjonale klimaavtaler for disse sektorene er ikke tilstrekkelige og gir en urimelig byrdefordeling mellom utenriks og innenlandsk sektor. Dermed må andre samfunnssektorer ta utslippskuttene dersom vi skal nå forpliktelsene våre i Parisavtalen. For å få en diskusjon om en rettferdig byrde- og ansvarsfordeling mellom sektorene inkludert utenriks transport trenger er vi avhengig av at klimaanalysene av investeringer og virkemidler inkluderer utenriks transport.

Inkluder utenriks fly- og skipstransport i klimaanalyser og rammer for prioriteringer i NTP

- **Legg til rette for at befolkningen kan bidra**

Ferske tall fra Opinion viser at halve Norges befolkning er villige til å gjennomføre like sterke tiltak for å begrense klimakrisen som vi har gjennomført for å begrense koronapandemien. Det er et tydelig signal til

² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html>

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

kraftig og effektiv klimapolitikk.³ I kommende arbeid med NTP må man legge til grunn at befolkningen er villig til å gjøre omfattende endringer i hverdagen. For å oppnå denne dugnadsviljen kreves faktabasert kommunikasjon om hvorfor man gjennomfører tiltakene og hvilken effekt det vil ha. Det må også oppleves rettferdig slik at alle omfattes av noenlunde de samme endringene. Disse funnene om befolkningens vilje til å bidra må ligge til grunn for framskrivninger på tiltak som bidrar til transportoverføring eller andre tiltak med stor klimaeffekt, men må følges opp av god kommunikasjon og tilrettelegging.

Legg til grunn at befolkningen er villig til å bidra og prioriter deretter.

- **Offentlig dialog om kollektiv innsats**

Vi anbefaler at det legges opp til en offentlig dialog om behovet for kollektiv innsats for nå målene våre fram mot 2030 for å skape nødvendig oppslutning om denne typen prioriteringer i befolkningen.

Lær av informasjonsgrepene som ble gjort under koronapandemien! Bruk faktabasert kommunikasjon om behovet for klimakutt mot 2030. Fortell hvilke tiltak og prioriteringer regjeringen velger å gjøre framover, hvilke tiltak de forventer at befolkningen bidrar med og hvilken effekt på utslippskutt de forventer av dette.

- **Innspill til prioriteringer**

Framtiden i våre hender vil foreslå følgende prioriteringer for NTP:

- Forsterk nullvekstmålet slik at store byområder kan inngå avtaler om større reduksjon i personbiltrafikken og at nullvekstmålet kan utvides til nye byområder.
- Sett mål for trafikkoverføring og trafikkvekst for jernbanen mot 2030 og prioriter investeringer deretter.
- Følg opp godsoverføringsmålet til sjø og bane med nødvendige tiltak for å sikre best mulig utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy og lavest mulig klima og naturbelastning. Bygg opp næringslivets konkurransefordeler mot utlandet gjennom miljøvennlig fraktoalternativer.
- Prioriter trafikk sikring, klimatilpasning og vedlikehold i veisektoren til fordeling i hele landet, ikke nye og arealkrevende utbygginger.
- Still krav til nullutslippsteknologi samt sirkulære og livsløsbaserte utslippskrav i bygg og anleggsfase, inkludert vedlikehold.
- Sats på deleordninger og kollektivtrafikk for å begrense kjøretøyparken
- Sats på sykkel og gange over hele landet
- Sats på elektrifisering av luftfarten og begrensn lufthavnutvidelser basert på utdaterte trafikkprognoser og som var tiltenkt langdistansetraffikk og fossil teknologi.

³ <https://www.nrk.no/norge/halve-norge-vil-vaere-med-pa-like-inngripende-tiltak-for-a-bekjempe-klima--som-koronakrisen-1.15058385>

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

Framtiden i våre hender vil i tillegg vise til vårt høringsinnspill til Klimakur 2030 for flere detaljer og nyanser. Se vedlegg. Vi viser også til Jernbanealliansens innspill om prioriteringer i jernbanesektoren og Godsalliansens høringsinnspill om potensialet for godsoverføring og behovet for prioritering av disse tiltakene. Videre viser vi til høringsinnspill fra SLF m.fler om behovet for investeringer i sykkelveier og tiltak som øker sykkelandelen.

Med vennlig hilsen

Anja Bakken Riiise, Leder i Framtiden i våre hender

Tonje Orsten Kristiansen, Seniorrådgiver Framtiden i våre hender