

Innspill til NTP 2025- 2036: En mer bærekraftig persontransport

Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2025 - 2036 legges fram våren 2024. NHO Transport viser til Statens vegvesens grunnlag for NTP «prioritering av økonomiske rammer» av 31. mars 2023 (rettet versjon av 19. april 2023), samt en egen rapport om klima fra alle transportvirksomhetene¹. Foreningen takker for muligheten til å levere innspill til den nye nasjonale transportplanen, deres referanse 23/629.

NHO Transport er en del av Næringslivets Hovedorganisasjon og organiserer transport-selskaper som driver persontrafikk, med hovedvekt på bussvirksomhet. Busselskapene fordeler seg i tre kategorier: de som kjører anbudsoppdrag for fylkene, ekspress- og flybusser og turbussvirksomhet. Av disse er den fylkeskommunale aktiviteten klart størst. Ekspress- og flybusser er rutetrafikk uten offentlig støtte og utgjør en viktig del av det samlede kollektivtilbudet i Norge. Turbusser betjener reiselivet, det offentlige, bedrifter og foreninger/lag med transporttjenester. Bussnæringen sysselsetter om lag 17.000 sjåførere.

NHO Transports hovedbudskap

Kollektivtrafikk må prioriteres i og rundt byene, men også mellom byene. Staten tar i dag ansvar for togtrafikken, mens fylkene har ansvaret for kollektivtrafikken innenfor fylkets grenser. Mellom fylkene driver private bussoperatører ekspressbussruter, i tillegg til kommersiell trafikk til og fra flyplassene.

Denne ansvarsdelingen fratar ikke staten ansvaret for å tenke helhetlig om hvordan kollektivtrafikken på en best mulig måte skal bidra til bærekraftig mobilitet for alle grupper. Målene for Nasjonal transportplan 2025-2036 er oppsummert som «et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet» i oppdragsbrevet av 11. november 2022.

For å lykkes, bør nullvekstmålet i dagens byvekstavtaler styrkes og utvides:

- Byvekstavtalene bør styrke målet om nullvekst i biltrafikken til å *redusere* biltrafikken i byene med 25 prosent innen 2030 og 50 prosent i 2040.
- Nullvekstmålet bør utvides til også å gjelde utenfor byene.

NHO Transport anbefaler generelt at Norge vrir bruken av offentlige midler fra bygging av nye motorveier til å prioritere klima, miljø, naturmangfold og folkehelse. Ved å styrke

¹ Alle dokumenter tilgjengelig på www.regjeringen.no

kollektivtilbudet og stimulere til bruk av delte løsninger, sykkel og gange kan mobiliteten opprettholdes eller styrkes, og samfunnets skadekostnader reduseres vesentlig. Helse-skadelig bilstøy er ett eksempel.

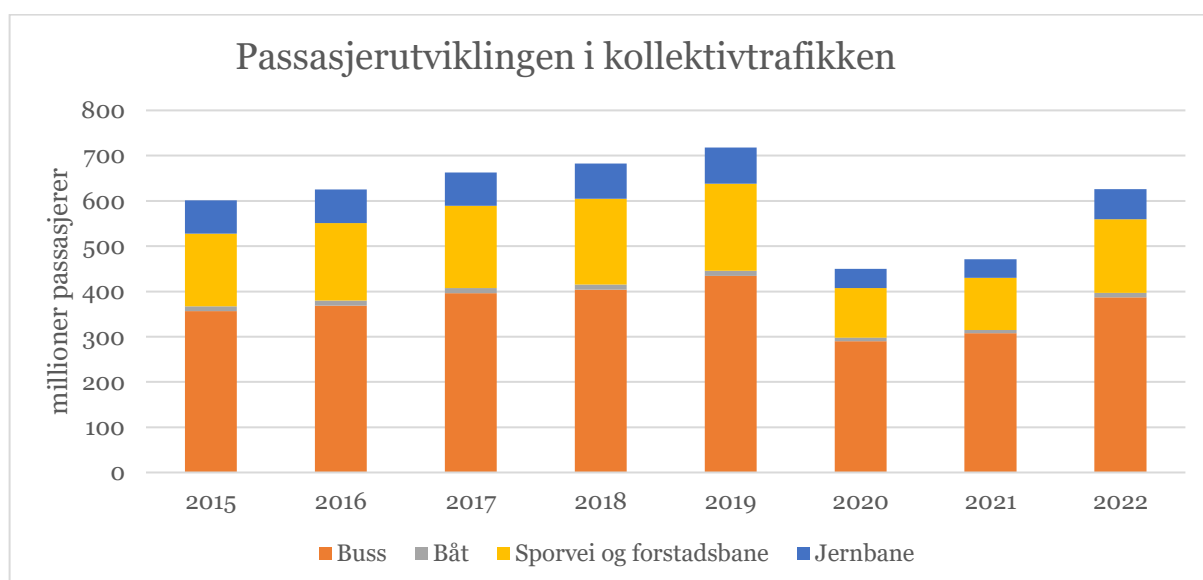
Beskrivelse av utfordringene

Status for persontransport

I NHO Transports høringsinnspill vil vi særlig vektlegge to av de fem målene for NTP²:

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Kollektivtrafikken - og bussens - hovedoppgave er å tilby gode transportløsninger som bidrar til å flytte persontrafikk over fra personbilen til kollektive løsninger. På den måten reduseres behovet både for antall kjøretøy og omfanget av infrastruktur til mobilitet. Dette vil igjen redusere behov for å bruke areal, materialer og energi, noe som fører til en betydelig lavere belastning på klima, miljø og natur.



Figur 1: Kollektivtrafikken er satt alvorlig tilbake etter to år med pandemi og myndighetspålagte begrensninger for å unngå smitte. Kilde SSB tabell 11570

Dessverre er kollektivtrafikken satt tilbake til 2016-nivå målt i antall reisende på grunn av pandemien, etter at den har hatt mer enn ti år med god vekst. I de fire største byene er nedgangen i biltrafikken, som ble oppnådd frem til pandemien, reversert. Bilens markedsandel på landsbasis, målt i antall passasjerer, var rekordhøye 83,2 prosent i 2020 og 82,8 prosent i 2021. Dette er en økning fra 80,1 prosent i 2019, ifølge SSB statistikk for innenlands transport.

² Oppdragsbrevet side 9

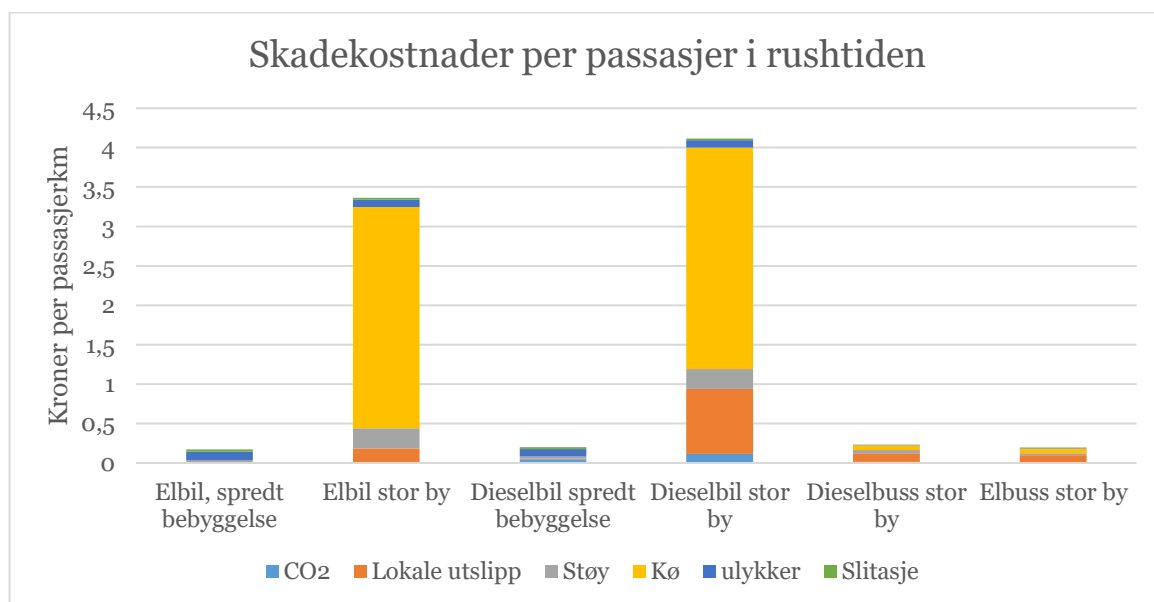
Å få denne utviklingen tilbake på rett spor, mot økende kollektivandeler, er avgjørende for å nå alle de overordnede målene i NTP.

Målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

En effektiv trafikkavvikling inn til og i de store byene avhenger av at vi reduserer biltrafikken, fordi det i dag er kø og store tidstap forbundet med å bevege seg i de store byene i rushtrafikken. Det vises til rapport³ fra Transportøkonomisk institutt (TØI) utarbeidet til innværende NTP-periode i 2019. TØI beregnet marginale skadekostnader (kostnader per ekstra vognkilometer) knyttet til ulike kjøretøy i henholdsvis store byer (mer enn 100.000 innbyggere) og utenfor byene. Det ble videre beregnet kostander for rushtid og utenfor rushtid.

Det som særlig trekker kostnadene opp er køkostnader forbundet med transport i de store byene i rushtiden, slik det kommer frem av Figur 2 nedenfor. Det er verdt å merke seg at elbilen er tyngre og dermed vil påføre større veislitasje, mer veistøv og skaper mer støy, når vi ser bort fra svært lave hastigheter⁴. Elbilen har ingen direkte klimagassutslipp.

Det er altså i rushtiden de store kostnadene oppstår i de store byene. Ved å redusere biltrafikken gjennom at flere reiser kollektivt, sykler og går vil man utløse store økonomiske gevinster for alle. Gevinsten gjelder for pendlere i personbil, de kollektivreisende og den gjelder i høyeste grad for gods- og varetransporten, og også for de som går og sykler.



Figur 2: Skadekostnader ved bilkjøring oppstår i det alt vesentlige i rushtiden og i store byer (over 100.000 innbyggere). Den viktigste kostnaden er tidstap som følge av den køen som oppstår. Den er like stor for alle biler. En dieselbil har noe større utslipp lokalt enn en el-bil i tillegg til utslipp av CO₂. Det gjør at samlede skadekostnader er cirka 18 prosent lavere for en elbil i rushtiden. Kilde TØI rapport 1704/2019 og beregninger Stakeholder AS

³ TØI rapport 1704/2019

⁴ Ved 30-40 km vil dekkstøyen være større enn motorstøyen

Målet om å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

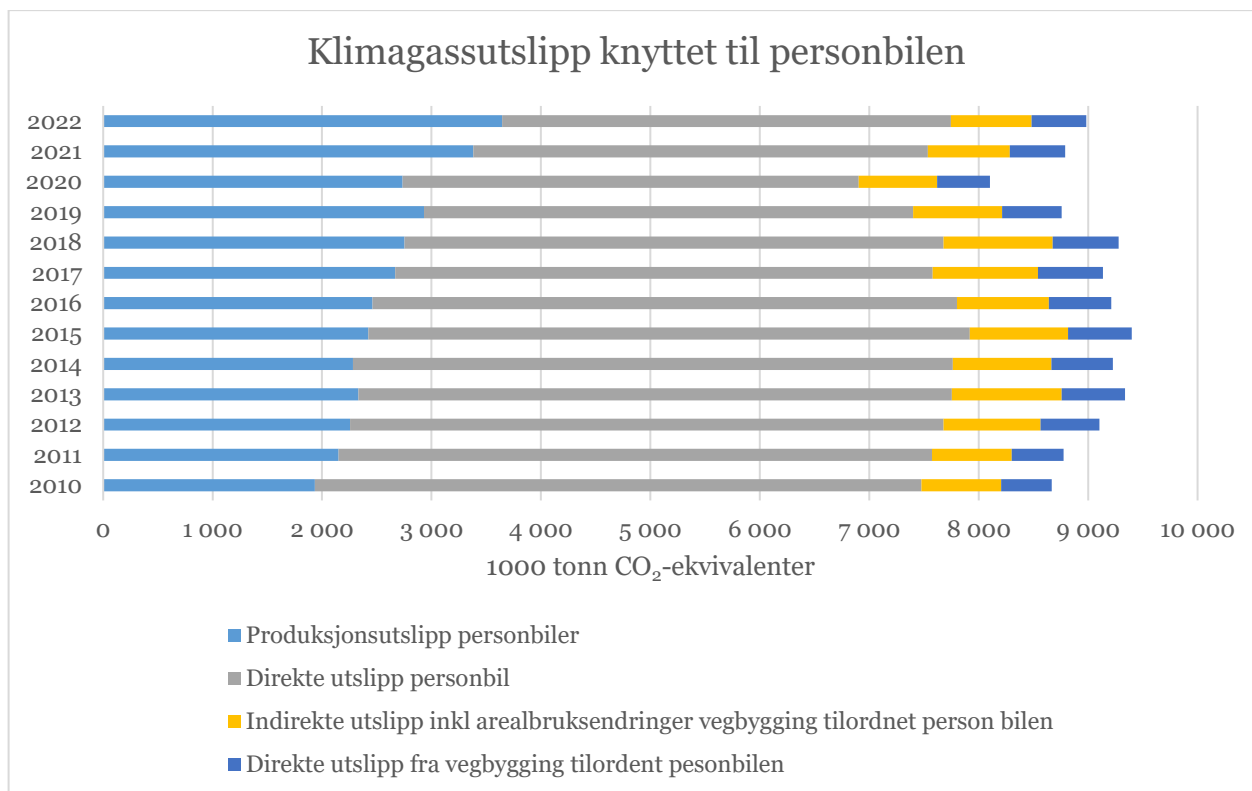
Norge står i fare for ikke å nå sine klimamål. Det omfatter både målene til FN ved Paris-målene og målene til EU ved avtalen knyttet til ikke-kvotepliktig sektor og den norske klimaloven.

Veitrafikk har vært ansett som et område hvor det skal være relativt enkelt å lykkes med betydelige utslippsreduksjoner. Det har ikke vært tilfellet, og transportvirksomhetene slår nå fast at det med dagens tiltak vil være et gap på 1 millioner tonn CO₂ i 2030 for veitrafikken. Nye utslippstall publisert av SSB i juni 2023 viser at utslippene fra veisektoren er på samme nivå som i 2019: 8,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter og 1,2 tonn høyere enn i 1990.

Denne statistikken omfatter kun de direkte utslippene fra selve veitrafikken. Hvis vi legger til direkte utslipp fra bygging av veien, kan vi legge på én million tonn CO₂. Hvis vi utvider horisonten til å ta med produksjon av kjøretøy og de materialer som trengs for å bygge veiene, samt utslipp knyttet til endret arealbruk, dobles utslippene fra veitrafikken til 15,6 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Klimagassutslippene fra personbilen utgjør av dette knappe ni millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2022. De offisielle tallene for de direkte utslippene er ennå ikke beregnet for personbilene for 2022, men de vil høyst sannsynlig ligge på samme nivå som i 2021 eller marginalt lavere, altså i overkant av fire millioner tonn CO₂-ekvivalenter. I tillegg kommer direkte utslipp knyttet til bygging og drift av veianlegg. Her har vi tilordnet utslipp til personbiler og yrkestrafikken basert på andel av utslippet. I tillegg kommer utslipp knyttet til produksjon av materialer som er nødvendig for å bygge og vedlikeholde veianlegg på cirka 750 tusen tonn CO₂. Her inngår også effekten av å fjerne skog, bygge på dyrket mark, i myr og så videre (endret bruk av areal).

Se beregninger gjort av Stakeholder AS i Figur 3 nedenfor.



Figur 3: Klimagassutslipp fra personbilen består av fire ulike komponenter, der de direkte utslipp fremdeles utgjør den viktigste delen, cirka fire millioner tonn i 2022. Men det som vokser mest er utslipp knyttet til produksjon av bilene vi importerer, dette er beregnet til mer enn 3,6 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2022. Kilde SSB og beregninger Stakeholder AS

I 2022 ble det i Norge importert kjøretøy for vei med en samlet vekt på 681 946 tonn avanserte materialer. Importregningen for kjøretøy er økt fra 58 milliarder kroner i 2010 til 123 milliarder kroner i 2022, begge tall i 2022-kroner. Vi importerer større og dyrere biler år for år, pris per tonn kjøretøy er mer enn doblet fra 2010 til 2022 målt i faste kroner. Avgiftslettelsene på elbiler har ført til en så høy importregning, at det er relevant å snakke om en svekkelse av norsk utenriksøkonomi. Bilimporten tilsvarer 18 prosent av vareeksport fra fastlands-Norge i 2022 målt i kroner.

Økende bilstøy er helseskadelig

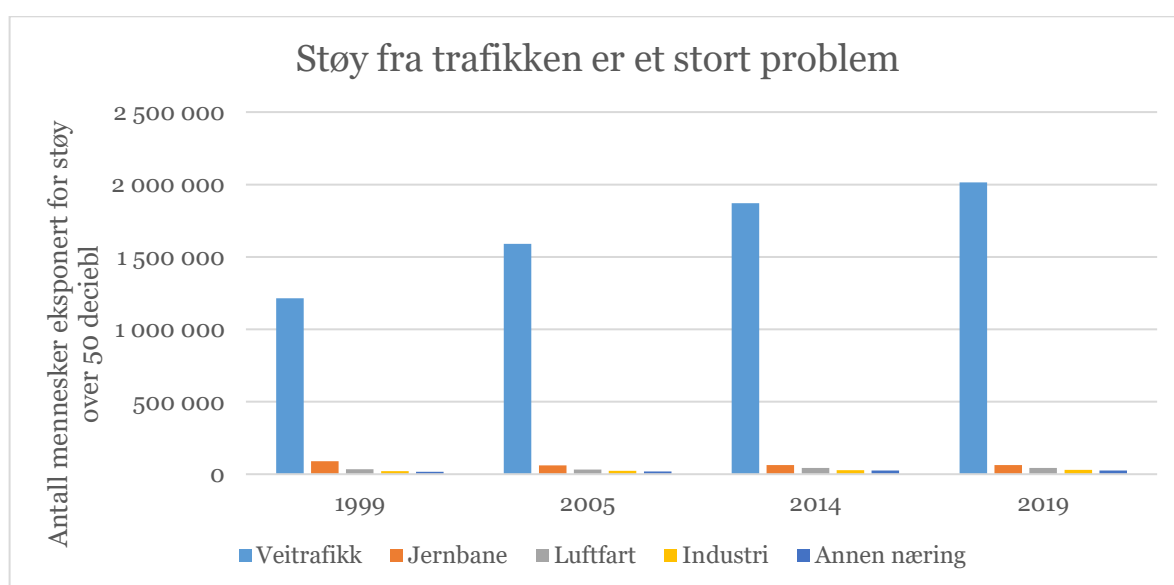
I tillegg til at bilen legger beslag på store arealer i en by sammenlignet med en full buss eller trikk, forårsaker biltrafikk også mesteparten av de støyplagene nordmenn har. I praksis er det ingen andre store støykilder enn veitrafikk, og personbilene lager det meste av støyen siden personbiler utgjør 79 prosent av alle kjøretøy på veien. Til sammenligning utgjør bussene fire promille av antall kjøretøy. Det meste av bilstøyen kommer fra dekkenes rulling over veibanen, elektrifisering bidrar kun til støyreduksjon ved lave hastigheter⁵.

⁵ Ved 30-40 km vil dekkstøyen være større enn motorstøyen

Støy er mer alvorlig for helsen enn mange er klar over. Støyverdier fra 50 desibel og oppover kan føre til alvorlige sykdommer som forhøyet blodtrykk, slag og hjerte- og karsykdommer. Sansesystemet reagerer på støy og pumper ut stresshormoner, som blant annet fører til at arteriene blir stivere, noe som igjen fører til forhøyet blodtrykk⁶.

Den siste offisielle målingen fra 2019 viser at to millioner nordmenn er utsatt for støy over 50 desibel, som er helseskadelig. Det er en økning på 230 000 personer på fem år. Norge har ikke lenger et nasjonalt mål for støyreduksjon, og støyen har antakelig økt enda mer fra 2019 til 2023.

Figur 4 viser hvordan støyproblemet har økt raskt de siste 20 årene. Dette skyldes i all hovedsak økt trafikk fra personbiler. I samme periode, fra 1999 til 2019, har antall personbiler steget fra 1,8 millioner til 2,8 millioner, mens antall busser og lastebiler har falt denne perioden.



Figur 4: Nordmenn som er plaget av støy øker kraftig og all økningen er knyttet til veitrafikk, der personbilen dominerer. Kilde SSB

Inngrepsfri natur

Miljøstatus fra Miljødirektoratet viser miljøets tilstand og utvikling i Norge.

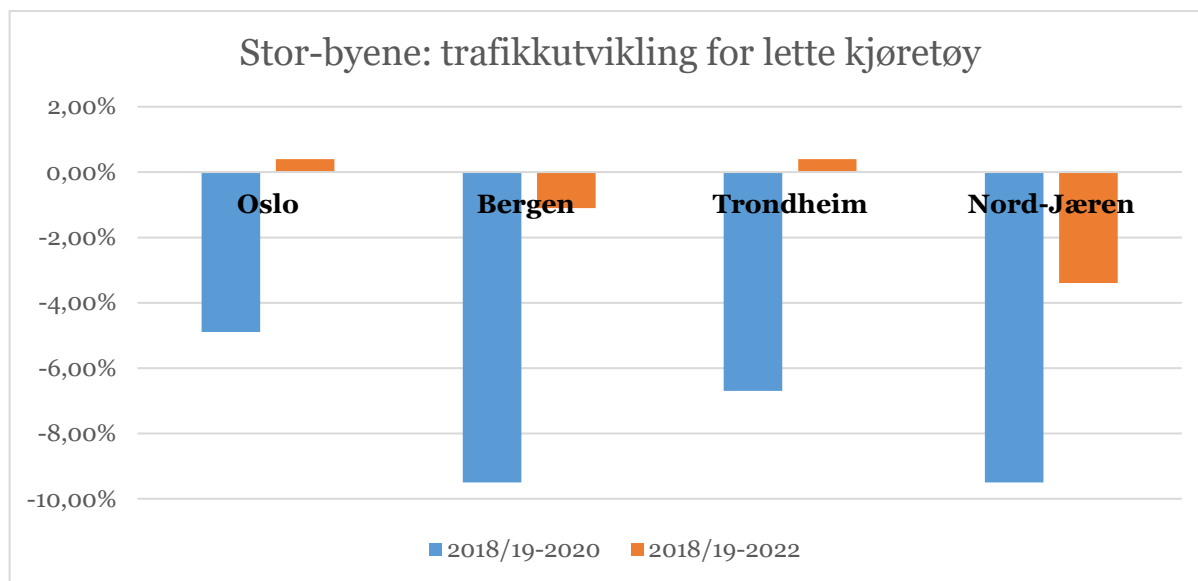
«Det blir stadig mindre inngrepsfri natur i Norge. I 2018 ble 44 prosent av landarealet regnet som inngrepsfritt. Fra 1988 til 2018 var det en reduksjon på om lag 7750 kvadratkilometer, eller drøyt fem prosent.

⁶ Se New York Times for en gjennomgang av forskning: Noise Could Take Years Off Your Life. Here Are the Health Impacts - The New York Times (nytimes.com)

Inngrepsfrie naturområder er områder som ligger en kilometer eller mer i luftlinje fra tyngre naturinngrep. Veier, jernbanelinjer, vassdragsinngrep, vindkraftanlegg og større kraftlinjer er eksempler på slike inngrep.

Bygging av veier og anlegg for vannkraft, vindkraft og nye kraftlinjer stod for mesteparten av reduksjonen av inngrepsfri natur fra 2013 til 2018. Reduksjonen var størst i Sør-Norge. Det er også Sør-Norge som har minst areal inngrepsfri natur igjen» (Kilde Miljøstatus⁷).

NHO Transports anbefalinger



Figur 5: Byvekstavtalen har som mål at biltrafikken skal holdes uendret. I praksis viste det seg at biltrafikken falt frem til utbruddet av pandemien våren 2020. Kilde Statens vegvesen byindeksen

I transportvirksomhetenes innspill for å nå klimamålene heter det:

«Trafikkvekst og økende elbilandeler gjør at eksisterende virkemidler i byområdene må forsterkes dersom nullvekstmålet skal nås. Mulig virkemiddel for reduserte klimagassutslipp er å innføre nullvekstmålet for flere enn de ni byområdene. Med restriktive tiltak kan dette sannsynligvis gjennomføres uten store kostnader for samfunnet, eller offentlige myndigheter. Et ytterligere tiltak kan være å utvide målet til å gjelde nullvekst for biltrafikk utenfor byområdene» (vår understrekning).

Byvekstavtalene mellom staten og de fire store byene Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren var en suksess frem til koronapandemien. Utviklingen som ble målt i en egen byindeks viste at det er mulig å redusere biltrafikken i de store byene. NHO Transport støtter transportvirksomhetenes innspill og foreslår å gå ett skritt lengre: Nullvekstmålet bør erstattes med et mål om å redusere biltrafikken med 25 prosent frem til 2030 og 50 prosent

⁷ Miljøstatus fra Miljødirektoratet

frem til 2040. Foreningen støtter transportvirksomhetens innspill om å utvide nullutslippsmålet til også å gjelde for biltrafikk utenfor byområdene.

Dette er mål som i praksis vil bremse og stanse en rekke motorveiprosjekter, som har til hensikt å mangedoble biltrafikken. Det er spesielt relevant for prosjektene i Ferjefri E39, som alle forutsetter en voldsom økning i bilbruken på de aktuelle strekningene for å styrke prosjektenes «inntektsside». Den økte bilbruken på strekninger mellom Stavanger og Bergen eller Ålesund og Molde, vil nødvendigvis også føre til en økning av bilbruken i disse byene. En utvidelse av nullvekst for biltrafikk til å gjelde områdene utenfor byene er derfor logisk og nødvendig for å nå målene innenfor byene, samt de ulike bærekraftsmålene gjennomgått ovenfor.

Et eksempel på et motorveiprojekt med et stort skadepotensial er Hordfast:

- 3,5 millioner tonn CO₂-utslipp: 750 tusen tonn CO₂-utslipp fra byggefasen, 600 tusen tonn fra beslaglagt natur og cirka 2 millioner tonn CO₂-utslipp fra bygging av materialer som medgår⁸. I tillegg kommer et årlig ekstra CO₂-utslipp på syv tusen tonn når traséen er klar til bruk
- 88 dekar inngrep i naturmangfold
- 138 dekar fjerning av dyrket mark
- trafikkøkning 3-4 ganger av dagens nivå
- kostnadsramme 45,2 milliarder kroner.

Man kan spørre seg om en 3-4 dobling av trafikken er et gode eller et onde, men det er i alle fall trafikkveksten som representerer den store inntektssiden i de samfunnsøkonomiske beregningene.

I rapporten "Klimatiltak for Norge frem mot 2030" skriver Miljødirektoratet følgende om betydningen av nullvekst for trafikken⁹:

«De største positive effektene for klima, energi og miljø får man imidlertid på lengre sikt. Legges vekstantakelsene i gjeldende NTP til grunnvil en utslippsfri transportsektor trenge hele 60 TWh med kraft i 2050, i tillegg til 750 millioner liter biodrivstoff. Med nullvekst i transportmengden reduseres behovet til 45 TWh kraft og 550 millioner liter biodrivstoff¹⁰. Systemiske endringer i transportsystemet i Norge vil redusere behovet for kraft og transport-infrastruktur, som gir mindre naturforringelse og utslipp fra arealbruksendringer. Det vil i tillegg gi lavere utslipp fra produksjon av råvarer og materialer i Norge eller globalt. Det vil også redusere andre negative miljøkonsekvenser som forurensning og støy.»

Forklaringen på det høye kraftbehovet er at det forutsettes betydelig bruk av hydrogen og e-fuel i transportsektoren i årene fremover, som er svært kraftkrevende å produsere.

⁸ Direkte utslipp fra anleggsfasen er beregnet av Statens vegvesen til 750 tusen tonn, en vanlig antagelse er at utslipp fra produksjon av betong, stål, asfalt og så videre er 2-4 ganger så høyt som utslippet fra anlegget

⁹ Klimatiltak i Norge mot 2030: Oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslippsreduksjonspotensial, barrierer og mulige virkemidler - 2023 - Miljødirektoratet (miljodirektoratet.no)

¹⁰ «Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer for 2050» (Oslo: Miljødirektoratet, 29. november 2022)

Hvis staten isteden bruker 45 milliarder kroner mer på kollektivtrafikk i neste periode av Nasjonal transportplan, vil det gi 3,75 milliarder kroner mer til kollektivtrafikk per år.

Beregninger gjort i Miljødirektoratets tiltaksrapport viser at selv små overføringer fra personbil til kollektive løsninger, både på korte (10 prosent overføring) og lange strekninger (fire prosent overføring), gir betydelige klimagassreduksjoner. Dette er det mest effektfulle tiltaket innenfor persontransport på kort og lang sikt.

En forutsetning for at det skal være mulig å klare seg uten å eie egen bil når man bor i en stor by er at man også kan bevege seg kollektivt *mellom* byene. Det er viktig at det legges godt til rette for at kommersielle bussruter, som opererer mellom byer, regioner og landsdeler har gode rammevilkår. Ekspressbusser er en svært energi- og klimavennlig transportløsning, som lett kan tilpasse seg endrede markedsforhold. Den bruker eksisterende infrastruktur og finner praktiske løsninger for kundene. Men for å være et attraktivt tilbud må dem i størst mulig grad kunne ha forutsigbare arbeidsforhold og konkurransekraft, og det største problemet er forsinkelser som oppstår på grunn av mye trafikk. Et helhetlig digitalt billettsystem for alle rutebaserte tilbud over hele landet må også på plass.

Gode kollektive forbindelser over fylkesgrensene, bør suppleres av en videre tilrettelegging for bildelingsløsninger over hele landet. Disse kan brukes når kollektivløsninger ikke fungerer eller er dekkende.

I tillegg til overføring av transport fra personbil til kollektive løsninger, er det viktig å få grønne løsninger for tur- og ekspressbusser. Disse kan enten elektrifiseres eller gå over på biogass, som har mye lengre rekkevidde enn batterier for klasse III busser i dag.

Forslag til mål og tiltak i NTP

NHO Transport foreslår at nullvekstmålet i byene erstattes med et mål om å redusere biltrafikken med 25 prosent frem til 2030 og 50 prosent frem til 2040. Foreningen støtter innspillet fra transportvirksomhetene om å utvide nullutslippsmålet til også å gjelde for biltrafikk utenfor byområdene.


NHO Transport vil generelt fremheve at det er nødvendig at alle virkemidler og tiltak trekker i samme retning for at målene om redusert biltrafikk skal nås. Vi ber om at følgende punkter prioriteres i NTP 2025 - 2036:

- Staten bør ta et ansvar for å tenke helhetlig om hvordan kollektivtrafikken på en best mulig måte skal bidra til bærekraftig mobilitet for alle grupper. Dette inkluderer en forutsigbar statlig finansiering av kollektivtrafikken.
- Gjøre det enklere for ekspressbusser å få tilgang til av- og påstigningsplasser, spesielt i sentrum.
- Bygge ut flere kollektivfelt og forbeholde disse for kollektivtrafikken.
- Stimulere til el- og biogassteknologi også for langdistanse- og turbusser.

- Prioritere utvidelse, vedlikehold og trafikksikkerhet på eksisterende veinett fremfor å bruke milliarder på nye veier.
- Etablere et nasjonalt mål for støyreduksjon med tilhørende virkemidler.
- Avvikle bompengerabatt for nullutslippsbiler snarest.
- Trappe ned avgiftslettelsene for elbiler frem til 2025.

NHO Transport er tilgjengelig dersom det er spørsmål eller behov for utfyllende informasjon.

Vennlig hilsen
NHO Transport


Jon H. Stordrange
administrerende direktør


Jofri Lunde
næringspolitisk sjef