

Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Ivar Nygård

Klima- og miljødepartementet v/statsråd Espen Barth Eide

Bedre rammebetingelser for omlegging til grønn tungtransport

Østlandssamarbeidet, som er et politisk samarbeid mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune, er opptatt av at det legges til rette for kraftigere utslippsreduksjoner i transportsektoren. I denne forbindelse vil en raskere utrulling av energistasjoner og grønn infrastruktur for tyngre kjøretøy være viktig. Her ønsker vi tydeligere strategier og tiltak fra Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet.

Østlandssamarbeidet ber de to departementene bidra til:

- økt forutsigbarhet og langsiktighet i planarbeidet, slik at Nasjonal transportplan (NTP) blir et bedre styringsverktøy for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren raskere.
- økt satsing på biogass og hydrogen som et viktig supplement til batterielektriske løsninger for tyngre kjøretøy. I denne sammenheng er det viktig å få på plass bedre og mer velfungerende insentivordninger for å stimulere til raskere utbygging av grønne energistasjoner for el, biogass og hydrogen. Helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene bør her vurderes nærmere.
- nasjonal tilpasning av AFIR og andre relevante EU-direktiver. Minimumsavstander må tilpasses prognoser for fremtid trafikkvolum i de ulike transportkorridorene.
- at kilometerskatt for nyttekjøretøy (som fremmer nullutslippskjøretøy) blir nærmere vurdert og utredet.

Bakgrunn for saken

Norge har som mål å redusere utslipp av klimagasser med minst 55 prosent innen 2030. Innen 2050 har Norge et lovfestet mål om å bli et lavutslippssamfunn, med 90-95 prosent kutt i klimagassutslipp. Det betyr at vi må ned til nært nullutslipp i nesten alle sektorer. I dag kommer 33 prosent av utslippene innenlands i Norge fra transportsektoren, men omstillingen til fossilfri personbil går veldig raskt. I 2021 var 65 prosent av nybilsalget helelektrisk, ifølge [SSB](#). De tunge lastebilene derimot ligger etter. I første kvartal i 2022 utførte norske lastebiler et transportarbeid på [5,9 milliarder](#) tonnkilometer, en *økning* på nesten 6 prosent fra tilsvarende periode i 2021. Utslippene fra personbiler har gått ned siden 1990 som følge av økt mengde biodrivstoff brukt i kjøretøy, sammen med elektrifisering. Samtidig har utslippene fra tunge kjøretøy og varebiler økt. I 2021 hadde disse kjøretøyene omtrent like høye samlede utslipp som personbilene, ifølge [Miljødirektoratet](#).

Det er absolutt avgjørende at transportsektoren oppnår sin andel av utslippskutt. Hvis ikke transportsektoren oppnår sin andel, må andre sektorer ta en større andel av utslippskuttene. For veisektoren må det sterke virkemidler til for å oppnå målet i 2030. Det må skje en betydelig raskere omstilling av både person- og varetransporten til fossilfrie og fornybare drivstoff, i tillegg til at mer gods må overføres til bane og sjø.

Norge når ikke sine klimamål hvis ikke omstillingen til klimavennlig transport lykkes, også utenfor storbyområdene! NTP må derfor ha en helhetlig tilnærming, og være en plan for det samlede transportsystemet, som ikke forfordeler hverken lokasjoner eller teknologier. Det må satses på en helhetlig utvikling av fossilfrie energistasjoner (el, H₂, CBG og LBG), for å få til et sammenhengende nettverk med energistasjoner langs de viktigste transportkorridorene for tungtransport. Men også mindre og mellomstore byområder må prioriteres i en langsiktig handlingsplan for å sikre fremkommelighet, samfunnssikkerhet og trafiksikkerhet, i tillegg til redundans med tanke på fossilfri lade- og fylleinfrastruktur også for næringstransport.

For NTP-målene er det vurdert at batterielektrisk fremdrift vil bli den dominerende teknologien for veitransport, med hydrogen som en nisje. Når det gjelder tungtransport er usikkerheten større. Det konstateres at mangel på



ladekapasitet vil redusere elektrifiseringstakten. I tungbilmarkedet kan mangel på kunder hemme utviklingen av et kommersielt ladetilbud, samtidig som mangelen på et ladetilbud kan hemme innfasingen av elektriske kjøretøy og dermed bremse veksten i antallet kunder.

Det er et stort strukturelt skifte vi står ovenfor, og her mener Østlandssamarbeidet at det ikke finnes en enkeltteknologi som kan løse utfordringene alene. El, hydrogen og biogass kan og må sameksistere og styrke hverandre for å få til en raskere omstilling av den tunge transportsektoren. Østlandssamarbeidet er positiv til en nasjonal strategi for rask utrulling, men stiller seg kritisk til manglende fokus på hydrogen og biogass.

Belønningsordninger i byområdene har vist seg som kraftfulle virkemidler for å nå lokale og regionale klima- og transportmål. Som det fremgår av utredningene fra transportvirksomhetene, trengs det her langt kraftigere virkemidler.

NTP må også bidra til å styrke transporttilbudet for å utnytte etablerte samferdselsinvesteringer med å fjerne flaskehals og få økt konkurranseevne for næringslivet, både nasjonalt, regionalt og lokalt. Østlandssamarbeidet støtter opp om økningene i midler til drift og vedlikehold på vei og bane.

Det vil trenge et helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene, hvor man ser flere virkemiddel i sammenheng for å sikre høy måloppnåelse innen klima, miljø og transport.

Olav Skinnnes

Leder fagpolitisk utvalg for samferdsel i Østlandssamarbeidet

