

Oslo, 01. oktober 2020

Til Samferdselsminister Knut Arild Hareide

## Innspill fra Jernbanealliansen til reviderte prioriteringer i NTP

Vi viser til pressekonferanse den 21. september hvor statsråden varsler en større justering på organiseringen av NTP og prioriteringen av prosjekter. Jernbanealliansen kommer her med noen kommentarer, med særskilt vekt på følgende punkter:

- Forslaget om en avvikling av godsoverføringsmålet
- Porteføljestyling av baneutbygging ala Nye Veier
- Todeling av NTP-perioden
- Prioriteringer for første seksårsperiode

### 1. Klima og miljøeffekter av å avvike godsoverføringsmålet

#### Behov for tiltak som gir klimaeffekt i dag og i tiåret fram mot 2030

Jernbanealliansen registrerer at rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» konkluderer med at man må gå bort i fra transportpolitiske mål basert på transportform, slik som godsoverføringsmålet og nullvekstmålet, og isteden sette mål for hva man ønsker å oppnå.

Jernbanealliansen mener dette er et teoretisk og prinsipielt riktig standpunkt, men at det ikke finnes empirisk grunnlag for å konkludere at man skal forlate godsoverføringsmålet. En slik endring måtte forutsatt at lastebiler med nullutslipp eller tilnærmet samme trafiksikkerhetsnivå som jernbanen kunne fases inn i stort omfang om kort tid – og det kan det ikke. Det er viktig å ta hensyn til at det tar tid å fase inn ny teknologi. Rapporten problematiserer ikke tidsrommet mellom Parisavtalens mål for klimakutt og tidspunktet for innfasingen av ny teknologi. Skal vi klare å nå klimamålene mot 2030 er vi avhengig av at vi høster effekten av tiltak som fungerer i dag og i hele tiåret som kommer.

De store godskundene (samlasterne) merker økt press for å levere mer klimavennlig transport, og har høye ambisjoner for utslippsreduksjoner. Men de ser ikke at nullutslipps langtransport på vei vil få noe stort omfang innen 2030. Tvert imot anser de seg helt avhengig av vekst i godstransport på bane for å nå sine egne klimamål relatert til Parisavtalen. Nullutslipps distribusjonstransport er derimot nærmere en realisering. Det er altså momenter som tyder på at kombinasjonen jernbane og nullutslipps distribusjonstransport kan realisere helhetlige nullutspills transportkjeder med volum av betydning raskere enn transport utelukkende basert på vei.

Det bør her legges til at det også er lagt fram overbevisende utredninger om hvordan resterende dieseldrevne jernbanestrekninger skal kunne endres til nullutslipp til en langt lavere kostnad enn tidligere, ved hjelp av delelektrifisering og batteri. Løsningene er allerede demonstrert å fungere. Digitaliseringen av jernbanen er også i full gang, med ERTMS-utbyggingen som viktigste enkeltsystem. Teknologiutvalget har beskrevet mulighetene i digitaliseringen av jernbanen i langt mindre grad enn

for veisiden. Jernbanealliansen etterlyser derfor et mer balansert beslutningsgrunnlag på området enn hva teknologiutvalget har framlagt.

### **Stor risiko for økt klima-, miljø- og trafikksikkerhetsbelastning**

Jernbanealliansen mener det er vesentlige mangler ved rapporten som gjør den lite egnet som grunnlag for å ta strategiske beslutninger uten først å tilføre flere aspekter til kunnskapsgrunnlaget. Ettersom rapporten anbefaler at godsoverføringsmålet avvikles etterlyser Jernbanealliansen en grundigere analyse av hvilke klima-, miljø- og samfunnseffekter en slik avvikling vil føre til – og i hvilken tidshorison. Godstransport på bane er en svært arealeffektiv og energieffektiv transportform hvor infrastrukturen i stor grad er på plass i dag. Det krever mindre arealkrevende utbygginger for å sikre vesentlige kapasitetsøkninger. Levetiden på infrastrukturen og kjøretøy er svært lang, noe som bidrar til det lave klimafotavtrykket til jernbanen sett i forhold til for eksempel veitransport. Godstransport på bane gir ikke bare klimafordeler. Det gir også små utslipp av mikroplast og svevestøv i motsetning til godstransporten på vei som forårsaker slike utslipp i forbindelse med betydelig slitasje på dekk og veier. Jernbanen har også fordelen med høy trafikksikkerhet. En overføring av godstransport fra bane til vei vil i tidsperspektivet for kommende NTP gjøre det mer krevende å oppnå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken.

**Dersom en avvikling av godsoverføringsmålet får som konsekvens at det ikke settes i gang tiltak for å sikre eksisterende godstransport på bane, realisere kapasitetsøkende potensialer og øke konkurransekraften mot vei, er vår analyse at vi vil få økt miljøbelastning og klimautslipp, samt flere trafikkulykker i forbindelse med godstransport fra og med i dag og i lang tid framover.**

## **2. Om porteføljestyling av jernbaneutbygging**

Jernbanealliansen mener at porteføljestyling inspirert av Nye Veier vil være en styrke for jernbanen. Bane NOR har selv bedt om dette ettersom det vil gjøre det lettere for byggherrren å få kontroll over kostnadene. Dermed kan det bli mulig å bygge ut flere kilometer med jernbane enn man ville gjort med dagens modell. Om det skal være Bane NOR, Nye Veier eller «Nye Baner» som skal være byggherre for jernbaneporteføljen, har ikke Jernbanealliansen noe standpunkt til. Det sentrale vil være å bruke samme prinsipper som Nye Veier har for utbyggingen av sin veiportefølje. Det vil si en samlet portefølje av strekninger, med forutsigbar finansiering og vedtatt endelig ferdigstillingsår, hvor foretaket er pålagt å bruke samfunnsøkonomi som prioriteringskriterium for rekkefølgen internt i porteføljen.

Det som imidlertid *må* ligge til grunn for bruken av porteføljestyling, enten det gjelder veiutbygginger, jernbane eller annen type infrastruktur, er at prosjektene i porteføljen som skal bygges ut må følge de samme samfunnsmålene som alle andre samferdselsprosjekter. Porteføljestyling skal ikke kunne gi fritak for å oppfylle klima- og miljøforpliktelser, nullvisjonen eller andre prioriterte samfunns mål. Det er dermed prosessen i forkant av å legge prosjekter inn i en slik portefølje som er det avgjørende punktet for om en samlet Jernbanealliansen kan støtte en slik omlegging.

## **3. Ny organisering og todeling av NTP**

Jernbanealliansen støtter behovet for en ny organisering av NTP som kan justeres etter oppdaterte kostnadsberegninger, teknologiutvikling, trafikkframskrivninger og større samfunnsendringer.

## **4. Jernbanealliansens prioriteringer til første NTP-periode:**

Jernbanealliansen registrerer at samferdselsministeren signaliserer at større utbyggingsprosjekter vil bli sett på med et kritisk blikk i kommende NTP. Jernbanealliansen forventer at en reduksjon i blant annet større veiutbygginger vil resultere i mer penger til å vedlikeholdet jernbanenettet. Jernbanealliansen

prioriterer vedlikehold, godstiltak og investeringer i nytt togmateriell høyest – og viser her til høringsvaret til transportvirksomhetenes utredninger, med høringsfrist 1. juli i år. (se dokument vedlagt)

## 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 jernbanelinjet. 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



Tonje E. Orsten Kristiansen  
styreleder