

Nasjonal transportplan (NTP) 2018 -2029

Uttalelse fra Besteforeldrenes klimaaksjon

Oppsummering

Bunnplanken i ambisjonene for NTP er lagt i Stortingsmelding nr. 13 (2014-2015) «Ny utslippsforpliktelse – en felles løsning med EU». Målet om å redusere norske utslipp i transportsektoren med 7-10 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig fram til 2030 framstår nå imidlertid som lav. Legger vi Paris-avtalen til grunn, kreves det at ambisjonsnivået heves betydelig. Jernbanen blir etter vårt syn en viktig del av løsningen på disse utfordringene, samtidig som den krever særlig langsiktighet i planleggingen (se s. 9, fig. 1-2 i jernbanekapitlet).

Det er selvfølgelig positivt at det legges opp til en mer tidsriktig og raskere jernbanetrafikk rundt sentrale byområder. Kortsiktige klimamål i 2030 skal i følge dokumentet også sees i sammenheng med mer langsiktige mål i 2050. Departementets bestilling til utrederne fra de fire etatene har likevel et for kort tidsperspektiv der det ikke i vesentlig grad gis tilstrekkelig rom for utrednings- og utviklingsprosjekter ut over 2030. Dette svekker muligheten for jernbanesektoren til å løfte fram og planlegge nye prosjekter.

BKA etterlyser initiativer i NTP som viser hvilke utrednings- og planprosesser i jernbanesektoren som skal settes i gang, og hvordan arbeidet med dette skal legges opp. Her kreves langsiktige planleggingsgrep som bør være kommet godt i gang i perioden fram mot 2030 med sikte på en videre utvikling av jernbanenettet i hele landet.

Jernbanetransportens klimafortrinn

All transport har, som NTP peker på, større eller mindre klima- og miljømessige ulemper. Det er positivt at rapporten ser for seg en økende grad av elektrifisering av vei- og sjøtransport, samt satsing på kvalitetssikret klimavennlig biofuel i flytrafikken. Det er imidlertid godt dokumentert at jernbane er i en klasse for seg når det gjelder klimavennlig transport, og det er grunn til å anta at dette vil gjelde i overskuelig framtid.

En betydelig større del av gods- og persontransport må over på bane, slik det i NTP antydes i generelle vendinger. Dels dreier det seg om innsatsen for å forsterke jernbanetransport i eksisterende nett, og dels er spørsmålet om hvilke nye muligheter som står fram for jernbaneutbygging i Norge. Det er grunn til å etterlyse flere konkrete skritt i denne sammenheng.

Samferdselsdepartementets bestilling til arbeidsgruppen er slik:

« Jernbanestrategien skal:

- Utvikles basert på framtidig markedsbegrep
- Synliggjøre hvilke togtjenester og rutemodeller som møter transportbegrepet
- Legge opp til en trinnvis utvikling av transportkapasiteten
- Fase inn kapasitetsøkende tiltak i tråd med begrep
- Synliggjøre hvilke veivalg som er mulige

- Synliggjøre sammenheng mellom planperioden og et lengre perspektiv
- Baseres på en forståelse av jernbanens framtidige rolle i transportsystemet

Videre ber departementet om strategier for klima, byområder og godstransport, som har viktige grensesnitt mot arbeidet med jernbanestrategi.»

Person- og godstrafikk med bane i NTP

«Norge er et langt og tynt befolket land med store topografiske og klimamessige utfordringer. Norske bedrifter og arbeidsplasser er lokalisert over hele landet. De naturgitte forutsetningene landet har påvirker logistikkostnadene til næringslivet i stor grad. En effektiv, pålitelig, og sikker godstransport er derfor av nasjonal betydning. Grunnet lange transportavstander og utfordrende værforhold har jernbanen en viktig rolle å spille» (Sitatet er fra NTP Langsiktig jernbanestrategi, s. 19).

Dette er BKA enig i. Vi mener også at potensialet for persontransport er stort også av slike grunner.

Av de første punktene i bestillingen kan det se ut som Samferdselsdepartementet i hovedsak har operativ jernbanedrift innenfor eksisterende nett i fokus. Rapporten er bygd opp rundt geografiske sentra, og legger opp til at persontransporten med tog på Østlandet og Jæren-området, Bergens- og Trondheims-området osv. skal forbedres markant. Dette er positive grep som trenges. BKA er enig i at det er et betydelig potensiale for å styrke bl.a. arbeidsreiser rundt de bysentrene som er trukket fram. Det som skisseres her bør være lite kontroversielt.

Forslaget er mer utydlig når det gjelder fjerntog. Her henvises det til samordning med godstogstrategien uten at det kommer forslag som tidfester etapper i denne strategien. Dette er ikke godt nok i en situasjonen der vi har klimaendringer som det haster å motvirke.

Det er stor fare for at den globale gjennomsnittstemperaturen vil vippe over til 2-gradersgrensa alt rundt 2040. Hvis strategiplanen skal gi resultater som monner i denne sammenheng, må utrednings- og planarbeidet komme i gang alt tidlig i planperioden som NTP 2018 – 2029 omfatter. Paris-avtalen gir Norge som part i likhet med alle andre land et sjølstendig ansvar for å levere betydelige utslippsreduksjoner. Det er ikke slik at EUs mål etter denne avtalen skal begrense Norges ambisjoner som egen part i avtalen. Snarere forventes forsterking av våre klimamål.

I NTP-avsnittet om godstransport og bane pekes det på at slik transport er særlig egnet i Norge. BKA vil hevde at det også gjelder persontransport. Det er all grunn til å slutte seg til rapporten som framhever at «tiltak for å overføre mer gods fra vei til bane er erfaringsmessig noen av de mest kostnads-effektive tiltakene som kan gjennomføres på jernbanen for å kutte klimagassutslipp. Betydelig reduserte klimagassutslipp fra veitransport ligger lenger fram i tid for tungtransporten sammenliknet personbiltrafikken. Jernbanen er i prinsippet den eneste transportformen som kan tilby en moden, velutprøvd nullutslippsteknologi for tungtransport i dag».

Problemet er at det som her skisseres, også i rapportens målilde for godstransporten i Tabell 3-1 (s. 19) er alt for lite og alt for seint. En hastighet på togene på samme nivå i 2016 og 2050 viser en nesten pinlig mangel på ambisjoner. BKA ønsker å peke på at selv om planperioden fram til 2029 neppe gir tid og rom for å bygge baner for fjerntog med høyhastighet, bør det være svært aktuelt å komme i gang med utrednings- og planprosesser med dette for øye.

Utvikling av krysningsspor, nye terminaler og effektivisering av godshåndtering og turneringstid på terminaler bør en heller ikke vente med til fram mot 2050! På det tidspunktet har resignasjonen allerede vunnet over Norges bidrag i kampen for å redde klimaet.

Mangler ved NTP-utkastet når det gjelder klimavennlig jernbanetransport

NTP-utkastet peker som nevnt på noen viktige løsninger for jernbaneutvikling i Norge. Svakheten med høringsnotatet er først og fremst det som ikke sies.

Her er noen eksempler på hva det er grunn til å etterlyse i NTP-utkastet:

- BKA mener at NTP ikke bør unngå å drøfte spørsmålet om utredning av høyhastighetstog i Norge. I vår moderne tid, og i et land i sterk utvikling og med så rike ressurser virker det urimelig at en ikke framtidsretter et klimavennlig, konkurransedyktig transportnett. 1990-årenes vurderinger av spørsmålet ga ikke et entydig svar her, og møter slett ikke dagens situasjon. Bl.a. bør tida være inne for å vurdere utredninger av høyhastighetsbane, kanskje særlig nordover fra Oslo, også til Nord-Norge. Det kan eksemplifiseres ytterligere.
- Fram mot 2050 har rapporten beregnet en økning i godstransport på bane med 75 %. Da blir det også viktig å øke transporthastigheten for å håndtere dette. Rapportens målbilde for godstransporten i Tabell 3-1 (s. 19) med snitt-hastigheter opp mot 80 km/t virker da lite framtidsrettet.
- Med bakgrunn i beskrivelsen som gis i rapporten om «den viktige rollen jernbanen har å spille i vårt langstrakte land» savnes en tidsangivelse for når en skal ta opp til vurdering en styrking av person- og godstrafikk med tog fra Nord-Norge. At det er behov for å se nærmere på dette illustreres av den betydelige og stadig økende tungtransport gjennom Nord-Norge. Vegdirektoratet lager en utmerket statistikk. Den viser f.eks. at tungtrafikken over fylkesgrensa mellom Nordland og Nord-Trøndelag er stor, og at det har vært en betydelig trafikkøkning her over år, noe som bare synes å fortsette. Alt i dag passerer gjennomsnittlig en tungtransport fylkesgrensa hvert 4. minutt året rundt. Noe av dette er ferskfisk-transporter i svært stort og økende omfang som krever rask transport ned til kontinentet. Fiskeriministeren har forespeilet en mangedobling av matproduksjonen i Nord-Norge. Med disse og andre politiske ambisjoner som det nå legges planer om, må en anta at denne trafikken vil øke sterkt. Det er fare for at transportbehovet året rundt fram mot 2050 vil overbelaste dagens transportmuligheter og skape betydelige klimautfordringer. Ferskvarer krever rask transport til kontinentet. En nødvendig overgang fra vei til sjø som er foreslått vil heller ikke kunne dekke det samlede behovet for gods og persontransport, bl.a. på grunn av tidsfaktoren. Det er nødvendig å tenke i retning av tog med tilnærmet høyhastighet, både for gods- og persontrafikk.
- Dette krever sjølsagt grundig utrednings- og planarbeid. Planer bør komme i gang og legges etter stortingsbehandlingen av NTP i 2017. Den motstanden vi hittil har sett mot høyhastighet, og sendrektigheten i planarbeidet er ikke forenlig med nødvendige klima- og transportpolitiske grep. Derfor bør det snarest komme i stand forarbeider som tar høyde for utviklingen. Persontrafikken særlig med fly, men også privat biltrafikk, er fortsatt stor. Også her kan dagens trafikk dokumenteres med tall fra Avinor og Vegdirektoratet. Det bør nå vurderes seriøst hvordan det kan etableres et togalternativ både på gods- og persontrafikksiden som er konkurransedyktig med vei- og flytransport.
- Et moderne togtransportsystem i Norge må i størst mulig grad møte utviklingen i våre naboland. Trianglet Oslo- Gøteborg og Stockholm blir her et viktig nytt trinn. Fra København legges den

nye Fehmern-linjen mellom Danmark og kontinentet, og ventes å være på plass tidlig på 2020-tallet. Det vil føre til en betydelig økning og effektivisering av så vel gods- som persontransport til kontinentet. Her bør ikke Norge stille seg passivt avventende, men se etter hvilke løsninger som nå åpner seg. En skal ikke ha reist mye med tog fra Norge og ned mot kontinentet for å se hvordan toget som transportmiddel er blitt hengende langt etter annen transport mellom Norge og Europa for øvrig. EU har satset og satser videre på en omfattende modernisering av togtrafikken som gjør denne svært konkurransedyktig i forhold til andre transportmidler. BKA har direkte erfaring med at den norske tilknytningen til europeiske nett i dag er altfor dårlig. Norge har hatt bedre persontogforbindelser til kontinentet tidligere, både i form av togsamarbeid mellom land, nattog og direkte togtrafikk som har gjort toget til en attraktiv reisemåte for gammel og ung. I en tid der EU i likhet med andre deler av verden satser sterkt på tog som reisemåte, bør dette også komme norske reisende til gode. BKA ber om at det tas opp til vurdering hvordan togforbindelsene mellom Norge og det øvrige Europa kan tilrettelegges og utvikles på en helt annen måte enn det som i dag er tilfelle.

På vegne av Besteforeldrenes klimaaksjon

Finn Bjørnar Lund, styremedlem (sign.)