



Til Samferdselsdepartementet

24.06.2016

## Innspill til høring- Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Framtiden i våre hender takker for muligheten til å komme med innspill til høringen om grunnlagsdokumentene til Nasjonal transportplan 2018-2029.

Vi vil berømme mye godt arbeid som er gjort i fagetatene, og vi støtter flere deler av planforslaget, særlig det som gjelder bymiljøavtaler og økt satsing på sykkel som transportmiddel. Vi vil også uttrykke støtte til store deler av klimastrategien. Vi vil imidlertid benytte anledningen til å komme med innspill til hvordan Nasjonal transportplan 2018-2029 i større grad kan samsvare med de overordnede målene om at Norge må kutte klimagassutslipp i tråd med den nylige Paris-avtalen og 2, eller helst 1,5, -gradersgrensen. Først og fremst mener vi at klimamålet i klimastrategien om 50 % kutt i transportsektoren i forhold til dagens nivå innen 2030 må intensiveres i samsvar med behovet for raske og omfattende utslippskutt, og implementeres i praksis i plangrunnlaget. Vi har verken tid eller råd til fortsatt utslippsøkning i transportsektoren. Derfor må klimahensyn være styrende for alle store prioriteringer i NTP.

### Sats på bymiljøavtaler og sykkel

Bymiljøavtalene er gavepakker for klimakutt og miljøtiltak, helse og bedre trivsel for folk i byområdene. Framtiden i våre hender vil benytte anledningen til å gi helhjertet støtte denne ordningen. Gevinstene av å starte omstilling i byområdene og i transportsektoren tidlig er store, ikke minst fordi Norge øker sin konkurransedyktighet ved å være tidlig ute i et internasjonalt perspektiv. Det finnes grundige beregninger, med utgangspunkt i bymiljøavtalene, som viser at det er samfunnsøkonomisk mye mer lønnsomt<sup>1</sup> å gjennomføre en effektiv omstilling i byområdene heller enn en blandet pakke hvor man fortsetter litt som før. **Framtiden i våre hender støtter derfor fagetatenes forslag om å utvide ordningen til å gjelde alle byområder/tettsteder med trafikkutfordringer og det må stilles krav om at kommunene fører en arealpolitikk som aktivt støtter opp om målene i avtalen. Nullvekstmålet bør erstattes med et mål om 20-30% redusert personbiltrafikk innen 2030.**

Det er gledelig å se at sykkelen endelig tas på alvor som transportmiddel i NTP. Samfunnsøkonomisk er det svært lønnsomt å tilrettelegge for økt sykling, og klimaeffekten av dette tilsier at sykkelveiutbygging bør prioriteres svært høyt i denne planperioden. På sikt er det potensiale for høyere sykkelandel enn det som er dagens målsetning. **Framtiden i våre hender støtter de foreslåtte sykkelekspressveiene og de foreslåtte endringene i bymiljøavtalene for å fasilitere tilrettelegging for sykkel. Målet om 8 % sykkelandel nasjonalt må følges opp årlig i planperioden og manglende resultater må utløse sterkere virkemidler og eventuelt økte midler til sykkeltiltak. Vi mener også at Sykkelhåndboka må oppgraderes i henhold til nyere kunnskap om nødvendig standard på sykkelveier<sup>2</sup> for at sykkelveiene skal kunne få den ønskede effekten i form av økt sykkelandel.**

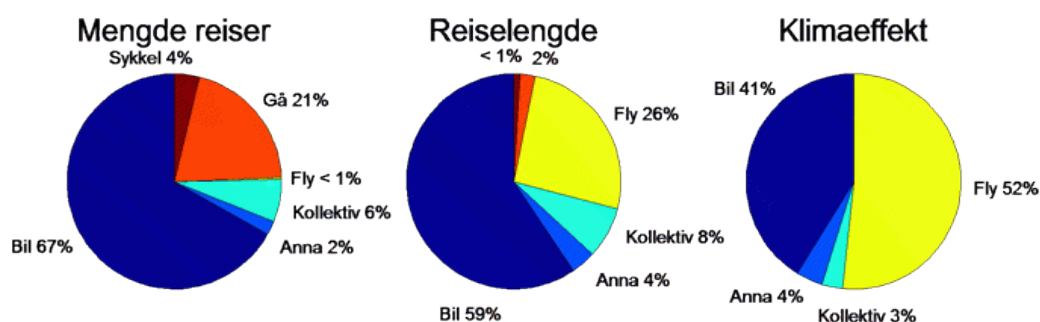
<sup>1</sup> Haugsbø, M. S., M. F. Bentzano og H. Solli (2015): *UA-rapport 52/2014 Kostnadsanslag for bymiljøavtaler*. Urbanet Analyse

<sup>2</sup> Blant annet fra Oslo kommunes arbeid med ny sykkelstrategi 2014. <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/etater-og-foretak/sykkelprosjektet/oslos-sykkelstrategi-med-analyser-og-undersokelser-article48030.html>



## Overføring av transport fra fly til bane

I transportsektoren er det store forskjeller på utslipp fra en reise basert på hvilken transportform man velger. Det samme gjelder for frakt av gods. Det er flere måter å beregne utslipp fra reiser på, men i illustrasjonen under har CICERO kartlagt klimaeffekten fra nordmenns reiser på individnivå. Som vi ser utgjør flyreiser en svært liten andel av reisene våre, men en svært stor andel av klimafotavtrykket. I motsatt ende ser vi at sykkel og gange utgjør en stor andel av reisene, men uten å gi noen negativ klimaeffekt av betydning.



Figur 1. Reisevaner for gjennomsnittsnordmannen. Kilde: Aamas, Birger (2013): Å reise er å leve. CICERO Senter for klimaforskning

Transportsektoren må sees som en helhet hvor både vei, bane, sjø og luftfart inngår. Dette gjøres i stor grad i dag i arbeidet med bymiljøavtalene. Til en viss grad jobbes det også med overføring av gods fra vei til sjø og bane. Men det gjøres i mindre grad på de mellomlange og lange personreisene. Dette til tross for at det er de lange reisene som gir de største utslippene, både enkeltvis og total sett.

Framtiden i våre hender savner en vurdering av konkurranseflaten mellom luftfart og bane, slik det er gjort mellom bane og vei, sjø og vei. Slik det er i dag stjeler luftfarten samfunnsnytte fra jernbane på de mellomlange distansene når den tiltrekker seg så stor trafikk på grunn av korte reisetider og økonomiske konkurransefordeler. De viktigste norske innenriks flyrutene er like trafikkerte som store europeiske ruter.<sup>3</sup> Potensialet for overføring av trafikk til bane, gitt at man satser på effektiv nedkorting av reisetidene, er stort. Potensialet for klimakutt på lengre sikt er tilsvarende stort. I energinasjonen Norge ligger alt til rette for el-baserte transportformer, som nettopp jernbanen er. Internasjonal satsing på ulike høyhastighets baneløsninger viser at vi vil henge etter dersom vi ikke tar jernbanen på alvor på de lengre distansene både for persontransport og gods. **Framtiden i våre hender mener derfor at det i løpet av planperioden må lages en plan for hvordan og når jernbanen skal overta passasjertrafikken på de mest trafikkerte flystrekningene innenriks i Norge og ut mot nabolandene våre.**

<sup>3</sup> <http://www.framtiden.no/201403176403/blogg/arilds-blogg/nordmenn-ma-fly-mindre.html>



## Infrastrukturinvesteringer må følge prioriteringene i klimastrategien

Transportsektoren sliter med økte utslipp årlig som følge av trafikkvekst både på vei og i luftfarten. Det tilsier at store investeringer som gir økt kapasitet og dermed trafikkvekst ikke må gjennomføres i denne planperioden. Veiprosjektene i grunnlagsdokumentene som er definert som bundne og de som er organisert under Nye Veier er beregnet til å gi betydelige økte klimagassutslipp. De foreslås likevel utbygd allerede i lav ramme pga. betingelsene i bestillingen til fagetatene i NTP-prosessen. I lys av behovet for omstilling og utslippskutt i transportsektoren foreslår vi at denne prioriteringen endres i tråd med klimastrategien. I motsatt ende ser vi at overføring av gods fra vei til bane gir store klima- og samfunnsgevinster som følge av fjerning av tungtransport fra vei. Derfor må vedlikehold på og tilrettelegging for godstrafikk på jernbane prioriteres høyere.

**Framtiden i våre hender støtter forslaget i klimastrategien om at man skal prioritere prosjekter som gir reduserte utslipp, som bygger opp under nullvekstmålet i bymiljøavtalene og som overfører gods fra vei til bane og at dette må følges opp i praksis, inkludert bundne prosjekter og Nye Veier AS.**

Flytrafikken har så langt fått lov til å øke sine utslipp uten begrensning eller regulering. Dette til tross for at det er den sektoren i Norge som har økt utslippene sine aller mest siden 1990. Utenriks flytrafikk økte utslippene med 238 % mellom 1990 og 2012<sup>4</sup> og utslippene øker fortsatt årlig. Årsaken er stor trafikkvekst. Fly er en av de mest utslippintensive transportformene vi har. Samtidig er det en transportform som er svært pris og inntektselastisk. Jo mer vi tjener, jo mer flyr vi. Med andre ord, vi flyr ikke nødvendigvis fordi vi trenger det, men fordi vi har råd til det. Dette gjelder i særlig stor grad utenriksreisene, som er de som øker mest. Det er langt igjen til vi ser faktiske utslippskutt fra luftfarten med tanke på den store trafikkveksten det tilrettelegges for. Det har vi ikke tid til å vente på. Skal vi få til klimakutt i luftfarten må vi stoppe trafikkveksten og på sikt overføre trafikken til mer miljøvennlige transportformer. **De foreslåtte flyplassutvidelsene på Gardermoen og på Flesland må derfor utsettes til etter denne planperioden og tidligst til luftfarten kan vise til absolutte utslippskutt. Med en forsterking av den vedtatte flypassasjeravgiften kan man begrense etterspørselsveksten og behovet for utvidelser.**

## Usikre effekter av teknologiutvikling og biodrivstoff må suppleres med andre tiltak

Teknologiutvikling i retning av mindre utslippintensive transportformer og kjøretøy, samt utvikling og innfasing av mer bærekraftig drivstoff, bidrar til at vi vil ha muligheter for god mobilitet i framtida til tross for befolkningsvekst og trafikkvekst som følger av dette, men ikke ubegrenset. Mellom 2014 og 2015 økte trafikken på vei med 1,2 % mens utslippene fra veitrafikken økte med 0,8%. Som følge av ny teknologi har vi dermed fått 0,4 % lavere utslipp enn vi ellers ville hatt gitt de samme forutsetningene. Likevel har vi en betydelig, absolutt utslippsvekst. Vi reiser stadig mer og stadig lenger som følge av bedre infrastruktur, kortere reisetider og bedre økonomi. Effekten av energieffektiviseringen spises opp av trafikkveksten.

I den foreslåtte klimastrategien fra fagetatene legges det til grunn at for å nå de foreslåtte målene om 50 % kutt i transportsektoren innen 2030, så vil teknologiutvikling og biodrivstoff måtte spille en vesentlig rolle. Andelen som teknologiutvikling og biodrivstoff skal ta utgjør rundt 90% av de foreslåtte kuttene. I disse tallene ligger det høy grad av usikkerhet. Som Miljødirektoratet også påpeker i sin kunnskapsutredning<sup>5</sup> er særlig potensialet for produksjon av bærekraftig biodrivstoff i slike mengder og klimaeffektene av dette svært usikkert, både i et nasjonalt perspektiv og i et globalt.

<sup>4</sup> <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar-endelige/2014-01-30>

<sup>5</sup> Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030 - Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling | M-386



Det vi vet helt sikkert er at så langt har ikke teknologiutviklingen alene gitt de nødvendige resultatene til at klimapolitikken og de nasjonale transportplanene våre kan hvile på dette i så stor grad som det foreslås her. Vi ser ingen absolutte kutt i klimagassutslippene fra transportsektoren på nasjonalt nivå, og i enda mindre grad i utenriks trafikk. En ansvarlig regjering kan ikke binde samfunnet til infrastruktur som gir økte utslipp i tiårene som kommer og basere klimapolitikken på at per i dag svært usikre tiltak skal kutte utslippene.

**Effekten av teknologiutvikling og biodrivstoff må derfor nedjusteres kraftig i klimaberegningene i samsvar med den høye usikkerheten i tiltakene. Det innebærer at andre og kraftige tiltak må til for å nå klimamålene våre. Også virkemidler som ligger utenfor NTPS område, slik som skatter og avgifter, kan bidra sterkt i en slik tiltakspakke.**

Med vennlig hilsen

Arild Hermstad

Leder i Framtiden i våre hender

Kontaktperson: Tonje Orsten Kristiansen

[tonje@framtiden.no](mailto:tonje@framtiden.no)