

Til transportetatene V/Koordineringsgruppa for
NTP
Ref: Therese Ustvedt

NASJONAL TRANSPORTPLAN UTREDNINGSOPPDRAG 2025-2036

vår dato 31.10.2022

Vi viser til invitasjon fra transportetatene per epost 10.10.2022 For Jernbane deltok på innspillmøtet på Teams tirsdag 25.10.2022. Vi oppsummerer våre innspill i dette notatet. Vi har brukt samme inndeling som Utredningsoppdraget fra Koordineringsgruppa datert 6.9. Vi tar bare for oss de punktene hvor vi har kommentarer.

1 Innledning

Det står at trangere økonomisk handlingsrom fører til at ressursbruken i større grad bør rettes inn mot å ta vare på infrastrukturen vi har og utnytte denne bedre, fremfor mot nye, store utbyggingsprosjekter.

For Jernbane ser med bekymring på det voksende vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, se Infrastatus 2021.¹ Vi er likevel ikke enig i at vedlikehold skal prioriteres på bekostning av nybygging. Vel 92 % av Norges jernbanenett i ordinær trafikk har enkeltspor. Det meste følger 1. generasjons traséer, planlagt før 1960. Norske fjerntog har en av Europas laveste gjennomsnittshastigheter, se NRK-artikkel fra 2017.² Jernbanedirektoratets årlige statistikk viser at det er få strekninger hvor tog er raskere enn bil og jernbanen kortere enn parallell veg.³ Flyet har for lengst utkonkurrert fjerntogene. Vi er enig i målsettinga i Hurdalsplattformen om å øke jernbanens andel av transportarbeidet. Skal det skje må både vedlikeholdet økes og jernbanen bygges ut til en konkurransedyktig standard.

4.1 Fremskrivninger av transportteterspørsmål - referansebane

For Jernbane mener nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyområdene må opprettholdes og legges til grunn for utredninger, planer og anbefalinger.

For Jernbane mener beregningene som skal gjennomføres ikke bare bør legge en videreføring av dagens trender til grunn. Vi mener det bør utarbeides mist ett scenario med en offensiv satsing på et nytt nasjonalt jernbanenett knyttet opp mot lokalt kollektivtilbud og tilrettelegging for gange og sykkel, samt funksjonelle og kapasitetssterke godsterminaler.

¹ <https://www.banenor.no/contentassets/beb5ca7105df4da28a79af38ab41bbe1/infrastatus-2021.pdf>

² <https://www.nrk.no/rogaland/norske-tog-blant-europas-tregeste-1.13673286>

5. Analysegrunnlag – data, metoder og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser og virkninger.

Etablerte trafikkmodeller har en tendens til å favorisere bil framfor tog og kollektiv. Bilen har en uendelig frekvens og flatedekning, for den som har tilgang på en. På den annen side har helhetlig satsing på skinnegående transport vist en langt sterkere trafikkutvikling enn modeller har forutsett. I Norge er satsinga på lokaltogtilbudet på Jærbanen fra 1991 et godt eksempel, se artikkel i Jernbaneverkets Kjøreveien 2003 nr. 2. Det er i tillegg mange eksempler å finne fra Europa, se vedlegg. Alternative trafikkmodeller, som svenske Samvips, bør også kunne brukes på større kollektivsatsinger.

Når det gjelder høgfartsbaner bør man også kunne legge faktiske tall for markedsandeler fra mange land som har slike til grunn også for Norge.

7. Kartlegging av utfordringer

Vi mener en moderne utbygd jernbane er egnet til å knytte landet sammen på en bærekraftig måte. Vi vil peke på at en flerbruks, høgfarts jernbane vil kunne erstatte fly på tunge ruter innenlands og mye langveis vegtrafikk. Toget gir også et tilbud til regionene mellom de store byene, mens fly er endepunktstrafikk.

Vi etterlyser også en nasjonal plan for nye jernbanetraséer, slik at delprosjekter kan passes inn i en større helhet.

8.1 Klima og miljø Samferdselssektoren har et selvstendig miljøansvar.

Batterielektriske biler er heller ikke helt utslippsfrie. På grunn av batteriene fører produksjonen av elbil til høyere utslipp enn ved fossilbil, se Finansavisen.⁴ Det tar noen år og kjørte km før elbilen er klimanøytral. Da klima er et globalt problem, foreslår vi at det nasjonale klimaregnskapet suppleres med et mer globalt perspektiv.

Vi mener jernbanens potensiale for klimakassutt og inntekter ligger i overført flytrafikk fra de tunge rutene, langveis gods og lengre bilturer. Vi antar at et betydelig økt nasjonalt togtilbud vil koples opp mot et styrket tilbud av lokale busser og bybaner slik at flere kan reise kollektivt, nesten dør til dør.

8.1.4 Tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly

I dag er energitettheten altfor lav og vekta for høy til at batterier kan brukes i luftfart av noe omfang. Det er viktig å forske på batteriteknologien, men politikken bør likevel ikke baseres på at batterier i nær framtid vil erstatte fossilt drivstoff i luftfarten.

8.2 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

⁴ <https://finansavisen.no/nyheter/bil/2020/09/22/7569428/sa-langt-ma-du-kjore-en-elbil-for-den-blir-helt-miljoennlig>

Norge har en lav andel transportarbeid på jernbane sammenliknet med våre naboland og snittet i Europa.⁵⁶ Vi mener det gjør Norge mer sårbart at vi legger så stor vekt på veg- og lufttransport. Vi mener derfor det er strategisk viktig å øke jernbaneandelen.

For Jernbane foreslår at også tilgangen på batterier og råvarer til disse utredes. Hvordan forventes etterspørselen å utvikle seg? Finnes det nok råvarer til å gjøre hele verdens bilpark batterielektrisk? Hvem og hvilke nasjoner kontrollerer råvarene? Hvor mye energi forbruker batteriene i et livsløpsperspektiv: utvinning, produksjon, gjenvinning og deponi? Se også britisk rapport fra 2019 som tar for seg disse spørsmålene.⁷

Under samfunnssikkerhet bør også energieffektivitet drøftes. Dette er sentralt når "alt" skal elektrifiseres", se tall fra Norsk Bane⁸ og Trafikverkets illustrasjon⁹. Tog og bybaner kan drives direkte og effektivt på strøm. Det er også et betydelig energitap når strømmen mellomlagres i batterier eller hydrogen. Lave temperaturer påvirker også effekten av batteriene betydelig.

Alt dette er kjensgjerninger vi mener en ansvarlig transportstrategi for 2036 ikke bør se bort fra.

8.3 Transportsikkerhet

Jernbane og kollektivtrafikk har høy trafiksikkerhet. For Jernbane foreslår å utrede en tilleggsstrategi for trafiksikkerhet som går ut på å øke andelen av transportarbeidet på bane/kollektiv.

8.4 Godstransport, eksport og industri

Vi mener målsettingen om overføring av gods fra veg til bane og sjø bør opprettholdes. Norge har lange avstander innenlands og til våre handelspartnere i Europa. Det bør utredes hva vi kan oppnå med nye kapasitetssterke flerbruksbaner for høy fart.

8.6 Bompenger

For Jernbane har inntrykk av at muligheten for bompengefinansiering er en viktig årsak til at bygging av ny europa- og riksveg ligger langt foran jernbanen. Med bompenger går en stor del av investeringen utenom statsbudsjettet og avveining og prioriteringer der. Vi oppfordrer til å utrede

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split#Modal_split_in_the_EU

⁶ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020_rk310/default/table?lang=en

⁷ <https://www.nhm.ac.uk/press-office/press-releases/leading-scientists-set-out-resource-challenge-of-meeting-net-zero.html>

⁸ https://www.norskbane.no/upload_images/900CA87D8C70439CA8EC9B0C4AD44C22.pdf

⁹ <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-som-stracker-sig-over-flera-lan/nya-stambanor-mellan-stockholm-goteborg-och-malmo/>

andre finansieringsmodeller, for eksempel en som er lik for jernbane og riks/europaveg. Vi spør om det kunne ført til en mer balansert prioritering/utbygging?

8.7 Teknologi

Fokuset er stort på utvikling av ny teknologi, og da spesielt innen veg- og luftfart. Vi vil peke på at jernbane og bybaner har vært elektromobilitet i mer enn 140 år, og at det fortsatt skjer en utvikling. Bla. gikk tapsprosenten i jernbanens KL-anlegg ned fra over 18 i 2011 til nærmere 12 i 2016, se Bane NORs kraftsystemutredning s. 80.¹⁰ Se også ATOC analyse av CO2 utslipp og energieffektivitet for høgfartstog 2009.¹¹ Etatene bør også se på hva som kan oppnås med en høyere prioritering av eksisterende lav- og nullutspillsteknologi, som skinnegående transport.

8.8 TEN-T kjernenettverk i Norge

Norsk jernbane følger som kjent i høy grad gamle traséer. De fire banene over grensa til Sverige og Europa er intet unntak. Vi foreslår at transportetatene ser på hva som kan oppnås med en større utbygging, ikke bare oppfylle minstekrav eller søke unntak.

8.10 Fysisk aktivitet (VÅRT FORSLAG)

Vi foreslår at transportsystemets påvirkning på grad av fysisk aktivitet utredes. Fysisk inaktivitet er en betydelig helseutfordring også globalt. Det bør være relevant å se på i hvilken grad transportsystemet bidrar til og motvirker fysisk aktivitet. I hvert fall bør eksisterende forskning på dette finnes fram. I praksis kombineres kollektivreiser ofte med gange og sykling til og fra holdeplasser og stasjoner, en ufrivillig men antakelig verdifull form for daglig fysisk aktivitet.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder

¹⁰ <https://www.banenor.no/elkraft/energi/kraftsystemutredning.pdf>

¹¹ <http://www.greengauge21.net/wp-content/uploads/Energy-Consumption-and-CO2-impacts.pdf>