

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 17.mars 2020

## **Mangel på samfunnsøkonomiske analyser**

Klimatiltak blir i alt for liten grad, gjenstand for samfunnsøkonomiske analyser. Dermed blir ikke kunnskapsgrunnlaget i analysene godt nok. Det er et behov for et bredere kunnskapsgrunnlag for klimapolitikken vedtas. Dette gjelder for eksempel analyser av hvordan de foreslåtte tiltakene for aktivitetsreduksjon vil slå ut samfunnsøkonomisk. Dette er en stor svakhet ved analysene fra Miljødirektoratet.

## **Aktivitetsreduksjon**

I Klimakur 2030 er et av tiltakene aktivitetsreduksjon. Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) stiller spørsmål om hvorfor. I framskrivningene fra transportetatene i forbindelse med NTP arbeidet anslås en vekst i innenlandsk transportarbeid på 33 prosent for persontransport og 38 prosent for godstransport fram til 2050, der nær halvparten forventes innen 2030. Veksten forventes å bli absolutt høyest på godstransport på vei. Deretter kommer persontransport på vei og godstransport på bane, mens veksten er lavest for sjøtransport og fly. Så når utgangspunktet til Klimakur 2030 er at det ønskes en reduksjon i transportarbeidet så er ikke det overens med prognosene. Det er også et politisk spørsmål om grønn vekst, eller om det skal være grønn stagnasjon. Tiltakene under dette punktet er mangelfullt utredet.

## **Nullvekstmål under videreutvikling**

Den samme politiske innfallsvinkelen sees i at Klimakur 2030 legger nullvekstmålet til grunn, selv om det i regjeringserklæringen står at «I NTP slås det fast at persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport,

sykkel og gange («nullvekstmålet»). Målet ligger til grunn for byvekstavgiftene, og detaljer om hvordan oppnåelse blir målt i hvert geografiske virkeområde skal bestemmes i den enkelte avtale. Målet skal videreutvikles i forbindelse med neste NTP, i tråd med teknologiutviklingen med vekt på å redusere utslippene».

OFV har ved flere anledninger påpekt at det ikke må planlegges for å redusere veibygging og begrense trafikk ut ifra målsetninger om nullutslipp, da bilparken kommer på et tidspunkt til å bli utslippsfri. Særlig også når nullvekstmålet ikke tar hensyn til forventet vekst i person- og godstransport. Derfor ønsker vi en diskusjon om nullvekstmålet velkommen.

Det er særlig tre hensyn vi mener må ivaretas i nye målsetninger for byene:

1. Tiltakene som innføres, må være samfunnsøkonomisk beregnet, valgt og begrunnet. Dette fordi det gir de mest effektive beslutningene.
2. Det må tas hensyn til at bilparken går i retning av å være utslippsfri.
3. Trafikk skal kun begrenses når det er problemer med fremkommelighet.
- 4.

Når biler blir utslippsfrie, oppheves begrunnelsen for nullvekstmålet. Det er derfor noe underlig at flere av man i flere av forslagene beholder nullvekstmålet. Det beste er å forlate nullvekstmålet, og ha mål for de utfordringene en faktisk har tenkt å løse.

En kan se for seg at man har følgende mål:

Nullutslippsmål for utslipp av CO<sub>2</sub>, økt fremkommelighet for personer og gods, og sikkerhet i transportsystemet.

Disse må ha et faglig begrunnede indikatorer:

Som: Utslipp av CO<sub>2</sub>, tidsbruk, køkostnad, og/eller generaliserte reisekostnader.

Arealbruk, målinger av luftkvalitet mv. Indikatorene må være faglig begrunnet. Arbeidet med å utarbeide slike indikatorer bør starte som fort som mulig.

## **Både vei og sjø og bane**

Når en ser på prognosene for transportutvikling, blir drøftingen om man skal flytte transport fra vei til sjø og bane ikke riktig. Gitt prognosene, vil en både trenge u utføre transportarbeid på sjø og bane og på vei.

Overflyttingspotensialet ble i godstransportanalysen vurdert som svært lite.

Dette drøftes ikke i Klimakur 2030. Det arbeidet som ble gjort i godstransportanalysen må gjenspeiles i Klimakur.

## **Mangler drøfting om utskiftning av bilparken**

Det mangler i Klimakur en drøfting om utskiftning av bilparken, for eksempel gjennom et vrakpantssystem. Et vrakpantssystem kan være knyttet til Euroklasse,

det kan være progressivt etter hvor mye CO2 den vrakede bilen slapp ut, eller den kan være knyttet til innkjøp av en nullutslippsbil. Gevinstene av dette bør utredes og være en del av tiltakspakken som spilles inn til en ny klmamelding.

### **Økt satsing på biodrivstoff og ladeinfrastruktur**

Opplysningsrådet for veitrafikken viser til Drivkraft Norge sine høringsuttalelser når det gjelder biodrivstoff og ladeinfrastruktur.

Vennlig hilsen,



Geir A. Mo  
styreleder



Øyvind Solberg Thorsen  
direktør