

Til statssekretær Johan Vasara

Først vil jeg gjerne på takke for at vi fikk komme så kjapt etter henvendelsen vår. Mitt navn er Torstein Fjeld og jeg er leder av ei nystartet jernbanegruppe som Besteforeldrenes Klimaaksjon (BKA) har opprettet.

BKA skal være en pådriver for en natur-, miljø- og klimavennlig samferdselspolitikk. En god areal- bruks-, miljø- og klimapolitikk krever en overgang til kollektive transportløsninger med overføring av trafikk fra bil og fly til jernbane. Jernbanens fortrinn må utnyttes med utbygging av et moderne stambanenett for høyhastighet. Ambisjonen må være å komme på nivå med de mer framgangsrike jernbanelandene i Europa.

Landsdeler bør ikke bindes sammen med 4-felts motorveier og en voksende bilpark og flytrafikk. Høyhastighetsbaner er både mye raskere og mer klima- og miljøvennlig enn høyhastighets veier og fly.

Vårt mandat er derfor tosidig, fram til 2030 og fram til 2050:

- 1) Frem mot 2030 er det ønskelig å få utnyttet dagens jernbanenett mest og best mulig, samt legge til rette for gang/sykkelveier, buss, og jernbane/bybaner for å klare nullvekstmålet om biltrafikk i byene.
- 2) Mellom 2030 og 2050 er det av hensyn til klima og miljø viktig å få bygd ut mest mulig av et nasjonalt nett for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. For å klare en effektiv utbygging og overgang til høyhastighetsbaner rundt 2030 og framover, må det umiddelbart følges opp med utredninger av et nasjonalt og internordisk prosjekt for høyhastighetsbaner.

Siden det jobbes ganske mye med punkt 1, vil jeg her bare understreke hvor viktig det er å kunne utnytte kapasiteten og mulighetene i dagens jernbanenett fullt ut, herunder videreutvikling av tilbudene for nattog, styrking av forbindelsene til utlandet, tilrettelegging for mer godstrafikk på bane med mer. Det er det vi rekker innen 2030.

Men det er likevel slik at når over 90 % av det norske jernbanenettet er enkeltsporet¹ - og i tillegg svingete og for bratt i forhold til internasjonal standard for godstrafikk (som er maks 12,5 promille) - vil jernbane ha begrenset kapasitet og konkurransedyktighet, uansett hvor mange krysningsspor man lager. Det er jo også forskjell på en vei med to kjørefelt og en vei med ett kjørefelt og møteplasser – med tanke på kapasitet, ventetid, kjøretid med mer.

Jeg vil derfor konsentrere meg om pkt. 2): høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept – og viktigheten av å komme videre med planlegging nå, for å kunne ta disse i bruk i perioden

¹ <https://www.banenor.no/Om-oss/Jernbanen-i-tall/>

2030 til 2050, som er den neste store milepælen for klimapolitikken. Starter vi ikke planleggingen for dette nå, er vi like langt i 2030.

Starter vi nå, kan vi trolig åpne første bane like etter 2030 – og bruke de neste 20 årene, til vi skal være klimanøytrale i 2050, til å ferdigstille et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner, og videre til våre naboland og Europa ellers. Det er mulig med rask realisering, med god planlegging og tilrettelegging. Rail Baltica, Warszawa – Tallin, på 87 mil, skal nå bygges på 6 år.

Høyhastighetsbaner er ikke noen «månelanding». De har vært i bruk i Japan siden 1964 og i Europa siden 1981 og sprer seg med «høy hastighet» over hele verden. Det er «kjøkkenteknologi» som vi vet fungerer og leverer. Det er derfor underlig, når man snakker om elektrifisering av samferdselssektoren i f.eks. Klimakur 2030 og Klimaplan 2030 at tog nesten ikke er nevnt. Tog er allerede elektrisk og slik uten klimautslipp i drift. Og jo mer konkurransedyktig toget er, jo mer overført trafikk kan det ta fra fly, bil og trailere – og jo større blir både klimaeffektene og inntektene.

Det er beregnet i utredningen Deutsche Bahn International gjorde for Norsk Bane at klimaeffektene for høyhastighetsbanene Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger og Oslo – Trondheim/Ålesund vil redusere klimautslippene med ca. 1,5 millioner tonn CO₂ årlig gjennom overført fly-, trailer og biltrafikk. Et nasjonalt nett mye mer.

Tog er også det mest energieffektive transportmiddelet. Det blir knapphet på energi i tiden fremover, noe vi alt er i ferd med å merke. Derfor blir energieffektivitet viktig. Det er beregnet at høyhastighetsbanene Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger og Oslo – Trondheim/Ålesund vil kunne spare ca. 4 TWh årlig, et nasjonalt nett kanskje 10 TWh årlig, gjennom overført trafikk fra de langt mer energikrevende transportformene fly, trailer/lastebil og personbiler. Det er mye! Til sammenligning produserer Altakraftverket knapt 0,7 TWh årlig, Hywind Tampen havvind er beregnet å gi 0,4 TWh årlig og vindmøllene på Haramsøya 0,1 TWh årlig.

En dobbeltsporet jernbane er mye smalere enn firefelts motorveier, men har kapasitet som 12 – 16 felts veier. Veiene har i tillegg arealkrevende av- og påkjøringer med mer. Banene gir heller ikke utslipp fra vei- og dekkslitasje, mindre støy og færre ulykker enn vei. Dekkslitasje er den største kilden til utslipp av mikroplast på land i Norge, med 8 325 tonn mikroplast årlig ifølge Miljøverndirektoratet².

Selv om Norge bare har 5,4 millioner innbyggere, har vi likevel svært gunstige forutsetninger for høyhastighetsbaner. Vi flyr omtrent 10 ganger mer enn den jevne europeer, som om vi var 54 millioner innbyggere. Det var i 2019 nesten 5 millioner flyreisende langs den aktuelle høyhastighetsstrekningen Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger, noe som er 5 ganger flere enn de 940 tusen flyreisende mellom Paris og Lyon året før de åpnet høyhastighetsbane der i 1982. Det er 3,1 millioner flyreisende Oslo – Trondheim/Ålesund og ytterligere 4,7 millioner videre til/fra/i Nordland og Troms og Finnmark (se plansje).

² <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2021/april-2021/norske-landbaserte-kilder-til-mikroplast/>, illustrasjon s. 4 og tabell 9 s. 51

At de største flysambandene her også er korte, med 41 mil på ny bane fra Oslo til Bergen, 43 mil til Stavanger, 48 til Trondheim og 50 til Stockholm er også gunstig. På baner på 270 – 300 km/t gir det mulighet til 8 – 10 stopp underveis med en reisetid på 2 ½ time, noe som ikke hadde vært mulig med langt lengre reiseavstander. 2 ½ time er svært konkurransedyktig med fly (ca. 80 % velger da tog framfor fly), noe som også er viktig for antall avganger togene kan tilby.

I 2019 gikk det for eksempel nesten 80 fly daglig i hver retning mellom Oslo og byene Bergen, Haugesund, Stavanger på Vestlandet. Fordelt jevnt på 16 driftstimer daglig, vil det si 5 i timen. I tillegg kommer overført biltrafikk og nyskapt trafikk på grunn av nye reisemuligheter i jobb og fritid med høyhastighetsbaner. To avganger timen mellom Oslo og Bergen og to mellom Oslo og Haugesund/Stavanger, som blir til fire der banene samles mellom Røldal og Oslo, er altså ikke urealistisk med slike reisetider. Liknende for andre strekninger.

Flere avganger i timen gir igjen mulighet til å variere stoppemønsteret og slik inkludere rundt 20 stasjoner langs banene. Et slikt opplegg vil bety enormt for distriktspolitikken i Norge og gi en balansert utvikling av hele landet, by og land, hand i hand.

Når alle disse stasjonene bygges med fire spor, gir de også forbikjøringsmuligheter for raskere persontog i forhold til saktere godstog, sammen med også en del ekstra forbikjøringsspor. Med dette konseptet er det slik også mulig å inkludere godstrafikken, med frakttider på ca. 6 timer fra Midt- og Vest-Norge til Oslo, over natta til Mellom-Europa. Og fra Nord-Norge 12 – 14 timer til Oslo, et døgn til Mellom-Europa. Med en helt ny kapasitet, regularitet og konkurransedyktighet vil det endelig være mulig å nå målene om overført godstrafikk fra vei til bane – og å få fjernet flere tusen trailere fra veien hver dag, til beste for klima, miljø, veislitasje³ og trafiksikkerhet. Slik bærekraftig, rimelig og effektiv transport på bane vil også gi store fordeler for næringslivet.

Da har jeg vel allerede gitt litt av grunnen for at BKA ønsker høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept: Fordi de store klimaeffektene fås ved overføring av trafikk fra fly, trailer- og langdistanse biltrafikk til tog. Og for klima er det altså konkurransekraftig langdistanse togtrafikk som gjelder. For fly- og trailertrafikk er også langt vanskeligere å utvikle batteritekniske løsninger pga. konflikt mellom batterienes tyngde og rekkevidde og lastekapasitet. Og storstilt biodrivstoff er på ingen måte uproblematisk, jamfør bl.a. en god kronikk i Klassekampen 22. juni⁴. Elektriske personbiler har også sine ulemper.

Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner vil gi reduserte klimautslipp på flere millioner tonn årlig med basis i overført trailer- og flytrafikk og langdistanse biltrafikk. En moderne Nord-Norgebane vil trolig redusere klimautslippene med mellom 1 og 2 millioner tonn. InterCity gir nesten ingen effekt for trailer- og flytrafikk, og derfor veldig liten klimaeffekt. Jernbaneverket beregnet det i 2012 til bare 45 000 tonn CO2 årlig. For bedre klimaeffekt av InterCity, samt flere avganger og bedre driftsøkonomi, bør det bygges som del av et nasjonalt høyhastighetsnett.

Det er også i konkurransekraftige høyhastighetsbaner den beste økonomien ligger. Dagtogene på Dovre- og Bergensbanen har i årevis vært drevet uten driftstilskudd, mens

³Lastebiler står for omtrent 90 % av veislitasjen ifølge TØI: <https://www.nrk.no/ytring/gronn-transport-i-det-bla-1.14407449>

⁴ <https://klassekampen.no/utgave/2022-06-22/en-solskinshistorie>

resten av persontogene i 2019 fikk 3 milliarder kroner i subsidier til driften, 70 % av dette på Østlandet. SJ og VY beregnet før Covid å drifte Dovre- og Bergensbanen med over 1 milliard kroner i overskudd i løpet av 10 år. Det er ganske logisk at raskere tog på 2 ½ time vil gi langt større markedsandel og inntekter. Når tog og personale kan gjøre jobben på ca. 1/3 av tiden som i dag, vil togselskapet også spare store utgifter på effektivisering av driften. I tillegg kommer inntekter som konkurransekraftig godstrafikk kan gi.

Det virker for oss derfor ganske sannsynlig at høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept også kan gi driftsmessig overskudd som kan være med å dekke deler av investeringene i banene. Det vil si at utbygging av banene helt eller delvis kan brukefinansieres gjennom billett- og fraktinntekter.

Hvorfor er vi så opptatt av at jernbanen må bygges ut som høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept? Jo, for det første fordi stor konkurransekraft i flere markeder gir best klima- og miljøeffekt. Men for det andre fordi en slik konkurransedyktighet også kan gi mulighet for en brukerfinansiering gjennom billett- og fraktinntekter, og slik finansiering utenom statsbudsjettet kan gi mulighet for en langt raskere realisering enn ellers mulig.

Internasjonalt appellerer FN, IEA og EU sterkt for økt satsing på tog som klimatiltak. EUs vil doble trafikken med høyhastighetstog innen 2030 og tredoble trafikken innen 2050. I en meningsmåling Kantar gjorde for Bane NOR i 2021, svarte 70 % at de ønsker høyhastighetstog framfor fly⁵. Å gå inn for høyhastighetsbaner er altså i samsvar med både internasjonale og nasjonale ønsker.

I NTP 2022 – 2033 står det da at: «...regjeringen vil gjennomføre en høyhastighetsutredning for strekningen Oslo–Trondheim.» (s. 227, kapittel 11.8.5) Det er bra at Solberg-regjeringen fikk dette med. Vi oppfordrer AP/Sp-regjering til å gripe fatt i dette snarest, men med tre justeringer:

- 1) utvide dette til også andre aktuelle strekninger
- 2) Flytte det frem fra langsiktig del til umiddelbar oppstart. For klima haster det.
- 3) Se høyhastighetsutredningen Oslo – Trondheim i sammenheng med aktuelle investeringer i Nordlandsbanen og Nord-Norgebanen.

Med moderne bane hele veien er det mulig å oppnå reisetider på rundt 6 ½ time Oslo – Tromsø, 55 minutt Mo i Rana – Bodø, 2 timer Bodø – Tromsø, 50 minutt Narvik – Tromsø. En slik bane vil binde landsdelen bedre sammen internt og til resten av landet. Frakttider for gods på 12 – 14 timer til/fra Oslo og på et døgn til Mellom-Europa vil også bety mye. Pga. de lange avstandene vil klimaeffektene fra overført trailertrafikk her også bli svært store.

Vi har lagt merke til AP sin mål i valgkampen om en styrket miljø- og distriktspolitikk. Her er høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept et godt og effektivt virkemiddel. Regjeringspartner Senterpartiet sier i sitt program s. 54 – 55 at: «toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et attraktivt transporttilbud mellom de store byene, landsdelene og til utlandet.» Det er akkurat det vi snakker om. Samarbeidspartiet SV har også klare formuleringer om høyhastighetsbaner. Det har også andre partier (MDG, Rødt, V

⁵ <https://www.bygg.no/innlegg-jernbanen-er-klimavinneren-sa-enkelt-er-det/1476895/>, nest siste avsnitt

og til dels KrF).

Hurdalsplattformen sier at "Regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk for fremtiden." Vi kan ikke se noen bedre oppfølging av dette enn høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

For å bidra til rask framdrift anbefaler vi også at dere undersøker mulighetene for å bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlagsmateriale.

Vi ser høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept som et av de viktigste virkemidlene for en god og bærekraftig samferdselspolitikk. Vi vil så innstendig og anstendig som mulig be om at dere vil følge opp dette så raskt som overhodet mulig.