

Kan skinnegående transportmidler redde miljøet?

Er høyhastighetsbane miljøvennlig?

Av Lars Haltbrekken, leder i Norges Naturvernforbund



Papirtog på Østfoldbanen.
Foto: Leif-Harald Ruud

Gulrot og pisk er nødvendig!

- Erfaringer og modellberegninger viser at det blir små miljøforbedringer dersom en bare forbedrer jernbanen og annen kollektivtransport
- Det er nødvendig å kombinere jernbanesatsing med restriksjoner på det vi ønsker mindre av!
- Godt utbygde miljøvennlige alternativer er en forutsetning for å få aksept for restriktive virkemidler av typen parkeringsbegrensninger, rushtidsavgift osv.

Jernbanens fortrinn

- Vi mener at jernbanen har sine største miljøfortrinn når toget blir et alternativ til:
 - matpakkebilisme, som har høye utslipp og ofte beslaglegger kostbar vegkapasitet
 - flytrafikk, som har høye klimagassutslipp og store lokale og regionale konsekvenser (støy, utslipp, arealbeslag)
 - godstransport på veg, som har betydelige miljø- og sikkerhetsutfordringer
- Jernbanen har også et stort fortrinn fordi den kan bidra til en transportreduserende arealpolitikk som bygger opp om eksisterende by- og tettstedssentre med stasjoner i sentrum – i motsetning til motorveger, som ofte bidrar til det motsatte

Jernbanens fortrinn (2)

- Skal jernbanens miljøfortrinn utnyttes, må jernbanesatsing komme **som erstatning for**, og ikke i tillegg til, utbygging av veger og flyplasser!



E 6 og
Østfoldbanen ved
Hølen i Vestby.
Foto: Leif-Harald
Ruud

Prioriteringer

- Baneinvesteringer som ...
 1. reduserer behov for veg- og flyplassutvidelser
 2. flytter gods fra veg til bane
 3. styrker toget i konkurransen med fly... må få høy prioritet
- På kort og mellomlang sikt er utbygging av Alnabru-terminalen og nytt dobbeltspor Oslo–Ski svært viktige

Høyhastighetsbaner?

- Høyhastighetstog har vesentlige energi- og klimafortrinn i forhold til fly. Gitt antatt europeisk kraftmiks i 2020 og en biodrivstoffandel på 10 prosent – samt antatt teknologiutvikling og samme beleggsprosent – slipper fly ut ca. 5 ganger mer CO₂ per passasjer enn en som reiser med høyhastighetstog på strekningen Oslo–Trondheim
- I regnestykket er bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen ikke tatt med. Dette krever betydelige mengder energi og gir utslipp – og betyr relativt sett mer for jernbane enn for andre transportformer
- Dette kombinert med de inngrepsmessige konsekvensene av nye baner tilsier at nye baner er aktuelt kun i korridorer med stort trafikkgrunnlag – som mellom Oslo og de største byene i Sør-Norge og i retning Stockholm og Göteborg

Flere virkemidler gir økt miljøeffekt

- Overflytting av transport fra fly til bane må skje gjennom en kombinasjon av:
 - et bedre togtilbud
 - økt pris på utslipp av CO₂ slik at flyprisene øker
 - ingen flyplassutvidelser ved de store byene i Sør-Norge
- Et betydelig mer attraktivt jernbanetilbud vil gjøre det lettere å innføre restriktive tiltak mot flytrafikken
- En slik kombinasjon av virkemidler vil øke miljøeffekten av høyhastighetsbaner
- Naturvernforbundet er tydelig på at nye baner må bidra til at utbygging av motorveger og flyplasser stoppes!

Dobbeltspor har store fordeler

- Nye baner må bygges slik at de kan brukes også av godstog. Det øker kostnadene noe, men gir høyere nytteeffekt og bedre ressursutnyttelse
- Høyhastighetsutredningen anbefaler enkeltspor og f.eks. bare 12 daglige avganger hver retning Oslo–Trondheim. Dette er neppe nok for å ta en betydelig del av flytrafikken (i dag ca. 29 flyavganger hver retning ma.–fr.)
- I tillegg gir enkeltspor en sårbar driftssituasjon som gjør det vanskeligere å utføre vedlikehold

Mer samkjøring med regiontrafikk fornuftig

- Hensynet til både byggekostnader, energibruk og inngrep tilsier at det må bygges dobbeltspor i IC-trianglet som blir attraktive både for regiontog og for høyhastighetstog
- Høyhastighetssatsing vil forsterke behovet for dobbeltspor i IC-trianglet og må derfor ikke betraktes som noen konkurrent til IC-utbygging. Men noen dobbeltsporplaner må endres/justeres, slik at banene ikke blir en flaskehals i et eventuelt høyhastighetsnett
- På strekningen Eidsvoll–Hamar må det tenkes nytt. De foreliggende planene gir store inngrep i Mjøsas strandsone og gir ingen gunstig bane for høyhastighetstog
- Behold stasjonene i byenes sentrum – noe som er viktig for å bygge opp under en arealpolitikk som reduserer transportomfanget

Store utfordringer med inngrep i natur og landskap

- Det er ingen tvil om at nye baner kan gi store inngrep og barrierer i landskapet. Detaljerte planer er nødvendig for å kunne si noe fornuftig om omfanget
- Naturvernforbundet tillegger inngrepsutfordringene stor vekt. Disse må tas på alvor
- Men det er også viktig å se mulighetene, f.eks. ved å legge en ny bane i tunnel under Dovrefjell, som kan frigi dagens trasé og bidra til nye muligheter for villreinen
- Kan bygging av nye høyhastighetsbaner gjøre det mer lønnsomt å legge kraftlinjer i kabel, som er en annen sak Naturvernforbundet jobber med?

Viktig med en god prosess videre

- Planene om høyhastighetsbaner i Norge må drøftes grundig i året som kommer. Viktige usikkerhetsmomenter er bl.a. lønnsomhet og naturinngrep
- Vi savner grundig utredning av en trasé Oslo–Trondheim via Gudbrandsdalen, som kan bidra til at også Møre og Romsdal – med betydelig flytrafikk og tungtrafikk til/fra Østlandet – knyttes bedre til jernbanen. En slike bane kan, i motsetning til en bane via Østerdalen, bygges ut etappevis
- Også strekningen Oslo–Stockholm må "tas inn i varmen"
- Naturvernforbundet vil i januar presentere en miljøstudie av eventuelle høyhastighetsbaner i Norge, som innspill til det videre arbeidet