

Høringsuttalelse til Transport- og kommunikasjonskomiteen ang. forslaget til statsbudsjett 2025

Jernbanen kan løse våre energi- og klimautfordringer inn mot 2050

Nåværende satsing på nullutslippsløsninger med dagens transportmiddelfordeling vil ifølge Miljødirektoratets utredning om "Kraftbehov til transport", øke behovet for fornybar kraft til samferdsel fra 2 TWh i 2019 til 60 TWh i 2050! Det er nesten 40 % av Norges totale kraftproduksjon i dag på 150 TWh. En slik ekstra kraftproduksjon vil gi store kostnader og inngrep. Men rapporten sier også: «Mye transport kan unngås eller flyttes til mer energieffektive transportformer. Dette vil gi mindre behov for kraft og være mindre ressurs- og arealkrevende.»

Nettopp! Norsk samferdselspolitikk må omstilles til en storstilt satsing på jernbane. Det er en allerede elektrifisert nullutslippsteknologi, energi- og arealeffektiv, med stor kapasitet for både gods- og persontrafikk. Moderne baner er svært konkurransedyktige i forhold til fly- og veitrafikk og vil være et langt bedre alternativ enn utbygging av motorveier og flyplasser.

Den enorme bruken av biodrivstoff det legges opp til har også veldig mange negative sider. En aktiv satsing på jernbane vil ha stor virkning også her.

Høyere utslipp fra veitrafikk i 2023 enn i 1990 er en skam

Samferdsel står for omtrent en tredjedel av de norske klimagassutslippene. Det er en skam at utslippene fra veitrafikken i 2023 var 7,9 % høyere enn i 1990ⁱ. Det er et slående eksempel på passiv, feilslått norsk klimapolitikk innen samferdsel. Man har prøvd å fortsette det meste som før og satse primært på teknologi og biodrivstoff. Det kan vise seg å bli både dyrt og dårlig.

Den store bruken av biodrivstoff kan være dyr og dårlig

Grønn bok sier at dagens forbruk av biodrivstoff i Norge er på nesten 680 millioner liter per år og er planlagt å øke til 1,1 mrd. liter i 2030, gjennom bl.a. økt krav til innblanding. Av de beregnede utslippsreduksjonene i Norge vil da bruk av biodiesel utgjøre ca. 1,6 – 1,8 mill. tonn CO₂ i 2023 og vil i 2030 utgjøre ca. 2,6 – 2,9 mill. tonnⁱⁱ! Dette på tross av at Grønn bok også sier at:

Norge produserer bare 1 % av biodrivstoffet vi bruker, og det vil være behov for å importere mesteparten av vårt forbruk. Norge har ikke undertegnet EUs fornybardirektiv RED II fra 2018 med skjerpede krav til biodrivstoff. Det er risiko for at produksjonen av biodrivstoffet Norge bruker bidrar til avskoging, naturtap og økning i klimagassutslipp og matvarepriser, og i verste fall kan gi økte globale utslipp. Det er forventet betydelig økning i prisene på avansert biodrivstoff fram mot 2030. Høy bruk av fornybart drivstoff bidrar til å binde opp biomasse- og kraftressurser som også er nødvendig for omstillingen av andre deler av norsk økonomi.

Videre sier Grønn bok at «Det er behov for virkemidler som reduserer transportomfanget, flytter transport til mer effektive transportmidler», at bærekraftig biodrivstoff er en knapp og kostbar ressurs som bør prioriteres der nullutslippsløsninger ligger lenger frem i tid og at derfor «er behov for å prioritere andre tiltak for å kutte utslippene fra transportsektoren».

Hvorfor følges da ikke det opp, med planer for mer trafikk til konkurransedyktige jernbaner?

Produksjon av nye biler til Norge gir 2,5 millioner tonn klimagassutslipp per år

Utviklingen av el-biler og andre batterielektriske løsninger er positiv, men dagens subsidiering av elbiler har også problematiske sider. Bl.a. viser framskrivninger en større økning i biltrafikken i byene frem mot 2030, i strid med nullvekstmålet, fordi reisekostnadene med elbil er så lave.

Elbiler gir også utslipp av mikroplast og svevestøv fra dekk- og veislitasje og legger beslag på like mye areal som andre biler.

Dessuten gir produksjonen av biler store utslipp i andre land, og el-biler mer enn andre biler. Ifølge en rapport fra Stakeholders AS til NHO Transport utgjorde klimautslippene ved produksjonen av de førstegangsregistrerte el-bilene i 2021 hele 2,5 millioner tonn CO₂! Fra 2020 til 2030 vil det altså kunne utgjøre ca. 25 millioner tonn CO₂.

40 mrd. kroner i årlige subsidier til El-biler

Samlet skattefordel for el-biler i skatte- og avgiftssystemet var nesten 40 mrd. kroner i 2022ⁱⁱⁱ. Over ti år utgjør det rundt 400 mrd. kroner, trolig nok til å bygge en høyhastighetsbane, med langt mindre utslipp i anleggsfasen enn fra noen års nybilproduksjon, og med mulighet for store reduksjoner i annen, mindre energieffektiv og mer forurensende trafikk i hele banens levetid.

Dobbelt så mye til vei som til jernbane

I forslaget til statsbudsjettet er det satt av 32,6 mrd. kr til jernbaneformål. Til veiformål er det satt av 46,9 mrd. kr. I tillegg kommer ca. 15,2 mrd. kr i bompenger. Det blir vel 62 mrd. kr til veiformål, nesten dobbelt så mye som til jernbane. I tillegg kommer subsidiene av El-biler.

Følger vi FNs klimapanel om å unngå, flytte, forbedre?

I Grønn bok og i samferdselsdepartementet budsjettforslag heter det at man legger FNs klimapanelers rammeverk om å unngå, flytte og forbedre (UFF) til grunn for arbeidet med å kutte utslipp fra transport^{iv}. Men her er det heller ikke samsvar mellom ord og handling. Ifølge UFF skal det legges *minst* vekt på forbedring av dagens transportmidler. Vekten skal legges på å *flytte* trafikk over til transportformer med lavere utslipp og energibruk og til å *unngå* og begrense trafikk der det er mulig. I stedet snus det hele på hodet og man konsentrerer så å si all innsats på det som skal ha lavest prioritet; forbedring av dagens kjøretøy.

Det er symptomatisk at under «Regjeringen planlegger for» i punkt 3.3.2 *Transport*, s. 36 i «Grønn bok» står det ikke ett eneste ord om jernbane!

Jernbanen må i fokus i samferdselspolitikken.

Med unntak av nullvekstmålet for biltrafikken i storbyene, et mål som også trues av subsidieringen av el-biler og av nye motorveier inn til byene, består norsk klima- og transportpolitikk stort sett av å bruke store ressurser på tiltak og teknologiske løsninger som bare sementerer dagens transportmønster. Det vil gi store utfordringer med tanke på energibehov, bruk av biodrivstoff, vekst i biltrafikken og kostnader til samferdsel, jf. ovenfor.

Det er på tide å legge en ny strategi for norsk samferdsel framover. I den bør jernbane inngå som et vesentlig element, som det klimavennlige, energieffektive, arealeffektive, kapasitetssterke og trygge transportmiddelet det er. Med moderne høyhastighetsbaner kan jernbane også være raskere enn fly og bil.

EU og IEA vil ha tredobling av trafikken på høyhastighetsbaner og en dobling av gods på bane innen 2050. I første omgang må vi i Norge få mest mulig ut av den jernbanen vi har i dag. Men de stort sett hundre år gamle, svingete og enkeltsporete banene har sine begrensinger, både når det gjelder attraktivitet og kapasitet. For å bli et lavutslippssamfunn fra 2050 og framover, må vi derfor snarest mulig komme i gang med planlegging og realisering av moderne høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for person- og godstog, slik at vi kan åpne første bane senest i 2040.

Norge trenger en slik tydelig strategi og visjon. Jernbanen kan da bidra sterkt til å løse våre energi- og klimautfordringer inn mot lavutslippssamfunnet!

ⁱ S. 40 i «Grønn bok» til statsbudsjettet 2025

ⁱⁱ Ut ifra på Miljødirektoratets utslippsfaktorer per liter for bensin, diesel og marin olje
<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energiplanlegging/tabeller-for-omregning-fra-energivarer-til-kwh/?id=>

ⁱⁱⁱ Prp. 1 LS (2022 – 2023) s. 187,

<https://www.regjeringen.no/contentassets/882fb5c97bf04386b4eb5d1ed898ae7b/no/pdfs/prp202220230001ls0dddpdfs.pdf>

^{iv} Grønn bok s. 38 og i Samferdselsdepartementet budsjettforslag s. 193