

Høringsuttalelse til transportetatenes forslag til NTP 2025-36:

Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) krever en nyorientering av transportpolitikken nasjonalt.

Transportetatenes forslag til NTP 2025-36 vil ikke bidra nok til å nå klimamålene om 55 % reduksjon av klimautslippene innen 2030, i tråd med Hurdalsplattformen og forpliktelsene i Parisavtalen¹. Uten en radikal nyorientering av transportsektoren vil vi heller ikke nå nullutslippsmålet innen 2050². Denne nyorienteringen må innebære en storsatsing på konkurransekraftige baner for person- og godstrafikk i forhold til fly- og veitrafikk.

Erfaring fra tidligere runder med NTP, er at foreslåtte virkemidler ikke har særlig virkning. Tall fra SSB (2021) viser at utslippene fra veisektoren økte med 3,8 % i 2021 og ikke gikk kraftig ned slik det kreves. Siden 1990 har økningen vært på 17,1%! Over tusen sider med faglig underlag for tidligere og ny NTP-er har bidratt sterkt til å sementere den politikken vi nå trenger å løsrive oss fra.

Klimautviklingen, et alvorlig bakteppe

Natur-, miljø- og klimaparametere er ingen lek med tall. Dette har eksistensielle dimensjoner og dreier seg om hvorvidt menneskene skal klare å overleve på denne planeten. FNs generalsekretær, António Guterres, sier at «Vi er på vei mot et klima-helvete». Målstrategiene for å få ned utslippene har vært kjent lenge, men blir ikke fulgt.

Av hensyn til framtidsutsiktene, slik de er definert av FNs klima- og naturpanel, og konkretisert i Parisavtalen fra 2015 og Montrealavtalen fra 2022, krever vi i BKA en total nyorientering av transportpolitikken.

Hovedgrepet: Fra vei og luft til bane

Nyorienteringen betyr overføring av trafikk fra vei og luft til bane i et helt annet omfang enn vi har tenkt oss fram til i dag. Dette gjelder både fram til 2030 og ikke minst fram til 2050. Det betyr en avviking av alle planer om nye, unødvendige 4-felts motorveier og en satsing på høyhastighets jernbaner for 250-300 km/t så raskt dette er mulig å få til. En tredje rullebane på Gardermoen må avskrives.

Baneløsninger er desidert best på de tre viktigste områdene i samferdselsplanlegging og klimasatsing: energibruk, utslipp og arealbruk. Se figurer under. Dette må legges til grunn i fremtidig planlegging.

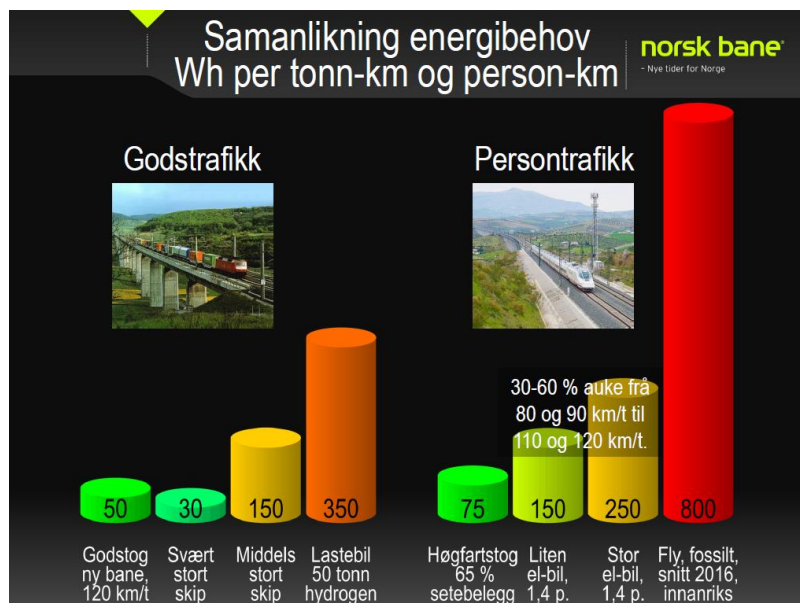
¹ Jf. «[NTP 2025-2036 Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget](#)» fra etatene, s 12: «En reduksjon på 55 pst. vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler, som tydeliggjort av arbeidet med klimabanene og fra FNs siste synteserapport.»

² <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/klima/>

Energibruk

Tog er det desidert mest energieffektive transportmiddelet, både for gods- og persontransport. Det er beregnet at nye høyhastighetsbaner Oslo – Trondheim/Ålesund og Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger vil kunne spare 4-5 Twh årlig gjennom overført trafikk fra fly, biler og trailere – et nasjonalt nett trolig 10 Twh³.

Figuren viser energibehovet for ulike transportmidler for både personer og gods⁴. For tog beregnet på moderne høyhastighetsbaner.



Energibruken gir det beste bildet på belastningen på klima og miljø. Elektrisk strøm er i økende grad en knapphetsfaktor, særlig ren/fornybar kraft. Samferdselssektoren må derfor i sterkere grad også legge vekt på energieffektivitet.

I etatenes «Svar på utredningsoppdrag til NTP 2025-36» av 22.01.2023 konstateres det på s. 28: «Miljødirektoratet anslår at kraftbehovet til transportsektoren øker fra 2 Twh i dag til mer enn 60 Twh i 2050 i et scenario med trafikkvekst, og 44 Twh i et scenario med nullvekst. Norsk kraftproduksjon var 157 Twh i 2021. Begge scenariene inkluderer kraft til produksjon av alternative drivstoff, som avansert biodrivstoff, hydrogen, ammoniakk og syntetisk drivstoff. På bakgrunn av økt kraftbehov i transportsektoren og i samfunnet ellers, er det behov for å se utviklingen av transportsystemet i sammenheng med utviklingen av energisystemet.»

En slik voldsom økning i bruk av fornybar kraft innen samferdselssektoren er neppe bærekraftig. Miljøkonsekvenser av utbygging av f.eks. vindturbiner for å dekke dette kraftbehovet, må i så fall inn i klima- og miljøregnskapet.

Ulike transportmidlers utslipp av CO₂

SSB viste i en artikkel av 29. november 2022⁵ det vi alle vet, men som våre myndigheter fram til i dag har oversett; at transport med jernbane bruker svært lite energi pr enhet

³ <https://www.norskbane.no/fag/vestlandsbanen/#energi>

⁴ Som note 4

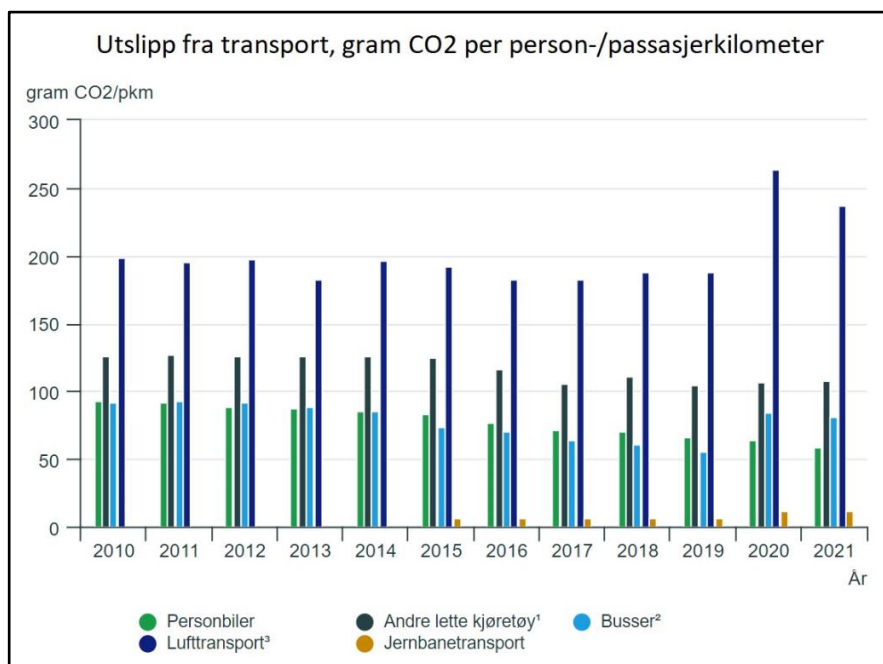
⁵ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/artikler/mindre-utslipp-per-transportarbeid>

transportarbeid og gir svært lite utslipp av klimagassen CO₂ sammenlignet med andre transportmidler.

Figuren fra SSB viser utslipp fra transport, gram CO₂ per person-/passasjerkilometer. For godstransport har man tilsvarende forhold.

Klimautslippene fra dagens jernbane er i figuren inkludert dagens dieseltog, men er likevel forsvinnende lite.

Elektriske tog på fornybar kraft er tilnærmet utslippsfrie i drift.



Til tross for disse utslipsrealitetene har NTP satset tungt på fly og bil mens jernbanen blir forsømt. Hvordan kan man tro at man skal kunne oppnå klimakravet innen 2030?

Naturbruk

En dobbeltsporet jernbane har omtrent halve bredden til en firefelts motorvei, som i tillegg har svært arealkrevende av- og påkjørsler. Høyere tunnelandel på moderne baner, reduserer arealbeslaget ytterligere. Jernbanen gir heller ikke utslipp fra dekk- og veislitasje. Biltrafikk er den største kilden for utslipp av mikroplast på land, med 41,6 % og 8 325 tonn mikroplast i 2020 ifølge Miljøverndirektoratet⁶. Bane er langt mer skånsom mot naturen enn bygging av motorveier.

Figuren illustrerer at moderne dobbeltsporete baner har samme kapasitet som en 12- til 16-felts vei, og har slik en betydelig ekstra kapasitet⁷.



⁶ www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2021/april-2021/norske-landbaserte-kilder-til-mikroplast/, s. 4 og 16.

⁷ www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2022/stadig-mer-gods-pa-bane--atte-prosents-okning-hittil-i-ar/

Innen 2030:

Det synes ikke mulig å nå målene om en 55 % reduksjon av klimamålene innen 2030 med dagens samferdselspolitikk.

For å nærme seg målet, kreves det en langt sterkere overgang til kollektive transportløsninger med størst mulig overføring av trafikk fra bil og fly til bane. Vi må i tillegg trolig redusere «luksusforbruk» av transportvolumet og legge bedre til rette for sykkel og gange.

Elbiler er ikke «utslippsfrie». Elbiler tar like mye plass i veinettet og i trafikk, har litt større mikroplastutslipp (pga. tyngre biler og bredere dekk) og bruker like mye areal- og naturressurser. Produksjon av el-biler bruker større ressurser og gir større utslipp enn produksjon av fossile biler. På lang sikt er det bra for klima at bilene blir elektriske, men på kort sikt øker klimagassutslippene globalt. Regnet på norske forhold i driftsperioden, vil det ta fra 3,5 til 5 år for en el-bil å betale ned klimagjelden⁸.

I regjeringens Grønne Bok som er lagt fram sammen med statsbudsjettet, er jernbanen nesten ikke nevnt som et middel til å nå utslippsmålene. Dette er for dårlig.

BKA foreslår følgende:

1. Styrke jernbanens konkurransevne mot fly på rutene mellom Oslo og Trondheim/Bergen/Stavanger ved sterkt subsidierte priser samt utvidet sovevognkapasitet. Gjennomføre utbedringer av banenettet som gir gevinst på kort sikt.
2. Innføring av signifikante klimaavgifter for fly på utenlandstrafikk og på forbindelser innenlands der det er gode alternative transportmuligheter med jernbane.
3. Jernbanedirektoratet og Bane Nor sikres midler til vedlikehold, opprusting og effektivisering av eksisterende banenett, fortrinnsvis slik at mest mulig senere kan inngå i et framtidig høyhastighetssystem.
4. Sterkt reduserte priser på all kollektivtrafikk. Prispolitikken skal stimulere folk til å reise mest mulig kollektivt og miljøvennlig, i motsetning til hva tilfellet er i dag. Reduserte priser, som f.eks. i Tyskland⁹, har vist seg å være et effektivt tiltak for å redusere utslipp,
5. Stoppe utbygging av 4-felts motorveier med hastighet over 90 km/t. Lavere fartsgrenser reduserer energibruk, klimautslipp, mikroplast fra dekkslitasje og arealbeslag. Overføre investeringer fra store motorveiprosjekter og utvidelse av flyplasser til en opptrappet satsing på jernbane, inkludert kraftig reduksjon av vedlikeholdsetterslepet på dagens jernbane.
6. Den voksende godstrafikken på vei må i langt større grad overføres til jernbane for å oppfylle natur-, miljø- og klimakravene.
7. Det er avgjørende viktig at det satses på dagens jernbaner, og at jernbanetrafikken klarer å holde skansen de nærmeste årene slik at man ikke mister troen på jernbanen. Dette er viktig med tanke på framtidig satsing også etter 2030.
8. For å klare nullvekstmålet i byene må biltrafikken ned og erstattes av gang/sykkelveier, buss, jernbane og bybaner.

⁸ www.transport.no/siteassets/unki-sine-bilder/en-mer-barerkraftig-persontransport---rapport-stakeholder-as-mars-2022.pdf, s. 4

⁹ www.mynewsdesk.com/no/tysklandsturistkontor/pressreleases/tyskland-rundt-med-49-euro-billetten-i-2023-3216876

Fram mot 2050:

Først når viktige strekninger i jernbanenettet er bygd ut som høyhastighetsbaner for langdistanse-, regional- og godstrafikk får vi full effekt for klima, natur og miljø.

Det betyr at landsdeler må bindes sammen med moderne høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for norske forhold, og ikke med satsing på fly og 4-felts motorveier med en voksende bilpark. Erfaringer fra andre land viser at når reisetidene med tog kommer ned mot 2,5 timer fra bysenter til bysenter, vil 75-80 % av de flyreisende velge toget.

I 2019 var det eksempelvis 2,1 millioner flyreisende mellom Oslo og Trondheim. På en moderne høyhastighetsbane på denne strekningen vil ca. 1,7 millioner flyreisende velge toget. Dette kommer i tillegg til underveistrafikken, dagens trafikk både på vei og bane og framtidig trafikkvekst. Dette vil gi flere tog i timen og et langt bedre driftsresultat enn dagens tog pga. større marked og lavere driftskostnader ved sterkt reduserte reisetider. Tilsvarende forhold fås på alle relevante jernbanestrekninger innenlands, inklusive ny Nord-Norgebane, samt forbindelser til Stockholm og Gøteborg.

I den geopolitiske situasjonen som er oppstått i Europa, vil Nord-Norgebanen fylle en svært viktig oppgave; bedre muligheten for nødvendige forflytninger av militært materiell hurtig over lange avstander i nært samarbeid med våre nye NATO allierte på Nordkalotten.

Høyhastighetsbaner etter 2030 krever at det umiddelbart startes utredninger av et nasjonalt og internordisk prosjekt for høyhastighetsbaner. Nord-Norgebanen bør inngå i disse planene. Vi vil minne om at dette er i samsvar med Europeisk samferdselspolitikk; EU vil doble trafikken på høyhastighetstog innen 2030 med en tredobling innen 2050 og doble godstrafikken på bane innen 2050.

Det er viktig at jernbanen skal samvirke i et integrert system med andre transportmidler. Mye av potensialet ligger i et samordnet system med toget som navet for sømløse kollektive reisepakker med myke overganger og en fleksibel godstransport.

Moderne baner for høyhastighet bør fortrinnsvis bygges i et flerbrukskonsept for person- og godstrafikk, som kan gi frakttider mellom Oslo og de større byene på 5 – 6 timer, 12 – 14 timer til/fra Tromsø. Det vil revolusjonere godstransport på jernbane både når det gjelder framføringshastighet, kapasitet, punktlighet og økonomi.

Det nasjonale veinettet skal bygges for maks 90 km/t, i samspill med jernbane.

Samfunnsøkonomiske kalkyler som verdsetter transportmengde og tidsbruk framfor klima-, natur- og miljøhensyn er foreldet. Lavere økologisk fotavtrykk oppnås i kombinasjon av reduserte transportbehov, veier med moderate fartsgrenser, overført bil og flytrafikk til raske og miljøvennlige jernbaner. Produksjon av mikroplast gjennom dekkslitasje øker med økt hastighet. Elbil-revolusjonen er et framskritt, men har i altfor stor grad bidratt til å legitimere utbygging av store motorveier, på bekostning av trygge veier og jernbaneutbygging.

Veinettet bør underordnes jernbanen i områder med jernbane og planer for det. Det nasjonale hovedveinettet må videre dimensjoneres for maks 90 km/t med midtdeler og 2/3 felt. På veinettet må god framkommelighet, vedlikehold og sikring mot ras og andre farer prioriteres.

BKA ønsker:

- *Nye Veier* legges ned. Statens vegvesen sikrer tilstrekkelig med trygge og samfunnstjenlige veier.
- Det opprettes et eget selskap som starter planlegging av nye baner for høyhastighet i et flerbrukskonsept for norske forhold.
- Ingen tredje rullebane på Gardermoen. Flytrafikk skal i årene som kommer mest mulig overføres til jernbane.
- Redusert forbruk er et høyverdig prinsipp for å redusere miljøbelastningene. Dette prinsippet bør, ikke minst, anvendes innenfor samferdselssektoren; med en reduksjon av det totale transportbehovet.

BKA foreslår, blant flere, disse prosjektene tatt ut av ny NTP:

Hordfast, Møreaksen, firefelts E18 Bamble-Tvedestrand, firefelts E6 over Lågendeltaet, gjenstående firefelts motorveiprosjekter gjennom Trøndelag.

BKA foreslår, blant flere, disse prosjektene tatt inn i ny NTP:

Utredning av ulike jernbaneprosjekter for høyhastighet, som Oslo – Trondheim/Ålesund, Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger, Grenland – Kristiansand – Stavanger, Oslo – Gøteborg/København, Oslo – Stockholm og Nord-Norgebanen. Vi vil spesielt vektlegge at Nord-Norgebanen må inngå som en samlet jernbaneutbygging med Dovre- og Nordlandsbanen. En sammenføring med det svenske og finske jernbanenettet over Narvik er også viktig for å utfylle det potensialet som ligger i et utvidet nordisk og nordkalottisk samarbeid.

Grenlandsbanen mellom Porsgrunn og Brokelandsheia. Den ble helt uforståelig tatt ut av NTP 2022-2033 til tross for godkjent fylkesdelplan fra 2001 og godkjent KVVU 2016.

Bane er løsningen på klimavennlig transport i Norge

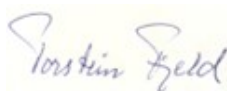
Det forelagte materialet fra transportetatene viser ingen vesentlige tegn eller vilje til å endre dagens samferdselspolitikk i en retning der klima- og miljøkrisa tas på alvor. Nye, dokumenterte og troverdige virkemidler foreligger ikke. Derfor krever vi en fullstendig nyorientering av NTP 2025-2036 med massiv overføring av trafikk fra miljø- og klimaskadelig bil og flytrafikk til moderne jernbaner slik som ovenfor beskrevet.

En satsing på klima, natur og miljø gir gode resultater også på alle andre viktige samfunnsområder; bl.a. trafikksikkerhet og god nærings- og distriktsutvikling. Vi får en bærekraftig byutvikling med nullvekst i biltrafikken, med trivsel og miljøvennlig arealbruk og bosetting.

Med nye moderne baner vil næringslivet få betydelige fordeler for frakt av gods – og Norges befolkning får et trygt, raskt, effektivt og klimavennlig transportalternativ.



Linda R Parr,
Styreleder BKA



Torstein Fjeld
Leder BKAs Samferdselsgruppe