

Og biler skal henrulle ...?

Elbilen er et fremskritt når det gjelder klimautslipp, men har ellers samme miljøproblemer som andre biler. «Far har fortalt om byen slik den var, før bilene fylte våre gater», sang Lillebjørn Nilsen i 1971. Bilen er for de fleste et gode, men «for mye av det gode» skaper problem – som med så mye annet. I stedet for firefelts motorveier, bør man satse på konkurransekraftige høyhastighetsbaner som hovedtransportårer mellom landsdelene. Og for veier primært fokusere på 2 – 3 felt og oppgradering av fylkesveiene.

Byvekst har nullvekst i personbiltrafikken som overordnet mål. Samtidig planlegges og bygges firefelts motorveier for 110 km/t som aldri før. For å få til positiv samfunnsøkonomi for veiene, legges det til grunn en flerdobling av biltrafikken, inn til de samme byene som skal ha nullvekst. Ser man ikke paradokset?

Snart lukter hele landet asfalt, skrytes det. Er det drømmen? Med fire felt og 110 km/t blir veiene bredere og rettete, kan ikke bygges videre på dagens vei og gir store inngrep i jordbruk, natur og bomiljø. Fartsøkning¹ og flerdobling av trafikken øker støy- og støvforurensing, som også blir ytterligere forsterket i dalfører. Det forringer bo- og livskvalitet og reduserer verdien av eiendommer og areal, enten det er friluftsområder, matjord eller boliger.

Elbiler har samme ulemper som andre biler når det gjelder arealbruk, kjø, ulykker, støy, dekk- og asfaltslitasje. Dekkslitasje er den desidert største kilden til utslipp av mikroplast fra land, med 5 000 tonn per år². Sjeldne metaller til produksjon av batteriene er en begrenset ressurs og forekommer i små konsentrasjoner. Utvinningen gir enorme mengder avfall for hvert kilo metall³, legger beslag på store areal, gir utslipp av klimagasser og andre miljøproblemer lokalt.⁴ En elbil som lader på ren norsk elkraft må kjøre 30 - 40 000 km for å kompensere for økte klimautslipp under produksjon i forhold til bensin- og dieslbiler⁵, mer ved europeisk kraftmiks.

Elektriske trailere er komplisert pga. konflikt mellom vekt av batterier, lastekapasitet og rekkevidde. Ifølge rapport fra samferdselsetatene 01.12.20, vil elektriske trailere først være aktuelle rundt 2045 – 2050.⁶ Og tungtrafikken på vei, som står for 90 % av veislitasjen⁷ og en stor del av ulykkene, kan doble seg fram til 2050 i følge TØI.⁸

Biodrivstoff er heller ikke uproblematisk. Utvunnet fra palmeolje, kan det gi 2 – 3 ganger høyere klimautslipp enn ordinær diesel⁹. Avansert biodrivstoff fra avfall, restmateriale fra skogbruk etc. er klart bedre, men tilgangen er begrenset. Verdifull matjord bør heller ikke brukes til å dyrke drivstoff.

Bygging av veier gir også store klimautslipp. I tillegg fortsetter utslippene fra vei å øke for hver dag de er i bruk. Ikke bare fra biler og trailere; bare asfaltering alene gir i dag utslipp av 460 000 tonn CO₂ årlig¹⁰. Mens jernbanebygging derimot gir reduserte årlig utslipp, gjennom overført vei- og flytrafikk.

Vi kjører nest mest bil per innbygger i Europa¹¹, flyr 10 ganger mer per innbygger og har lavest andel kollektivtransport. På tide å tenke annerledes?

EU har gjort 2021 til Jernbanens år¹², som del av European Green Deal, og framhever jernbanen som: «bærekraftig og sikker», «miljøvennlig og energieffektiv», «vil spille en stor rolle i Europas fremtidige mobilitetssystem».

Det internasjonale energibyrådet (IEA) tilrår i rapporten «The Future of Rail. Opportunities for energy and the environment»¹³ en «aggressiv utbygging av tog som veien fremover», da tog er den mest energi- og arealeffektive transportformen, ved færrest belastninger for natur og miljø.

EU vil tredoble lyntogtrafikken og doble gods på bane innen 2050, og hhv. doble og øke med 50 % innen 2030, jf. transportdirektivet «Sustainable and Smart Mobility Strategy»¹⁴ av 16.12.20. Mens veiavgifter skal økes kraftig, etter prinsippet «forurensen betaler». Ikke bare mht. klima, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Disse utgiftene oppgis til hele 388 mrd. EUR (ca. 4 000 mrd. NOK). Manglende jernbanesatsing i Norge kan få store, negative konsekvenser for næringslivet.

Energi er ikke en utømmelig ressurs. Jo mer som skal over på elektrisitet, jo mer må vi tenke energieffektivitet. Moderne tog er flere ganger mer energieffektive enn fly, trailere og bil. Det kan bl.a. bety mindre press på utbygging av vindmøller på land.

Den brede motorvei eller raskere jernbanespor? Jernbane er smalere enn vei, gir mindre arealinngrep, færre ulykker og kan gi raskere transport enn både fly og motorveier¹⁵. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept, med mange stasjoner underveis, vil gi reisetider på 2 ½ time mellom Oslo og de større byene i Norge, rundt 6 ½ til Tromsø. Og frakttid for gods på 5 – 6 timer fra Vest- og Midt-Norge til Oslo, 12 – 14 timer fra Nord-Norge, et døgn til Mellom-Europa. Det vil nærmest oppheve avstandsulempen og styrke norsk konkurransekraft, nærings- og samfunnsutvikling i hele landet.

Rail Baltica, på 87 mil mellom Warszawa og Tallin, skal nå bygges på 6 år. Det er mulig med rask framdrift i Norge også om man legger til rette for det. Hareide skapte optimisme hos mange da han sa at klima var det viktigste for ham samferdselsminister. Tilsvarende mange blir nok skuffet om det viser seg at han likevel velger den brede vei.

Thor W. Bjørlo, kommunikasjonssjef i Norsk Bane

¹ Vegvesenet har beregnet at fartsøkning fra 90 til 110 km/t øker støyen tilsvarende 50 % økning i trafikken, Klassekampen 28.11.2020 s. 22

² <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/mikroplast>

³ <https://www.dagsavisen.no/nyheter/verden/rapport-advare-mot-miljoskader-fra-fornybarsatsing-1.1496125>

⁴ Klassekampen 21.01.21 s. 15 «Grønne enhjørninger», Dagens Næringsliv 15.01., <https://samferdsel.toi.no/hjem/bil-og-veg-bor-ikke-gi-jernbankutt-article34451-98.html?> og Natural History Museum sin pressemelding 05.06.2019

⁵ Ifølge denne rapporten (<https://motor.no/co2-utslipp-diesel-elbil/knuser-elbil-myte-i-ny-forskningsrapport/178720>), vil en Tesla ta igjen det økte utslippet i forhold til en Mercedes i løpet av 30 000 kjørte kilometer. Ifølge denne rapporten (<https://bilimportorene.no/hvor-store-utslipp-har-en-elbil/>.) litt dårligere: «Tar man utgangspunkt i en strømproduksjon som er helt utslippsfri, slik tilfellet (nesten) er i Norge, vil elbilen gå i null allerede etter 37 500 km sammenliknet med en bensinbil, og 40 500 km sammenliknet med en dieselbil.» Denne rapporten <https://www.klikk.no/motor/bil/elbil/elbil-klima-sa-mange-kilometer-ma-du-kjore-for-elbilen-er-like-miljovennlig-som-en-fossilbil-6813209>. sier 38 000 km:

⁶ «[Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022 – 2033](#)» fra samferdselsetatene 01.12.2020, s. 15, figur 8.

⁷ <https://www.nrk.no/ytring/gronn-transport-i-det-bla-1.14407449>

⁸ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=51596> s. 47, tabell 8.1.

⁹ <https://www.tu.no/artikler/rapport-biodiesel-er-nesten-dobbelt-sa-skadelig-for-klima-som-fossil-diesel/347025> og <https://motor.no/diesel-utslipp/hoyere-utslipp-fra-palmeolje-enn-fossil-diesel/110297>

¹⁰ <https://www.nrk.no/trondelag/mer-miljoennlig-asfalt-skal-redusere-klimautslipp-med-80-prosent-1.15204736>

¹¹ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/koyrer-nest-mest-i-europa>

¹² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_364

¹³ https://www.carbonbrief.org/eight-charts-show-how-aggressive-railway-expansion-could-cut-emissions?utm_campaign=2019_Gr%C3%83%C2%B8nn_Nyhetsbrev_Daglig_Fredag_Uke5&utm_medium=email&utm_source=Eloqua&referrer=eDM_2019_Gr%C3%83%C2%B8nn_Nyhetsbrev_Daglig_Fredag_Uke5&xstor=EP-R-40-%5B2019_Gr%C3%83%C2%B8nn_Nyhetsbrev_Daglig_Fredag_Uke5%5D&utm_emailid=12781

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/eu-kommisjonen-legger-fram-ny-transportstrategi/id2791631/>, med lenker direkte til rapporten.

¹⁵ Mer om dette i lyntogfora sin uttalelse til Klimakur 2030, som kan lastes ned her:

<https://www.norskbaner.no/aktuelt/jernbane-i-blindsona-til-klimakur-2030/> og til NTP her:

<https://www.norskbaner.no/aktuelt/prioriteringer-i-jernbanesektoren---behov-for-nytenkning/>