

03.07.2023

Høringsinnspill fra Lyntogforum til transportetatenes forslag til NTP 2025 – 2036

En ny samferdselspolitikk for en ny tid. Få fart på Norge og det grønne skiftet med høyfartsbaner. Transportetatenes klimarapport til NTP 2025-2036, datert 31.03.2023, har som «Hovedbudskap fra virksomhetene» at det trengs «En vesentlig forsterkning av dagens virkemidler [...] og/eller nye kraftige virkemidler. En reduksjon på 55 pst. vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler.» (vår utheving), og videre: «Det er potensielle målkonflikter og -synergier mellom sektorens øvrige uttalte mål og klimamålene som i videre arbeid bør vurderes, og krevende prioriteringer må til.» (s. 12)

Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk vil være et slikt kraftig og nytt virkemiddel i Norge. Det vil heller ikke gi de målkonfliktene med sektorens øvrige uttalte mål om økt konkurranseevne og mobilitet. Tvert imot **vil moderne høyhastighetsbaner både gi økt konkurransekraft og mobilitet gjennom sterkt reduserte reise- og frakttider og reduserte klimagassutslipp.** Jernbane fører heller ikke til forurensning fra dekk- og veislitasje, og er areal- og energieffektiv, med stor positiv klimaeffekt ved bygging av infrastruktur og energiproduksjon.

Moderne jernbane bruker elektrisk energi og har gjort det i over 100 år, med tilnærmet null klimagassutslipp ved bruk av fornybar kraft. Det er heller ikke noen usikkerhet omkring teknologiske løsninger, slik det er med mange andre elektriske transportmiddel. Høyhastighetsbaner er tilgjengelig «kjøkkenteknologi» som har vært i bruk i Japan siden 1964 og i Europa siden 1981.

Markedet for høyhastighetsbaner er stort i Norge. Mellom Oslo og Bergen, Haugesund og Stavanger er det for eksempel nesten fem millioner årlige flyreisende, mens det bare var 730 000 flyreisende Madrid – Sevilla året før de åpnet høyhastighetsbanen der i 1992. Regnet per innbygger, reiser vi 10 ganger mer med fly innenriks enn den jevne europeer, nest mest med bil og har store volum i langtransport på veg. Togreisetider på **2 ½ time** mellom Oslo og de største byene i Sør-Norge og godsfrakt på 5 – 6 timer, vil være **raskere enn med fly og bil.** Og der fly ikke stopper underveis, vil togene **styrke både byer og distriktskommuner.** En høyhastighetsbane videre fra Trondheim til Nord-Norge, vil kunne gi 6 ½ time reisetid Oslo – Tromsø og godsfrakt på 12 – 14 timer.

Det er konkurransekraftig langdistansetraffikk som gir best økonomisk resultat for jernbanen. Dagtogene på Bergens- og Dovrebanen gikk før covid i årevis uten subsidier. Mye raskere tog vil gi enda bedre resultat og mulighet for et **overskudd som også kan dekke vedlikehold og nedbetaling av investeringer i tog og infrastruktur.** Dette både fordi markedet øker drastisk, men også fordi kostnadene blir sterkt redusert når tog og personale kan gjøre jobben på ned mot en tredjedel av tiden de bruker i dag.

Spania har bygd nesten 400 mil med høyhastighetsbaner siden de åpnet sin første bane for 30 år siden. Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner i Norge og til våre naboland vil bli på ca. 320 – 370 mil.

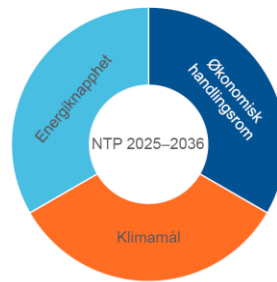
Transportsektoren ser ut til å være for seint ute til å nå målet om 55 % reduksjon av klimagassutslipp innen 2030. For å nå tilnærmet nullutslipp innen 2050 må planleggingen for dette starte straks. **Det er fullt mulig å realisere store deler av et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner innen 2050** om man starter opp en rask og målrettet planleggingsprosess, med snarlig realisering av en bane som referanse.

EU og Det internasjonale energibyrået vil ha tredobling av høyhastighetsbaner innen 2050, samt doble godstrafikk på bane. I Norge svarer 70 % at de ønsker lyntog. Norge vil, Norge bør og Norge kan!

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept innfrir rammebetingelsene for NTP 2025 - 2036

I arbeidet med ny NTP 2025 – 2036 har samferdselsdepartementet vektlagt tre rammebetingelser: Klimamål, energiknapphet og redusert statlig økonomisk handlingsrom, jf. plansje 5 fra samferdselsministerens presentasjon i innspillsmøtet om NTP 13.02.2023.

Rammebetingelser for NTP-arbeidet



- NTP må være realistisk og oppdatert – altså svare på utfordringene vi står overfor

 Samferdselsdepartementet

Dette er «all in» for høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Et nasjonalt nett av slike baner vil redusere klimagassutslipp med flere millioner tonn årlig, ifølge Norsk Banes utredning med Deutsche Bahn International fra 2008 – 2012.

Jernbane er også langt mer energieffektiv enn fly, trailere og personbiler. Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner vil etter beregningene til Norsk Bane derfor redusere energibruken innen samferdsel med ca. 10 TWh årlig. Til sammenligning har Miljødirektoratet beregnet at behovet for fornybar kraft til transportsektoren vil øke fra 2 TWh i dag til mer enn 60 TWh i 2050 som følge av innfasing av batteri-elektriske løsninger og produksjon av avansert biodrivstoff, hydrogen, ammoniakk og syntetisk drivstoff!¹

Utredningen til Deutsche Bahn International viste også at høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept samtidig gir mulighet til å finansiere all drift og vedlikehold og hele eller store deler av investeringene i tog og bane gjennom billett- og frakttinntekter. En slik brukerfinansiering av drift og investering i samferdsel vil kunne spare milliarder av statlige kroner årlig.

Full treff på NTPs hovedmål om «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050»

Med moderne høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil reise- og frakttider bli så sterkt redusert at avstandsulempene mange steder nærmest blir opphevet. Bo-, arbeids- og kompetanseområder blir utvidet og styrket. Tog har også en uovertruffen kapasitet; både innen person- og godstransport.

På moderne bane, med maks stigning 1,25 %, kan eksempelvis et godstog frakte like mye gods som 70 gjennomsnittlig lastede trailere, noe som også gir billigere godsfrakt. Kombinasjonen av rask, rimelig og klimanøytral godstransport, med høy regularitet, vil ha stor økonomisk betydning for næringslivet. Dette også med tanke på at EU har varslet en kraftig økning i veiavgifter (som også vil gjelde Norge gjennom EØS-avtalen²); ikke bare pga. utslipp av klimagasser, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Togene vil også gi raskere personreiser, med mer anvendelig tid om bord til arbeid, møter og hvile enn andre transportmidler.

Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner vil slik redusere kostnader og øke verdiskapingskraften i hele landet for mange tiår fremover og slik styrke norsk konkurransekraft og nasjonalformue.

¹ S. 28 i transportetatens «Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036, 22. januar 2023»

² Se https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/eu_program_2021/id2837681/#tocNode_26

Elektriske tog, drevet av fornybar kraft, er nærmest uten klimagassutslipp. Med tog unngår vi også dekk- og veislitasje, som er den desidert største, landbaserte kilden til mikroplast i Norge i dag. Tog krever også langt mindre areal enn vei. En dobbeltsporet bane har omtrent halvparten av bredden til en firefelts motorvei, uten arealkrevende av- og påkjøringer, men kapasitet tilsvarende 12 – 16 felts vei. Tog gir også langt mindre støy enn vei.

Tog er et svært trygt transportmiddel for person- og godstrafikk. Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil derfor også bidra til en sterk reduksjon av antall døde og skadde i trafikken.

Full treff også på delmålene i NTP 2025 - 2036

Høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk vil på samme måte være viktig for å nå delmålene til NTP 2025 – 2036 om: «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet», «Nullvisjon for drepte og hardt skadde» og «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål».

Når det gjelder delmålet «Mer for pengene» viser vi til at billett- og fraktinntektene vil dekke drift, vedlikehold av tog og baner, samt investeringer. Det kan tilføyes at Jernbaneverkets lyntogutredning fra 2012 også fant at billettinntektene ville dekke drift og vedlikehold av tog og baner, noe som koster store milliardbeløp årlig for dagens baner. De hadde da bl.a. utelatt ordinær godstrafikk (men regnet med bare flyfrakt), mistet mye regionaltrafikk pga. bare 3 – 5 stasjoner på hver streking (mot rundt 20 hos DBI) og regnet med at under 45 % av flypassasjerene ville velge lyntog ved togreisetider på under 2 ½ time. Dette sannsynliggjør i stor grad muligheten for overskudd som også kan betale ned investeringer, med litt justerte premisser.

Når det gjelder «Effektiv bruk av ny teknologi» er høyhastighetsbaner heldigvis velprøvd i svært mange land, også ved lignende klimatiske forhold og topografi. Tog og jernbanens infrastruktur er også under jevnlig utvikling. Effektiviteten er svært høy og økende, både for togselskapene og brukerne/passasjerene. Det er ellers positivt at ERTMS allerede er i ferd med å bli implementert i Norge, noe som vil øke både sikkerheten og kapasiteten til jernbane ytterligere.

UFF (unngå, flytte, forbedre) introduseres som metodikk, men følges ikke opp.

I klimarapporten av 31.03.2023 heter det i kapittel 3.2 og 3.4 at man vil jobbe med arbeidsmetodikken «Unngå, flytte, forbedre – UFF». På s. 84 understrekes også viktigheten av trakt- eller pyramidelogikken der man først prøver å unngå unødvendig transport, dernest flytter transport over på det mest klimavennlige og miljø-, energi- og arealbesparende transportmiddelet, og sist kommer reduksjoner av utslipp og energiforbruk for dagens transportmidler. Det siteres på s. 23 at «urban infrastructures can make a difference of up to a factor of 10 in energy use and induced GHG emissions (Erdogan 2020).»

Problemet er at man i NTP-forslaget har snudd hele pyramidens på hodet. Hovedoppmerksomheten har vært på ulike tiltak for utvikling av nullutslippsløsninger for vei-, fly- og sjøveis trafikk, men i liten grad på hva en landsdekkende utvikling av allerede elektrifisert jernbane kan gi av resultater. Det samme har også skjedd i forslagene til tidligere NTP-er. Det er hovedgrunnen til at Norge nå ikke ser ut til å nå klimamålet innen 2030 og at behovet for fornybar kraft er beregnet å øke fra 2 TWh i dag til mer enn 60 TWh i 2050. En slik økning i energiforbruket i samferdselssektoren kan neppe anses som realistisk eller ønskelig, tatt i betraktning de inngrepene, klimagassutslippene og kostnadene en slik omfattende utbygging av fornybar kraft til samferdsel vil medføre, samt det presset den vil legge på strømprisene.

Utviklingen av elbiler og andre batterielektriske løsninger er positiv, men dagens subsidiering av elbiler har også problematiske sider. På s. 48 i klimarapporten til etatene kommer det fram at «De nyeste fremskrivningene viser en større økning i biltrafikken i byene frem mot 2030, sammenlignet med tidligere prognoser. Dette skyldes at det i 2030 vil være en høy andel elbiler og at reisekostnaden med elbil er lavere enn reisekostnaden for fossibiler». Dette er i konflikt med nullvekstmålet for biltrafikk i byområdene. Det må også nevnes at elbiler er tyngre og har breiere dekk enn andre biler og slik gir større utslipp av mikroplast og svevestøv fra dekk- og veislitasje. De legger også beslag på like mye areal som andre biler, slik at trafikkvekst også vil føre til behov for utbygging av ekstra vei- og parkeringskapasitet, med tilsvarende negative konsekvenser for blant annet klima, natur og miljø.

Dette er ikke minst et resultat av de svært høye, årlige subsidiene av elbilene, jf. blant annet Prp. 1 LS (2022 – 2023) s. 187: «Et anslag på samlet skattefordel for elbiler i skatte- og avgiftssystemet er beregnet til om lag 39,4 mrd. kroner i 2022»³. Man kunne ha oppnådd svært mye for jernbanen for halvparten av slike årlige beløp.

Det må tenkes nytt om jernbane. Dagens baner mangler kapasitet og konkurransekraft.

I transportetatenes framlegg er det mange viktige utsagn om fordelene ved jernbanetransport, som bl.a.: «Jernbanen skiller seg fra øvrige transportformer ved at den i drift har svært lave direkte klimautslipp, (...) og hva gjelder indirekte klimabidrag også er både mer energi-, ressurs- og arealeffektiv. *Det vil derfor være store klima- og energibesparelser i å overføre transportaktivitet over på jernbane, der det er mulig* ⁴» (vår utheving).

Likevel ender transportetatenes forslag med å si: «*Virkningsberegningene viser at vi kan påvirke arbeidsdelingen mellom transportmidlene, men ikke i vesentlig grad.*»⁵ Dette henger trolig sammen med tilstanden på norsk jernbane i dag og at man primært ser på forslag til mindre forbedring av denne. Det pekes bl.a. på at «Norsk jernbane er i all hovedsak enkeltsporet og basert på førstegenerasjons banenett⁶». Det slås fast at den har dårlig kapasitet i alle transportkorridorer med jernbane og flere steder allerede er overbelastet. Det er derfor ikke plass til en stor økning i person- og godstransporten. Baner innenfor det Europeiske TEN-T nettverket oppfyller heller ikke kravene til bl.a. hastighet, og det må søkes om unntak for at banene skal kunne godkjennes.

Med tanke på de stedene som ikke har jernbane i Norge i dag, er det også interessant at Tromsø, Ålesund og Haugesund er blant de 10 største byene i EU/EØS-området uten jernbane innen 5 mils omkrets. De andre er: Reykjavik, Heraklion, Chania, Motril, Marbella og Estepona.

Norge har svært lav andel trafikk på bane i forhold til andre land naturlig å sammenligne med

I 2019 (før Covid) utgjorde persontransport på tog, T-bane og metro i Norge 5,5 % av samlet transportarbeid, 8,9 % i Sverige, 8,3 % i Danmark, 10,5 % i Frankrike, 9 % i Tyskland, 11,5 % i Østerrike, 20 % i Sveits og 8,4 % i EU samlet. Jernbanens andel av godstransport er 5,2 % i Norge mot Sverige 35 %, Danmark 14,8 %, Finland 28,3 %, Frankrike 15,1 %, Tyskland 25,5 % og Østerrike 44,6 %⁷.

³<https://www.regjeringen.no/contentassets/882fb5c97bf04386b4eb5d1ed898ae7b/no/pdfs/prp2022202300011s0dddpdfs.pdf>

⁴ Transportetatenes rapport om klima til NTP 2025-2036, 31.03.2023, s. 84

⁵ Transportetatenes «Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036, 22. januar 2023», s. 100

⁶ Transportetatenes rapport om klima til NTP 2025-2036, 31.03.2023, s. 103

⁷ Tallene fra Norge er fra SSB og fra 2019. Tallene for andre land er fra Eurostat fra 2018.

Økning krever økt kapasitet og konkurransedyktighet. Det kan også gi økt lønnsomhet.

Jernbanens lave andel av person- og godstrafikken i Norge skyldes ikke bare et togtilbud som enten har begrenset attraktivitet eller manges steder ikke eksisterer i det hele tatt. Det vil rett og slett ikke være plass til noen sterk økning av trafikken på dagens, 90 % enkeltsporete baner – uansett hvor mange kryssningsspor man skulle bygge. Det konstaterer også RailTech i dette oppslaget fra 20.06.2023: *“No” to rail operators and traffic jams: Norway’s serious problem of capacity*» og deres konklusjon: *«The solution: more double track»*.⁸

Det er imidlertid hverken mulig eller hensiktsmessig å bygge dobbeltspor ved å legge et nytt spor ved siden av det gamle. Det må bygges nytt, slik det også gjøres i InterCity-området på Østlandet. Og når det bygges nytt, bør det bygges for et konkurransedyktig togtilbud. Skal folk og næringsliv velge tog, trengs det et mer attraktivt tilbud enn fly og vei kan gi.

Det vil også kunne gjøre jernbanedriften i Norge langt mer lønnsom, som omtalt innledningsvis. Uten en slik omlegging, vil det trolig bli behov for stadig høyere beløp til subsidiering av drift og vedlikehold av jernbanen. Det kan her også tilføyes at økt satsing på tog, økt trafikk og økt lønnsomhet i togdriften samtidig vil redusere utgifter på andre områder, som f.eks. til vedlikehold av veier, utvidelser av flyplasser, bygging av 4- og 6-felts-veier framfor 2/3-felts-veier, m.m.

Jernbanen må ut av blindsonen i klima-, nærings- og distriktpolitikken.

Som det heter på s. 92 i etatenes klimarapport til NTP av 31.03.2023: *«Jernbanens viktigste bidrag i å nå transportsektorens klimamål dreier seg derfor om å øke attraktiviteten til jernbane sammenlignet med andre transportformer, både for person- og godstransport, slik at varer og passasjerer overføres fra mer utslippsintensive transportmidler.»* Og på s. 13 i *«Jernbanesektorens svar på prioriteringsoppdraget»* av 31.03.2023: *«Jernbanen er en kapasitetssterk, trafikksikker, areal- og energieffektiv transportløsning som strukturerer omgivelsene der den har et relevant og attraktivt tilbud.»* (våre uthevinger).

Høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk er et slikt attraktivt tilbud. De sterkt reduserte reise- og frakttidene vil også styrke nærings- og samfunnslivet i både byer og distriktskommuner og bidra til økt konkurransekraft for Norge. Mulighetene til at drift, vedlikehold og investeringer kan dekkes gjennom ordinære billett- og fraktinntekter gir også muligheter for store innsparinger på statsbudsjettet og en helt annen framdrift i utviklingen av jernbanen enn det er mulig ved f.eks. mindre utbedringer av eksisterende baner. Det bør være i den største interesse for staten, samfunnet, klima og miljø å gå videre med planleggingen for høyhastighetsbaner straks, og gi det høy prioritet i det videre arbeidet med ny NTP.

Med vennlig hilsen

Beate Marie D. Eide Eirik F. Sakariassen Torgeir Næss Tore Johan Øvstebø Thomas Hisdal Eriksen

Lyntogforum
Vestfold og Telemark

Lyntogforum
Rogaland

Lyntogforum
Vestland

Lyntogforum
Møre og Romsdal

Lyntogforum
Gudbrandsd./Mjøsa

⁸ <https://www.railtech.com/all/2023/06/20/no-to-rail-operators-and-traffic-jams-in-norway-the-serious-problem-of-capacity/?gdpr=accept>