

Det kongelige Miljøverndepartement
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Veronica A Valderhaug
Tlf.: 22 45 53 57
Faks: 22 45 54 99
E-post: val@jbv.no

Dato: 26 FEB 2007
Saksref.: 06/05136 SJS 584
Deres ref.: 200501786
Vedlegg:

Offentlig høring av NOU 2006:18 "Et klimavennlig Norge"

Det vises til **NOU 2006:18 "Et klimavennlig Norge"** som Jernbaneverket har fått oversendt fra Miljøverndepartementet 27.11.06 på høring.

NOUen er utarbeidet av et utvalg som ble nedsatt for å utrede hva som må gjøres for at Norges utslipp av klimagasser skal reduseres 50 til 80 % innen 2050. Utvalget har levert en omfattende utredning der egne erfaringer blir supplert med åpne høringer, møter med relevante fagmiljøer og utredninger som utvalget har bestilt fra forskningsinstitutter. Utvalgets arbeid har fått bred omtale i mediene.

Utvalget presenterer en nyttig sammenstilling av fakta og analyser som kan danne grunnlag for det videre arbeidet med sektorvise klimaplaner og klimamål. Jernbaneverket har følgende kommentarer til dokumentet:

- Nødvendig med bindende sektorvise klimaplaner og pålitelige rapporterings- og oppfølgingssystemer

Utvalget anbefaler at Norge etablerer en formell målsetting om å redusere klimagassutslippene fra norsk territorium med to tredjedeler innen 2050, og at denne målsettingen vurderes på ny i 2020. Reduksjonen skal måles mot nivået angitt som tak for norske klimagassutslipp i Kyoto-protokollen for perioden 2008-2012.

Norge er i dag langt fra å oppfylle Kyoto-protokollen. Norske utslipp i 2004 lå 10 prosentpoeng over Norges Kyoto-forpliktelse. For at lavutslippsutvalgets målsetning skal nås, kreves gode og bindende sektorvise klimaplaner. Samordning av disse planene er viktig og må løftes opp på et høyt politisk nivå. Det må i tillegg utvikles pålitelige rapporterings- og oppfølgingssystemer for å sikre at utviklingen går i riktig retning.

- Behov for reduksjon av utslipp fra luftfart

Utslipp fra flytrafikken innen EU har øket med 87 prosent siden 1990, og det er forventet en ytterligere fordobling innen 2020 hvis det ikke settes inn mottiltak. I Norge er bruk av fly til utenlandske reiser i sterk vekst. En holdningskampanje supplert med CO₂-kvoter vil neppe bidra til å dempe denne veksten i flyreiser tilstrekkelig. Utvalget mener at klimaeffekten av utslipp i høyere luftlag gjør at en eventuell overgang til bioflybensin ikke vil bli klimanøytral på samme måte som biodrivstoff til kjøretøy. Imidlertid skjer en høy andel av utslipp, særlig på kortere reiser, under ”take-off” og ”landing”, og en overgang til bioflybensin vil bidra til en positiv klimaeffekt.

Jernbaneverket savner drøfting av flere og sterkere virkemidler i tillegg til teknologisk utvikling for å oppnå reduksjon av klimagassutslipp fra luftfart.

- Nødvendig å endre transportmønsteret

Når det gjelder veitransport, har utvalget tenkt tradisjonelt i forhold til dagens kjøretøymønster. To viktige temaer som kan bidra til å redusere klimagassutslipp – energiforbruk per transportert enhet og strukturomlagginger (overgang fra vei til bane og lignende) er viet liten oppmerksomhet.

Et godt transportsystem er viktig for økonomisk vekst. Dette behovet kan dekkes gjennom en strukturomlagging til energieffektive, kollektive transportformer som i tillegg har lave eksterne kostnader som køkostnader og ulykkeskostnader. Analyser tyder på at en tilleggsfordel med kollektive transportmidler er at de generelt har lavere arealbehov enn individuell, motorisert transport.¹ Vi savner en drøfting av hvilke virkemidler som kan brukes for å overføre bilbrukere til kollektive transportmidler, og godstrafikk fra veg til sjø og bane.

Bedre logistikk og byplanlegging

Jernbaneverket er enig med utvalget når det foreslår reduksjon av transportbehovet gjennom bedre logistikk og byplanlegging, og vi vil gjerne legge til rette for dette ved å delta i planlegging sammen med både lokale og sentrale myndigheter og trafikkutøvere.

Bilbruken bør reduseres – uavhengig av teknologi

Utvalget har delt inn utslippsskildene i sju hovedgrupper. Transportsektoren er én av dem. Innenfor hver hovedgruppe skisseres ulike tiltak. For transportsektoren er det nevnt fire mulige tiltak. Ingen av dem omhandler direkte jernbanen, men de vil likevel kunne ha implikasjoner som angår jernbanetransport, herunder jernbanens konkurransesituasjon overfor andre transportløsninger. De fire tiltakene er:

1. Innfasing av lav- og nullutslippskjøretøy som hybridbiler, lette dieselbiler, elbiler og brenselcellebiler
2. Innfasing av CO₂-nøytralt drivstoff som bioetanol, biodiesel, biogass og hydrogen.
3. Reduksjon av transportbehovet gjennom bedre logistikk og byplanlegging.

¹ Se f.eks. ”Transportmidlers miljøkarakteristika”, arbeidsdokument TP/0491/92 fra Transportøkonomisk institutt 1992.

4. Utvikling og innfasing av lavutslippsfartøy.

Løsninger er hovedsakelig basert på teknologiske framskritt. Produksjonsmetode og transportvei for lav-, nullutslipps og CO₂-nøytralt drivstoff er avgjørende for hvor stor miljøgevinst man oppnår. Hydrogen kan for eksempel framstilles fra ulike energikilder. Dersom den framstilles av fossilt drivstoff, bidrar det i likhet med konvensjonelle biler til klimagassutslipp.

Hvis hovedforutsetninger i teknologipakken som utvalget legger fram ikke slår til, er det viktig å kjenne betydningen av kollektive transportløsninger og overføring av gods fra vei til sjø og bane.

Det finnes mye forskning på dette området, og noe av dette burde vært presentert. TØI (2005)² viser for eksempel til prognoser som tilsier at biltilgangen i befolkningen vil øke, og da også blant kollektivtransportens kunder. Dette stiller kollektivtransporten overfor store utfordringer. Tilbudet må være så attraktivt at folk faktisk velger å reise kollektivt. Mener de at tilbudet blir dårligere vil de som har full tilgang til bil ikke nøle med å slutte å reise kollektivt. Restriksjoner og eller prising av parkering og regulering av kjøreforhold i byene har stor betydning for hvor mange som faktisk velger å la bilen stå igjen hjemme.

Dersom en gjør det dyrere å kjøre bil og dermed får redusert den samlede bilbruk vil en også få betydelige fordeler utover lavere klimagassutslipp, og gi en såkalt "double dividend"³ (om ikke høyere). Selv med en betydelig satsing på alternativ teknologi, vil bruken av biler med tradisjonell teknologi være høy og øke i uoverskuelig framtid.

Jernbaneverket foreslår et femte tiltak for transportsektoren

Jernbaneverket mener at overføring av transport til mer energieffektive transportformer (kollektivpersontransport, samt gods på bane og sjø) er så viktig at vi tillater oss å foreslå dette som et femte tiltak. Jernbaneverkets vurdering er at jernbanen har et potensial for å bidra til oppfyllelse av målet om betydelig utslippsreduksjon av klimagasser. Lave utslipp kombinert med lavt energiforbruk per transportert enhet gjør kollektive transportmidler til et viktig satsingsområde. Det meste av både gods⁴- og persontransportarbeidet⁵ foregår på linjer som er elektrifisert. I en vurdering av jernbanens miljø- og utslippsegenskaper må man ta i betraktning at elektrisiteten brukt til framføring av tog har en alternativ anvendelse, eksempelvis som erstatning av oljeoppvarming av hus. Det er imidlertid hevet over tvil at jernbanen er det mest energieffektive⁶ og miljøvennlige transportmiddelet hvor det er betydelige transportmengder/-strømmer, som rundt de store byene og ved godstransport. Det er

² Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss. TØI rapport 810/2005

³ For det første vil en høyere avgift på bilbruk bidra til lavere utslipp pga. redusert bilkjøring. For det andre gir avgiften økte inntekter til staten.

⁴ Ca. ¾ av godstransportarbeidet, målt i tonnkm, foregår på linjer som er elektrifisert (2004). Kilde: CargoNet.

⁵ For person- og godstrafikk samlet utgjør elektrisk drift mer enn 80 % av antall togkm (2005). Kilde: Jernbaneverket.

⁶ Holtskog, Sigurd (2001): Direkte energibruk og utslipp til luft fra transport i Norge. 1994 og 1998. Rapport 2001/16, Statistisk sentralbyrå.

noe utslipp fra jernbane knyttet til bruk av diesellokomotiv på ikke-elektrifiserte strekninger, men dette utslippet er mye lavere per transportert enhet enn med veitransport. I tillegg gir det sikkerhetsgevinster ved overføring av godstransport fra vei til bane. Utvalget har dessverre ikke drøftet potensialet for utslippsreduksjon gjennom kapasitetsøkende tiltak på banen.

Negative virkemidler/sanksjoner er også nødvendig

Med unntak av omlegging av bilavgiftene fra faste til bruksavhengige avgifter, er de fleste tiltakene som foreslås både på lengre sikt og i inneværende stortingsperiode, "positive tiltak" som forskning, informasjonsarbeid og støtteordninger. Etter Jernbaneverkets syn er ikke dette tilstrekkelig. Det bør erkjennes at befolkningens transportvaner ikke endres ved positive tiltak alene. En må derfor legge større vekt på en kombinasjon av positive og negative virkemidler samt en aktiv skatte- og avgiftspolitik ("pisk og gulrot"). Jernbaneverket savner en drøfting av mulige sanksjoner for å oppnå de fastsatte målene.

Med hilsen



Jens Melsom
Teknisk direktør
Infrastrukturdivisjonen