



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 10.05.2019

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201805145-27

Kristen Sollesnes, 91316357

602

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 MÅ BLI ET VIRKEMIDDEL FOR Å LØSE KLIMAUTFORDRINGENE

Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 18.02.2019, der byer og fylkeskommuner er bedt om å melde inn de viktigste utfordringene på transportområdet. For Oslo, og også for Norge, er den klart største utfordringen å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Ny nasjonal transportplan må bli et kraftfullt virkemiddel for å nå dette klimamålet.

Oslo kommune melder inn følgende utfordringer på transportområdet:

1) Målet om halvering av klimagassutslipp fra transport må være førende for Nasjonal transportplan 2022-2033

Regjeringens mål fra Granavolden-plattformen er å redusere utslippene fra transportsektoren med 50 prosent innen 2030. Oslos mål er å redusere de direkte klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030. Disse målene innebærer at klimahensyn må ligge til grunn for alle beslutninger i samfunnet. Transportsektoren er spesielt viktig, da en stor del av utslippene kommer fra denne sektoren. For å nå mål om 50-95% reduserte utslipp må stat og kommune samhandle. Målet om halvering av utslipp fra transport må ligge som en forutsetning for ny nasjonal transportplan. De prosjektene som bidrar mest til oppfyllelse av målet, må gjennomføres først. Prosjekter som øker klimagassutslippene bør ikke gjennomføres. Dette var også transportetatens faglige anbefaling til forrige NTP. Bidrag til reduksjon av klimagassutslipp må derfor bli viktigste kriterium for prioritering mellom prosjekter.

Transportetatene bør få i oppdrag å fremskaffe kunnskapsgrunnlag for hvordan planen kan bidra til å redusere klimagassutslipp. Oppdraget bør inkludere:

- Forbedret klimagassregnskap på prosjektnivå.
- Ny klimastrategi.
- Analyse av hvilken utslippsreduksjon prosjektene i NTP kan bidra til, og hvilken utslippsreduksjon andre virkemidler kan bidra med. Med andre virkemidler menes for eksempel støtte- og avgiftsordninger som ikke er spesielt knyttet til transportområdet.
- Forslag til justeringer i virkemidlene dersom dette kan gi reduserte klimagassutslipp.

- Analyse av hvordan målene om nullutslippskjøretøy fra Meld. St. 41 (2016-2017) kan nås.

For en utdyping av hvorfor reduksjon av klimagassutslipp er viktigste utfordring og hvordan Nasjonal transportplan 2022-2033 kan bli et virkemiddel for å løse utfordringen, se eget vedlegg om dette.

2) I tett befolkede byer må det legges til rette for en byutvikling der transportbehovet dekkes med gange, sykling og kollektivtransport

For å imøtekomme befolkningsveksten og sikre at transportbehovet knyttet til nye byutviklingsområder i hovedstadsområdet dekkes uten å øke klimagassutslippene, er det behov for store investeringer i nye banebaserte kollektivløsninger (trikk, T-bane og jernbane). Det gjelder særlig for reiser til/fra og gjennom sentrum, og for å betjene de store byutviklingsområdene. For Oslo er det en utfordring å sikre forutsigbar finansiering av de store kollektivprosjektene.

Oslo har også utfordringer knyttet til luftkvalitet og støy på grunn av biltrafikken. Reduksjon av biltrafikken, spesielt i sentrale deler av byen, er derfor helt nødvendig. Styrking av kollektivtilbudet samt bedre vilkår for syklende og gående er nødvendige virkemidler for å få til dette.

3) Vi må ta i bruk ny teknologi innenfor transportsektoren på en god måte

Hvordan vi tar i bruk ny teknologi er ofte viktigere enn teknologien i seg selv. Selvkjøringsteknologi kan skape nye og gode løsninger – eller den kan forverre situasjonen sammenlignet med i dag.

Selvkjøring kan skape store volumer av tomkjøring, uten samtidig å gi mer samkjøring. Dette kan gi mer trafikk, økt infrastrukturbehov og dårligere fremkommelighet. Dette peker mot at tomkjøring med privateid bil må være regulert slik at det gir fordeler og insentiver for samkjøring gjennom deling av selvkjørende kjøretøy. En hovedutfordring for å oppnå mer samkjøring er å endre holdninger fra å eie bil til å reise sammen i delt bil. Dersom vi lykkes med dette, kan selvkjøringsteknologi bidra til å løse både klima- og byutviklingsutfordringer.

At den teknologiske utviklingen er usikker, gjør også at behovet for veikapasitet er usikkert. Derfor bør det utvises varsomhet knyttet til å beslutte utbygging av ny veikapasitet som det kanskje ikke blir bruk for. Stor veikapasitet kan låse oss inn i løsninger som gjør det vanskeligere og mer kostbart å nå klimamålene.

For skinnegående kollektivtransport er det viktig å legge til rette for at nye, moderne signalsystemer tas i bruk, slik at infrastrukturkapasiteten kan utnyttes bedre. Dette bidrar til økt samfunnsnytte av de investeringene vi har gjort, både i T-bane og jernbane.

En effektiv utnytting av T-baneinfrastrukturen, der togkapasiteten kan utnyttes maksimalt, bidrar til at T-banenettet kan ta unna en større del av det økte transportbehovet i området, og kanskje redusere behovet for nye, kostnadskrevenende investeringer. Det bør derfor være et nasjonalt mål å sikre innfasing av denne teknologien så raskt som mulig. Byvekstavtalen bør være et virkemiddel for å få realisert dette.

4) Vi må lykkes med overgangen til fossil- og utslippsfri veitransport

Ny nasjonal transportplan må bli et virkemiddel for å realisere overgangen til fossil- og utslippsfri veitransport. Videreføring av statlige incentiver knyttet til fossilfrie kjøretøy er et viktig bidrag til dette. Tilrettelegging av energiinfrastruktur som er tilpasset elektriske kjøretøy må prioriteres. Det er i denne sammenhengen viktig at det planlegges for tilstrekkelig effekt til lading, og at de elektriske løsningene integreres som en del av transportinfrastrukturen.

5) Gods- og logistikkutfordringen må løses

Daglig kjører 2500 vogntog over Svinesund. Norge har blitt stadig mer avhengig av dieseldrevet tungtransport, i strid med målsettingen om at mer av godset skal flyttes fra vei til bane, og fra vei til sjø. Styrket gods- og logistikkinfrastruktur på sjø og bane, samt bedre baneforbindelser til Sverige er nødvendige deler av løsningen her. Utredningene om Alnabruterminalen og terminalstruktur i Oslofjordregionen må slutføres. Bedre jernbanekobling mellom Oslo havn og Alnabruterminalen vil være et viktig virkemiddel for å bedre vilkårene for sjø- og banebasert godstransport.

6) De store byene har særlige utfordringer, og må få utvidede finansieringsmuligheter for å løse disse

De største byene vokser, og får gjennom dette økt transportbehov som må dekkes. For å dekke transportbehovet på en bærekraftig måte, både når det gjelder klimagassutslipp og arealdisponering, er det nødvendig å investere i infrastruktur for sykling, gange og skinnegående kollektivtransport. Byenes finansieringsmuligheter gjennom bompenger er ikke tilstrekkelig til å realisere nødvendige prosjekter. Rammene for byvekstavgiftene bør derfor økes, og staten bør bidra med en større andel av de store infrastrukturprosjektene.

7) Å løse areal- og transportutfordringene i et byområde bør prioriteres foran å løse transportutfordringen i en korridor

Byvekstavgiftene er et virkemiddel for å løse byområdenes areal- og transportutfordringer på en god måte. Utgangspunktet er at stadig flere bor i et byområde. For størstedelen av befolkningen foregår det meste av transporten i og rundt en by eller et tettsted. Ny nasjonal transportplan bør legge mer vekt på å beskrive og løse det lokale transportbehovet, fremfor å fokusere på lange transportstrekninger innenfor korridorer.

Med hilsen

Arild Hermstad
byråd

Godkjent elektronisk

Vedlegg: 1. Notat - reduksjon av klimagassutslipp.docx