



TIL Transport- og kommunikasjonskomitéen

Kort høringskommentar fra Besteforeldrenes klimaaksjons (BKA)

BKAs hovedanliggende er klimavirkninger av NTP. Det er positive elementer i NTP som f.eks. fortsatt el-bilsatsing. Men det er grunn til kritikk. NTP har et viktig mål om «*et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*». Det er ikke nok om Norge har gode *målsettinger* om lavere klimautslipp.

Klimagassutslipp?

Regjeringens utfordring er å ta vare på en helhetlig tilnærming som klart tallfester utslipp. Hvordan kan de mest klimaskadelige transportformene som fra gods til bane og fra fly til tog erstatte de mindre klimaskadelige? NTP har generelle formuleringer om de enkelte transportformenes reduksjoner. Tiltakene virker mer som å «la humla suse» og håpe på at teknologiutvikling med el. og biodrivstoff vil berge oss. Når det gjelder biodrivstoff er det grunn til å reise mange spørsmål.

Jernbanesatsing er klimasatsing

Ny NTP foreslår et omfattende høghastighets motorveinett til en foreløpig kostnad på kr. 1100 mrd., og negativ samfunnsøkonomisk nytte. Avinor ønsker å bygge en tredje rullebane på Gardermoen for dobling av flytrafikken som i dag er mange ganger høyere enn flytrafikk ellers innenriks i Europa. Dette er slående eksempler på at en ikke har vurdert alternativ. I følge NTP medfører sannsynligvis banebygging lavere klimagassutslipp enn motorvegutbygging. Å drifte jernbane gir imidlertid betydelig lavere utslipp enn biltrafikk på motorveger og flytrafikk. I tillegg til klimabelastningen må nevnes at firefelts motorveier er betydelig breiere enn dobbeltsporet jernbane og derfor vil være mer arealkrevende og innebære større naturinngrep. Bevilgninger til jernbane bør ikke være mindre enn til vei.

Høghastighetstog

Dette ser ut til å være for lite vurdert i NTP, men vil kunne være et mulig helhetlig grep for norsk samferdsels- og klimapolitikk. Inter-City-planene er OK, men kutter CO₂ med bare beskjedne ca. 45000 tonn årlig. Potensialet for å kutte klimagassutslipp er usammenliknbart mye større med langdistansetraffikk ved en betydelig overføring av personer og gods fra fly og bil til bane. Konkurransedyktige høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk vil kunne elektrifisere store deler av dagens fly-, bil- og tungtrafikk. Det vil også bidra til betydelig energieffektivisering av transportsektoren, noe som blir stadig viktigere jo mere som skal over på elektrisk drift.

Tidshorisonter

Endring av transportbehov over tid er lite belyst. Eks: Årsdøgntrafikk av tunge, lange kjøretøyer over grensa Nordland-Trøndelag var i 2016 **427** (gjennomsnitt alle dager hele året). Det var en økning på 20 % fra 2014. Regjeringens planer for fiskeeksport tilsier flerdobling av transportbehov. Hvor er vi om 12, 20 eller 50 år? Vil dagens forslag sikre bærekraftig infrastruktur for gods- og persontrafikk da? Her etterlyses initiativ for nye utredninger og planer med tidsfrister, ikke minst i fht. jernbane.