

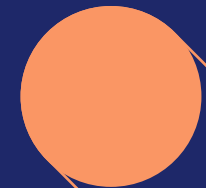
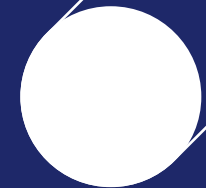
Når miljø og klima er viktigst – hva bør prioriteres i NTP da?

Mobilitet 2023

Arrangør Bane NOR SF

Møteleder:

Irene Johansen, leder myndighetskontakt Bane NOR



Når miljø og klima er viktigst – hva bør prioriteres i NTP da?

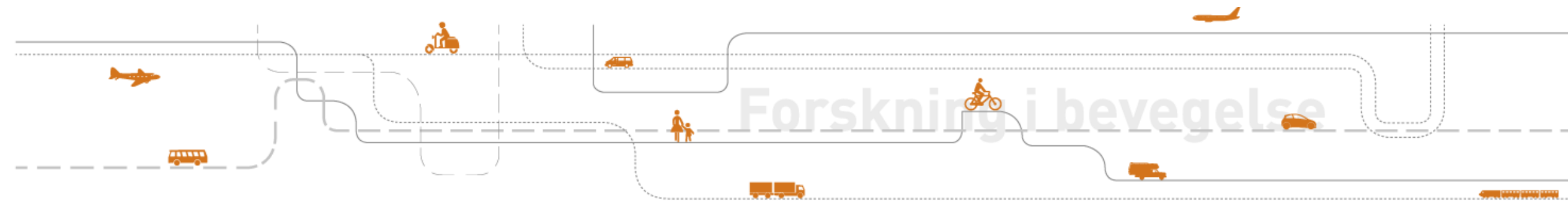
- 1130 Velkommen v/ Irene Johansen, moderator Bane NOR
- Bjørne Grimsrød, TØI: «Når klima og miljø er viktigst – hva bør prioriteres i NTP da?»
- Alberte Marie Ruud, Buskerudbyen: Om Buskerudbyen og tenkningen rundt areal- og transport i Buskerud
- Holger Schlaupitz, Naturvernforbundet: Om NTP og prioriteringer for å nå klimamålene – «Nå må jobben gjøres»
- Grethe Vikane, SVV: Om å prioritere klima og miljø og balansere ulike mål
- Gea Lutnæs Trøen, Bane NOR: Hvis klima- og miljømålene er viktigst – hva kan vi bidra med?
- 1210 Panelsamtale med innlederne om tema:
«Når klima og miljø er viktigst – hva bør prioriteres i NTP da?»
-

Bakgrunn

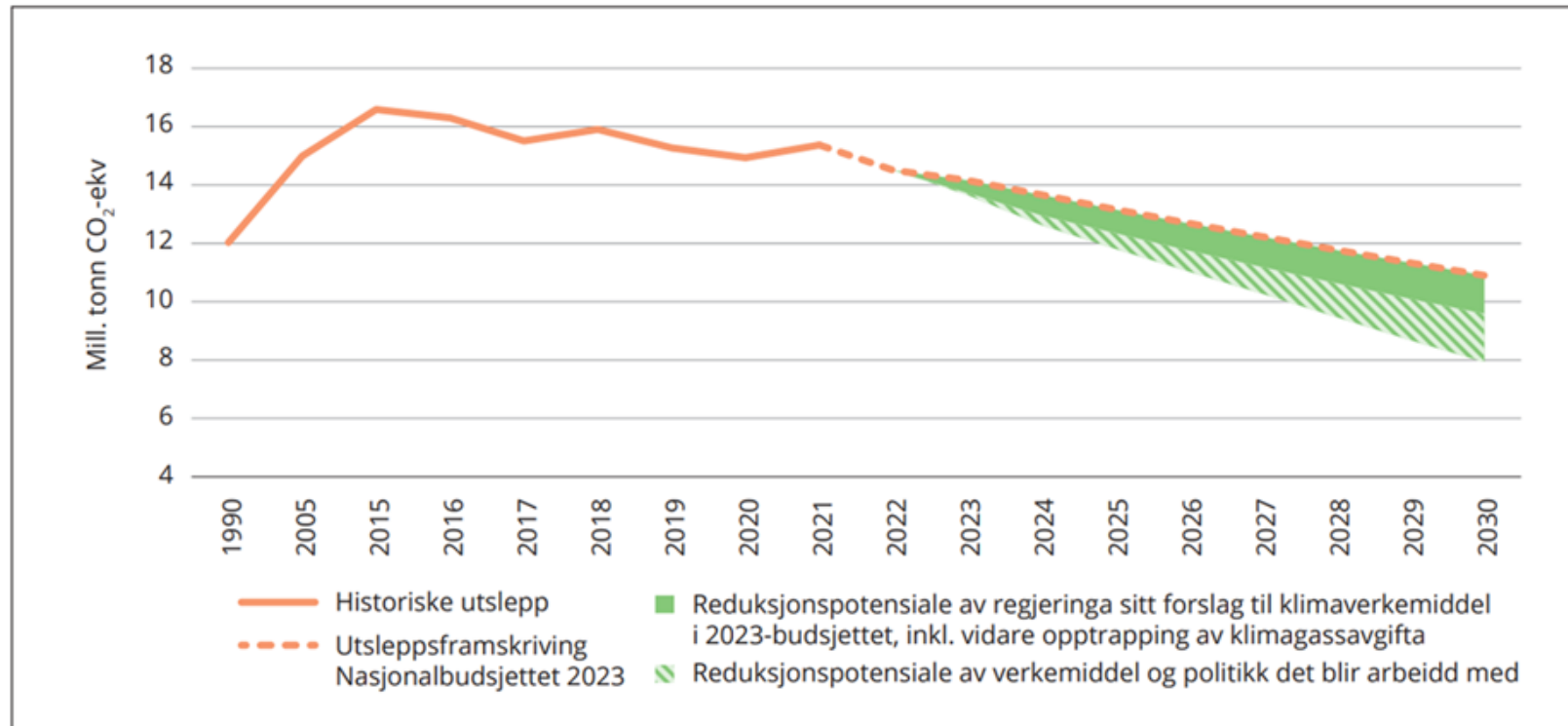
- Transportvirksomhetene jobber med sine faglige innspill til prioriteringer i neste NTP.
- I 2020 meldte Norge inn et nytt klimamål til FN. Norge skal redusere klimagassutslippene fra minst 40 prosent til opp mot 55 prosent frem mot 2030, sammenlignet med 1990.
- Nasjonal transportplan (NTP 2025–2036) skal bidra til å oppnå Norges klima- og miljømål, og dette målet er sidestilt med de andre delmålene for neste NTP. Alt tyder imidlertid på at vi ikke når dette målet. Framskrivninger av transporttettersspørsel viser at vi er langt unna. Når dagens transportpolitikk ikke har bidratt til at vi når klimamålene bør vi vurdere andre tiltak og virkemidler enn vi hittil har prioritert.
- Vi spør – hva hvis vi setter klima og miljø som premiss for prioriteringene – hva må prioriteres da?
- Dette er en av utfordringene transportvirksomhetene jobber med og som vi med dette seminaret vil ta opp som en viktig diskusjon frem mot neste NTP (2025–2036)

Når klima og miljø er viktigst – hva bør prioriteres i NTP da?

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør
Transportøkonomisk institutt



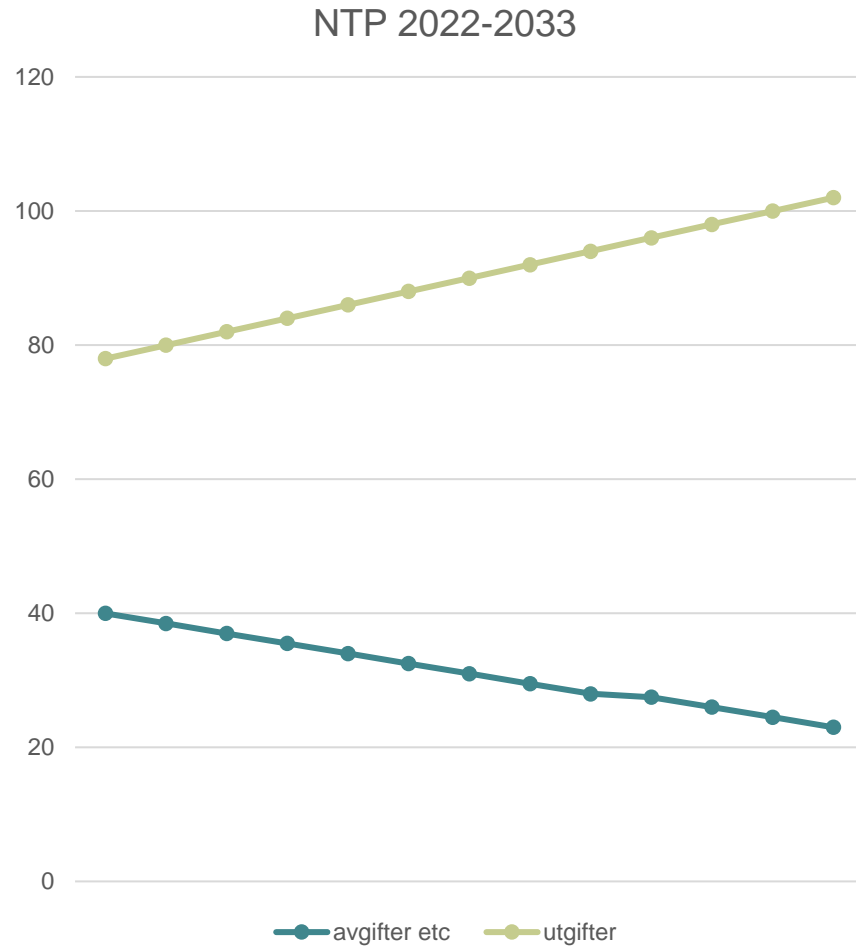
Dagens NTP: Ikke innenfor klimamålene



Figur 3.2 Historiske utslepp, og forventa utsleppsreduksjonar mot 2030 i ikkje-kvotepliktig transport.

Kjelder: SSB, Miljødirektoratet, Finansdepartementet og Klima- og miljødepartementet

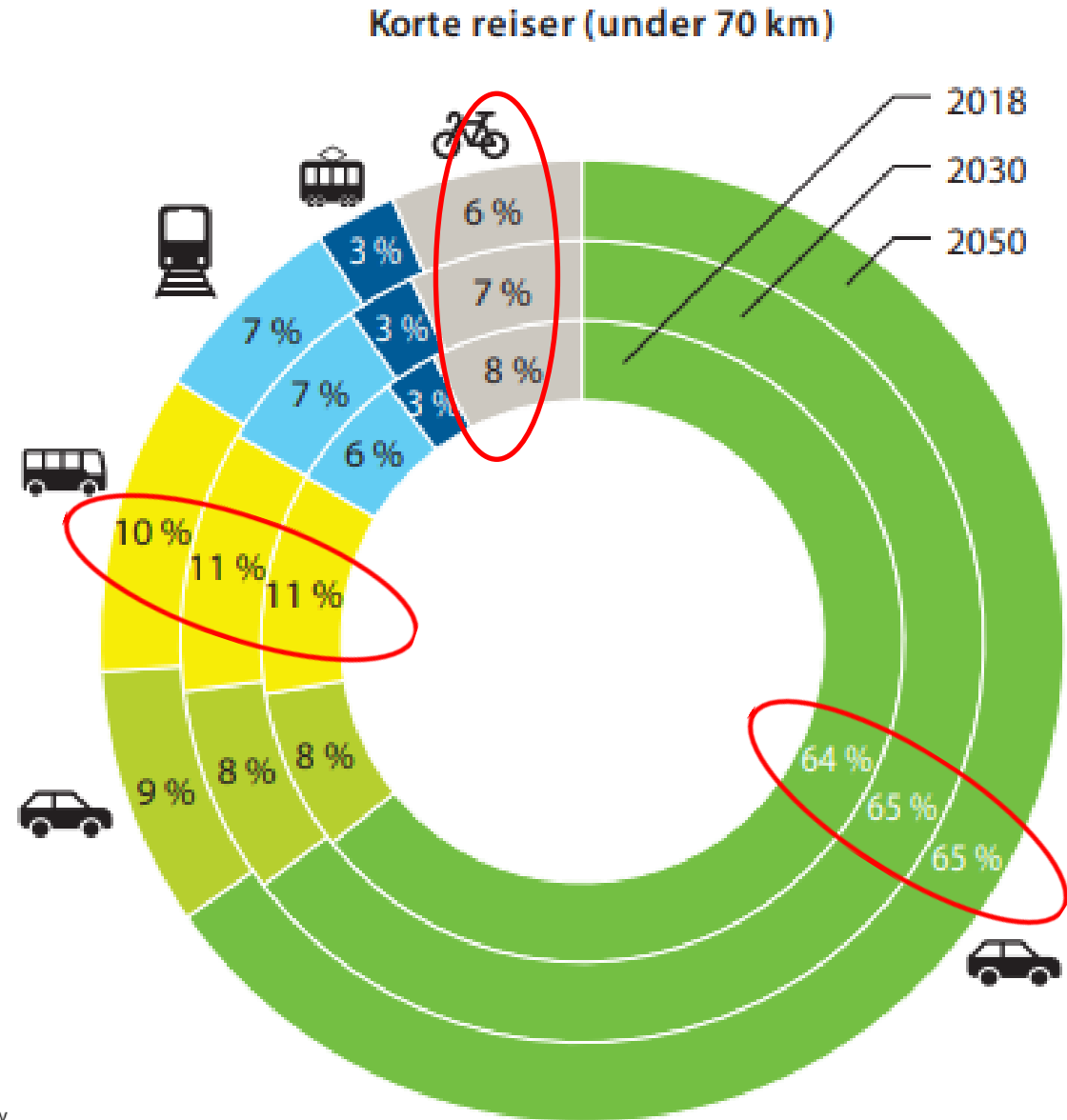
Dagens NTP: Ikke realistiske økonomiske rammer



– Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor.

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) til VG i juni i år.

Dagens NTP
«tar ikke hensyn
til politikk»



Kilde: Fremtidens transportbehov

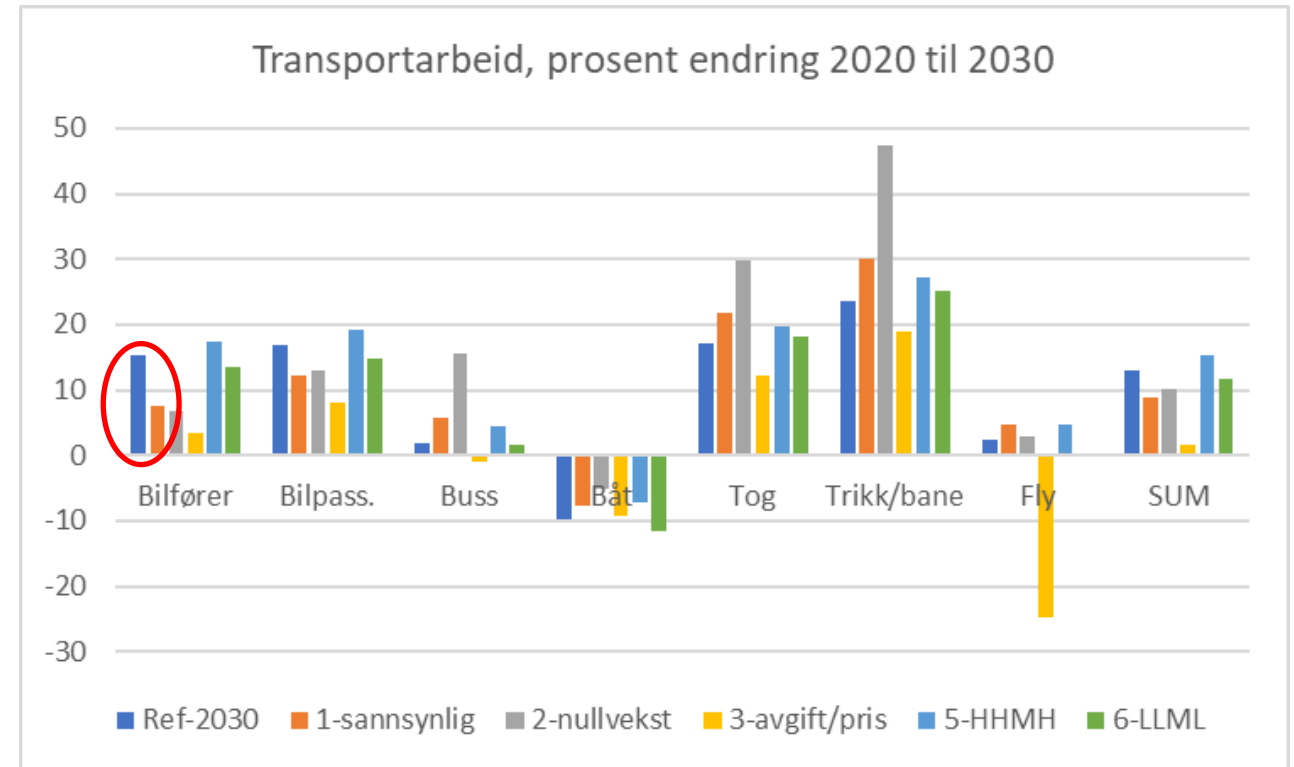
Fem alternative utviklingsbaner for persontransport

- Alt1: «Sannsynlig» bane
 - Økt CO₂-avgift (Fin.dep)
 - Lik VBA og bomsats for el- og fossilbil
 - Økte parkeringskostnader

- Alt2: Nullvekst i fire byområder
 - Ikke elbilfordel i bomringene
 - Økte parkeringskostnader
 - 25% lavere billettpris kollektiv
 - Veiprising i byområdene (0,89-1,48 kr/km i 2030, 1,48-3 kr/km i 2060)

- Alt3: Økte energipriser
 - 35 kr/liter fossil, 10 kr/kwH, kollektivtakster +50%

- Alt5 og 6: Befolkningsutvikling HHMH og LLML
 - Ca. 3%-poeng høyere/lavere vekst til 2030
 - Ca. 16%-poeng høyere/lavere vekst til 2060



I «sannsynlig» bane øker biltrafikken med:

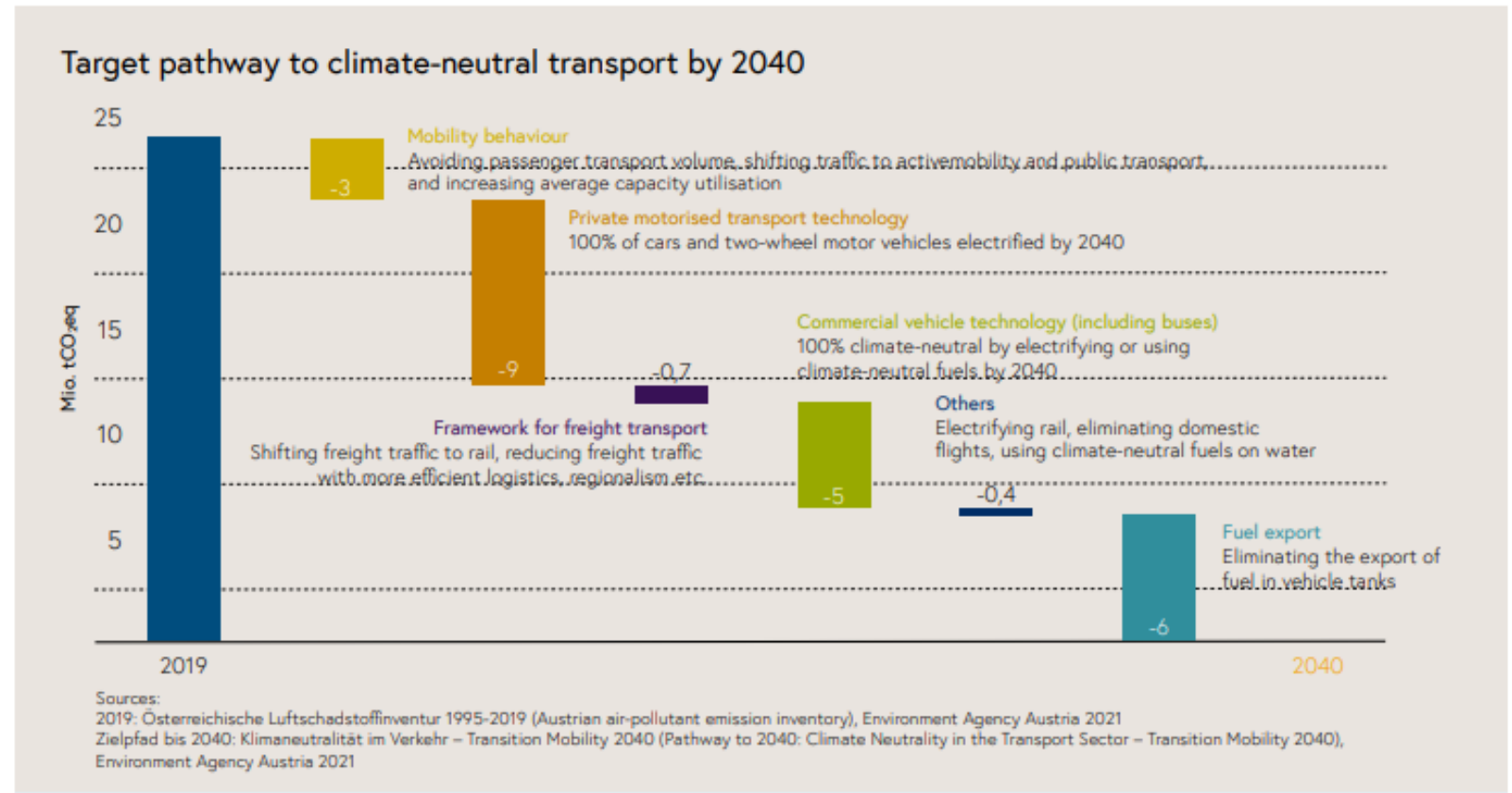
- 7,5% i stedet for 15,4% til 2030
- 21,8% i stedet for 30,8% til 2060

• NB! Flytrafikken noe høyere i «sannsynlig» bane enn i Ref.

Østerrike

Metode for transportplanlegging:

- Mål om klimanøytralitet i 2040
- Modell for backcasting
- Prosjekter og virkemidler



Få mer ut av eksisterende infrastruktur og transportmidler

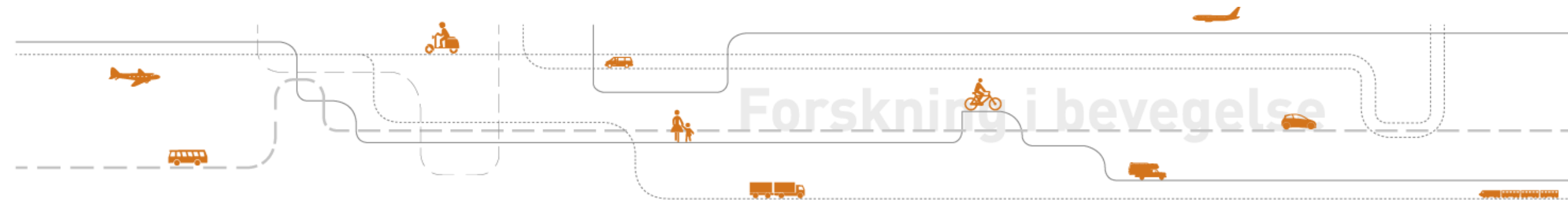


Forskning i bevegelse

Kan vi få til en klima-innrettet og realistisk NTP som fungerer som et godt styringsverktøy?

Ja hvis vi:

- Rydder i roller og strukturer, skiller forretning fra forvaltning, skaffer en dirigent
- Skaffer objektiv/uavhengig kunnskap og modellverktøy
- Legger realistisk/mest sannsynlig forutsetninger til grunn
- Lager en NTP der det planlegges for å nå politiske mål
- Ser ulike tiltak i sammenheng og ser på hele klimafotavtrykket

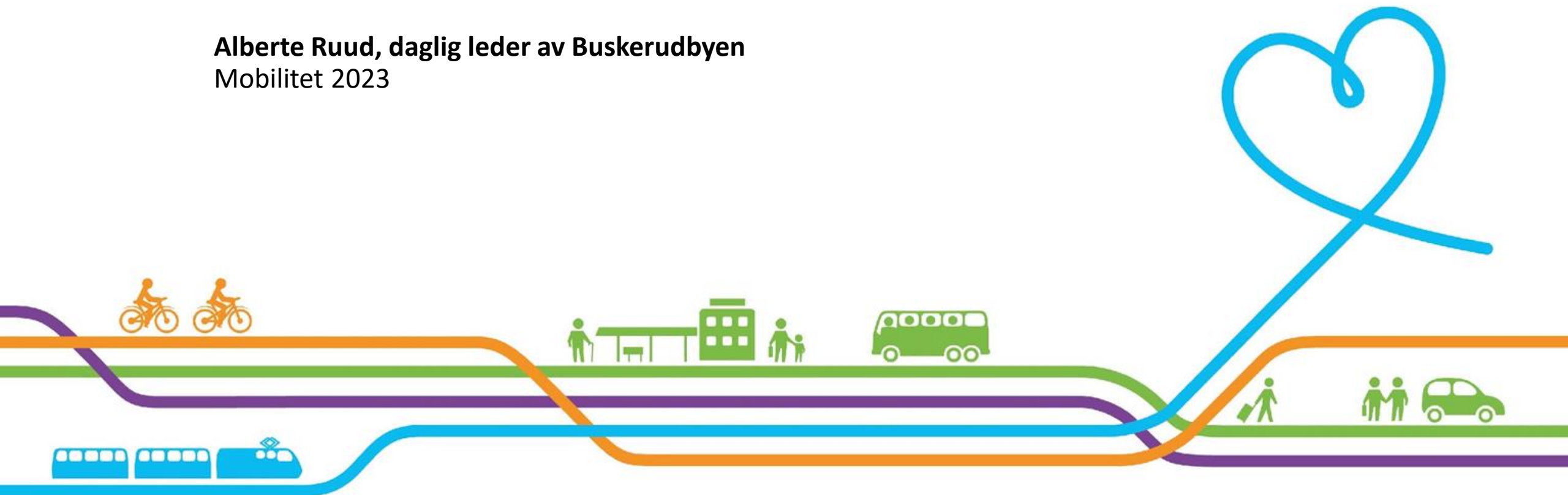




Buskerudbyen

Når klima og miljø er viktigst - hva bør prioriteres i NTP da? - sett fra Buskerudbyen

Alberte Ruud, daglig leder av Buskerudbyen
Mobilitet 2023

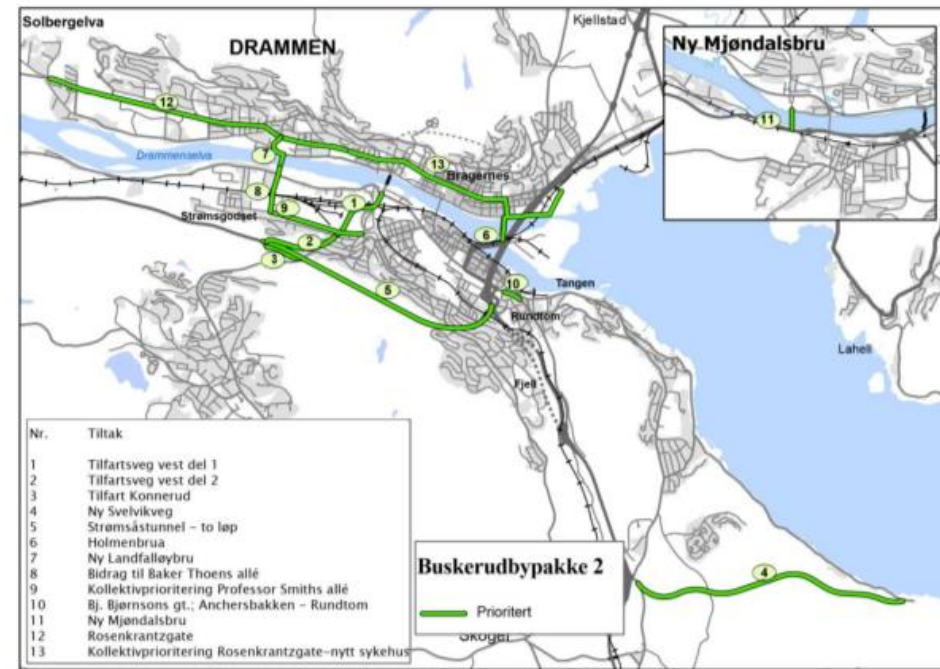


Fra bompengefinansiert bypakke til tiltakspakke uten bompenger

2018: Buskerudbypakke 2 fikk flertall i alle kommunestyre og Buskerud fylkesting

2019: Pakken falt etter interpellasjon i kommunestyret i Nedre Eiker

2021/22: Tiltakspakke uten bompenger (forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale) vedtatt lokalpolitisk og oversendt SD



Figur 0-1 Store prioriterte infrastrukturtiltak i Buskerudbypakke 2. Illustrasjon: Statens vegvesen.



Nøkternt, klimavennlig og nytenkende

- Porteføljen av tiltak i forhandlingsgrunnlaget er tidsriktig med tanke på økonomi og bærekraft
- Det er fortsatt planer og utbygginger som må stå på vent
- Men tiltakene i forhandlingsgrunnlaget bringer oss et langt steg i riktig retning



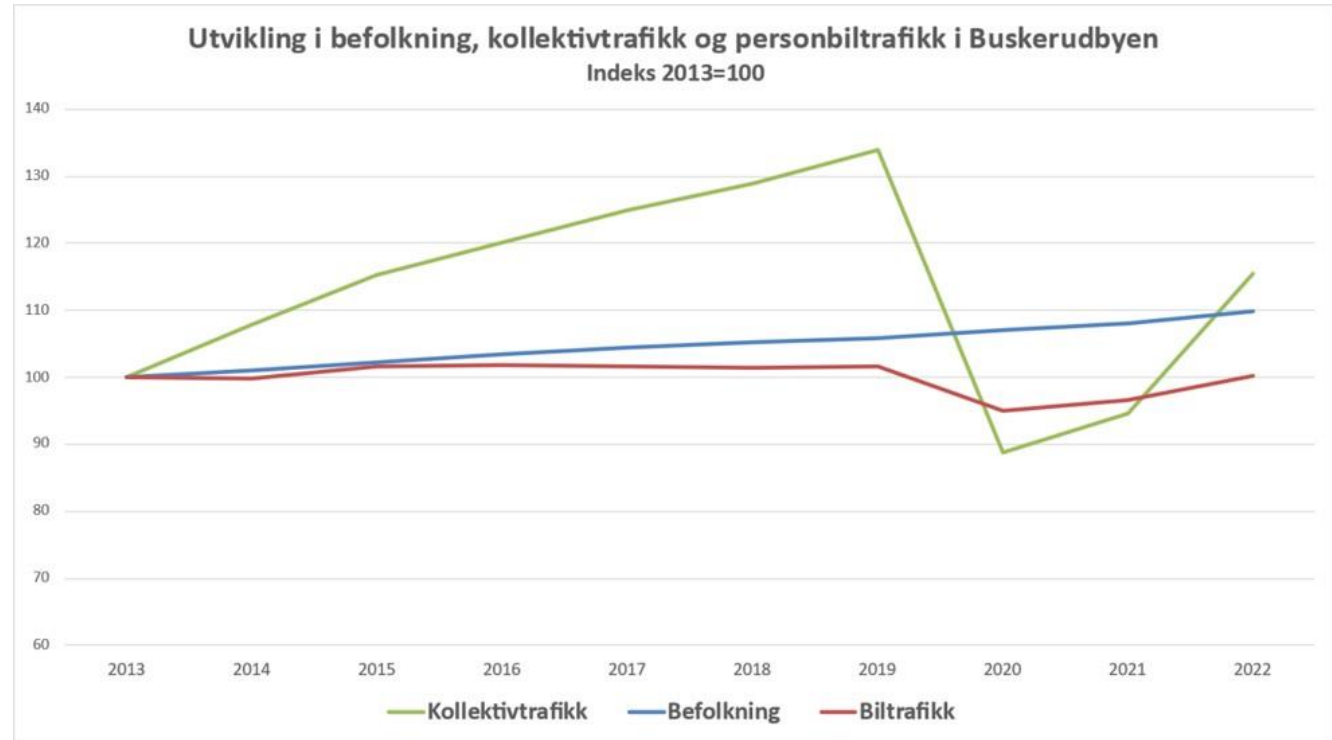
Mer av det vi vet virker

- Ingen store, kapasitetsøkende veiprosjekter
- Dagens infrastruktur skal brukes smartere
- Matcher staten 50/50 gjennom prioriteringer i egne budsjetter
- Bærebjelken blir fortsatt knutepunktutvikling, buss, sykkel, gange og parkeringstiltak



Gode resultater for Buskerudbyen

- Fortsatt nullvekst i personbiltrafikken
- Antall kollektivreiser er snart på samme nivå som før pandemiårene
- Reduksjon i CO₂-utslipp



Hvorfor er det viktig å få på plass en byvekstavtale?

- Sterkere innsats må til for å nå målene om bærekraftige, lett tilgjengelige byer og tettsteder i årene framover
- Viktig finansieringskilde for å kunne videreutvikle Buskerudbyens felles transportsystem



Buskerudbyen





Mye på gang som krever innsats over kommunegrensene

- Det nye sykehuset og helseparken
- InterCity-utbyggingen
- Fjordbyen Lier-Drammen
- Behovet for to tog i timen til Hokksund og Kongsberg
- Små og store utviklingsprosjekter i alle kommuner



Buskerudbyen



Hvis klima og miljø var viktigst...

- Det er flere veier til bærekraftige byområder – hvorfor ikke prøve ut flere?
- Byvekstavtalene bør inspirere til mer tverrsektoriell tenking på transportområdet
- Nye samarbeidsformer om konkrete prosjekter for å få mer ut av infrastrukturen vi allerede har



Når klima og miljø er viktigst - hva bør prioriteres i NTP da? – sett fra chatbot

1. **Satsing på kollektivtransport:** Det er viktig å satse på kollektivtransport som en alternativ transportløsning til bil, for å redusere klimagassutslipp og luftforurensning. Dette kan inkludere investeringer i infrastruktur for buss, trikk, t-bane og tog, samt tiltak for å øke bruken av kollektivtransport som prisingstiltak og bedre tilrettelegging for sykkel og gange til kollektivknutepunkter.
2. **Elektrifisering av transport:** Det er viktig å satse på elektrifisering av transport, spesielt innenfor tungtransport og ferjer, for å redusere klimagassutslipp. Dette kan inkludere å legge til rette for lading av elbiler og utvikling av hydrogenløsninger for tungtransport.
3. **Miljøvennlig gods- og varetransport:** Det er viktig å redusere utslipp fra godstransport, som kan inkludere tiltak som innføring av lav- og nullutslippssoner i bysentra, utvikling av miljøvennlige transportløsninger som tog og båt, samt stimulering av samlast og effektivisering av logistikk for å redusere antall lastebiler på veiene.
4. **Vedlikehold og oppgradering av eksisterende infrastruktur:** Det er viktig å sørge for god vedlikehold og oppgradering av eksisterende infrastruktur for å redusere miljøpåvirkning fra transport. Dette kan inkludere tiltak som asfaltering og vedlikehold av veier og gang- og sykkelstier, samt oppgradering av jernbanetunneler for å redusere støy og miljøpåvirkning.
5. **Redusere privatbilismen:** Det er viktig å redusere bruken av privatbil, spesielt innenfor bysentra, for å redusere klimagassutslipp og luftforurensning. Dette kan inkludere tiltak som restriksjoner på biltrafikk i visse områder, økte parkeringsavgifter og avgiftsreduksjoner for elbiler og alternative transportmidler.

I tillegg bør NTP sette tydelige mål for reduksjon av klimagassutslipp fra transport og ha en helhetlig tilnærming til transportsektoren, der samarbeid mellom ulike aktører og sektorer er viktig for å nå målene

Kilde: NTP for Klima og Miljø (openai.com)



Nå må jobben gjøres

- Det er ikke Naturavtalen og Parisavtalen som redder miljøet – det er den praktiske politikken som føres, blant annet gjennom sektorplaner som NTP



2020 UN BIODIVERSITY CONFERENCE

COP 15 / CP-MOP 10 / NP-MOP 4

Ecological Civilization-Building a Shared Future for All Life on Earth

KUNMING – MONTREAL



COP21 • CMP11

PARIS 2015

UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE

Betydelige miljøutfordringer, uavhengig av elektrifisering

- Energibehov
- Arealbehov/-fragmentering
- Materialbehov
- Støy
- Svevestøv
- Mikroplast
- Økt **trafikk** og økt **hastighet** forsterker utfordringene

Firetrinns- metodikken

1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer
3. Mindre ombyggingstiltak
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé

(Håndbok V712 Konsekvensanalyser)



Skjerpe miljømål

- Beholde godsoverføringsmålet
- Skjerpe nullvekstmålet til å gjelde hele landet samt reelt reduksjonsmål for byene

Ta vare på veiene og infrastrukturen vi har

- Ikke plass til store veiutbygginger
- Parallell utbygging av vei og bane er feilslått politikk
- Sats på vedlikehold og utbedring



Byvekstavtaler og tilsvarende mekanismer

- Viktig med gode insentiver som gir riktig arealpolitikk, tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivt og lokal vilje til å ta i bruk restriktive virkemidler – og NTP må sikre pengene
- Byvekstavtalene bygger på dette, og tilsvarende mekanismer bør tas i bruk i områder der jernbanen bygges ut, der det ikke er byvekstavtaler



Utnytte jernbanen

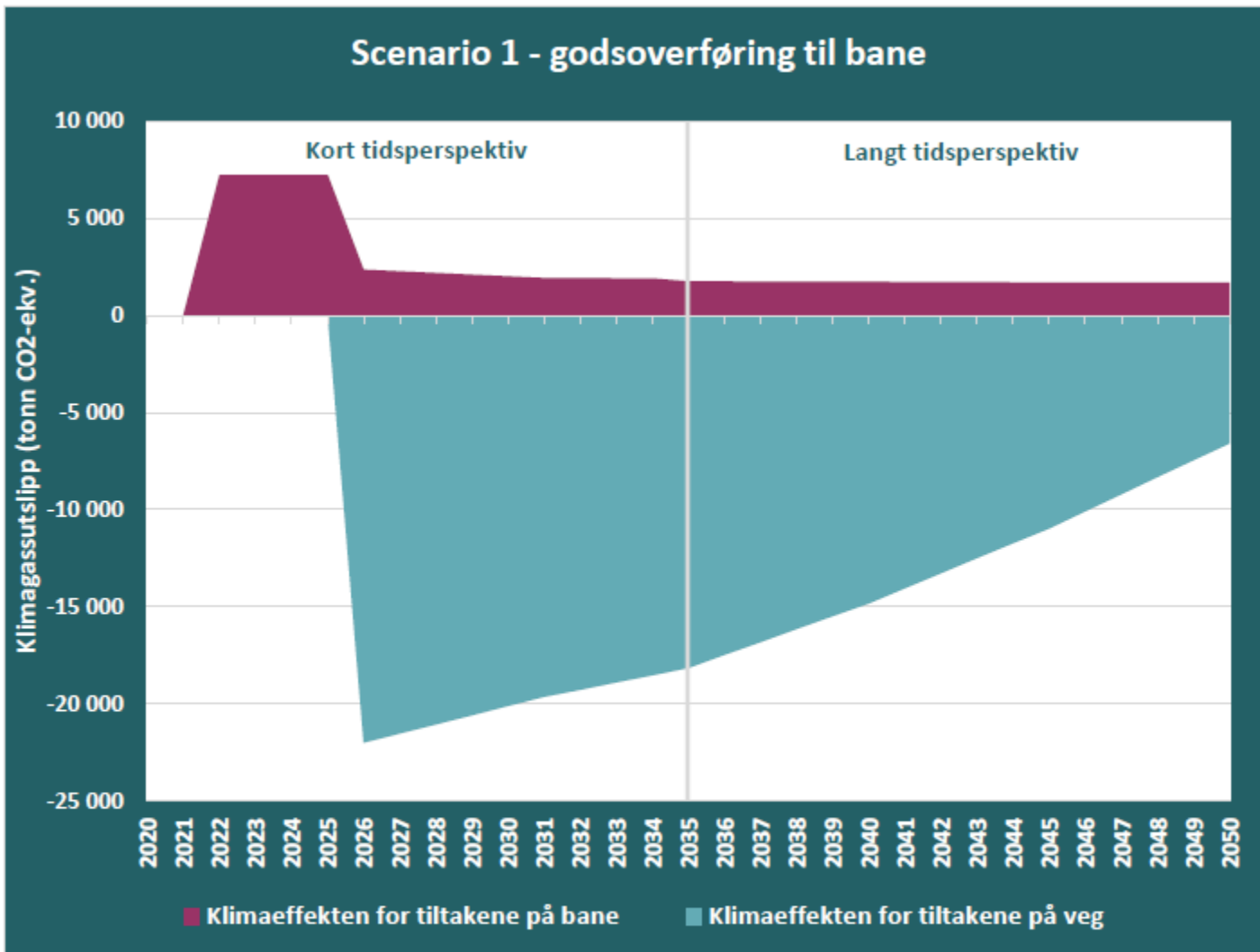
- Viktig at jernbanen avlaster veinettet inn mot og i byområdene
- I klimasammenheng er jernbanens betydning som alternativ for lange reiser undervurdert
- Viktig med tiltak som bidrar til å utnytte eksisterende infrastruktur for dette og i første omgang gjøre mindre tiltak som øker kapasitet og hastighet
- Nødvendig med betydelig mer materiell til nattog og få på plass bedre togforbindelser til Sverige og kontinentet



«Alfred Nobel» Oslo–Hamburg
Foto: Jan Erik Hellerud

Midler som sikrer godsoverføring

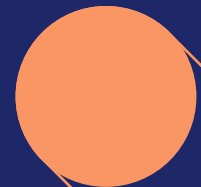
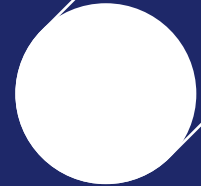
- Klimaanalyse av godstransport Oslo–Bergen gjennomført av Asplan Viak i 2021
- Vurderer blant annet overføring av godstransport fra vei til bane
- Klar klimaeffekt for gods på bane i lang tid framover, tross nye teknologier og utslipp fra infrastrukturbygging



Figur 11 Utvikling av årlig klimaeffekt for tiltakene i scenario 1 i et kort- og langt tidsperspektiv, fordelt på tiltakene som skjer på bane og veg.

Hvis klima- og miljømålene er viktigst – hva kan vi bidra med da?

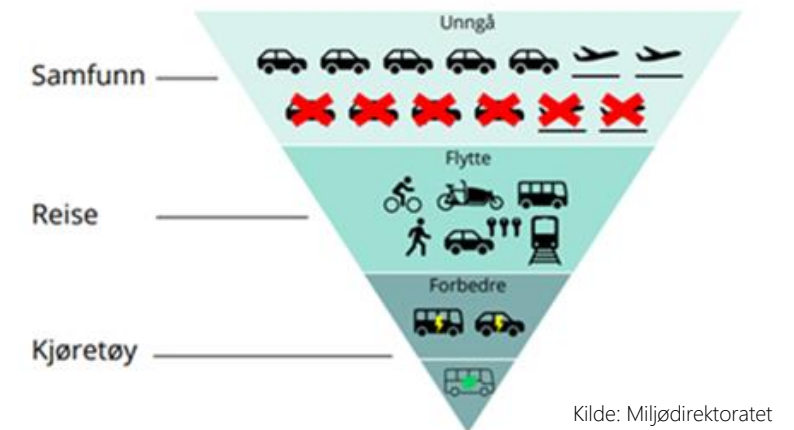
Mobilitet 2023



Hovedutfordringer for transportsektoren

Transportsektoren	Virkemidler (særlig rettet mot jernbane)
UTSLIPP	Fortetting, redusert transportbehov Flytte transport til tog, kollektiv, sykkel og gange
AREALKONSUM	Flytte transport til tog, samordnet areal- og transportplanlegging, omdisponere arealer fra biltrafikk til gang-, sykkel- og kollektivtrafikk
KRAFTBEHOV	Flytte transport til tog; stå mot stå uslåelig, særlig energieffektivt sammenliknet med andre transportformer for godstransport

Unngå, flytte, forbedre



Hva betyr dette for prioritering?

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag
og økt
konkurranssevne for
næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny
teknologi

Nullvisjonen for
drepte og hardt
skadde

Bidra til oppfyllelse
av Norges klima- og
miljømål

Hva betyr dette for prioritering?

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Enklere reisehverdag
og økt
konkurranssevne for
næringslivet

Mer for pengene

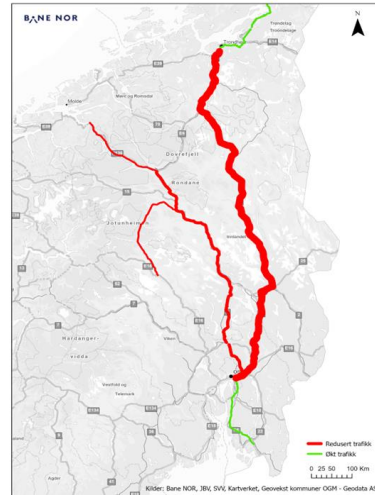
Effektiv bruk av ny
teknologi

Nullvisjonen for
drepte og hardt
skadde

Hvor kan jernbanen bidra mest?

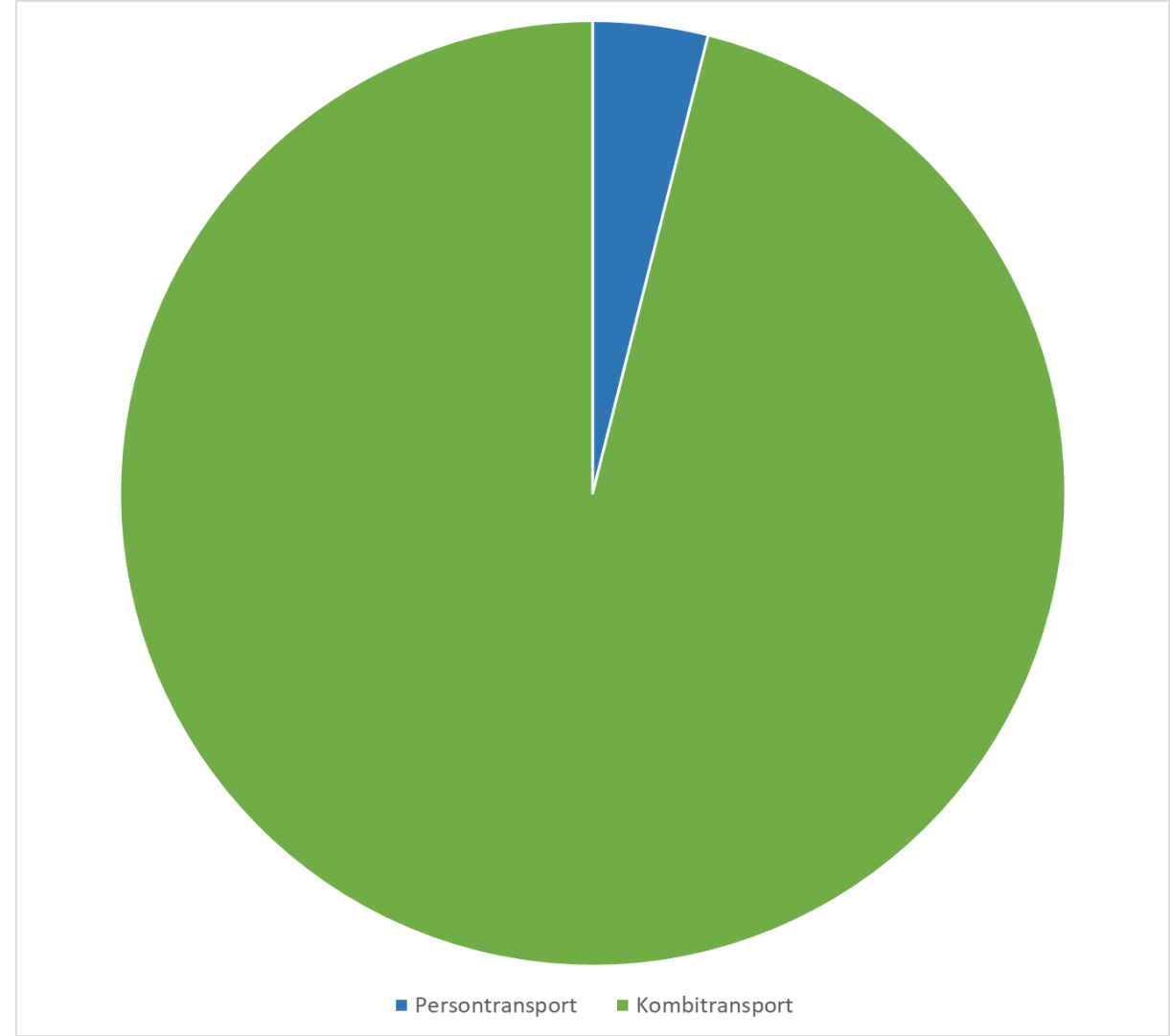
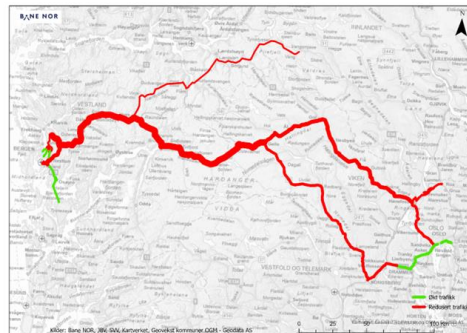
31 000-47 000

Redusert antall lastebiler på veien per år



11 500-17 500

Redusert antall lastebiler på veien per år



Hva kan jernbanen bidra med?



Bedre kollektivtilbud

Kapasitetssterk
transportform

Forutsetning for



Fortetting

Gir grunnlag for

Gjensidig avhengighet



Statens vegvesen

Statens vegvesen

Prioritere klima og miljø ...og balansere ulike mål

Avdelingsdirektør Grethe Vikane, Statens vegvesen

Foto: Tommy Ellingsen

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem

Toppmål med tilhørende styringsindikatorer, strategisk retning og strategiske initiativer utgjør virksomhetsstrategien i Statens vegvesen



Næringslivet er helt avhengig av veitransport



97 % av godstransport på land er veitransport, målt i omsetning.
90 % av godstransport på land er veitransport, målt i tonnkilometer.

Fem områder og det er avgjørende at vi lykkes



Klimagassutslipp og klimatilpasning

Vi skal kutte klimagassutslipp fra transportsektoren i tråd med Norges forpliktelser



Ressursbruk og sirkulærøkonomi

Vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må



Biologisk mangfold og økosystemer

Vi skal ta vare på naturen og ha null netto tap av biologisk mangfold



Ringvirkninger for lokalsamfunn og trafikanter

Vi skal ha et trygt og tilgjengelig transportsystem som legger til rette for miljøvennlige fremkomstmidler



Seriøsitet og arbeidsforhold i leverandørkjeden

Vi skal ha nulltoleranse for sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i leverandørkjeden og transportnæringen

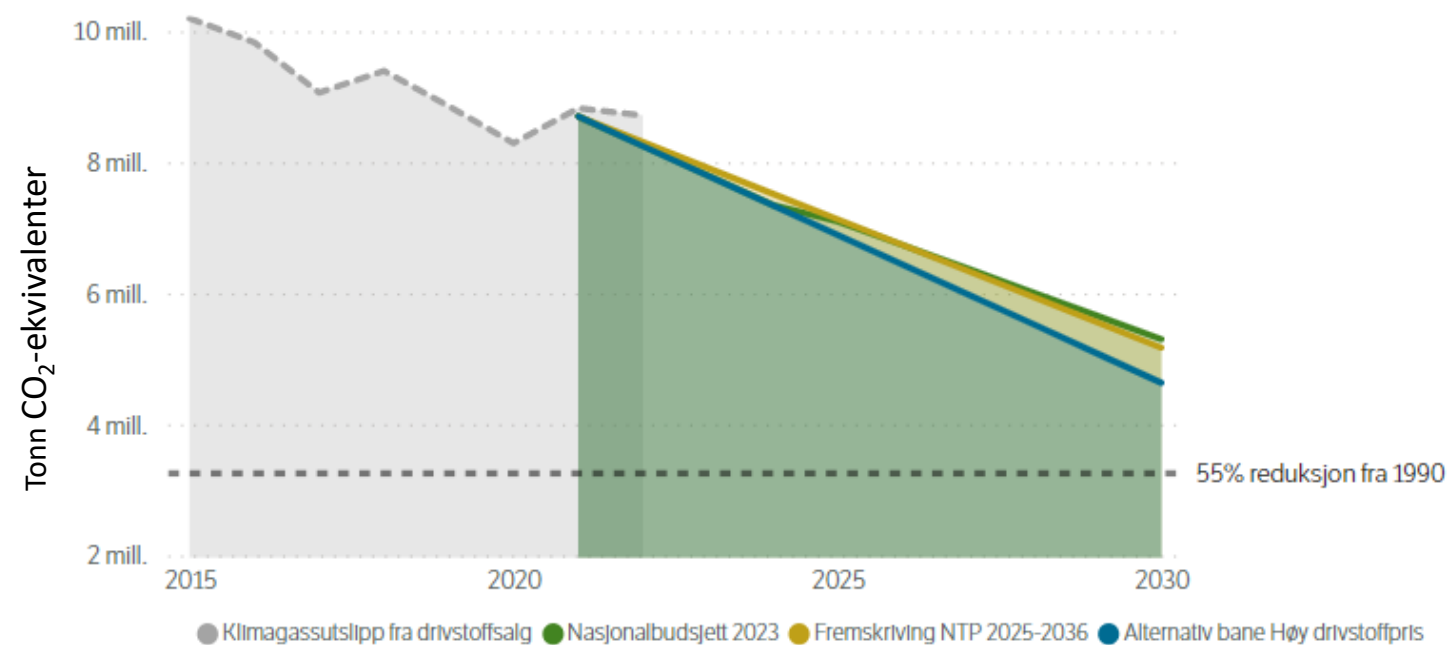
vi har høye ambisjoner innen bærekraft



Vi skal ta vare på det
vi har,
utbedre der vi kan og
bygge nytt der vi må

Utslipp fra veitrafikken (tonn CO₂-ekvivalenter)

Klimagassutslipp fra veitrafikk 2015-2030

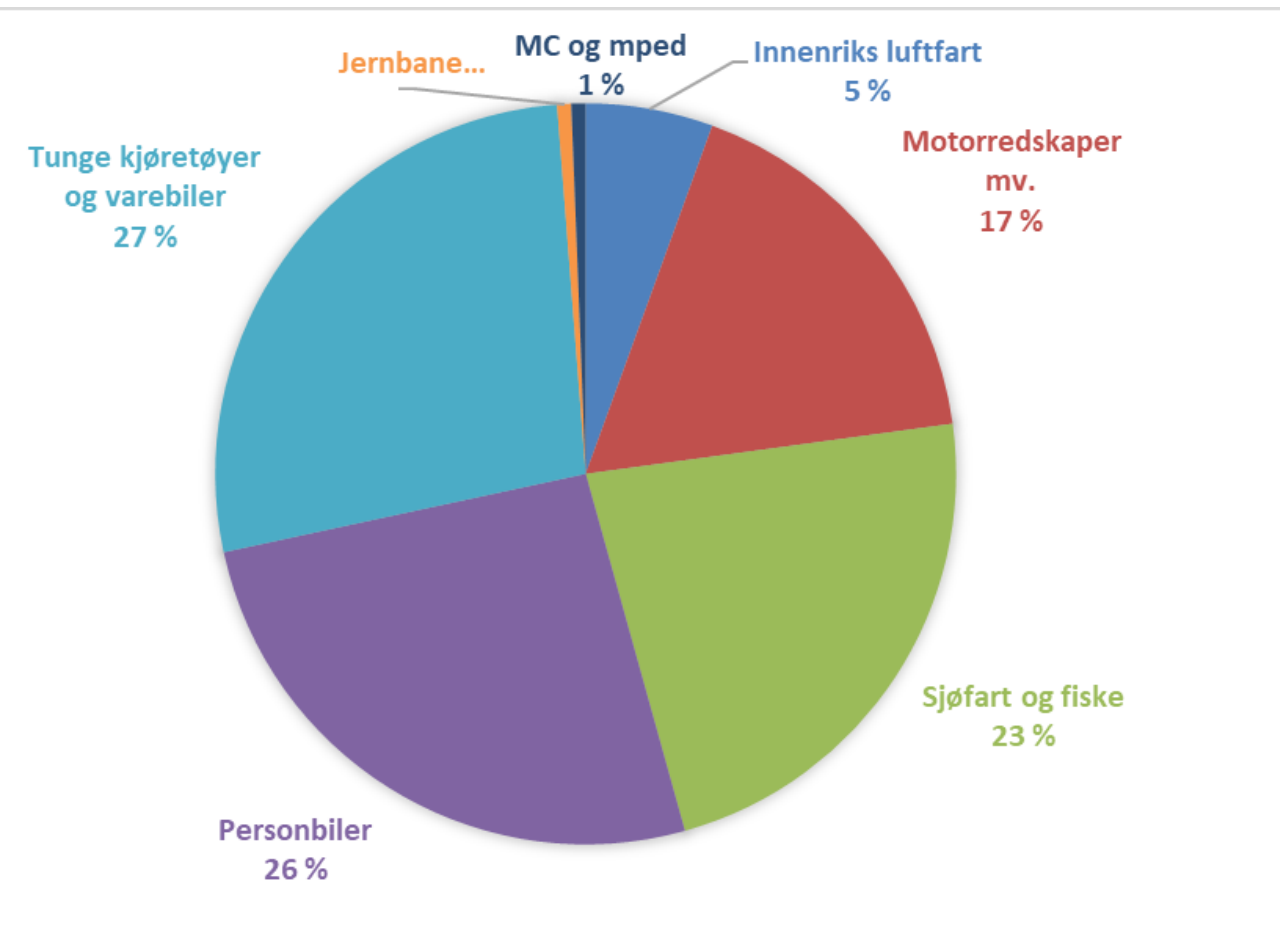


Tall fra Transportøkonomisk institutt og Statistisk sentralbyrå (SSB), sammen med framskriving av nasjonalbudsjett 2023

Målet om å redusere klimagassutslippene fra vegtrafikken med 55 % fra nivået i 1990 er mulig, men krevende!

Kraftfulle insentiver må til:

1. Fortsette elektrifisering av persontransporten
2. Øke takten på elektrifisering av varebiler
3. Påtrykk for å igangsette nullutslippsløsninger for vare- og tungbiler.
4. Nullvekst i byområder
5. Økonomiske virkemiddel



NTP 2025-2036 – framskrivninger person- og godstransport Klimabane

- Nytt oppdrag til transportvirksomhetene fra Samferdselsdepartementet 27.02.23
 - Etablere en klimabane som når målet 55% CO₂ utslipp i forhold til 1990
- Sterke virkemidler må benyttes
- Beregninger pågår, leveres Samferdselsdepartementet 31.03.23

Kilde: SSB

Byvekstavtaler

- Gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner og statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet.
- Et viktig verktøy for bedre samordning i areal- og transportpolitikken.
- Måloppnåelse forutsetter **en sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene.**
- Nord-Jæren, Oslo-, Bergens- og Trondheims-området har byvekstavtaler; Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekstavtaler



Jon Opseth / Statens vegvesen

FØR VI BYGGER NYTT: Fire –trinnsmetodikken benyttes



Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell

Trinn 3: Mindre utbyggingstiltak

Trinn 4: Nye, store utbyggingstiltak

Mest brukt i KVVU som er et krav der SVV ser behov for større investeringer.

Ender derfor ofte med en anbefaling om trinnvis utvikling der tiltak fra alle trinn inngår

Vi bør løftes opp fram denne metodikken for å nå klima- og miljømål, særlig i by, men også ellers

FØR VI BYGGER NYTT

UNNGÅ

FLYTTE

FORBEDRE