



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato: 01.10.2019
Deres dato: 28.06.2019
Vår referanse: JSH
Deres referanse:

Høring på rapport fra ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Godsalliansen viser til overnevnte høring. I tillegg til vår egen høringsuttalelse vil vi vise til høringene fra CargoNet/Vy, Jernbaneforbundet, Jernbanealliansen, Kystrederiene og Norske Havner, som vi stiller oss bak.

Godsalliansen er en sammenslutning av organisasjoner innen sjø-, jernbane- og veitransport som arbeider for å fremme godsoverføring fra vei til sjø og bane. Vi består av følgende 14 medlemmer: Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, Kystrederiene, Den Norske Maskinistforening, Maritimt Forum, Norsk Lokomotivmannsforbund, Norsk Jernbaneforbund, Vy, CargoNet, Norges Lastebileier-Forbund, Yrkestrafikkforbundet, Sjømat Norge og Miljøstiftelsen Zero.

Godsalliansen synes det er positivt at et ekspertutvalg utreder mulighetene som ligger i teknologiutvikling og den stadig akselererende digitaliseringen. Teknologiutviklingen åpner for nye løsninger på flere felt og det er vanskelig å forutse hvilke banebrytende endringer som kan komme. Vi er derfor overrasket over at det virker som at ekspertutvalget har tidlig konkludert med at ny teknologi fører til at det innen godstransport kun er veitransporten som har en fremtid, og basert hele sin analyse på det. Vi ønsker å nyansere dette bildet.

Umiddelbare klimatiltak

Som ekspertutvalget understreker, er klimakrisen den største utfordringen vi står ovenfor. Samtlige nylige klimarapporter viser også at vi har det svært travelt. Ekspertutvalgets rapport har derfor helt rett i at de viktigste tiltakene er de som har raskest effekt.

Vi er derfor overrasket over at de velger å basere hele sin analyse på at løsningen vil være én teknologi, som fortsatt først og fremst eksisterer på tegnebrettet. Autonom utslippsfri tungtransport er en teknologi under tidlig utprøving. Det er en teknologi som er svært sårbar for ukjente utfordringer og det er høyst usikkert når denne teknologien vil føre til et paradigmeskifte og bli den dominerende transportformen. Det er heller ikke helt sikkert at vi i det hele tatt kommer dit. Spesielt gjelder dette de lange transportene der batteridrevet elektrisk fremdrift har sin største utfordring.

Utvalgets anbefaling om å ikke gjennomføre infrastrukturinvesteringer i jernbanen fordi den snart vil være overflødig som godstransportør er en veldig risikabel strategi, basert på manglende empiri. Dobbeltspor, krysningsspor, traséutbedringer og nytt signalsystem er alle faktorer som vil gjøre



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

godstransport på jernbane mer konkurransedyktig. Dette er også investeringer som har høy addisjonalitet fordi de er relativt billige i forhold til det allerede eksisterende jernbanenettet og fører til en mye mer effektiv utnyttelse av dette.

Dette vil kunne føre til godsoverføring som bidrar til raske klimakutt i transportsektoren. Å drastisk kutte i investeringen til den mest klimavennlige godstransporten på grunn av en forventning om et mulig teknologigjennombrudd i fremtiden, vil vi fraråde. Det blir litt som å ikke kjøpe ny datamaskin fordi det snart kommer en bedre datamaskin på markedet, for så å ende opp med å aldri investere i en ny.

Teknologiutvikling

Den viktigste lærdommen vi kan ta av all fremtidsanalyse hittil i historien er at det er uforutsigbart hvordan teknologiutviklingen vil gå. Utvikling av ny teknologi fra tegnebrettet til fullskala kommersiell drift vil alltid møte uforutsette utfordringer og sannsynligheten for at det tar lengre tid enn planlagt er stor. Selv det mest sannsynlige framtidsscenariet er mindre sannsynlig enn at fremtiden blir annerledes enn vi hadde tenkt oss. Vi vil derfor ta ekspertutvalgets råd og fokusere på målene i stedet for å knytte all vår analyse til én teknologi.

Utslippsfri transport

Dersom teknologiutvalgets spådom likevel skulle slå til og vi ganske snart skulle få utslippsfri transport på vei, er det viktig å huske at «utslippsfri» er et relativt begrep og ingen transportform vil noensinne bli fullstendig utslippsfri. All transport trenger energi og produksjonen av elektrisk kraft vil i overskuelig fremtid medføre klimautslipp. Elektrifisering av stadig flere prosesser har gjort energieffektivisering til ett av de viktigste klimatiltakene. Det er en trend som bare vil akselerere. Når godset reiser kollektivt reduseres utslipp. Godstransport på sjø og bane er de bærekraftige alternativene. Et skip kan erstatte 200 lastebiler fra veinettet og halvere utslippene av CO₂ per tonnkilometer.



Friksjonen mellom gummihjul og asfalt sammenlignet med metall mot metall gjør at energiforbruket ved godstransport på vei er ni ganger høyere enn ved tog. Det vil si at et elektrisk godstog er ni ganger mer energieffektivt enn en elektrisk godsbil. Da har vi heller ikke tatt høyde for at godstoget er koblet til strømmettet, mens en bil er batteridrevet og det energitapet det medfører.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Statistisk Sentralbyrå ga nylig ut statistikk som viser at CO2-utslipp fra transport av personer og gods på jernbane er redusert med 25 % i perioden 2010 til 2017, på tross av at transportmengden i samme periode har økt med nærmere en tredjedel. De ulike transportformene må utfylle hverandre, og både jernbanen og sjøveien må utvikles videre for å kunne utnytte fordelene som ligger i disse transportformene. Det må legges til rette for at sjø og bane tar en del av godsveksten, og målet må være at de øker sin markedsandel av totalt fraktet gods i Norge.

Godsalliansen mener det er feil å kansellere gjeldende strategier fordi vi tror at ny teknologi vil endre alt. Det er usikkert hvor lang tid det vil ta og den eneste måten vi kan være sikre på å oppnå raske klimakutt i godstrafikken er å fortsette satsingen på godsoverføring av de lengste og tyngste transportene til sjø og bane. Disse investeringene vil uansett ikke være feilinvesteringer fordi det er flere gode grunner til å satse på godsoverføring enn bare klima og ulykkesreduksjon.

Hvorfor godsoverføring?

Ekspertutvalget legger til grunn at motivasjonen bak Stortingets mål om godsoverføring er klimakutt og reduksjon av ulykker. Det er imidlertid flere gode grunner til å satse på godsoverføring.

Arealeffektiv

Jernbane er ikke bare mer energieffektiv enn veitransporten, den er også mye mer arealeffektiv ved å kunne ta på mye større last i én transport. Dersom godstransport på jernbane legges ned (kombivolumet, altså ikke tømmer og malm) vil det føre til et så stort økt behov for vogntog at det vil tilsvare to vogntog i bredden hele veien langs E6 fra Halden til Kirkenes til enhver tid.

En enda mer arealeffektiv transportform er sjøtransporten. Ekspertutvalget peker på mange interessante teknologimuligheter i sjøtransporten og særlig at short sea sannsynligvis i fremtiden også vil bli autonom og utslippsfri. Dette mener vi er et argument for å fortsette å satse på godsoverføring fra vei til sjø.



Veislitasje

Transportøkonomisk Institutt har dokumentert at de tyngste veitransportene står for tilnærmet hele veislitasjen. Det avgjørende for slitasjen er vekt per aksel. Dette er også de transportene hvor jernbane og sjøtransport er mest konkurransedyktig. Hvis vi får de tyngste og lengste transportene løftet vekk fra veiene vil det ha en dramatisk positiv effekt på veislitasjen og redusere behovet for veiinvesteringer. Det har både en økonomisk gevinst, og reduserer naturinngrep og utslipp i forbindelse med utbygging av veinettet.



GODSALLIANSEN

fra veg til sjø og bane

Andre miljøbesparelser

Vi kan ikke utelukkende se på selve transporten, men også miljøbelastningen ved å bygge det fremtidige transportsystemet. Nye kjøretøy vil måtte bygges i stor skala uansett hvilket scenario som slår til. Men om gods på jernbane skal fases ut til fordel for elektriske vogntog vil behovet for nye biler øke dramatisk. Da må vi også ta med i miljøregnskapet hvor mye energi det krever å bygge disse bilene og batteriene, og hvor mye andre ressurser som vil kreves. Batteriteknologi trenger blant annet mange sjeldne metaller og jordarter som vil kreve flere gruver. Den globale etterspørselen etter batteri vil øke eksponentielt. Hvis én godsbåt kan redusere behovet med 200 batterier, er det en stor miljøgevinst.

Tungtransport er en av de største kildene til mikroplast på grunn av friksjonen mellom gummi hjul og asfalt. Til tross for at det sannsynligvis vil komme teknologiutvikling også her, er dette neppe et problem som vil forsvinne helt. Ved å sende godset kollektivt med sjø og bane unngår vi disse utslippene.

Andre teknologimuligheter

Et fokus vi savnet i ekspertutvalgets rapport er mulighetene teknologiutviklingen gir for mer effektiv godsoverføring. En av de største flaskehalsene i dagens transportsystem, og særlig når godset skal skifte transportbærer, er godsterminalene. Autonome automatiserte systemer og «the internet of things» vil føre til store muligheter for å effektivisere driften av både havner og godsterminaler tilknyttet jernbanenettet. Det ligger enorme muligheter i effektivisering av omlasting med smarte terminaler og systemer på skip, havn og terminal som snakker sammen og dermed korter ned tiden ved kombinasjonen av for eksempel sjøtransport og togtransport. Vi synes det er synd at utvalget ikke har sett på disse mulighetene siden de i stor grad har valgt bort disse transportformene.

Bruk av teknologi for å gjennomføre kontroller

En av de største utfordringene i dagens godstransport er sosial dumping hos useriøse og hovedsamlende utenlandske aktører. Til tross for ekspertutvalgets analyse tror vi at godstransport hovedsakelig vil kjøres med sjåfører i de nærmeste tiårene. Den teknologiske utviklingen muliggjør å gjøre kontrollene av kjøretøy og sjåfører mer omfattende og treffsikkert. På den måten kan vi i større grad sikre at sjåførene får den betalingen de skal ha og at bilene har det utstyret de trenger. Det vil både gjøre transportnæringen mer rettferdig og redusere sannsynligheten for ulykker.

Konklusjon

Godsalliansen vil sterkt fraråde å gå bort fra målene om godsoverføring fra vei til sjø og bane. Det er både den mest effektive strategien for å raskt få ned klimautslipp og har det beste klimaregnskapet totalt sett. På tunge og lange transporter er det uansett mest effektivt for både miljø og samfunnsøkonomi å flytte godset kollektivt. Derfor må NTP sørge for å utbedre flaskehalser for godsoverføring gjennom investeringer infrastruktur og teknologi.