



Statens vegvesen

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16

0101 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Wenche Kirkeby / 22073637

Vår referanse:
22/109214-5

Deres referanse:
202300894-13

Vår dato:
11.11.2023

Høring- Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVU GREEN)

Konseptvalgutredningen for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane, KVU GREEN, er sendt på offentlig høring. I utredningen er det vurdert ulike muligheter for reduksjon av klimagassutslippene fra persontog, godstog, arbeidsmaskiner og skiftelokomotiver på strekningene som ikke er elektrifisert i dag: Nordlandsbanen, Røros- og Solørbanen og Raumabanen. Hydrogen, hydrogen med delelektrifisering, batteridrift og ren elektrifisering er vurdert opp mot dagens driftsform. Nedenfor er våre kommentarer til utredningen.

KVUen presenterer en analyse av hvordan jernbanesektoren kan bidra til at transportsektoren når et mål om 55 pst. reduksjon i CO₂-utslipp fra 1990 til 2030. Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av de fire konseptene, hvor investeringskostnader i infrastrukturen, investeringskostnader for kjøretøyer, energi- og vedlikeholds-kostnader for kjøretøyene, kjøretidsreduksjoner for godstog, lokale og globale utslipp og ikke-prissatte virkninger er tatt med. Det burde etter vårt syn vært omtalt i hovedrapporten hvordan tiltakene påvirker etterspørsel og bruk av de andre transportformene, fortrinnsvis lette og tunge kjøretøyer. Videre burde det vært beskrevet i hovedrapporten hvilken metodikk som er benyttet for å beregne endrede etterspørselseffekter. Ut fra vedlegg 6.1 ser vi Nasjonal godsmodell er benyttet, med forutsetninger fra NTP-analysene. Modellen har svakheter for veitransport ved at det ikke er lagt inn noen elektrifisering. Dette burde vært kommentert.

I de samfunnsøkonomiske analysene legges det vekt på at netto nytte per tonn redusert CO₂ i kategori 2 i henhold til Klimakur (opptil 1 500 kr/tonn) er aktuelle for gjennomføring. I metoden i Klimakur er imidlertid CO₂-kostnaden tatt ut av netto nytten før det deles på antall tonn, for å unngå dobbelttelling. Det ser ikke ut som om dette er gjort her, og dette burde vært omtalt.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Det virker for Statens vegvesen som om sammenligningen med bane og vei hviler på feil fakta: I figur 8 side 16 fremgår at «Gjennomsnittlig utslipp for Rørosbanen/Solørbanen ligger på 62 g CO₂/tonn-km, mens Nordlandsbanen og Raumabanen begge har et utslipp på 64 g CO₂/tonn-km. Til sammenligning har tunge dieselskjøretøyer på vei et utslipp på 89 g CO₂/tonn-km.» Basert på dette konkluderes her, og gjentatte ganger gjennom KVUen, at «Tallene viser at godstrafikk på de ikke-elektrifiserte banene har lavere utslipp enn godstrafikk på vei» og «På kort og mellomlang sikt vil utslipp fra tungtransport på vei være større enn fra jernbanen (selv om den går på fossil diesel)». Basert på dette avskrives veiinfrastrukturen som alternativ løsning siden «muligheten tilfredsstillende ikke krav til klimaeffekt.»

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at utslipp på 89 g CO₂/tonnkm forutsetter en gjennomsnittlig lastvekt på 9,5 tonn last eller 1 TEU per lastebil (bl.a. henvist til TØI-rapport 1953/2023). Strekningene som vurderes i KVUen er alle åpnet for modulvogntog med 3 TEU per lastebil. Gjennomsnittlig lastvekt for lastebiler i Norge er mellom 15 og 16 tonn. Vogn-tog i langtransport, som jernbanen er alternativ til, på disse strekningene frakter mer gods enn gjennomsnittlige lastebiler. Statens vegvesen oppfatter ut fra dette at det blir feil å sammenligne banene med lastebilene som frakter 1 TEU og 9,5 tonn per tur, altså lokal-transport. Vi oppfatter det som en svakhet at KVUen ikke oppgir, og tilsynelatende ikke bygger på, data om faktisk utført transportarbeid for personer og gods per strekning (eksklusive vekten av transportmidler). Det hadde økt verdien av utredningen om slike data kunne publiseres sammen med arbeidet. Dersom slike data er oppgitt i et underlags-dokument, er det behov for en referanse.

I KVUen fremgår informasjon om den pågående, raske innfasingen av nullutslipp og innblandingskravet av biodrivstoff i drivstoffet for veitransporten. Det er derimot uklart om denne innsikten er inkludert i beregningene, og om det er inkludert i sammenligningen mellom vei og bane samt i konklusjonene. For biodrivstoff oppgis at omsetningskravet for veitrafikk er på mellom 14,75 og 17 prosent. Her bør det tillegges regjeringens varsel om økning til 19 pst. i 2024, med videre opptrapping til 33 pst. i 2030 (regjeringens klimastatus og -plan).

KVUens konklusjoner tyder på at den pågående elektrifiseringen og økende omsetningskrav for biodrivstoff ikke er inkludert. Jf. bl.a. teksten «Potensialet for overføring av tungtrafikk fra vei til bane innebærer at konseptets innvirkning på utslipp av klimagasser fra transport-systemet som helhet kan forventes å være større enn kun utslippsreduksjoner fra selve jernbanen.» I denne forbindelse viser vi til grunnlaget for anbefalingen fra Miljødirektoratet og Statens vegvesen om anbefaling av innstramming av salgsmålet for nullutslipp og biogass for lastebiler til 100 pst. i 2030. Dette bygger på analyser om at de fleste slike lastebilturer sannsynligvis blir lønnsomme i forhold til diesel innen 2030 (Rapport M-2550). Så langt i år er 18 pst. nye lastebiler elektriske eller på biogass (Statens vegvesen).

Analysen av vei som alternativ til bane henviser til veikapasitet og vekt. I tabell 6 på side 27 i hovedrapporten fremgår at «Overføring til lastebil er urealistisk for malm som følge av høy

vekt, og det mangler veikapasitet for overføring av tømmertransporten.» Det er ikke oppgitt noen kilder for at det alternative veinettet til de ulike banene mangler veikapasitet og ikke tåler vekten av malmtransport. Statens vegvesen stiller seg tvilende til faktagrunnlaget når det gjelder at det ikke er kapasitet for tømmer på vei på disse strekningene. Opplysninger om faktisk transportarbeid, prognoser for vekst og tilgjengelig kapasitet for vei og bane per korridor/banestrekning, ville forbedret analysen og styrket konklusjonene. For øvrig deler vi jernbaneaktørenes oppfatning om at det er en fornuftig arbeidsdeling i landtransport-systemet ved at produkter som malm og tømmer og lange transporter benytter bane der hvor dette er tilgjengelig og fungerer godt.

Dersom videre arbeid med utredning av beste løsning for Raumabanen viser at elektrifisering ikke er aktuelt, bør kravet til fri høyde over jernbanen vurderes med tanke på å reduseres. Krav til fri høyde for kjøreledning er bakgrunn for krav til fri høyde ved kryssing av E136 i dag.

Strategi

Med hilsen

Jan Fredrik Lund

Avd.dir.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.