

23. november 2014

NTP-sekretariatet

KOMMENTARER TIL KLIMARAPPORTEN

Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Framtiden i våre hender avgir herved noen korte innspill til klimarapporten fra analyse- og strategifasen for Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2023. En del av innholdet er også relevant for miljørapporten:

- Klimapolitikken må minst ta utgangspunkt i 2-gradersmålet¹ og dermed forholde seg til karbonbudsjettet på 1000 GtCO₂ globalt fra 2011 (gitt 66 prosents sjanse for at målet skal kunne innfris).² Dette krever kraftige kutt tidlig. Vi forutsetter at Norge, som et rikt land med store historiske utslipp per innbygger, skal kutte minst så mye på hjemmebane som er nødvendig for den rike delen av verden, under forutsetning av at den fattige delen av verden kan tillate seg noe økt utslipp. Det betyr at NTP 2018–2027 må sikre nødvendige omstillinger i transportsektoren. Jo lengre tid det tar før omstillingene gjennomføres, jo mer må det kuttes seinere, for at karbonbudsjettet ikke skal overskrides. Og det er viktig å starte omstillingene nå, slik at vi unngår kostbare tiltak i ettertid.
- Omstillingene i transportsektoren og dermed også NTP 2018–2027 må adressere helheten i miljøutfordringene og sørge for en politikk som bidrar til å løse nettopp hele spektret av miljøutfordringer. Energibruk og arealbruk er hoveddriverne bak miljøutfordringene, så førsteprioritet må derfor være å sikre energi- og arealeffektive løsninger og en betydelig reduksjon i totalt energiforbruk. Behovet for å ta vare på artsmangfoldet og Norges forpliktelser til dette, samt behovet for å ta vare på dyrka jord for å sikre framtidig matproduksjon, tilsier at det i svært liten grad kan aksepteres at nye arealer omdisponeres til infrastruktur eller til å produsere energi til transportformål.
- Tiltak og virkemidler i NTP 2018–2027 må ha et langsiktig og globalt perspektiv på miljøutfordringene og se utfordringene i et livsløpsperspektiv. Klimapolitikken kan og bør ikke begrenses til å innfri dagens nasjonale forpliktelser i Kyoto-protokollen. Det betyr at også utslipp fra internasjonal luftfart og sjøfart til/fra Norge må adresseres. I tillegg må vi sikre at tiltak som gjøres for å kutte klimagassutslipp i Norge, ikke resulterer i vesentlig økte utslipp i andre land (f.eks. gjennom import av biodrivstoff eller karbonintensive produkter).
- Organisasjonene bak dette brevet mener det har vært helt nødvendig med nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyene. Men siden 70 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser skyldes reiser som er mer enn 100 km lange³, mener vi det må på plass mål som gjelder vegtrafikken også utenom storbyene samt og flytrafikken. Dette for å hindre at trafikkveksten spiser opp forbedringer som

¹ Organisasjonene bak dette innspillet mener grunnleggende at målet bør skjerpes til maksimalt 1,5 graders temperaturstigning i forhold til førindustrielt nivå og vil arbeide for at Norge og verdenssamfunnet går inn for dette. I så fall endres karbonbudsjettet til 400 GtCO₂ ved 66 prosents sjanse for oppnåelse.

² Se tabell 2.2 i *IPCC Fifth Assessment Synthesis Report*, november 2014:
http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_LONGERREPORT.pdf

³ Se: <http://www.cicero.uio.no/fulltext/index.aspx?id=10120>

oppstår gjennom kjøretøyteknologiske forbedringer og økt bruk av alternativ energi (se vedlegg).

- For biltrafikken mener vi Miljødirektoratets ferske klimautredning⁴ er et godt utgangspunkt for diskusjonen, og vi mener NTP bør sette et mål på minus 20 prosent i forhold til 2010-nivå, som ifølge Miljødirektoratet (tabell 4-10) vil gi en reduksjon i klimagassutslipp på 2,5 mill. tonn CO₂-ekv. i 2030. Det vil være naturlig at storbyområdene tar største del av reduksjonen. Som minimum bør det settes mål om nullvekst i biltrafikken utenom storbyene, med et mer ambisiøst mål for storbyene.
- 52 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser skyldes flytrafikk, som også er en medvirkende årsak til at reiser på over 100 km utgjør en så stor andel av den totale klimaeffekten.³ Vi finner det derfor helt nødvendig at NTP også får et mål for maksimalt transportomfang for flytrafikken. Vi betrakter nullvekst både innenlands og utenlands som nødvendig for at det skal kunne oppnås signifikante kutt i klimagassutslipp og andre miljøutfordringer fra denne sektoren, i tråd med det som trengs for at 2-gradersmålet kan innfris.
- For godstransportene mener vi NTP må få et mål om overføring av 40 prosent av godstransportarbeidet fra veg til bane, som ifølge Miljødirektoratets utredning (tabell 4-11) vil resultere i en reduksjon i klimagassutslipp på 0,96 mill. tonn CO₂-ekv. i 2030.
- Det er avgjørende at alle konkrete tiltak i NTP 2018–2027 bidrar til måloppnåelse på klima- og miljøfeltet og for all del ikke bidrar til å «låse» samfunnet til et høyt energiforbruk og dermed høye utslipp av klimagasser gjennom lang tid. For de større byene vil bymiljøavtalene være viktige. For trafikken i hovedkorridorene mellom landsdelene og mot Sverige bør det gjennomføres helhetlige (konseptvalg)utredninger som vurderer hvilke infrastrukturtiltak som trengs for å innfri mål reduksjon i bilbruk, overføring av gods fra veg til bane samt minimum nullvekst i flytrafikken. Generelt er det svært viktig å unngå kapasitetsutvidelser av den delen av infrastrukturen som omfattes av mål om maksimalt transportomfang. Det er svært viktig at firetrinnsprinsippet brukes aktivt og i en tidlig fase ved all infrastrukturplanlegging.
- Det er åpenbart at det kan være målkonflikter mellom miljø-/klimamål og mål om å utvide bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dersom mål om å utvide bo- og arbeidsmarkedsregioner skal tillegges betydelig vekt, må dette innfri gjennom satsing på kollektivtransport med lavt energiforbruk.
- Vi er enige i at forpliktende avtaler er svært viktig for å få lokale, regionale og statlige myndigheter til å trekke i samme retning. Men strenge nasjonale mål på miljø/klima om transportomfang, vil lokal arealbruk og lokal vilje til bruk av restriktive virkemidler har stor effekt. Staten har – gjennom sine betydelige investeringer i nasjonal infrastruktur – en stor mulighet til å stille krav til lokale og regionale myndigheter om at deres politikk må bidra til å innfri nasjonale miljø- og klimamål. Dette må skje både i byene (gjennom bymiljøavtalene) og i forbindelse med strekningsvise utbygginger av f.eks. jernbanen.
- Økonomiske virkemidler vil være viktig i arbeidet med å vri transporten i mil. Vi vil henviser til Transportøkonomisk institutts nye rapport «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk»⁵. Denne omhandler ikke klimagassutslipp, men viser at vegtrafikken i stor grad ikke betaler for sine samfunns- og miljøkostnader. Den bør minne oss om at det vil være feil å satse på avgiftslette som virkemiddel for å innføre nye teknologier og nye drivstoff, da avgiftslette i så fall vil bety at vegtransporten betaler enda mindre

⁴ Kunnskapsgrunnlaget for lavutslippsutvikling: Miljødirektoratet, 2014:

<http://www.miljodirektoratet.no/no/Publikasjoner/2014/Oktober-2014/Kunnskapsgrunnlag-for-lavutslippsutvikling/>

⁵ Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk: Transportøkonomisk institutt, 2014:

http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/rapporter_og_planer/2014/toi_margkostveg.pdf

for sine samfunnskostnader, noe som vil gjøre det svært utfordrende å innfri mål om nullvekst eller reduksjon i trafikkomfanget. Mye tyder på at miljø- og klimaavgiftene må økes betydelig, noe som gjør at løsninger som har miljø- og klimamessige fortrinn, vil bli noe billigere enn konkurrentene. Omsetningspåbud for innblanding av eventuelle andeler drivstoff med klima- og miljømessige fortrinn, kan brukes som supplerende virkemiddel.

- Det er nødvendig å videreutvikle og forbedre beregningene av klimakonsekvenser fra infrastrukturbygging som brukes i NTP-sammenheng. Det må stilles krav om at det gjennomføres klimaberegninger og konseptvalgutredninger der alternative løsninger drøftes i alle deler av transportsektoren, uavhengig av finansiering. Etter hva vi forstår, tar ikke trafikkmodellene hensyn til arealbruksendringer som følger av infrastrukturbygging. Det er en stor svakhet, som gjør at konsekvensene på transportomfang av reisetidsforkortinger m.m. antakelig blir undervurdert. I tillegg gir modellen som til nå er brukt for å beregne klimagassutslipp fra infrastrukturbygging og -drift, altfor lave verdier. For få et verktøy til å finne gode løsninger bør derfor modellene forbedres.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagsjef
Naturvernforbundet

Karen Hjelmervik Nerbø
sentralstyremedlem (sign.)
Natur og Ungdom



Tønje Orsten Kristiansen
rådgiver
Framtiden i våre hender

VEDLEGG:

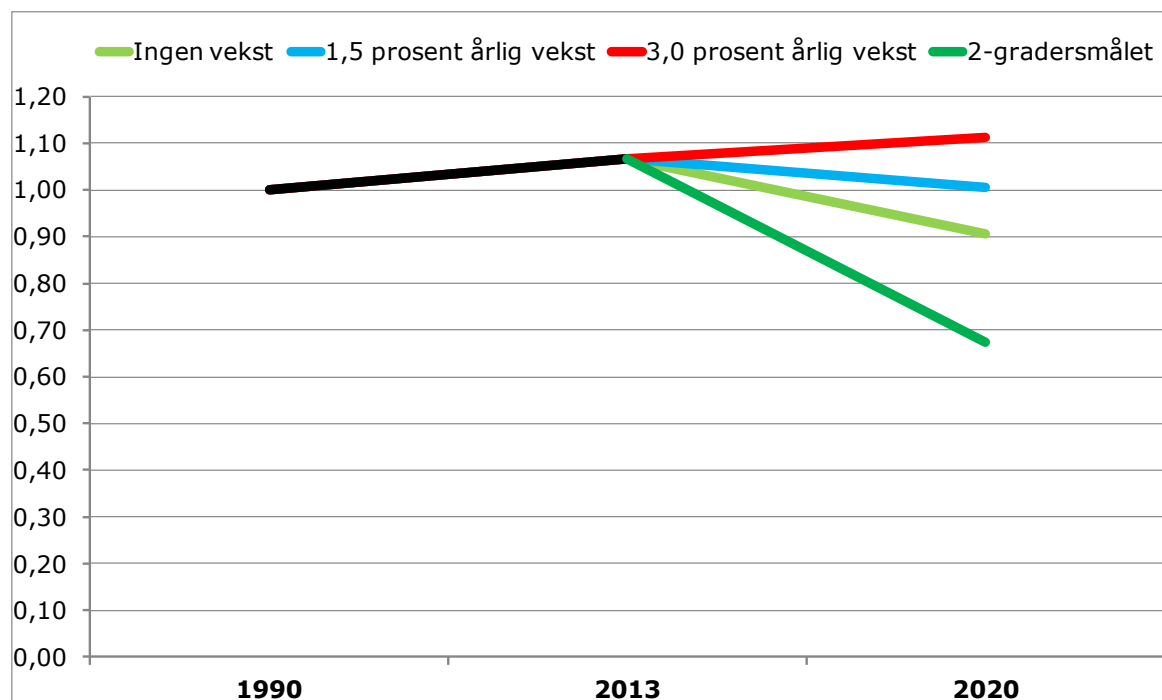
Effekter av teknologiltak må ikke spises opp av trafikkvekst

Vi vil i dette vedlegget presentere to regneeksempler, for illustrere at ny og bedre teknologi for lavere utslipp må kombineres med en politikk for å stanse trafikkveksten. Ellers vil effektene av gode teknologiltak fort spises opp, og vel så det, av trafikkveksten.

Det første regneeksemplet (illustrert gjennom figur 1) viser relativ utvikling av klimagassutslipp fra *personbiler* i Norge fra 1990 til 2013 og hva som vil skje videre til 2020 gitt tre ulike scenarier for trafikkutvikling. Figuren sier også hvor mye som må reduseres for at personbilene skal ta sin del av utslippsreduksjonene som er nødvendig for å innfri 2-gradersmålet (der vi viser gjennomsnittet av 25–40 prosents reduksjon i 2020, sett i forhold til 1990-nivå). Av teknologiske tiltak har vi i alle scenariene forutsatt at antall elbiler fra 2013 til 2020 øker i tråd med Grønn Bils prognose⁶, dvs. at det i 2020 ruller i overkant av 205 000 elbiler på norske veier. (For enkelthets skyld regner vi null utslipp fra elbiler, til tross for at det er en sannhet med modifikasjoner.) For den øvrige personbilparken har vi lagt inn en forutsetning om at den utvikler seg i tråd med Klimakurs mest ambisiøse effektiviseringsscenario.

Det andre regneeksemplet (illustrert gjennom figur 2) viser relativ utvikling av klimagassutslipp fra *flytrafikkens* drivstofftanking i Norge fra 1990 til 2013 og hva som vil skje videre til 2025 gitt fire ulike scenarier for trafikkutvikling. Figuren sier også hvor mye som må reduseres for at flytrafikken skal ta sin del av utslippsreduksjonene som er nødvendig for å innfri 2-gradersmålet fram til 2020 (der vi viser gjennomsnittet av 25–40 prosents reduksjon, sett i forhold til 1990-nivå). Av teknologiske tiltak har vi i alle scenariene tatt utgangspunkt i luftfartsbransjens egen rapport *Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart* fra 2011 og forutsatt at gjennomsnittet av lavt og høyt effektiviseringsalternativ for innland og utland realiseres.⁷

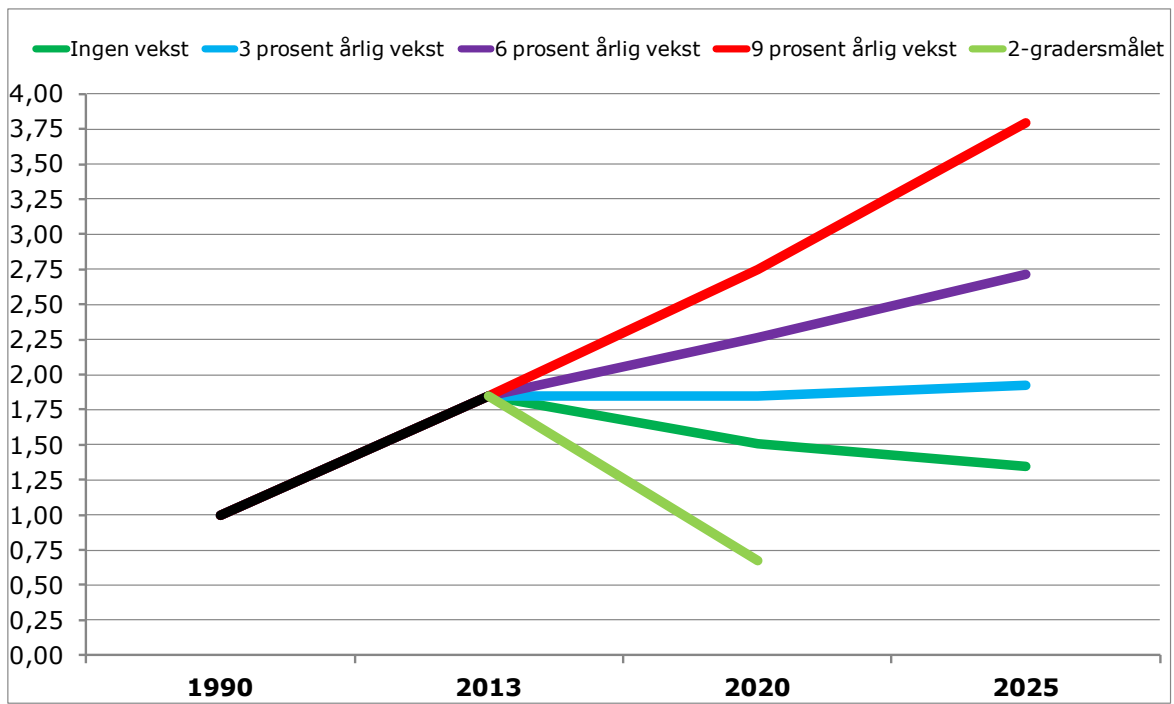
Beregningene tar ikke hensyn til eventuelle effekter av alternative drivstoff, bortsett fra for elbiler, der det for enkelthets skyld regnes nullutslipp fra elektrisitet.



Figur 1: Utvikling i klimagassutslipp fra personbiler i Norge, 1990–2020

⁶ <http://www.grønnbil.no/nyheter/oppdatert-prognose-for-salget-av-ladbare-biler-frem-mot-2020-article313-239.html>

⁷ http://www.avinor.no/tridionimages/B%C3%A6rekraftrapport_luftfart-ny_tcm181-130695.pdf



Figur 2: Utvikling i klimagassutslipp fra fly som tanker i Norge, 1990–2025