

Til: Samferdselsdepartement

Deres dato: 29.3.2016

Vår dato: 24.6.2016

---

## Høringsinnspill – til Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 – 2029

Bellona viser til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) som ble lansert 29. februar 2016, med høringsfrist 1. juli 2016, og leverer med dette våre høringsinnspill.

Vi vil i det følgende kommentere, diskutere og komme med konkrete forslag som vi håper departementet vil ta hensyn til i det videre arbeidet med NTP. Det er Bellonas egne vurderinger og standpunkt som ligger til grunn for dokumentet, og i prosessen med utarbeidelse har vi gjennomførte workshops og samtaler med aktører i næringslivet, offentlige aktører og øvrige interessenter.

Skal verdens oppvarming begrenses til godt under to grader, må vi etablere et nullutslippssamfunn innen 2050 og helst lenge før. Nullutslippssamfunnet i 2050 er kun en investeringsyklus unna for store deler av den økonomiske aktiviteten i Norge og NTP er en viktig premissgiver for hvordan vi skal nå de internasjonale og nasjonale målsetningene innenfor miljø- og klima.

Med dette utgangspunktet omtaler vi i vårt høringsinnspill forutsetningene og premissene for løsningene, hvordan prioriteres annerledes og hvilke løsninger vi ønsker.

### **1. Forutsetninger og premisser er viktige og dimensjonerende for de ulike løsningene som er foreslått. Er de grunnleggende forutsetningene riktige, tas det i stor nok grad hensyn til en ønsket samfunnsutvikling utvikling som kan styres gjennom politiske vedtak?**

Det er maktpåliggende at man i den videre behandlingen av NTP ikke svekker de miljøambisjonene som ligger i dokumentet, og skal Norge følge intensjonen i Parisavtalen og forsøke å begrense den globale oppvarmingen under 2 grader og sikte mot 1,5 grad, må man heller styrke dem betraktelig. Vi vil likevel berømme spesielt klima-ambisjonene i budsjettet, og ser underlagsdokumentene som et vannskille i forvaltningen av NTP. Vi vil likevel påpeke problemet med at de fleste virkemidler som må på plass for å oppnå målene ligger utenfor fagetatenes mandat.

En grunnleggende premiss for NTP dokumentet er samfunnsøkonomens fremskriving av befolkningsutvikling og økonomisk utvikling både innenfor planperioden og flere år utover denne. At Norges befolkning øker er en realitet og ønsket utvikling. Det kan imidlertid synes som at det er tatt utgangspunkt i at de forskjellige transportformer vil øke proporsjonalt med befolkningsøkningen, der foretas en «lineær fremskriving» av transportvolum basert på den nære historikken.

Vi er inne i en periode med rivende teknologisk utvikling både innen energibærere for transport så vel som intelligente systemer som har potensale for å kunne påvirke denne utviklingen. Det kan synes som at dette ikke er tatt med i tilstrekkelig grad. Bellona ber om at det blir laget en tilleggs melding til NTP som vurderer potensialet i intelligente transport- og logistikksystemer og som tar opp spørsmål om autonome og semi-autonome systemer spesielt.

Det vises også i liten grad til hvilke klima- og miljømessige konsekvenser som følger av de forskjellige strategiene og målsetningene for ulike transportsektorer, og alternativer som inbefatter reduserte transporttjenester er i liten eller ingen grad diskutert. Dette er viktige forhold som må tas hensyn til i den videre politiske behandlingen av plandokumentet.

Det er tydelig for oss at fagetatene har samarbeidet tett med Miljødirektoratet i utformingen av fagunderlagets forslag til klimamål og tiltak. På ett punkt avviker likevel fagetatenes målsetninger og fremskrivninger direktoratets: NTP legger opp til økning i alle transportformer der vegtransport vil være den viktigste bærebjelken også i fremtiden. Bellona mener at dette kan være utfordrende på mange måter, ikke minst med tanke på klima- og miljøhensyn.

Eksempelvis vil 5 til 6-dobling av sjømatproduksjonen innen 2050 være svært utfordrende dersom en like stor andel av sjømatekspporten skal fraktes med bil. Dette er knyttet både til standarden på vegnettet i de aktuelle distriktene samt og klimaavtrykket av slik transport.

Tilsvarende vil gjelde for andre sektorer. Etterhvert som Norges olje- og gass produksjon reduseres, vil en økende andel av verdiskapningen nødvendigvis måtte foregå i fastlandsnorge. Dette vil medføre økende behov for transport både regionalt, nasjonalt og for internasjonale markeder

Det bør derfor i langt større grad legges til rette for at fremtidig varetransporten både nasjonalt og internasjonalt kan foretas med skip eller tog.

Det finnes flere virkemidler som kan bidra til oppnå dette, for eksempel i form av avgiftsstrukturer, vegprising, etc. Dette er først og fremst faktorer som bidrar til å styre aktørene handlingsmønster ut fra økonomiske forhold (eks. vareeiere, transportører, kunder). Fra Bellona side ønsker vi også å peke på betydning av utbygging av infrastruktur som gir aktørene reelle valg. Her er det viktig å fokusere på havneløsninger og lasteterminaler som muliggjør tids- og kostnadseffektive laste, losse og omlastingsoperasjoner (flermodalitet).

Målsetningene i persontransporten, spesielt personbil og fly, vil gjøre det maktpåliggende å prioritere mellom teknologiløsninger og energibærere. En målrettet satsning på biodrivstoff til luftfarten vil være nødvendig, men må føre til andre teknologivalg i veitransportsektoren dersom biodrivstoff skal kunne anses å være bærekraftig. Energibærere som bærekraftig bio og hydrogen vil i overskuelig fremtid være begrensede ressurser, og mesteparten av virkemiddelapparatet for industrielle verdikjeder for slike bærere ligger utenfor transportetatens mandat. Et realistisk og ambisiøst veikart for en slik oppbygning må derfor fremlegges i en tilleggs melding eller tas inn i NTP.

## **2. Hvordan prioritere annerledes, dagens og fremtidens teknologi, hvilke konsekvenser har det for forslag til løsninger.**

Vi tillater oss også å bemerke at Norges ambisjoner og faktiske målsetninger til reduserte klimautslipp med minst 40 % innen 2030, ikke er i samsvar med den fremsrevne økningen i transportvolum. Resultatet av forhandlingene med EU er ennå ikke klare, og med tanke på forhandlingene og vurderinger av byrdefordelingsprinsippet kan utslippskutt i ikke-kvotepliktig sektor måtte ligge langt over 30% i perioden. Transportsektoren må forventes å ta en betydelig del av disse kuttene.

For å oppnå dette mener vi at det forutsettes at de «riktige» prioriteringer gjøres ved investering av infrastruktur, samt at markedet fortløpende tar i bruk «state-of the-art» teknologi på kjøretøy, skip, tog, fly etc.

Dette vil stille svært store krav til både teknologiutvikling og finansiering av denne, så vel som finansieringsformer som bidrar til risikoavlastning og stimulering av markedet i ønsket retning. Et CO<sub>2</sub>-fond som Bellona tidligere har tatt til orde for og som nå er til diskusjon, over samme lest som NOx-fondet, vil kunne stimulere til teknologiutvikling i alle sektorer. Det er samtidig viktig at man ikke bruker slike midler til infrastrukturutvikling, noe vi ser på som primært en samfunnsoppgave og som må betraktes som tilrettelegging for de løsninger et CO<sub>2</sub>-fond kan utvikle.

Varebestiller vektlegger pris og i liten grad miljø og dermed de billigste og minst miljøvennlige løsningene. For at godstransportører skal benytte seg av jernbane må både frekvens og forutsigbarhet økes, i dag er forsinkelser og innstilte avganger årsaken til at transportører må velge andre løsninger. Det offentlige kjøpte inn for 432 milliarder i 2013<sup>1</sup> - med andre ord er offentlige anskaffelser et viktig og nødvendig virkemiddel for redusert miljøbelastning og flere klimavennlige løsninger. Klimaforliket stadfester viktigheten av at det offentlige går foran, og i Sundvollen-erklæringen heter det at regjeringen vil «*sørge for at offentlig sektor som kunde bidrar til å ta i bruk og utvikle nye miljø- og klimavennlige teknologier og løsninger*».

### **3. Hvilke løsninger ønsker vi og hva vil vi prioritere i NTP**

Havna – fremtidig knutepunkt for elektrisk infrastruktur. Synergi mot elektrifisering av person- og godstransport (nærdistribusjon) på veg.

ITS – autonome kjøretøy er ikke omtalt i NTP, Det bør jobbes for felles system og transportteknologi for hele Europa. Standardisering er viktig for å få bedre effektivitet.

Bellona tror Hydrogen vil kunne spille en rolle i landbasert tungtransport, men det vil ta tid. Hydrogen har svært gode muligheter for å gi fremtidig vekst av nullutslippsløsninger på skipstransport, men vil kreve utbygging av haneterminaler i kombinasjon med biltransport og jernbane. NB: det må gjøres en kostbar miljøopprydding i havne, gamle synder med PAH og tungmetaller, og noen eksempler er Mo industripark og Rana industriterminal. Slike investeringer må gjøres i synergi med annen havneutvikling og vil vere essensielt for å ivareta en helhetlig miljøforvaltning av havner og omlastningsterminaler.

---

<sup>1</sup> <https://www.ssb.no/offinnkj>

Bellona forslår at følgende punkter tas med i den politiske behandlingen av NTP:

1. Kollektivtransporten må styrkes gjennom økte investeringer og midler til drift og bymiljøavtalene må styrkes med tettere kobling mellom areal- og transportplanlegging. Vi tror at selv en kraftfull satsning på dette feltet uten komplementære tiltak og målrettet satsning på nullutslippsløsninger (ikke *fossilfrie* løsninger) vil ha liten klimateffekt. For eksempel TØI og CICEROs «Veien til klimavennlig transport» fra 2014 viser dette med all tydelighet.
2. Anbud-innkjøp, innovasjon må premieres og det må være risikodeling. Det tar lang tid fra anbudsprosesses startes til at den «nye» løsningen er tatt i bruk og dette må tas hensyn til ved utforming av anbudsinnbydelse. Dagens anbudsprosesser bygger på gårsdagens virkelighet og tar i for liten grad hensyn til morgendagens virkelighet med nye utfordringer på miljø- og klimasiden og en raskere teknologisk og samfunnsmessig utvikling en tidligere. Prioriterte anbud med særlig relevans for grønn innovasjon må identifiseres og gis lengre tidshorisonter enn normalt. Kombinert med miljøkrav og et ønske om å fremme nye løsninger, må markedet gis anledning til å utvikle de nye klimavennlige løsningene. MEF: anleggsbransjen forutsetter moden teknologi, og i dag er det for liten premiering av innovasjon / høy risiko. Vi må finne løsninger for risikoavlastning mellom entreprenør og byggherre (staten)
3. Investering i infrastruktur må følge verdiskapingen (dvs. industrien), mindre grad privatbilismen
4. Planleggingstiden må reduseres ned mot 5 år med nye grep, utviklingstakten av miljøløsninger i transport må økes (vi har dårlig tid ...)
5. Et CO2 fond etter modell fra NOx fondet vil være et hensiktsmessig virkemiddel som kan bidra til raskere utskifting av kjøretøyparken
6. En helhetlig og fremtidsrettet havnepolitikk. Dette vil kreve en totalstrategi på nasjonalt nivå, der man setter ambisiøse målsetninger for gods fra vei til sjø og samhandling med jernbane der dette er aktuelt. Et eget utvalg bør se på roller, mydighet og ansvar da Bellona mener både eierskapsstrukturer, skatte- og inntektsmodeller er langt fra optimale for samlet satsning og plassering av administrativt og økonomisk ansvar. Incentiver for omlegging må rettes både mot havneiere og veitransportsektoren spesielt, og skattesystemet for gods til sjø må gjennomgås.
7. Nærskipsfart – for dårlig tilrettelagt, behov for enhetlig strategi og standardiseringer. Infrastruktur må styrkes, satse på sentrale havner
8. Prioriteringer i en del av sektoren må få konsekvenser for andre deler av sektoren, f.eks. må bedre vei og jernbaneinfrastruktur få innvirkning på fremtidig Godsterminal, havner og tilgang fornybar energi.
9. Hydrogen til privatbil. Det bør utvikles en egen strategi for hvordan man best produserer og bruker bærekraftig hydrogen til transportformål. Dette er en begrenset ressurs i overskuelig fremtid (bare 4% hydrogen basert på fornybar energi på verdensmarkedet i dag) og energieffektiviteten er lav. Vi må satse der hydrogen vil ha størst effekt, og Bellona mener dette vil være innen skipsfart, tog og eventuelt tyngre kjøretøy. Det må foretas en kost/nytte analyse av infrastrukturbygging som tar inn dagens trender i sluttbrukermarkedet for hydrogen og

utviklingen av alternative energibærere som direkte elektrisitet (batterier). Hydrogen bør primært produseres der man har strandet kraftproduksjon. Det kan være en farlig utvikling hvis investeringer i hydrogen i personbilmarkedet går på bekostning av elektrifisering av personbilmarkedet.

10. Legge til rette for utvikling av et velfungerende leverandørmarked, utvikle nasjonale kunnskapsklynger kan gi næringsutvikling og arbeidsplasser innen for eksempel maritim sektor, jernbane, , bilmarkedet og ITS-industri (BIG data og intelligente systemer).
11. Det bør etableres og videreutvikles arenaer for kunnskapsdeling og erfaringsdatabaser som er lett tilgjengelig for innkjøpere.
12. Tog: Intercity-satsningen, Gardermobanen, Ringeriksbanen etc. er inrettet mot persontransport og IKKE godstransport. Vi skulle gjerne sett høyhastighetstog vs vekst i flytrafikken bedre utredet med tanke på den sterke økningen flytrafikken legger opp til frem mot 2050. Her er heller ikke nye muligheter som HyperLoop vurdert, og grunnlagsdokumentene som langsiktig planleggingsdokument vil ha nytte av å diskutere mulighetsrommet som ligger i potensielt disruptive løsninger.
13. Standardisering av lastbærere innenlands som gjør det effektivt med omlasting og valg av transportbærer, ITS vs standardisere lastebærere 45`` container kan gi skalafordeler. Teknologioptimisme og incentiver og fordeler for utprøving bør vektlegges slik at slik at man kan forsøke regionalt og utvikle optimaliserte, nasjonale løsninger. Infrastruktur for dataoverføring og datainnsamling må vektlegges (ITS avhengig av godt samspill fysisk og digitalt samspill).

Med vennlig hilsen,

Hallstein Havag

Fagsjef

Jan Kjetil Paulsen  
Rådgiver

Odd Olaf Schei  
Rådgiver