

# → Vi får den transporten vi legger til rette for

– dilemmaer fram mot nullutslippssamfunnet 2050

# Vi får den transporten vi legger til rette for – dilemmaer fram mot nullutslippssamfunnet 2050

## **Innleder**

Bane NOR  
Møteleder Synne Gevoll Østerlie

Miljødirektoratet v/ Mats Nordum  
seksjonsleder, transportseksjonen

Statens vegvesen v/Zsuzsanna Olofsson

Bane NOR v/ Gea Lutnæs Trøen

Statens vegvesen v/ Sigve Jarl Aasebø

Transportpolitikere: Erlend Larsen (H),  
Jone Blikra (AP), Arild Hermstad (MDG)  
Debattleder Irene Johansen

## **Tittel**

**Velkommen!**

**Vi får den transporten vi legger til rette for**

**Hvordan reiser vi i dag?**

**Dilemmaer for transportplanlegging**

**Velstand vs. Klima- og naturkrise**

**Debatt om dilemmaene - hvordan tilrettelegge for mobilitet og samtidig nå nullutslippssamfunnet i 2050**

# Vi får den transporten vi legger til rette for

Fra rapporten Klimatiltak i Norge (2025)

# Klimatiltak i Norge 2025

- Kunnskapsgrunnlag
- Årlig leveranse – med innspill fra andre fagetater
- Vi analyserer utslippspunkt, tiltak, aktørbildet, barrierer og mulige virkemidler
- 2030- og 2035-analyse – i lys av 2050



## Klimatiltak i Norge mot 2030

Oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslippsreduksjonspotensial, barrierer og mulige virkemidler



## Et 2035-bidrag som sikrer omstilling nasjonalt

- vurderinger og anbefalinger fra Miljødirektoratet



## Klimatiltak i Norge Kunnskapsgrunnlag 2024



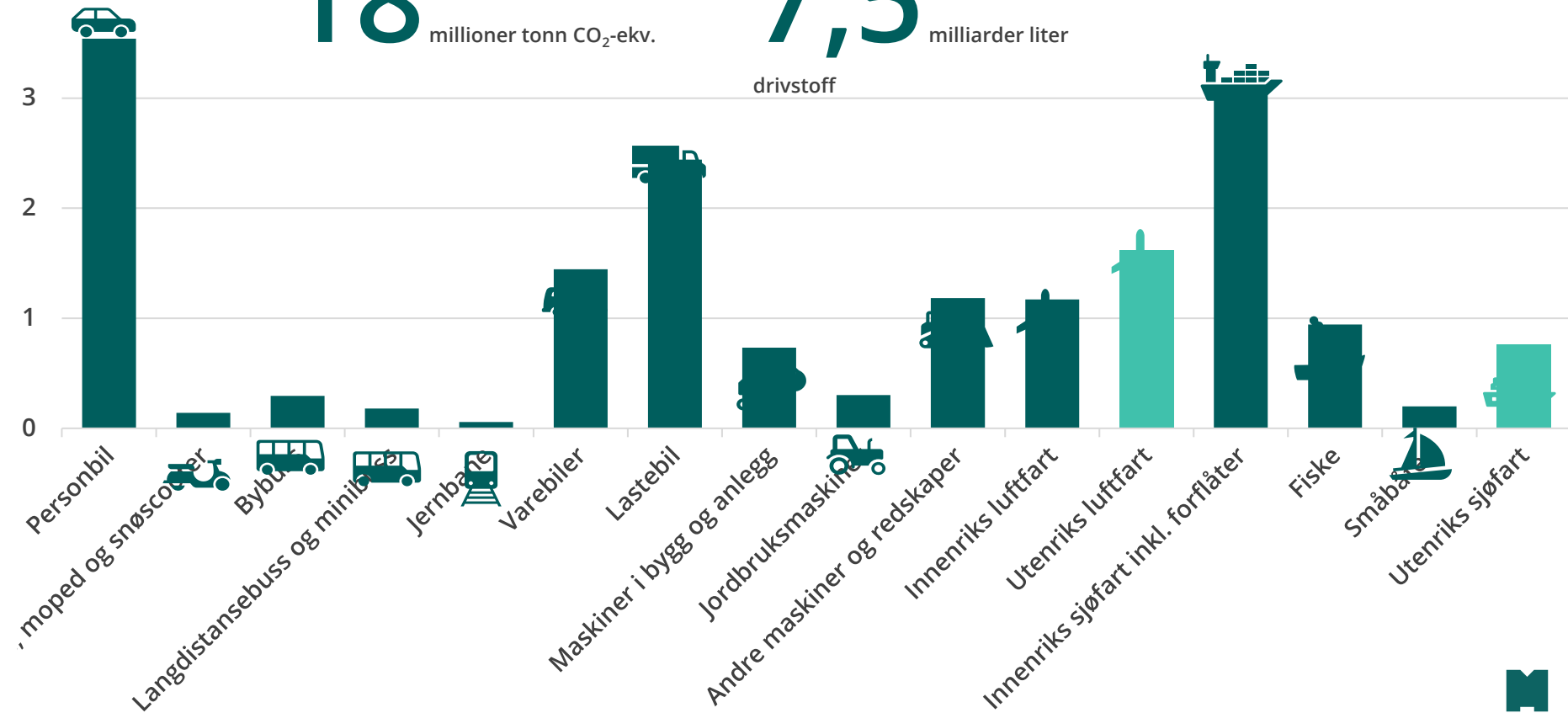
## Klimatiltak i Norge Kunnskapsgrunnlag 2025



Mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv

18 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekv.

7,5 milliarder liter drivstoff





# Dagens transport bruker unødvendig mye arealer og ressurser

- Selv med overgang til nullutslippsteknologi har transport konsekvenser for **natur, miljø og helse**
- Transport fører også til **utslipp i andre sektorer**
- Nullutslippsteknologi er **ikke moden** i alle segmenter

Foto: Bjørn Rangbru





# Biodrivstoff er en knapp og dyr ressurs

- Biodrivstoff har store bærekraftsutfordringer. Kan produsere opp mot **300 millioner liter** avansert biodrivstoff i Norge
- Alternativet er **syntetisk drivstoff**. Det krever store mengder strøm å lage

# Vi får den transporten vi legger til rette for



Arealplanleggingen former fremtidens reisebehov



Veibygging kan føre til mer veitrafikk og økte utslipp fra areal



I hvilken grad vi tilrettelegger for tilgjengelighet, effektivitet og attraktivitet for alternativer til bil og fly



I hvilken grad vi legger til rette for å gjøre nullutslippsteknologi konkurransedyktig



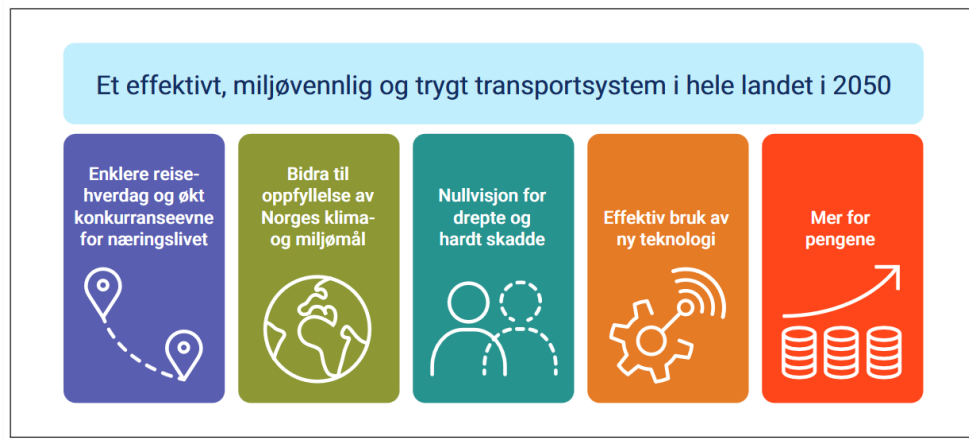


# Nasjonal transportplan setter rammene

## Behov for:

- Tydeligere målbilde
- Sektorstyring
- Metodeutvikling (framskriving vs. backcasting)

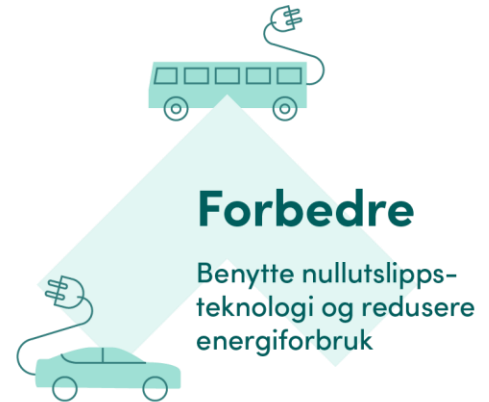
## 4 Målene for transportpolitikken



Kilde: Nasjonal transportplan 2025–2036 (Meld. St. 14 2023–2024), s. 33



# Unngå – Flytte – Forbedre: vi trenger alle tre



# Politikk på vei til lavutslippssamfunnet



**Statlig styring** er viktig for å redusere transportbehovet



Virkemidler som både **begrenser og belønner** trengs for å øke bruken av mindre ressurskrevende transportformer



Et **helhetlig og forutsigbart avgiftssystem** er viktig for å øke nullutslippandelen



Miljø-  
direktoratet



Statens vegvesen

# Hvordan reiser vi i dag?

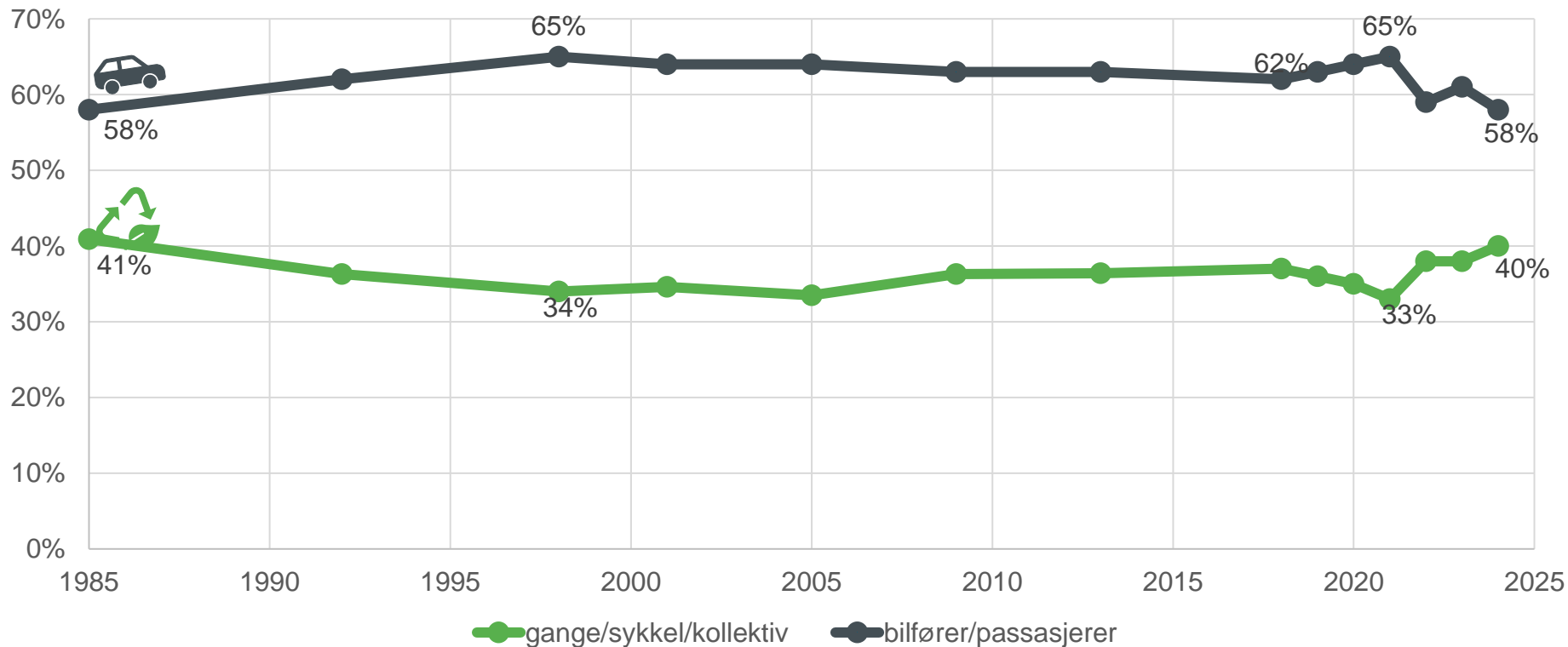
«Er det gitt at vi reiser like mye  
og på samme måte frem mot 2050?»

Zsuzsanna Olofsson, Statens vegvesen  
**Mobilitet 2025**  
4. mars 2025

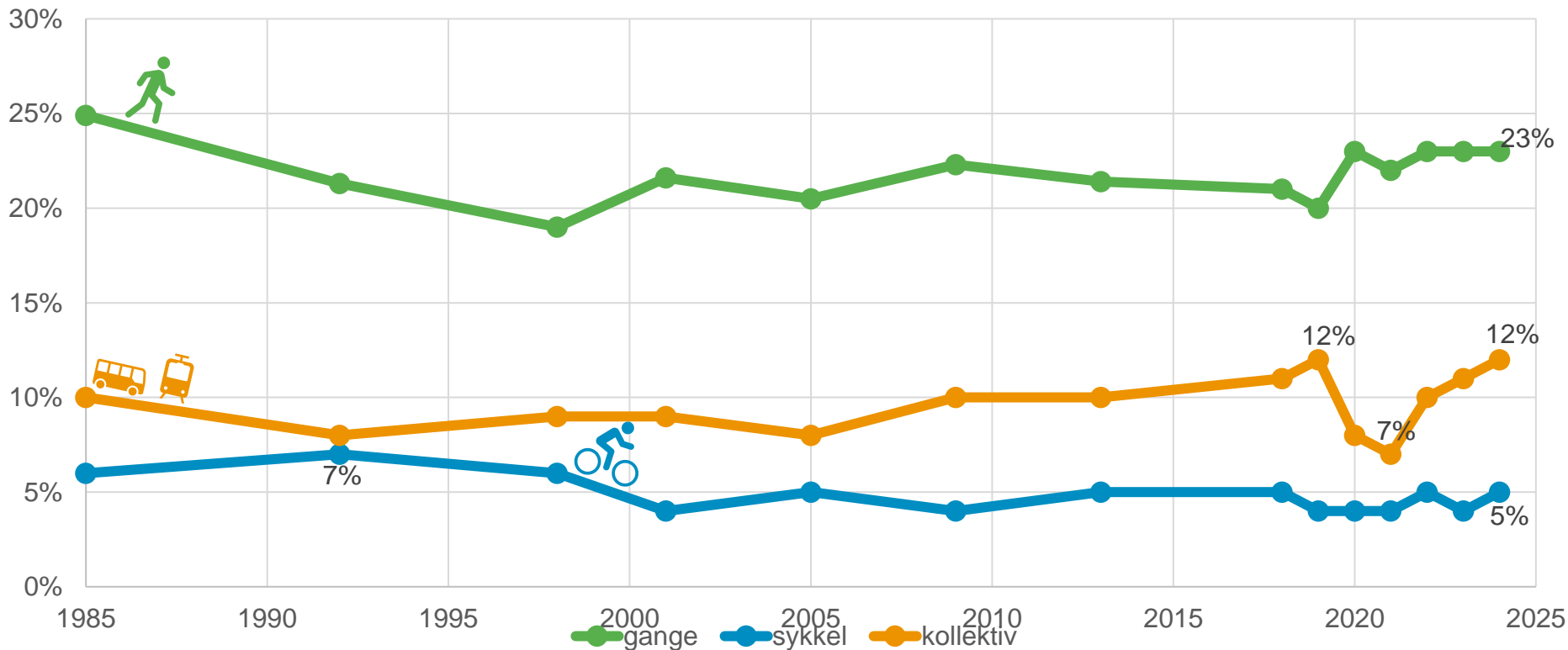


Foto: Bård Asle Nordbø

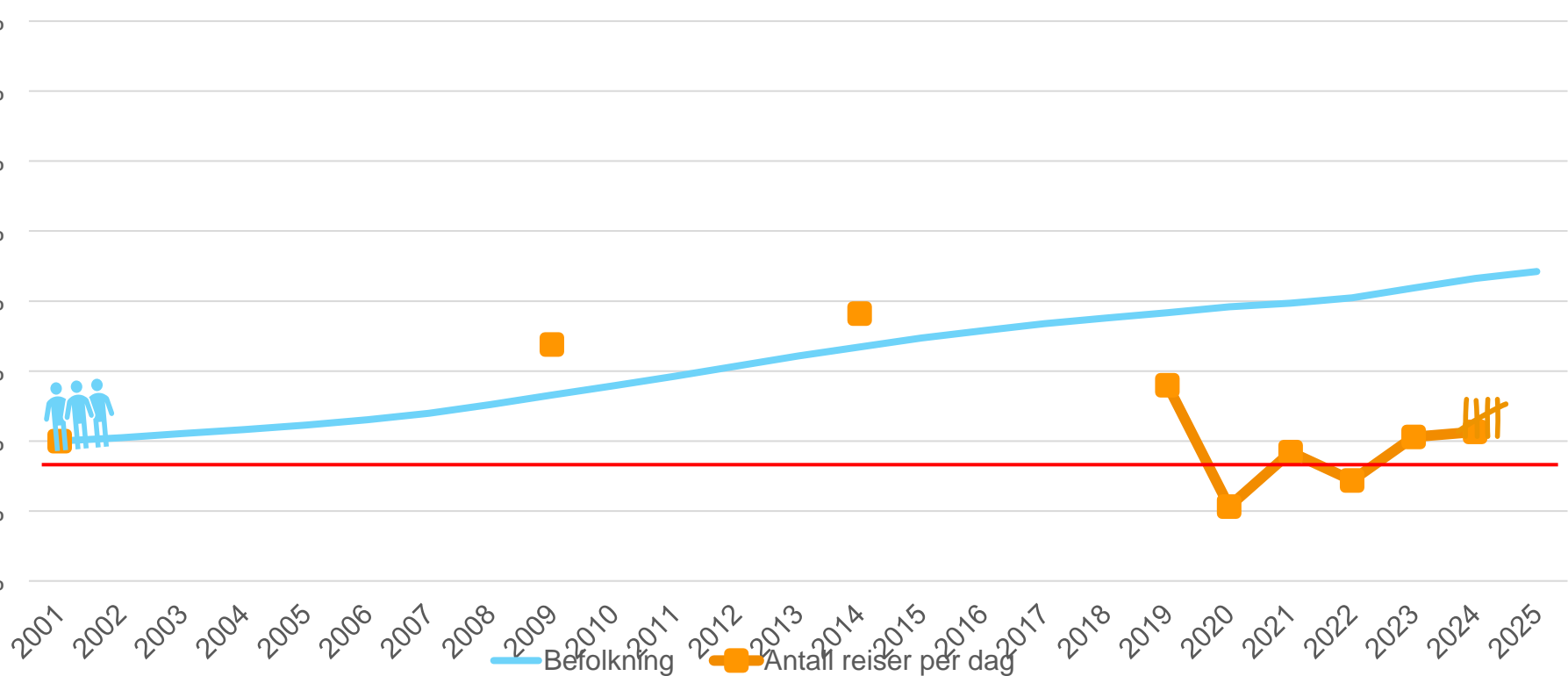
# Andeler med bil og bærekraftig reisemidler



# Kollektiv-, sykkel- og gangandeler

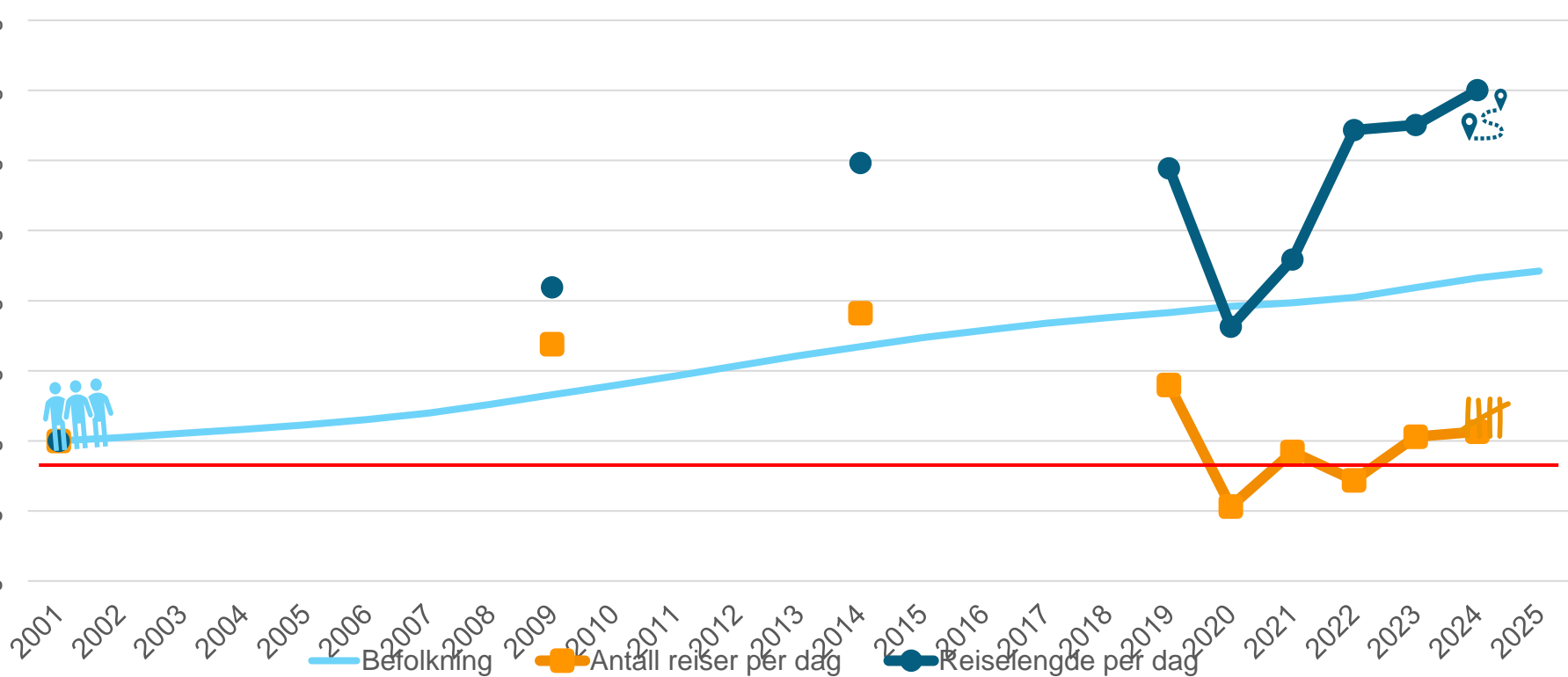


# Hvor mye reiser vi?

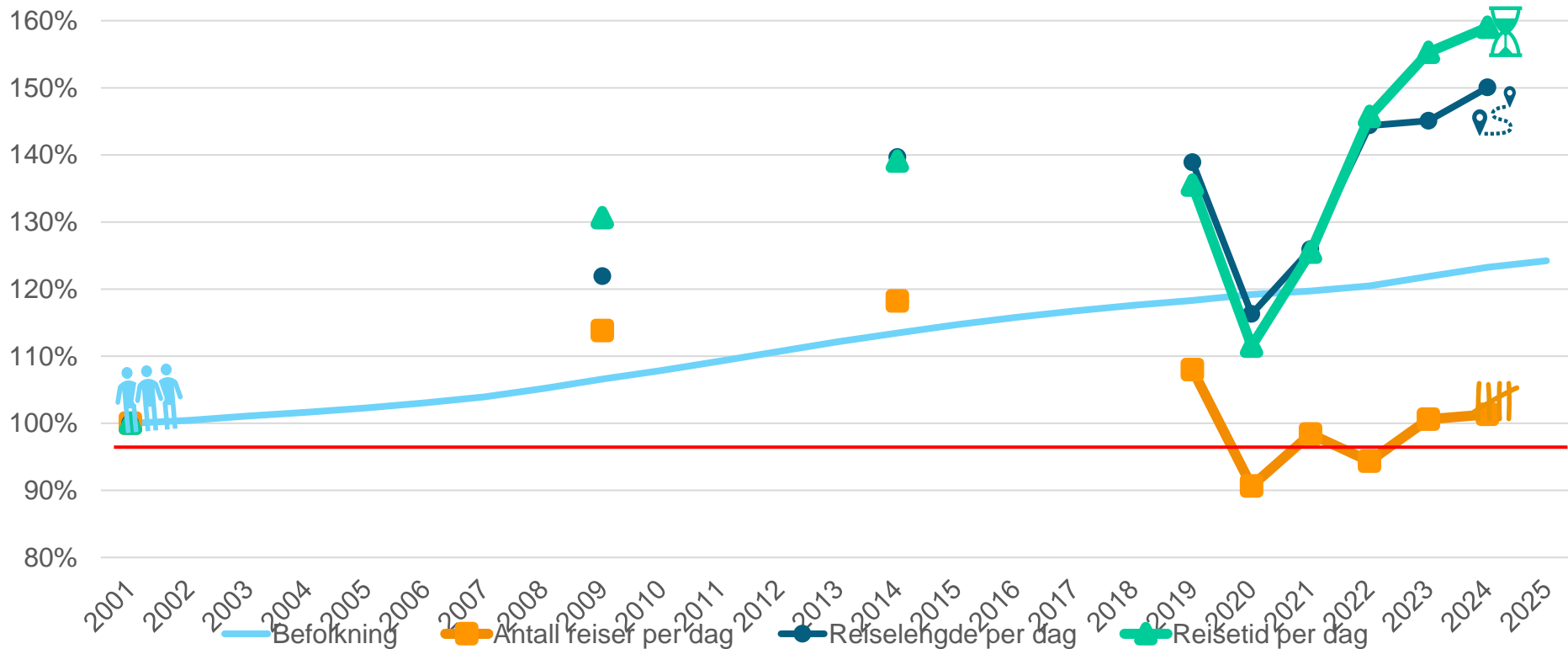




# Hvor mye reiser vi i dag?



# Hvor mye reiser vi i dag?



# Hva påvirker reiser i lavutslippssamfunn 2050

- ▶ Befolkningen i Norge: 6 millioner i 2050 (SSB)
- ▶ Utviklingstrender
  - ▶ Teknologi
  - ▶ Økt fokus på natur og klima
  - ▶ Endring av økonomiske rammer
  - ▶ Samfunnssikkerhet
  - ▶ ....
- ▶ Hva betyr lavutslippssamfunn for transportsektoren?



**Takk for oppmerksomheten!**

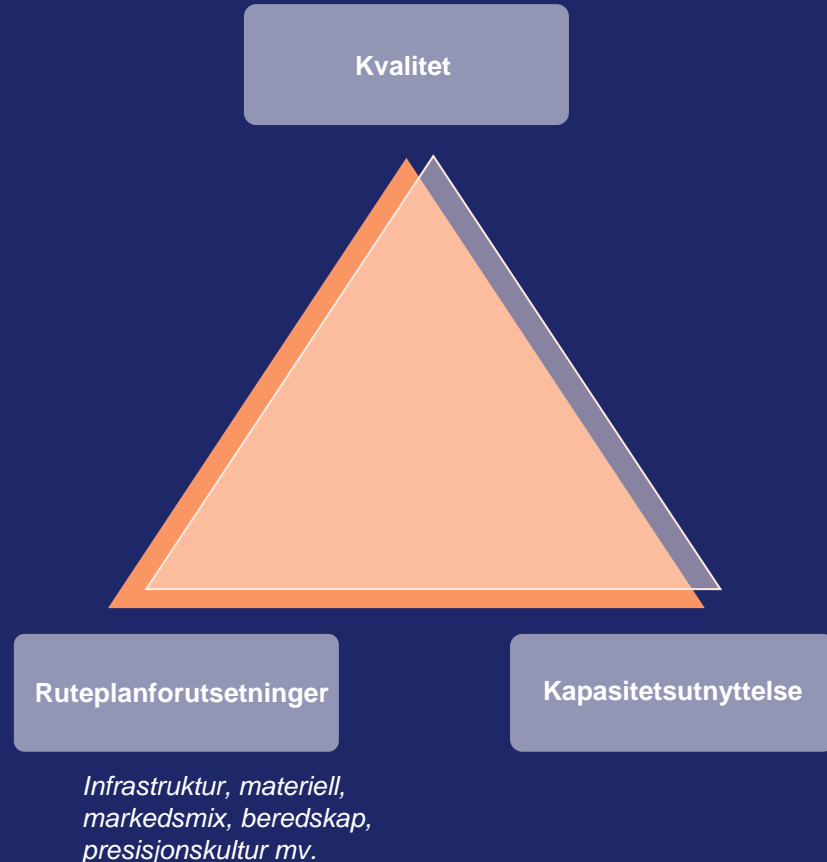


**Statens vegvesen**

# **Dilemmaer for transportplanlegging**

Mobilitet 2025

Målet om å  
forbedre tilbudet  
skjer gjennom  
balanseringen av  
trekanten

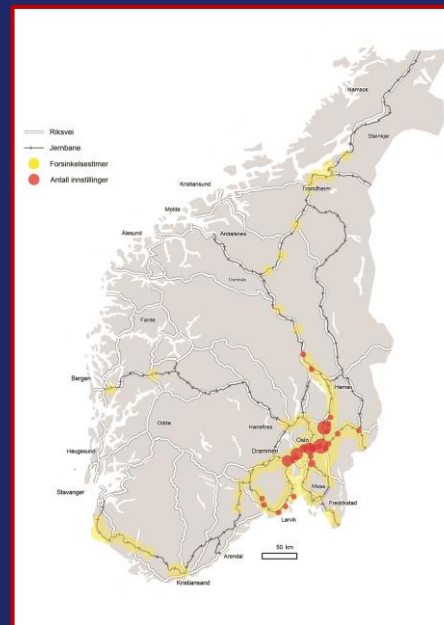


# Dilemma 1 | Hvordan balansere mellom to hovedutfordringer?



Kapasitet

Kartet viser overbelastning i R25.



Tilstand på  
infrastrukturen

Kartet til venstre viser forsinkelsestimer og innstillinger på nettet som følge av en hendelse i Romeriksporten 12. desember 2022

## Dilemma 2 | Mer infrastruktur krever mer areal

Tog som kjører mellom to stasjoner blir til en strek



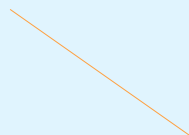
Stasjon 1



Stasjon 2

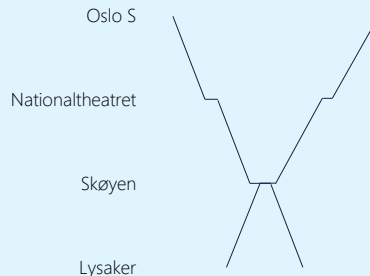


Stasjon 1

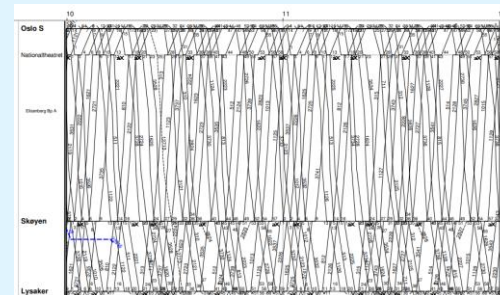


Stasjon 2

Når togene møtes må vi ha spor til dem begge



Med mange tog på en strekning øker kompleksiteten



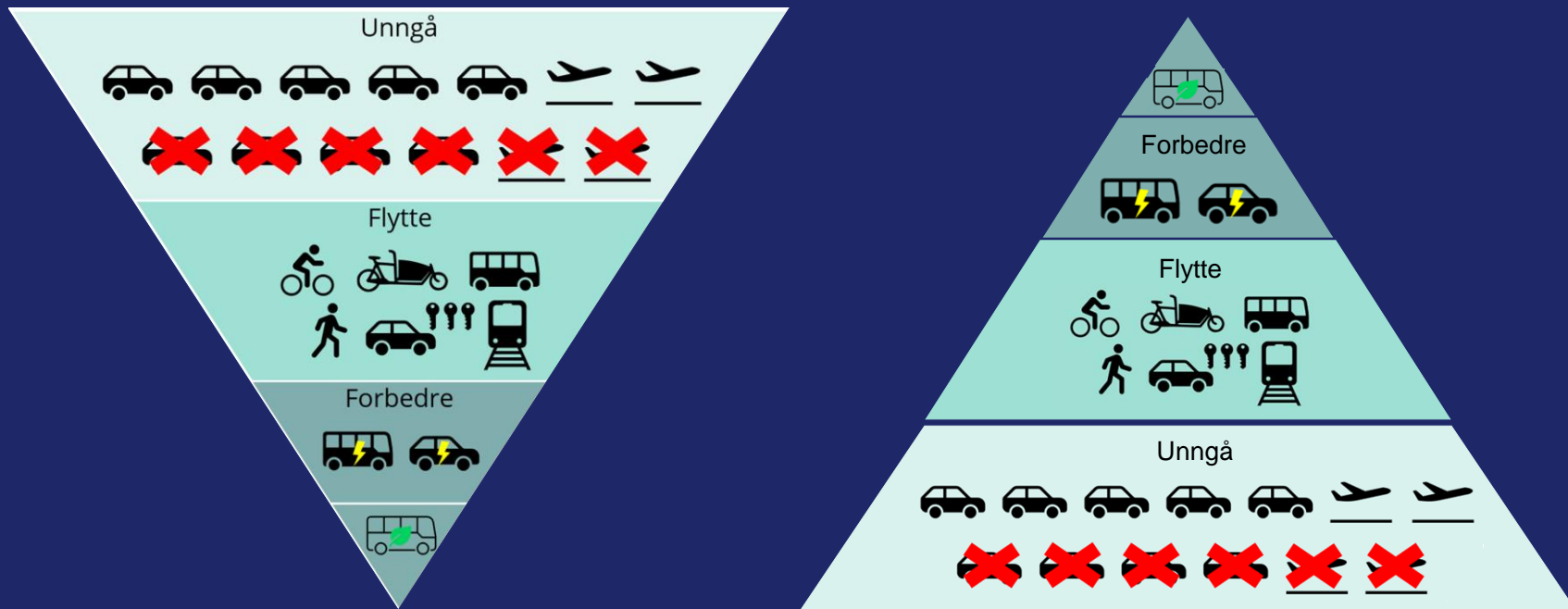
Fremtidig infrastruktur har ansvaret for at vi vet funksjonaliteten i dag og har kontroll på gapet for nytt togtilbud



**Dilemma 3** | Kapasitetssterkt  
kollektivsystem krever også  
arealinngrep

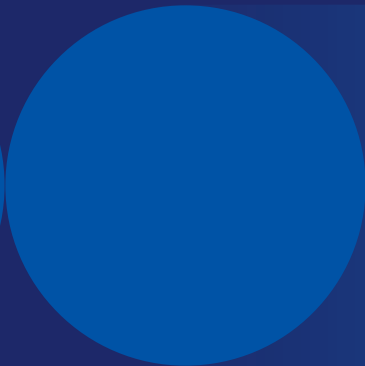


## Dilemma 4 | Unngå og flytte i UFF er vanskeligere å estimere



**BANE NOR**

Vi forbedrer og moderniserer  
for at flere kan ta mer tog





# Velstand vs. Klima- og naturkrise



Sigve J. Aasebø  
kjøretøy teknisk  
Statens vegvesen

# Moderne mobilitets betydning for sterke bo- og arbeidsregioner

## Bærekraftig regioner

- Gods: Varetransport inn – varetransport ut  
= økt volum og økt overskudd per enhet
- Persontransport: Større og bedre arbeidsmarked  
= høyere produksjon og lønnsomhet
- Gjensidige synergier: Gods/personer/boligmarked/tjenestetilbud ...

## Vs.

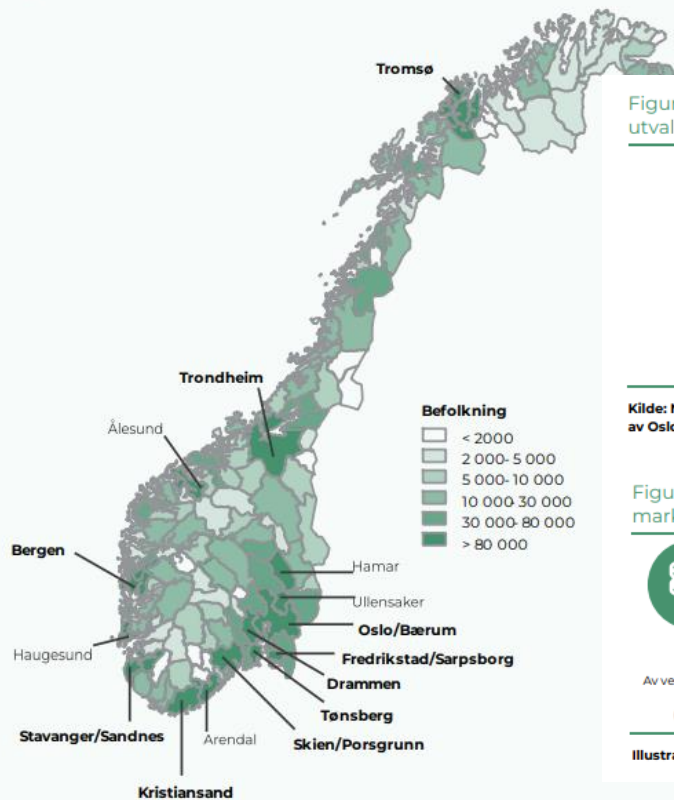
## Bærekraftig miljø

- Klimagassutslipp (elektrifisering)
- Miljøpåvirkning (el, piggdekk, fart, bompenger, avgifter, reguleringer)
- Nedbygging av biologisk verdifull natur (ta vare, reparere, bygge nytt)



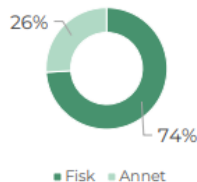
# Største boområdene og største produksjon for veibasert eksport

Figur 1-2: De største bo- og arbeidsmarkeds-regionene



Kilde: SSB tabell 07459

Figur 1-4: Verdi av veibasert eksport i utvalgte produksjonsområder



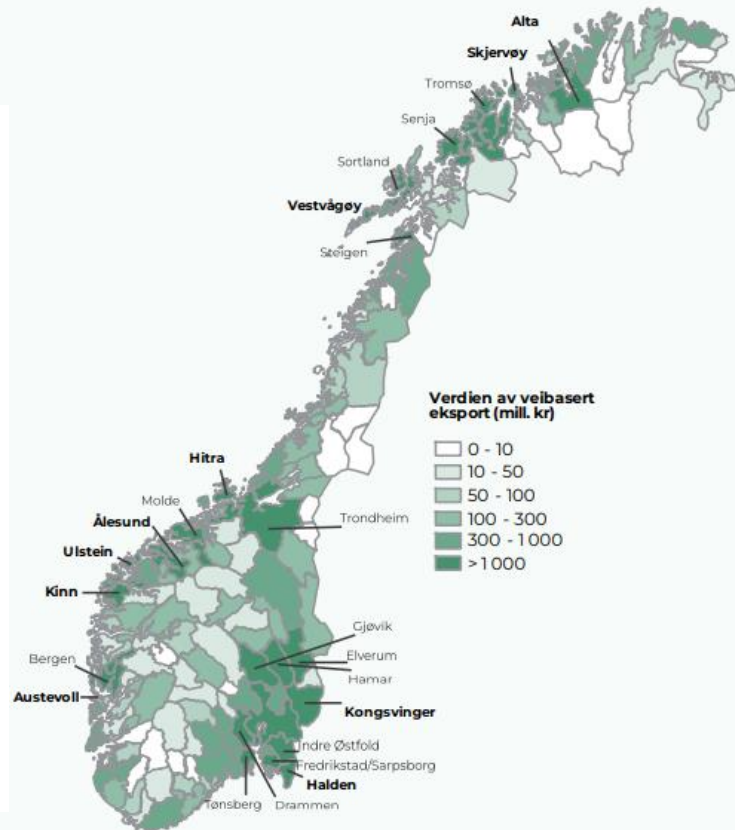
Kilde: Nasjonal godstransportmodell (NGM), bearbejdet av Oslo Economics

Figur 1-3: De største bo- og arbeidsmarkedsregionen blir større



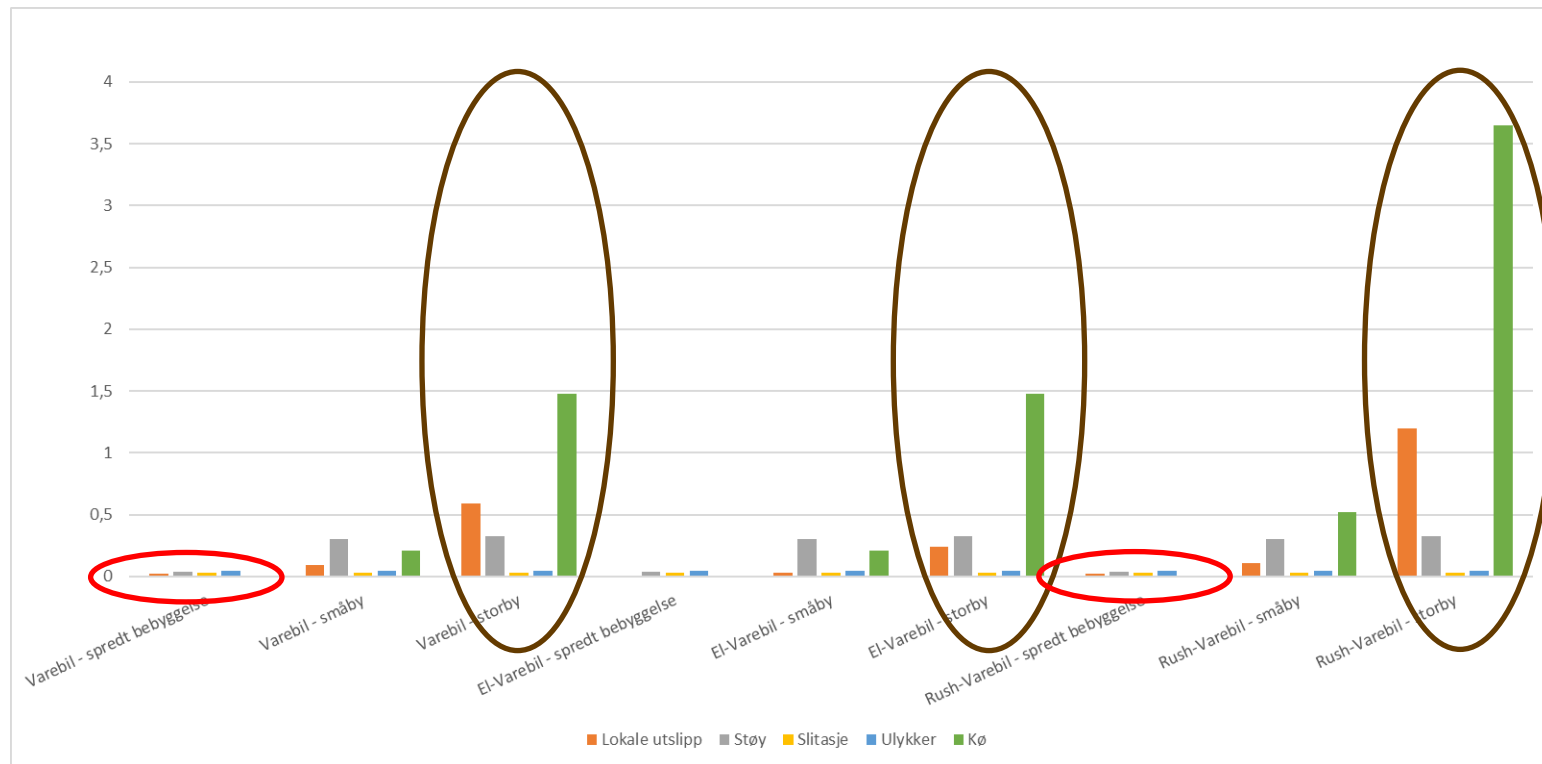
Illustrasjon: Norconsult, Oslo Economics

Figur 1-5: De største produksjonsområdene



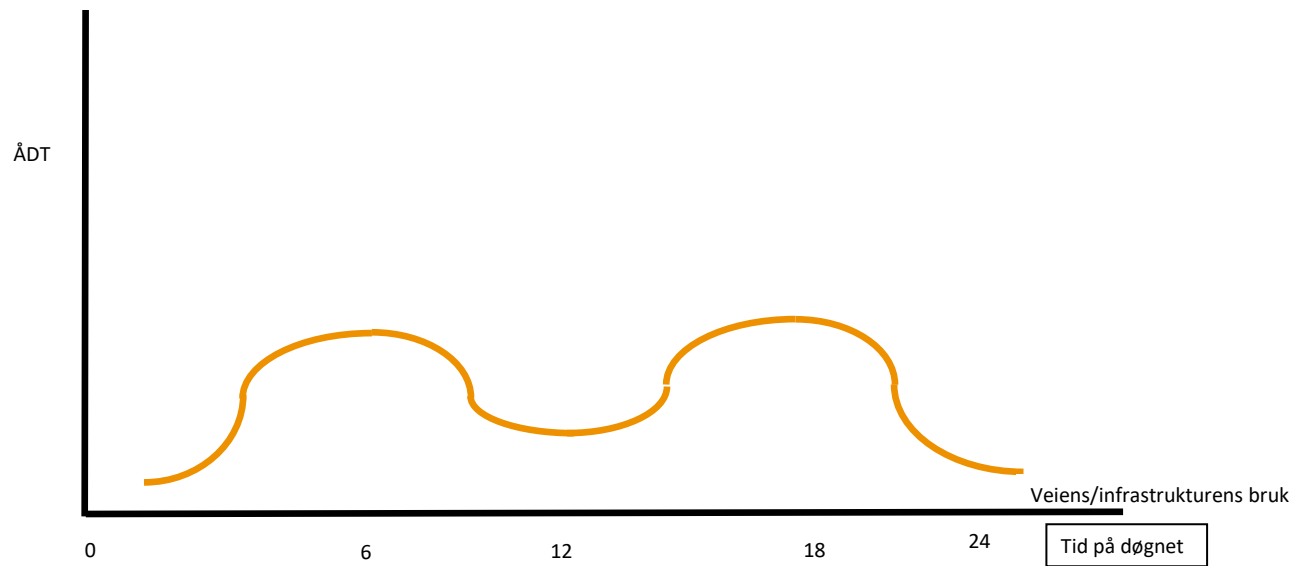
Kilde: NGM, bearbejdet av Oslo Economics

## Eksternaliteter (miljøkostnader) varebil (kr/km)



Vegens kapasitet

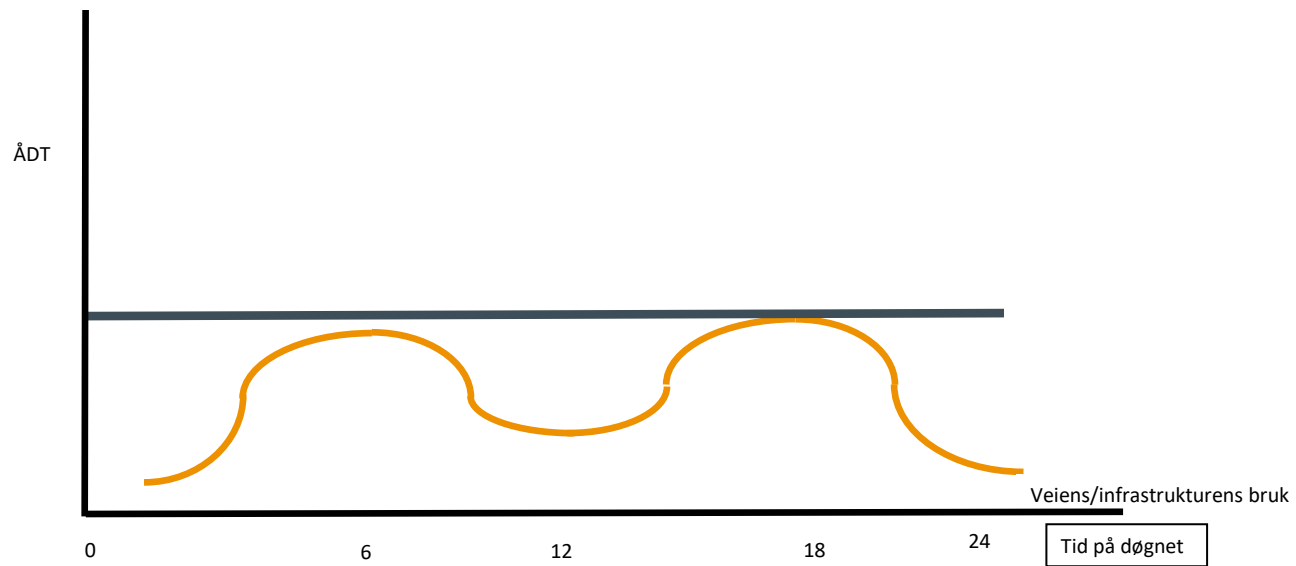
# Restkapasitet





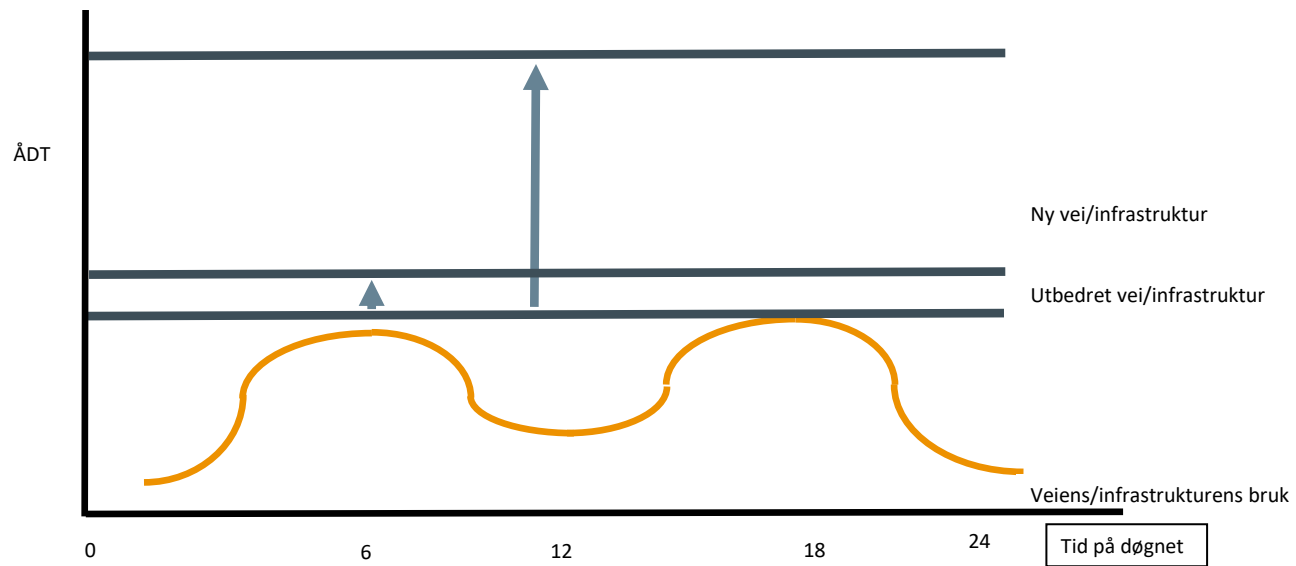
Vegens kapasitet

# Restkapasitet



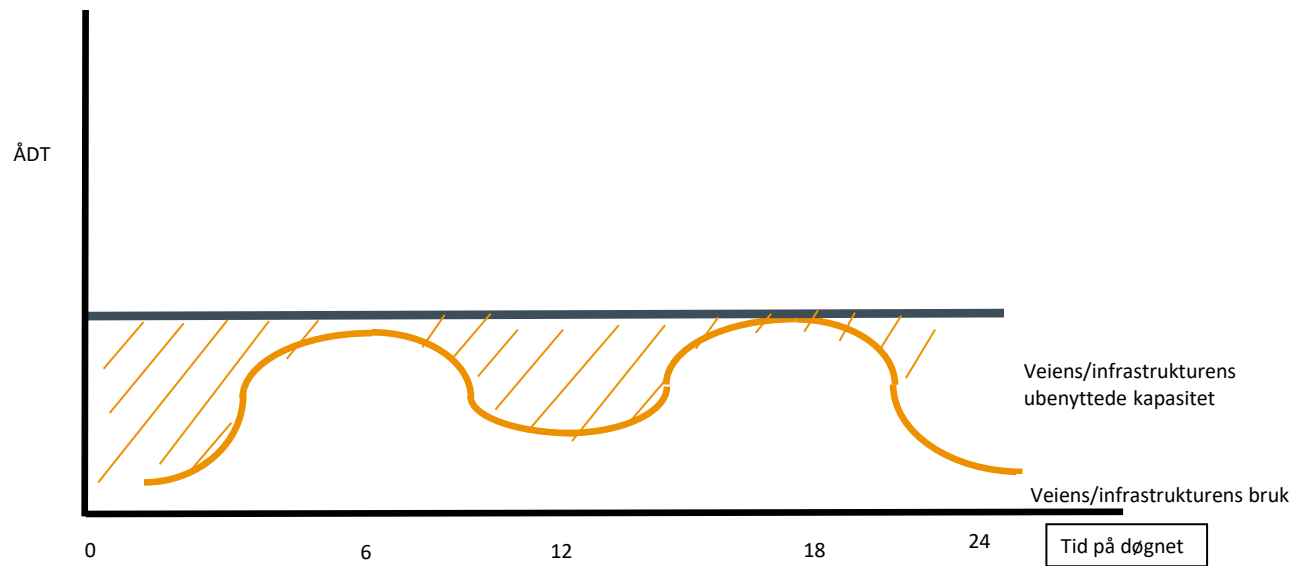
Vegens kapasitet

# Restkapasitet



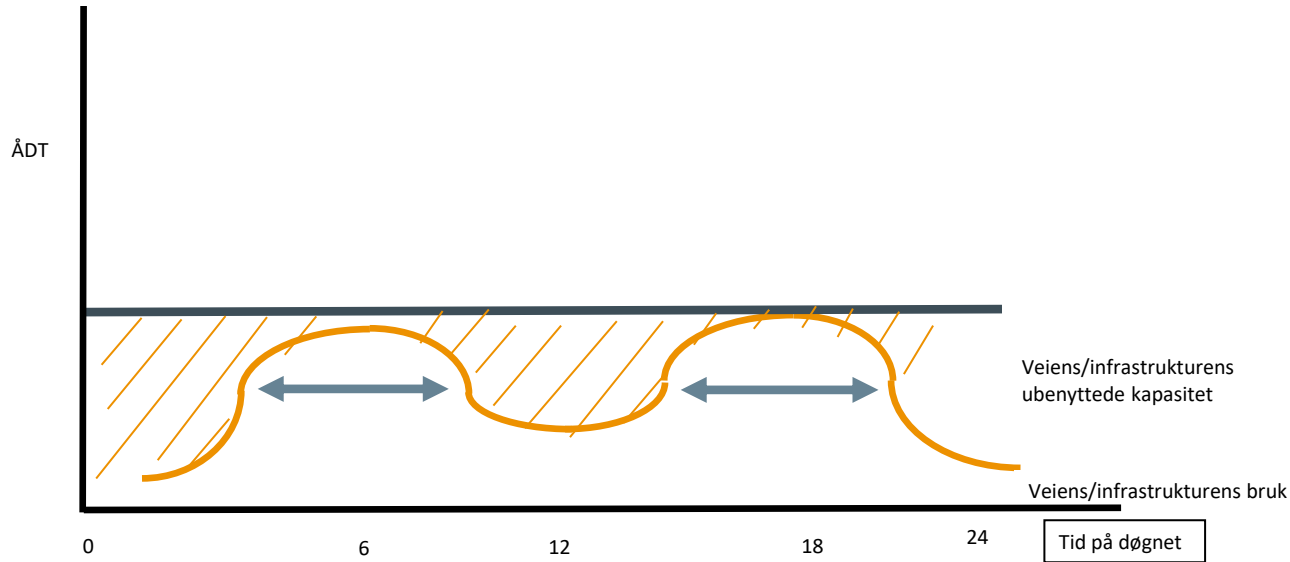
Vegens kapasitet

# Restkapasitet



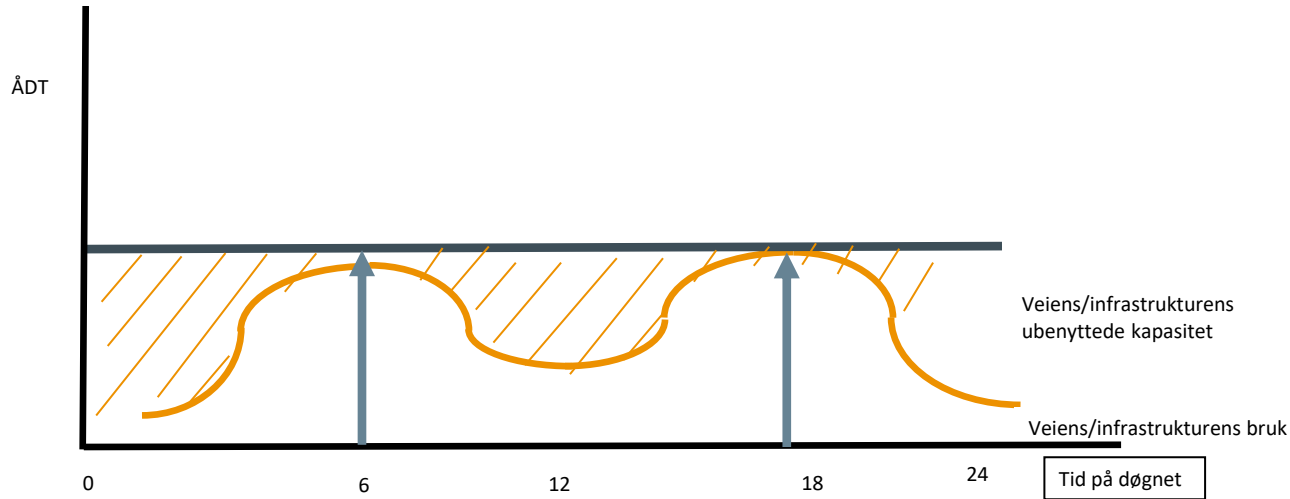
# Restkapasitet

- a) Rushtidsavgift, bompenger/vegprising (lette og tunge kjøretøy)
- b) Billigere kollektivtransport utenfor rushet/dyrere i rushet
- c) Alternativt oppstartstidspunkt for skoler og arbeidsplasser
- d) Avvikle kjernetid for offentlige arbeidsplasser
- e) Tillate/oppfordre til varelevering og servicefunksjoner (avfallshåndtering m.m.) utenfor rush



# Restkapasitet

- a) Øke samkjøring (kollektivtransport, samkjøring)
- b) Øke samlasting og mer last per kjøretøy (terminaler, kjøretøystørrelser)
- c) Dynamisk fartsgrense / sanntidsinnsikt og gode prediksjoner / autonomi
- d) Kjøretøyteknikk (adaptiv cruise kontroll, automasjon, på sikt autonomi)
- e) Modalitet (mer mikromobilitet, gåing og sykling, mer samtransport)
- f) Optimalisere bruken i kollektivfelt utover bussenes behov for kapasitet og prioritet



# Oppsummering

- Boregioner – Tilgjengelig restkapasitet
- Godstransport – få «laksen» frem
- Større fokus på biologiske verdifulle områder
- «Unngå» på landeveien har svært lave gevinster (og høy politisk kostnad?)
- «Unngå» i byene er i stor grad tatt ut
  - Bompenger er innført
  - Første tunellen stengt i Oslo virkningsfull
  - Andre tunellen stengt i Oslo var ikke virkningsfull



Ta vare på det vi har

Utbedre der vi kan

Bygge nytt der vi MÅ

Takk for oppmerksomheten

## → Debatt:

# Hvordan tilrettelegge for mobilitet og samtidig nå nullutslipps-samfunnet i 2050?

Transportpolitikere: Erlend Larsen (H), Jone Blikra (AP), Arild Hermstad (MDG)  
Debattleder: Irene Johansen



**BANE NOR**

Vi forbedrer og moderniserer  
for at flere kan ta mer tog

