

Høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget om framtidig teknologi og transportinfrastruktur

Innledning

Jernbanealliansen viser til høring av rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet*, og vi takker for anledningen til å komme med våre kommentarer.

Investeringer i samferdselssektoren er langsiktige, og planleggings- og utbyggingstidene er forholdsvis lange. Investeringer i samferdsel kan også ha store samfunnskonsekvenser gjennom endringer i arealbruk – og de påvirker by- og tettstedsutvikling i stor grad. Vi er derfor enige i at det trengs gode beslutningsgrunnlag, og at framtidige endringer i teknologi kan ha stor betydning for de valg som skal tas i dag. En av lærdommene bør være at det blir enda viktigere enn før å korte ned tida som går med i planprosessene, slik at ikke teknologisk utvikling gjør planene utdatert før byggestart. Med andre ord bør oppstart på planarbeidet i samferdselsprosjekt settes nærmere datoen for en eventuell investeringsbeslutning.

Samtidig som vi må tenke langsiktig når vi investerer i samferdsel, vil også innføring av ny teknologi ta lang tid, og det er betydelig usikkerhet forbundet med både positive og negative effekter av disse. En rimelig sikker konklusjon er at framtida blir mer usikker, og at planleggingsprosessene må speile dette. Transportsektorens mange miljøutfordringer gjør at vi ikke kan slutte å arbeide for å redusere disse i dag, med de virkemidlene som i dag er tilgjengelig.

I denne uttalelsen velger vi å kommentere tre forhold nærmere, nemlig nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene, målet om godsoverføring fra vei til sjø og bane samt stasjonslokalisering ved utbygging av jernbanen.

Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene

Nullvekstmålet for byene er svært viktig for å sikre at arealbruken og transportsystemet utvikles slik at vi kan oppnå raskere kutt i klimagassutslipp og luftforurensing og oppnå byer og tettsteder med mindre trafikkøer og bedre forhold for fotgjengere og syklister og andre aktiviteter for innbyggerne og tilreisende. Videre vil økt privatbiltrafikk også kunne utløse store og kostbare infrastrukturinvesteringer, slik at nullvekstmålet er et middel til bedre samfunnsøkonomi, om det gjøres riktig. Vi mener at nullvekstmålet er viktig for å møte summen av de trafikkrelaterte utfordringene byene og tettstedene opplever, og som vanskelig lar seg løse med ny teknologi i lang tid framover.

Ekspertutvalget foreslår at nullvekstmålet revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål. Men vi ønsker oss faktisk mer enn dette. Det vil fortsatt ta lang tid før transportmidlene i byene er uten direkte utslipp – og da vil trafikkvekst spise opp (deler av) de positive effektene av ny teknologi, slik at blant annet reduksjonen i klimagassutslipp vil gå saktere. Det er også flere andre miljøutfordringer relatert til trafikkomfanget som ny teknologi ikke har åpenbare svar på, for eksempel støy. Dette sammen med ekspertutvalgets erkjennelse av kø- og arealutfordringene tilsier at vi ikke kan se at fokuset bør flyttes vekk fra

trafikkomfanget. Nullvekstmålet er enkelt å forstå og har klare indikatorer. Vi finner dert derfor riktig at nullvekstmålet skjerpes for de større byene, noe Bergen og Oslo har gjort med egne vedtak. Dette må igjen være en viktig premiss i byvekstavgiftene.

Målet om godsoverføring fra vei til sjø og bane

Ekspertutvalget foreslår at målet om godsoverføring fra vei til bane avvikes fordi ny teknologi vil svekke klimagassutslipp og trafikksikkerhet som argumenter for godsoverføring.

Det er liten tvil om at ny teknologi kan gjøre lastebilen mindre klimaskadelig og mer trafikksikker, og at differensen mellom lastebil og tog/skip i så henseende dermed reduseres. Det er imidlertid ikke det samme som at lastebilens ulemper viskes bort. Dersom veksten i transportomfanget fortsetter, vil den totale størrelsen på ulempene forbli store, i hvert fall i mange år framover.

Lastebilens mulighet til å drives av elektrisitet er fortsatt små, i hvert fall på lengre distanser, der jernbanen er et reelt alternativ. Batteriene har for lav kapasitet, og hydrogen er fortsatt ikke en moden teknologi. TØI-rapporten *Framskrivning av kjøretøyparken*¹ viser mulig innfasing av batteri- og hydrogendrevne lastebiler, gitt at definerte måltall for lav- og nullutslippskjøretøy i veitrafikken fra Nasjonal transportplan 2018–2029 innfris. Vi ser i TØI-rapporten at måltallet for lastebiler vil resultere i diesellastebiler utfører det største trafikkarbeidet helt fram til 2036, og dette er også summen av all lastebiltransport. Andelen dieseltransport på lengre distanser vil antakelig være høyere.

Videre er det viktig å huske på at hydrogen er energikrevende å produsere, og det er et betydelig energitap i brenselcellene for å omdanne hydrogen til elektrisitet igjen. Tommelfingerregelen er at hydrogendrift krever 2,5 ganger energi enn det elektromotoren bruker. Jernbanen er til sammenlikning en svært energieffektiv måte å framføre gods på.

Tungtransportens øvrige ulemper løses heller ikke av at dieselmotoren erstattes av noe annet. Veislitasje og svevestøv, trafikkstøy og behov for infrastrukturinvesteringer er fortsatt parameter som påvirkes av godstransportomfanget på vei. I dag er det tunge kjøretøy som er ansvarlige for nesten all veislitasje,² og vi kan ikke se at dette vil endres av ny teknologi. Og det er et viktig poeng at tungtransportens miljøbelastning kanskje ikke utgjør så stor andel av storbyenes ulemper fra transport, men at belastningen langs hovedveinettet og gjennom mange tettsteder utenom storbyene vil øke betydelige dersom mer gods vil gå på lastebil framfor med skip eller tog.

Som ledd i arbeidet med å innfri godsoverføringsmålet trengs det mer kunnskap om teknologiske løsninger som kan effektivisere terminaler og omlasting av gods mellom bil, båt og bane. Her kan det ligge betydelige potensialer, som kan redusere kostnadene for godsoverføring.

Godstransporten på bane er viktig blant annet for å distribuere varer til folk flest rundt i landet og eksportere tømmer, fisk og andre råvarer. Jernbanealliansen vil tydelig anbefale at målet om godsoverføring videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende Nasjonal transportplan 2022–2033.

Stasjonslokalisering ved utbygging av jernbanen

Ekspertutvalget spør seg om det bør vurderes nye konsepter for utbygging av intercity-nettet på Østlandet, der lokalisering av stasjonene framheves særlig som noe som bør vies oppmerksomhet. Dagens konsept går ut på at stasjonene bør legges i sentrum, og at disse utvikles til moderne knutepunkt, som bidrar til sentrumsutvikling, redusert trafikk lokalt samt god tilgjengelighet for flest mulig potensielle togbrukere. Å legge baner gjennom tettbygde områder og etablere nye stasjoner i sentrum gir imidlertid

¹ TØI-rapport 1689/2019 *Framskrivning av kjøretøyparken* av Lasse Fridstrøm: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50202>

² VG-artikkel 19. juni 2015: <https://www.vg.no/forbruker/i/yPk52/tungtransporten-faar-skylden-for-nesten-all-slitasje-paa-norske-veier>

høye utbyggingskostnader. Ekspertutvalget indikerer at nye tilbringerløsninger kan gjøre ulempen ved usentral stasjonslokalisering mindre, og at dette kan forsvare billigere utbygginger med stasjoner utenom sentrum.

Jernbanealliansen vil advare mot jernbaneutbygging der stasjoner legges utenom sentrum. Det vil fortsatt være et viktig mål å oppnå levende byer og tettsteder, med god miljøkvalitet. Stasjoner utenom sentrum vil virke motsatt. Ulempene av å bytte transportmiddel for å komme seg til toget, forsvinner heller ikke – og forsterkes dersom vi ikke får bukt med lokale køutfordringer i byen og tettstedene.

Vi er enige i at det bør søkes løsninger som reduserer utbyggingskostnadene. Det er viktig at jernbanen får tilstrekkelig kapasitet og attraktivitet for persontransport over kortere og lengre distanser og for godstransporten, og det er dette investeringene i jernbanenettet primært skal gå til. Når målet er å oppnå økt samfunnsnytte av investeringene, finner vi det riktig og naturlig at Bane NOR vurderer om dagens sentralt plasserte stasjoner i større grad kan beholdes, med nødvendige moderniseringer/ombygginger, framfor at det legges helt nye traseer og stasjoner i byene – samtidig som det fortettes rundt stasjonene.

Sparte investeringskostnader i byene bør brukes til å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen generelt, styrke godstransport på bane og til å øke kapasiteten på banene mellom landsdelene og mot Sverige, slik at toget styrker sin posisjon som person- og godstransportør over lengre distanser, der togets klimamessige fortrinn vil være størst i et lengre tidsperspektiv.

Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ni organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
styreleder