

Hva bør vektlegges for neste NTP?

Hovedstadsregionens utfordringer

Silvia Olsen

Transportøkonomisk institutt

Forskning i bevegelse



Nasjonal transportplan fremskyndes til 2024

– Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor, sier samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) til VG

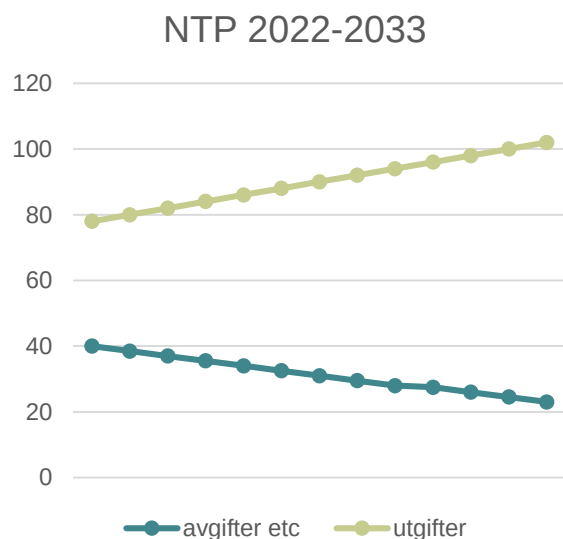


NY KURS: Samferdselsminister Jon Ivar Nygård (Ap) varsler en stor endring for planleggingen av norske vei- og togprosjekter. For nå skal Nasjonal Transportplan fremskyndes – og kutt, utsettelse og nedskaleringer vurderes. Foto: Hanna Kristin Hjørda / VG

Varsler raskere svar om store vei- og togprosjekter: – Tøffe valg står i kø

Viktige avklaringer om store prosjekter som Intercity, Nord-Norgebanen og Fergefri E39 fremskyndes nå med ett år. Regjeringen går nå langt i å avlyse milliardveksten i samferdsel i årene fremover.

Hva har samferdselsministeren sett?



Perspektivmeldingen:

- Framover vil det ikke være vekst i offentlige inntekter som kan fordeles til nye formål gitt dagens skattenivå.
- Det betyr at en vekst i utgifter eller reduksjon av inntekter på transportområdet må dekkes gjennom omprioritering i budsjettene

Kollektivtransport etter koronapandemien

Varig økt bilbruk og redusert bruk av kollektivtransport?

- *Endringer i preferanser mot mer individuell transport*
- *Høyere andel med hjemmekontor, som er kollektivtrafikanter i større grad enn de uten hjemmekontor*
- *Dagens billettløsninger er lite tilpasset av-og-til-trafikanter*
- *Rekordhøyt bilsalg i 2021*
- *Økt elbilandel som gjør bilreisen billigere*



Elbilen, en gamechanger?

Jfr. Lasse Fridstrøm på forskersonen.no (2021)

NTP 2022-2033 mål:

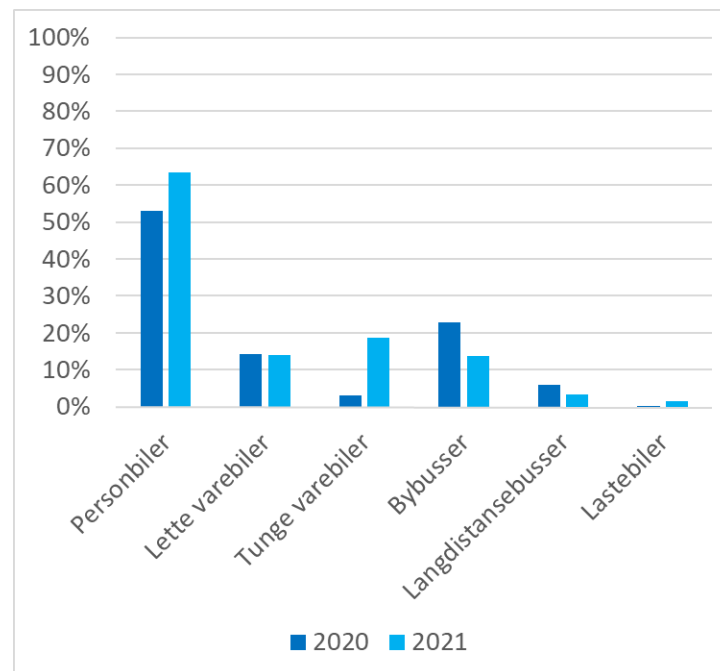
- Halvere utslipp fra transport innen 2030



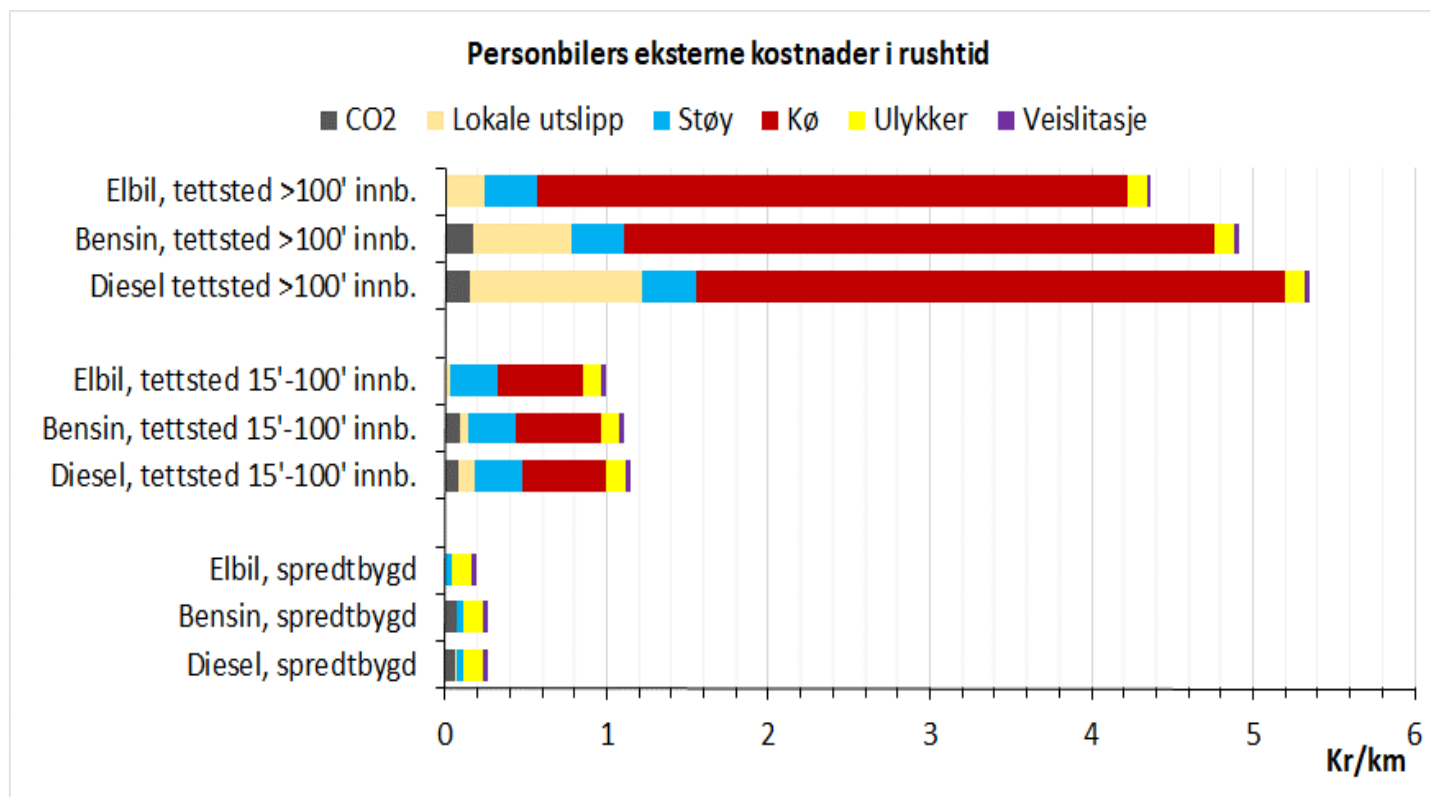
- 100% nullutslipp nye personbiler 2025
- 100% nullutslipp nye små varebiler 2025
- 100% nullutslipp nye tunge varebiler 2030
- 100% nullutslipp/biogass nye bybusser 2025
- 75% nullutslipp nye langdistansebusser 2030
- 50% nullutslipp nye lastebiler 2030



- Nullutslipps varedistribusjon i store byer i 2030



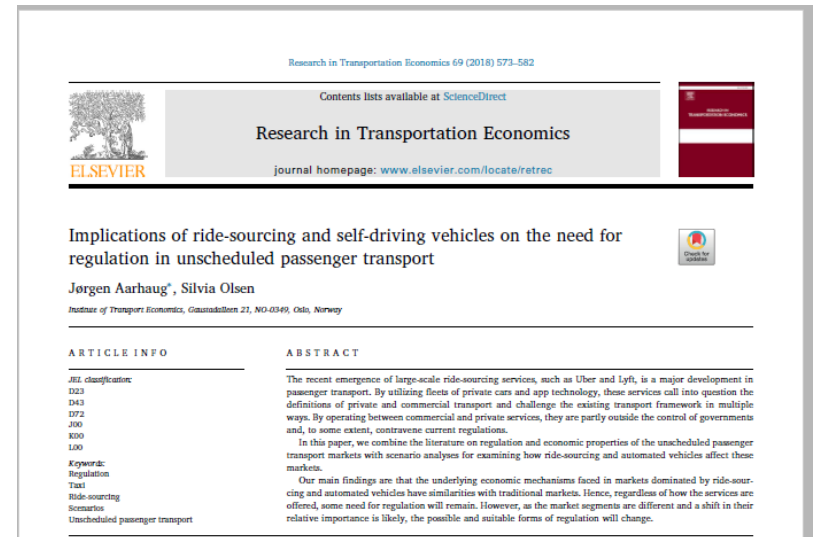
For personbiler i rushtid i byene er det særlig **køkostnadene** som drar



Kilde: TØI-rapport 1704/2019 av Rødseth m.fl.

«The conservative car-oriented scenario»

- A larger share of the population in urban areas own a private car
- Self-driving vehicles have not replaced the traditional car.
- The relative cost of using a taxi is higher than today
- The relative cost of using public transport is higher than today
- Urban congestion is worse than today
- The problem of transport sector emissions has not been resolved by technological advances
- Low-income groups cannot afford to live in central urban areas



- Tiltak:
 - *Congestion points to the potential for increased use of congestion charging for private vehicles to make their use less attractive in peak hours*
 - *On the other hand, the **alternatives to private car use become less attractive**, and therefore regulation to replace private car use becomes less relevant*
 - *This scenario plays well with **increased use of ride-sourcing**, with a more car-centric culture and use of space, together with an increased share of the population being more cost aware*

Hva bør Hovedstadsområdet vektlegge?

Hvordan planen er bygget opp og hvordan sektoren fungerer henger sammen. I det følgende vil jeg derfor komme innom:

- *Planleggingsforutsetninger og beregningsmetoder*
- *Prosjektene og tiltakene*
- *Sektorens struktur og styringssystem*

Planleggingsforutsetninger og beregningsmetoder

Dagens mål er gode, men de bør utvikles til bredere samfunns mål

Dagens mål:

- Overordnede mål: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Fem likestilte mål under dette:

- *Mer for pengene,*
- *Effektiv bruk av ny teknologi,*
- *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål,*
- *Nullvisjon for drepte og hardt skadde*
- *Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.*

Mulige justerte mål:

- Økt mobilitet og framkommelighet for personer og gods
(Gå fra å begrunne hvert enkelt tiltak opp mot mål som effektivitet og framkommelighet til å vurdere hvilke tiltak som gir best måloppnåelse)
- Bidra til oppfyllelse av klima- og miljømål direkte og indirekte både nasjonalt og internasjonalt
(Vurdere hele klima og miljøfotavtrykket til tiltakene)
- Balanse mellom sektorens kostnader og inntekter og mer klimavennlig og sosialt rettferdig prising
(Ikke bare som i dag vurdere utgiftssiden)
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde hvor transportsystemet er årsaken
(Være åpen for at andre sektorer har ansvar her)

Se på samlede effekter

- Avgifter, subsidier, reguleringer, arealpolitikk, offentlige innkjøp av transporttjenester og investeringer
- Her kan en hente opp metodene som brukes som grunnlag for byvekstavtalene



Prosjektene og tiltakene

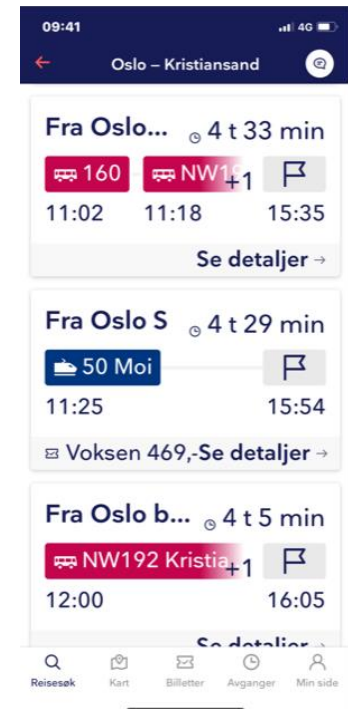
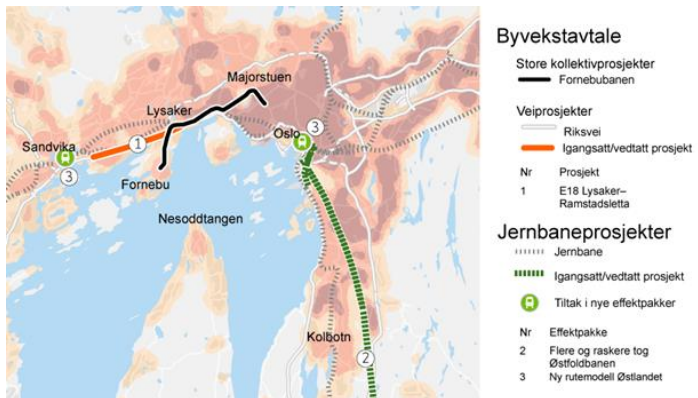
Få mer ut av eksisterende infrastruktur

- Nesten alle (private) kjøretøy står stille nesten hele tiden (bil, sykkel osv.)
- Lavt passasjerbelegg - typisk 30 % i biler og kollektivtransport i snitt (utnyttelsesgrad i godstransport kjenner jeg ikke til)
- Lav utnyttelse av infrastruktur
- Utnytte dagen kapasitet bedre og dermed redusere investeringsbehovet
 - *Rushtidsavgifter*
 - *Ta bort rabatter på kollektivtransport i rushtiden*
 - *Miljøavgifter*
 - *Sanntidsinformasjon*



Se på hvordan transporten spiller sammen

- Lysaker kollektivterminal
 - *Utnytte ledig jernbanekapasitet fra Lysaker og inn mot Oslo*
- Tog eller buss Oslo-Kristiansand?



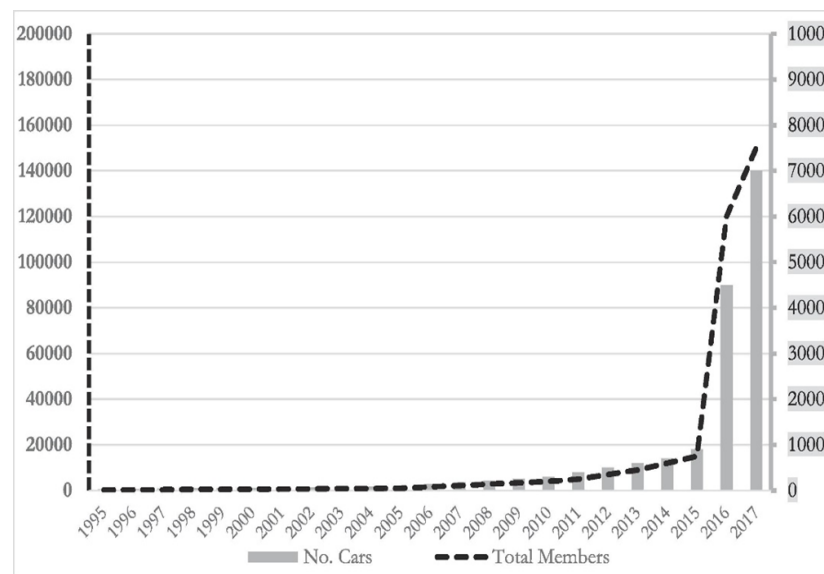
Veipricing – et paradigmeskifte

- Avgiftene skal tilsvare den ulempe trafikanten gir opphav til hos andre.
- Et sunnere og radikalt annerledes prinsipp enn det som ligger til grunn for bompengene, der en betaler som funksjon av «sunk cost»: hva det har kostet å bygge veien.
- Veipricing betyr ja til avgift i henhold til veislitasje, utslipp, køer, ulykker, støy.
- Pengene kan like fullt brukes til veifinansiering. Om vi innfører konsekvent veipricing, får vi veifinansiering «på kjøpet».
- I et system for satellittbasert veipricing må en ha rasjonelle, mest mulig objektive og faglig baserte rutiner for fastsetting av satsene. Design av dette systemet er en svært viktig del av planleggingen/utredningen.
- Veipricing etter denne malen vil oppleves som langt mer rettferdig. En betaler i forhold til hvor langt en kjører. Prisen blir lav i utkantstrøk.

Klimavennlig kollektiv-individuell transport gror fram (uten støtte)

- Bildeling, en delebil erstatter 10-15 privatbiler
 - *Figuren viser utvikling av biler og medlemmer i blidelig i Norge*
- El sparkesykler
 - *I september i fjor fraktet sparkesykler flere mennesker enn trikken i Oslo og til en høyere pris*
- Nye taxitilbud
- Droner
 - *Den første prøven er sent med drone fra sykehuset på Røros til St Olavs hospital i Trondheim raskere, punktligere og for en tiendedel av prisen sammenlignet med bil*

▪ Bildeling i Norge:

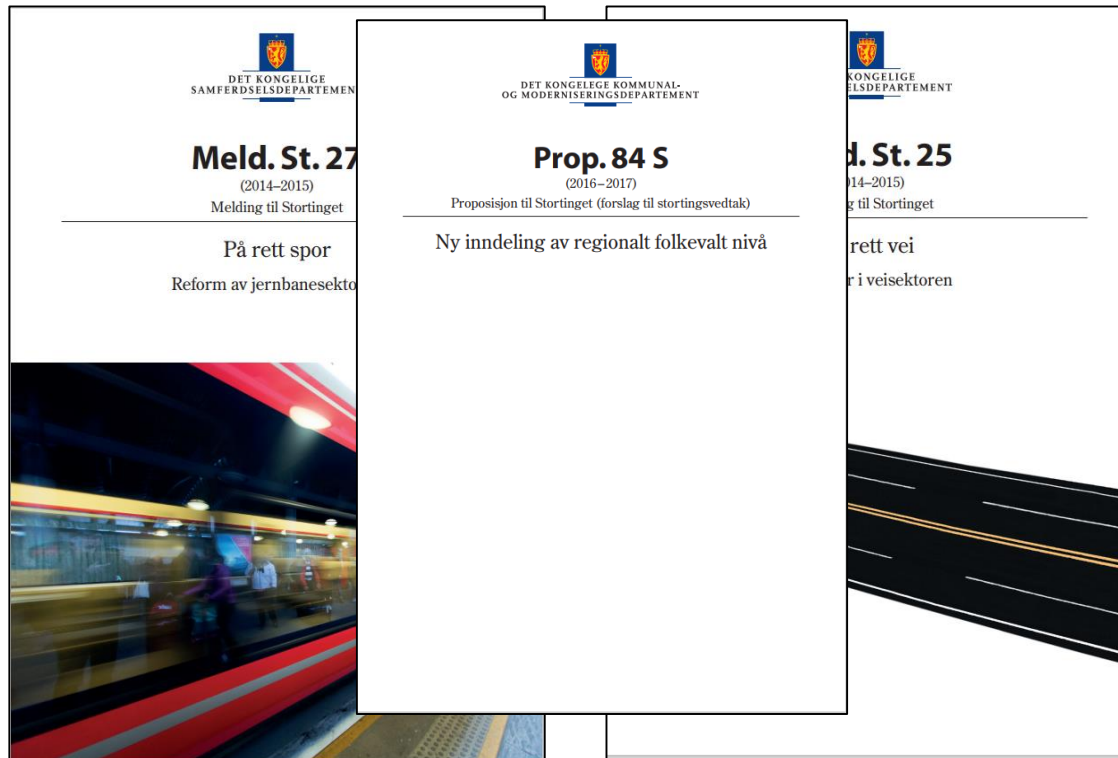


Hva er målet med prosjektet? Og hvem bør da betale?

- Mange prosjekter i NTP har eiendomsutvikling, og ikke trafikale forhold, som primær målsetting
- Osloregionen:
 - *E18 Vestkorridoren fra Ramstadsletta til Asker*
 - *Filipstadlokket*
 - *Furusetlokket*

Sektorens struktur og styringssystem

Har vært igjennom en periode med reformer veg og bane



Resultatet er krevende

- Konkurransen mellom de underliggende organene påvirker leveransene
- Koordineringsutfordringer
 - *Lysaker kollektivterminal*
- Uklar struktur og ulike rettssubjekter
 - *AS, SF og etater for beslutning på samme nivå*
 - *Samme type beslutninger tas på ulikt nivå som for eks innkjøp at transporttjenester*



FINN Mulighetenes marked Varslinger

Legg til favoritt Deltelister

Eneboligtomt nær sjøen med utsikt - Kan søkes bebygget nå - Svartskog / Oppegård

Road Amundsens vei 174 C, 1420 Svartskog

Prisantydning
4 995 000 kr

Omkostninger: 126 242 kr

Totalpris: 5 121 242 kr

Tomteareal: 1 300 m² (elet)

[Hva vil denne boligen koste meg i måneden?](#)
[Pris på forsikring](#)

Fasiliteter

- Turterreng
- Utsikt
- Offentlig vann/kloakk
- Bilvei frem

Beskrivelse

På denne tomten kan du nå søke rammetillatelse for oppføring av en enebolig evt. med sekundærleilighet, samt garasje og uthus. [Nordre Follo kommune er det ikke byggeforbud slik det for tiden er i Oslo kommune.](#) Eiendommen vurderes solgt for kr. 4.995.000 + omk. eller høystbydende.

Konklusjoner

På tide med nye åpningstider i godtebutikken

- Dagens samferdselsdebatt våkner til live hvert fjerde år med framleggelsen av NTP og pågår fram til Stortingsvalget dette året
- Det gir lav kvalitet på den offentlige debatten og veldig fokus på nyinvesteringer
- NTP bør behandles i starten og ikke i avslutningen av en stortingsperiode
- Ministerens forslag om å framskynde med ett år et skritt i riktig retning



Konklusjoner

- Målsettinger til NTP som er særlig viktige for hovedstadsregionen
 - *Oppfyllelse av klima- og miljømål direkte og indirekte (Vurdere hele klima og miljøfotavtrykket til tiltakene)*
 - *Balanse mellom sektorens kostnader og inntekter og mer klimavennlig og sosialt rettferdig prising*
- Tiltak
 - *Utnytte eksisterende infrastruktur*
 - *Avklare ansvarsforhold i NTP-prosjekter som har eiendomsutvikling som et viktig formål*
 - *Veipricing/Rushtidsprising*
 - *Mer fleksible løsninger (billettsystem, bildeleringer)*
 - *Mer individuelle løsninger (scooters-, by- og el-sykkelordninger)*
 - *Bedre koordinering mellom aktørene*
 - *Et godt kunnskapsgrunnlag for beslutningene*