

ENDELIG VERSJON

Ja til en grønn, sunn og smart transportplan!

Vi kan skape en enklere, sunnere, smartere og rimeligere reisehverdag i Norge, samtidig som vi innfrir klima- og bærekraftsmålene. I tillegg til å ta bedre vare på den infrastrukturen vi har, må ny Nasjonal transportplan vri drifts- og investeringsmidler til et nasjonalt løft for grønn mobilitet.

Gange, sykkel, kollektivtrafikk, jernbane og sømløs, delt mobilitet må bli langt mer attraktivt i konkurranse med privatbil og fly. På den måten utnytter vi dagens infrastruktur bedre og får mer mobilitet for pengene.

Våre krav:

1. Minst 10 mrd. ekstra til et nasjonalt løft for gange, sykkel, kollektivtrafikk, jernbane og sømløs, delt mobilitet.
2. Et forpliktende klima- og naturbudsjett i tråd med Norges klima- og naturforpliktelser som grunnlag for prioriteringene i planen.
3. En offensiv plan for å utvikle nyskapende, miljøvennlige mobilitetstjenester og flere arbeidsplasser.

Signert:

Besteforeldrenes klimaaksjon, Bilkollektivet, Fagforbundet, Framtiden i våre hender, Greenpeace, Hyre, Kollektivtrafikkforeningen, Natur og Ungdom, Naturvernforbundet, Norsk Jernbaneforbund, Sabima, Syklistenes Landsforening, Tier, Voi, WWF, Yrkestrafikkforbundet, Zero.

Bakgrunnsnotat:

Sentrale fakta:

- Norske husholdninger bruker enorme summer på transport, til sammen 252 mrd. kroner i året ifølge SSB. Rundt 200 mrd. brukes til privatbil, hvorav 60 mrd. til bil nummer to. Satsing på gange, sykkel, kollektivtrafikk, jernbane og sømløs, delt mobilitet gjør det mulig for langt flere å spare store penger på å ikke eie egen bil, og er samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- Kun én av tre nordmenn oppfylder anbefalingen om daglig fysisk aktivitet. Inaktivitet regnes som en av fremtidens store helseutfordringer.
- Klimagassutslippene fra veitrafikk har økt med 17 prosent fra 1990 til 2022, men skal ned med 55 prosent under 1990-nivå innen 2030. Utslippene må altså ned med ca. 62 prosent fra 2022-nivå innen 2030, og videre ned til null i 2050. Nordmenn flyr tre ganger oftere innenlands enn de som flyr nest mest i Europa.
- 30 prosent av natur i Norge skal vernes innen 2030 ifølge Den internasjonale naturavtalen. Norge har hverken styringsmål for arealnøytralitet eller gode nok verktøy for å redusere, unngå og kompensere naturtap som følge av arealbruksendringer, som er den største trusselen mot naturmangfold.

Hva menes med et nasjonalt løft for gange, sykkel, kollektivtrafikk og delt mobilitet?

At Nasjonal transportplan skal endre transportmønstrene i Norge og legge opp til at de grønne og aktive transportformene ta en langt større andel av transportarbeidet i dag, er i tråd med faglige anbefalinger fra blant annet Klimautvalget 2050, Miljødirektoratet, De statlige transportvirksomhetene, Transportøkonomisk institutt, WHO mfl.

Det er stort behov for betydelig utvidelse av kollektivtilbudet mange steder for å konkurrere med privatbil, med flere avganger og ruter, lavere priser og nye investeringer. Videre er det behov for midler til økt kapasitet, konkurransedyktighet, og mer dobbeltspor på jernbanen, i tillegg til økt vedlikehold. Flere små- og mellomstore byer er klare til å inngå byvekstavtaler, som trenger finansiering. Det er stort behov for bedre gang- og sykkelveier både i byer og distrikter. Nye tjenester for bestillingstransport og også selvkjørende kollektivtransport er i ferd med å prøves ut flere steder, og trenger midler til videre utrulling.

Tallene viser tydelig at satsing på kollektiv, gange og sykkel er sosialt rettferdig, og tilbyr mobilitet og bevegelsesfrihet uavhengig av inntekt, helse, bosted eller sosial status. Forskning fra blant annet [TØI](#) viser at tilskudd til kollektivtrafikk har progressive fordelings effekter, at lavinntektsgrupper er mer avhengig av kollektivtrafikk, og også at det er en klar sammenheng mellom tilgang på transportressurser og eksempelvis sysselsetting.

Hvorfor 10 mrd. kroner?

Transportvirksomhetene peker på at å innfri klima- og naturmålene vil kreve langt mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler. Analyser fra [Asplan Viak](#) viser et behov på opp mot 10 mrd. kroner i økte driftsmidler bare til den fylkeskommunale kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet innen 2030. Selv med høy ramme på jernbane (3 mrd. ekstra per år), er det knapt rom for nye prosjekter for å øke kapasiteten på bane, og i byutredningen legges det opp til utsettelse av viktige kollektivsatsinger, og at nye byvekstavtaler finansieres med redusert tilskudd gjennom eksisterende avtaler. Tilretteleggingen for gåing og sykling i byområdene har vært tilsidesatt i flere tiår. Kostnaden for å etablere et sammenhengende nettverk i Oslo er estimert til 13 mrd. Det er ikke lagt opp til en samordnet nasjonal strategi for utbygging av gang- og sykkelveier eller midler til å rulle ut ny teknologi som for eksempel elektriske hurtigbåter og selvkjørende kjøretøy. Det innebærer at behovet er sannsynligvis langt større enn 10 mrd. kroner mer per år. Samferdselsdepartementets budsjett i 2024 er til sammenlikning på 91 mrd. kroner.

Hvor skal pengene hentes fra?

Ved å vri nasjonale drifts- og investeringsmidler til gange, sykkel, kollektivtrafikk og delt mobilitet, kan vi skape bedre og effektive reiseopplevelser som utnytter kapasiteten i eksisterende vei- og banenett, og dermed unngå kostbare infrastrukturinvesteringer.

Vi støtter også transportvirksomhetenes faglige anbefalinger om økt bruk av restriktive virkemidler mot privatbil i byene, og at fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder reduseres. Det er samtidig viktig at det må lønne seg å dele på bilen fremfor å eie den selv, og å velge nullutslipp foran fossile kjøretøy.

Hva betyr det at klima- og naturbudsjett skal ligge til grunn?

I stor grad baseres den nasjonale infrastrukturplanleggingen og lønnsomhetsberegninger på prognoser over trafikkutviklingen 40 år inn i framtiden. Modellen med basisframskriving er basert på dagens situasjon og forutsier at biltrafikken kommer til å øke. Med et klima- og naturbudsjett som forpliktende ramme for NTP, må dagens «forecasting» erstattes med «backcasting», der man enkelt

sagt prioriterer de prosjektene som bidrar til å innfri målene, og ikke gjennomfører prosjekter som bidrar lite eller negativt til måloppnåelse.

Samferdselssektoren er en meget arealkrevende virksomhet. For at Norge skal kunne nå målene i den internasjonale naturavtalen, må det tas naturhensyn på en helt annen måte enn nå. I likhet med annen utbygging må også samferdselsprosjekter bli arealnøytrale ved først og fremst å unngå nedbygging av natur og dernest avbøte, restaurere og kompensere slik at det oppnås null netto tap av natur.

Hvorfor kommer dette til å gi flere arbeidsplasser?

Allerede i dag ser vi en raskt voksende mangel på sjåførere. I Europa anslås det at man vil mangle to millioner sjåførere innen 2026. Økt satsing på kollektivtrafikk vil gi behov for flere sjåførere, og kan også øke attraktiviteten til yrket. Utvikling av sømløse, delte mobilitetstjenester vil også bidra til nyetableringer og flere arbeidsplasser

Hva mener dere om andre deler av NTP, som utslippene fra nyttetransporten og veivedlikehold?

Vi har i dette oppropet fokusert på personreiser, men det er også nødvendig med store grep på andre områder i NTP for å bidra til at klimamålene nås. Planen må komme med nye, kraftfulle virkemidler for å bidra til et teknologiskifte i hele transportsektoren, både på vei, ikke-veigående maskiner, sjøfart og luftfart. Utover satsingen som vi tar til orde for i dette oppropet, mener vi det også er fornuftig å vri veiinvesteringene til å i større grad prioritere vedlikehold av eksisterende veinett.