

Offentlig høring av NOU 2023: 3 Mer av alt - raskere

Jernbanedirektoratet viser til brev fra Olje- og Energidepartementet av 01.02.2023 vedrørende Offentlig høring av NOU 2023:3 «Mer av alt – raskere», hvor departementet ber om Jernbanedirektoratets syn på vurderingene og forslagene som fremmes i utredningen. Jernbanedirektoratet legger til grunn at Bane NOR SF som høringsinstans gir sine uttalelser på den delen av jernbanesektoren som dreier seg om utbygging og drift/vedlikehold av infrastruktur. Jernbanedirektoratet vil derfor uttale seg generelt om jernbanetransport i tilknytning til høringen.

Utredningen er utført av Energikommisjonen, som har fått i mandat å kartlegge det fremtidige norske energibehovet. Basert på kartleggingen foreslår kommisjonen økt energiproduksjon mot 2030 og 2050. Kommisjonen tar i forbindelse med dette opp flere energieffektiviserende tiltak og virkemidler, som kan redusere det fremtidige energibehovet i de mest energiintensive sektorene. En av sektorene som er forespeilet størst energibehov fremover er transportsektoren. Jernbanedirektoratet stiller seg overordnet positivt til de energieffektiviserende virkemidlene og vurderingene som kommisjonen trekker frem i utredningen. Imidlertid anses omtalen av potensialet for energieffektivisering innen transportsektoren som noe mangelfullt. Dette bunner i at kommisjonen virker å legge mest vekt på at: «[r]eduksjonen av energibruk i transportsektoren vil dermed avhenge av hvor mye som kan elektrifiseres, og hvilke energivarer som dekker det resterende behovet.»¹

UFF-rammeverket lansert av FNs klimapanel er et verktøy for politikkutforming for transportsystemer. Rammeverket kategoriserer tiltak, virkemidler, og strategier, i tre kategorier: Unngå, Flytte, og Forbedre. Jernbanedirektoratet har omtalt dette rammeverket i «Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet» som ble levert til Samferdselsdepartementet 31. mars 2023. Her påpekes det at den samlede effekten av tiltak økes dersom det gjøres tiltak i alle tre kategorier i UFF-rammeverket.² Det samme understrekes i transportetatens felles leveranse på Klimaoppdraget til NTP 25-36.³ Jernbanedirektoratet er positive til elektrifiseringen av veitransporten, og ser at dette vil utgjøre et stort bidrag i å redusere energiforbruket fra transportsektoren. Samtidig ønsker Jernbanedirektoratet å understreke at elektrifiseringen av veitransport kun utgjør et tiltak som *forbedrer* energieffektiviteten til nåværende transport, og at virkemidler som unngår og flytter transport også er viktige å vurdere for å redusere energibehovet til transportsektoren. I Klimaoppdraget til NTP 25-36 påpeker transportetatene at det i Norge sannsynligvis er potensial for å redusere transportbehovet ytterligere, og for å flytte transportarbeid til mer energieffektive transportmidler.⁴ Mulighetene her, og den potensielle effekten av virkemidler og tiltak, gjenstår imidlertid å utrede nærmere.

Jernbanen er en energieffektiv transportform som frakter store mengder gods- og passasjerer med et relativt lavt energiforbruk. Over 80 prosent av dagens jernbanetrafikk utføres allerede med elektrisk togfremføring,

¹ NOU 2023:3. *Mer av alt – raskere*. 87. [NOU 2023: 3 \(regjeringen.no\)](#).

² Jernbanedirektoratet, «Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet» (30. mars 2023), 7-9. [Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet \(regjeringen.no\)](#).

³ NTP 25-36: Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget (31. mars 2023), 22-23. [klima.pdf \(regjeringen.no\)](#).

⁴ NTP 25-36: Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget (31. mars 2023), 24. [klima.pdf \(regjeringen.no\)](#).

og i 2019 stod jernbanen kun for om lag 1 prosent av det samlede energiforbruket til transport.⁵ Miljødirektoratet påpeker i sin utredning om kraftbehov til transport at jernbanen generelt er en mindre energiintensiv transportform enn vei, selv når begge transportformene er elektrifisert, og spår at veitrafikk alene vil ha et behov på nesten 20 ganger så mye energi som hele det norske jernbanenettet innen 2050.⁶ Dette gjør at jernbanen kan bidra til å redusere energiforbruket til transportsektoren dersom en større andel av transportarbeidet gjøres på bane. Samlet sett antar vi at tog benytter godt under halvparten av energien som medgår om tilsvarende transportarbeid skal fraktes på vei.⁷ I enkelte tilfeller bruker toget ned mot 1/4-del av energibruket til veitrafikk.⁸ For godstransport kan jernbane være nesten 80 prosent mer energieffektiv.⁹ Samtidig er det et sterkt fokus på energieffektiv kjøring i sektoren. Sammen med ny teknologi og mer moderne materiell, antas det at energibruk for togfremføring reduseres ytterligere i årene som kommer.

Flytting av både person- og godstransport fra vei til jernbane kan derfor være effektivt for å redusere energibehovet til transportsektoren. Samtidig vil en slik overføring forutsette at det finnes tilstrekkelig kapasitet på jernbanen til å imøtekomme den. Det er derfor viktig at flytte-tiltak sees i sammenheng med infrastrukturtiltak som øker jernbanens kapasitet. Jernbanedirektoratet vil derfor understreke betydningen av å se nærmere på både mulige tiltak og virkemidler som både unngår og flytter transport i arbeidet med å gjøre sektoren mer energieffektivt. Tiltak må videre sees i sammenheng med den helhetlige areal- og transportplanleggingen som gjøres frem mot endelig leveranse av Nasjonal transportplan for 2025-2036.

Med vennlig hilsen

Jan Frederik Geiner
Avd.dir Kunnskapsgrunnlag, Innovasjon og Bærekraft

Lise Ingrid Nyvold
Seksjonssjef Bærekraft og sikkerhet

Kopi: Jernbanedirektoratet v/ Knut Sletta, Internrevisjon v/ Marianne Wegner Lund-Høie, Organisasjonsstaben v/ Marianne Hauan Molstad, Avdelingen for sektorsamordning v/ Øivind Hauge Støle, Avdelingen for kunnskapsgrunnlag, innovasjon og bærekraft v/ Marit Rønning, Styringsseksjonen v/ Rolf Mæhle

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

⁵ [11403: Innenlandsk godstransport, etter transportmåte 2010 - 2021. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#).
[03982: Innenlandsk persontransport, etter transportmåte 1965 - 2021. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#).
[11561: Energibalanse. Tilgang og anvendelse av energiprodukter 1990 - 2021. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#).

⁶ Miljødirektoratet, «Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer for 2050» (29.11.2022). [Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer for 2050 - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

⁷ Et fullt FLIRT tog av type 74 har 250 seter, og bruker 6,1 kWh per settkm. I gjennomsnitt regnes det med at det i trafikken er 1,9 personer per bil, og at en elbil bruker rundt 0,2 kWh per km. Gitt forutsetningen bruker Type 74 rundt 75 prosent mindre energi per passasjerkm, og 50 prosent mindre energi per km.

⁸ I framskrivningene for persontransport fra TØI for NTP 25-36, øker transportarbeidet på jernbanen med 945 millioner personkilometer i perioden 2020-2030. Gitt samme forutsetninger som over tilsvarer dette en økning i energibruket på 23 GWh. Om veksten blir tatt av elbiler gir dette et fire ganger høyere energibruk (94,5 GWh).

⁹ Basert på framskrivninger Jernbanedirektoratet har gjort av forventet godstransport på bane mellom Oslo og Bergen i 2023, ser dette ut til at vil kreve om lag 53,87 GWh gjennom året. Dersom tilsvarende transportarbeid skulle utføres av vogntog på vei ville energibruken vært på 232,52 GWh.