



## **For Jernbane**

[www.jernbane.no](http://www.jernbane.no)

Pb 3455 Bjølsen 0406 OSLO

[post@jernbane.no](mailto:post@jernbane.no)

Tlf. 976 84 811

Org.nr. 989 085 107

### **Miljøverndepartementet**

Postboks 8013 Dep

0030 Oslo

6.3.07

### **Høringsfråsegn til Lågutsleppsutvalet si innstilling om kutt av klimagassutslepp**

For Jernbane er ein landsdekkjande medlemsorganisasjon som på fritt grunnlag arbeider for at jernbanen skal utføre ein vesentleg større del av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målsettinga er å oppnå eit betre totalmiljø og samtidig styrke norsk konkurransevne.

#### **Overordna**

Vi ser det som naturleg å avgrense fråsegna til samferdslessektoren. På overordna nivå vil vi likevél bemerke at ein reduksjon på 2/3-delar innan 2050, som Lågutsleppsutvalet har teke utgangspunkt i, sannsynligvis er for lite - og for sakte, i høve til Norge og EU sine mål om å hindre at den globale oppvarminga stiger over 2 grader celsius.

Det er anslått at dei globale utsleppa må halverast innan 2050 - i høve til 1990-nivå dersom dette målet skal nås. For Norge betyr det kutt på ca. 60 % i høve til dagens situasjon. I tillegg må det oppnås reelle kutt i løpet av ein tiårsperiode. Skal alle i verda få sleppe ut like mykje pr. innbyggjar, må vi i Norge kutte frå ca. 12 tonn pr. innbyggjar til i overkant av 2 tonn, gitt at innbyggjartalet ikkje aukar.

#### **Samferdsle**

Saman med petroleumssektoren er det samferdslesektoren som aukar Norges klimagassutslepp. Samferdsle står for vél 25 % av Norges utslepp. Tendensen er aukande og vegtrafikken er den dominerande kjelda.

Samferdslepolitikken må bidra til nedgang i utsleppa. Det finst mykje kunnskap og erfaring om korleis klimagassutsleppa frå samferdsle kan reduserast. Utfordringa er politisk vilje til å omsetje kunnskapen til praktisk politikk.

Eit overordna mål må vere å redusere etterspurnaden etter motorisert transport. Transportreducerande tiltak fører ikkje berre til ein klimaeffekt, men er også svært positivt med tanke på lokalmiljø, luftforureining, arealbruk, få folk til å tørre/ville gå /sykle osb.

Når det gjeld klimagassutslepp ser vi diverre at gevinsten ved teknologiforbetringar vert oppveid av trafikkveksten. Teknologiforbetringar åleine er difor ikkje tilstrekkeleg for å nå klimamåla.

### **For å nå klimamåla må samferdslespolitikken byggje på desse søylene:**

- Redusere etterspurnaden etter motorisert transport ved hjelp av areal-, skatte-, avgifts- og parkeringspolitiske verkemidler samt avgjersler om utbygging av infrastruktur..
- Leggje til rette for auka bruk av teknologi som allerede i dag har nådd eit modent stadium, mellom anna:
  - auka satsing på kollektivtransport, spesielt jernbane/bybaner.*
  - auke bruken av gange og sykling på bekostning av bilbruk*
  - gods fra veg til sjø og bane*
- Stimulere til teknologiforbetringar som gjer miljøgevinstgevinst, utan at miljøbelastninga på andre område vert forverra.

### **Moden teknologi**

Lågutsleppsutvalet fokuserer mykje på alternative drivstoff og motorteknologiar for vegtrafikk. Desse teknologiane er enno ikke fredig utvikla, og ingen veit når og om dei vert tilgjengelege i stor skala og til ein overkommeleg pris. Teknologeutvikling tek tid, jf. CO 2-reinsing av gasskraftverk, og el-bilar som vi har hatt i over 100 år utan at dei har fått nokon dominerande plass i vegtrafikken. Skinnegåande transport er ein fullt moden teknologi som det kan implementerast meir av straks. Ettersom det hastar å redusere klimagassutsleppa, må vi byrje med dei teknologiane som er kommersielt tilgjengelege no.

Skinnegåande transport er og svært arealeffektiv. Det gjer det mogeleg med tettare bystrukturar. Behovet for annan motorisert transport vert mindre, noko som i sin tur gjer det meir fristande å gå eller sykle.

### **Reisevanar**

Lågutsleppsutvalet er etter vår oppfatning altfor defensive når det gjeld å få til ein omlegging av folks reisevanar og val av transportmiddel. Røynsle både frå Norge og frå andre land syner at omlegging er mogeleg. Der kor det har vært satsa heilskapleg på eit høgkvalitets kollektivtilbod med skinnegåande transport som grunnstammen har trafikkveksten sprengt alle prognosar. Vi kan nemne døme som Jærbanen, Svealandsbanan Eskilstuna-Stockholm og Croydon Tramlink i London.

I byen Freiburg i Tyskland har biltrafikken som fylgje av konsekvent planlegging og tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange omtrent same omfang i dag som i 1976. I Oulo i Finland står på same vis sykkelen for meir enn 10 % av alt transportarbeidet. Utbygging av høg fartstog i Frankrike, Belgia og Tyskland har utkonkurrert flytrafikken på dei aktuelle strekningane. I denne samanhangen er det også naturleg å nemne den kraftige veksten som gods på bane kan vise til i Norge dei siste 3-4 åra; eit resultat av marknadstilpassing av togtransporten.

### **Energi**

Stålhjul mot stålskinne gjer låg friksjon og dermed høg energieffektivitet. Ved høg utnyttning er det berre å gå eller sykle som krev mindre energi. Skinnegåande

systemer er vélegna for direkte elektrisk drift med lågt overføringstap. I tillegg mater lokomotivet straum attende til kontaktledninga ved oppbremsing. Elektrisk energi kan med velkjend teknologi produserast frå fornybare kjelder som vatn og vind i Norge. I Norge kan også betydelege mengder elkraft frigjerast ved alternativ oppvarming av bygningar. Bruk av straum direkte på tog og trikker gjer bétre energiutnytting enn konvertert til hydrogen og nytta i vegtrafikk med dagens teknologi. Produksjon av biodrivstoff frå jordbruksvekster kan komme i konflikt med matproduksjon. Det er alt konstatert ei auke i maisprisane som følgje av etterspurnaden til biodrivstoffproduksjon. Skog som råvare for bioetanol må avveiest mot utnytting til oppvarming av bygg.

### **Infrastruktur**

Beslutningar om utbygging av infrastruktur har konsekvensar langt fram i tid. Mellom anna påverker infrastrukturen den kommunale arealpolitikken, reisevolum, reisevanar og dermed utslepp av klimagassar og annan forureining. Utsleppa påverker klimaet i 50–200 år framover. Difor er det klart at infrastrukturen minst må vurderast i eit hundreårsperspektiv.

Korleis vil etterspurnaden etter infrastrukturkapasitet for dei ulike transportformene endre seg dersom kvoteprisen på CO<sub>2</sub> aukar til t.d. 6000 eller 12 000 kr/tonn? Slike spørsmål må drøftast når dei nasjonale transportplanane vert utarbeida, elles kan vi risikere store og kostbare investeringar i infrastruktur som vert overfløydige.

### *Jernbane*

- Der jernbane og veg går parallelt må jernbanen prioriterast for utbygging av kapasitet og fart. For å bli konkurransedyktig må gjennomsnittsfarten på bane vere høgare enn på veg
- Den auka godstrafikken på bane gjer i dag kapasitetsproblemer på terminalane, på linja og med straumforsyninga. Investeringar på desse områda må få høg prioritet i første omgang.
- Staten må leggje til rette for enkel omlastingen mellom båt, tog og bil samt bidra til å utvikle lokale terminalar for jernbane der det finnst tilstrekkeleg store godsvolumer, t.d. i Gudbrandsdalen og Vestfold/Grenland
- Jernbanen må få finansiering som gjer det mogeleg å byggja ut lengre strekningar etter heilskapelege planar. Prosjektfinansiering bør vére aktuelt.
- Norge ligg på andreplassen i Europa når det gjeld bruk av fly til innanlands transport. Difor er det viktig at utgreiinga av høgfartsbanar vert gjort grundig, slik at potensial og konsekvensar vert tilfredsstillande dokumentert.

### *Luftrafikk*

- Avinor sine planar om å byggje ut flyplasskapasiteten må leggjast på is inntil høgfartsbanar for tog i Sør-Norge er tilfredsstillande utreda.
- Det må utgreiast finansieringsformer for Avinor som ikkje gjer dei avhengige av trafikkvekst.

### *Veg*

- Kapasiteten på stamvegnettet som konkurrerer med jernbanen må ikkje byggjast ytterlegare ut. I staden må hovudvekta leggjast på mindre traséutbetringar, fysisk midtdelar og vedlikehald.
- Miljøfartsgrenser må nyttast for å redusere utsleppa av klimagassar.

### **Tiltak retta mot kommunar**

- Staten må bidra med finansiering til kommunar som vil investere i eit lokalt skinnegåande kollektivtilbod. Dette kan til dømes gjerast ved tilskot eller rentefrie lån.
- Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk må styrkjast og utvidast til å gjelde fleire byområde.

### **Andre statlege verkemidler**

- Drivstoffavgiftene bør opp på 1999-nivå. Det vil gje ca. 3,2 milliarder kroner meir årleg til nødvendige tiltak for eit meir bærekraftig samfunn.
- Avgiftene på diesel må opp på bensinnivå.
- Vegprising, spesielt for tunge køyretøy, må vurderast.
- Avgiftspolitikken for godstransport må samordnast slik at transport med lågast utslepp vert favorisert. Køyre- og kviletidsbestemmelsene må følgjes betre opp.
- Klimagassavgiftene på fly må aukast, også for utanlandstrafikken.
- Refusjonssatsane for bruk av personbil for arbeidsreiser bør vurderast. Dagens høge satsar kan gjere det meir lønsamt å nytte eigen bil framfor å reise kollektivt.
- Kollektivreiser betalt av arbeidsgjevar må fritakast for skatt.
- Pendlarfrådraget bør differensierast ettersom ein nyttar privatbil eller reiser kollektivt.

Vennleg helsing

Kjell Erik Onsrud, leiar  
(sign.)