

Glem godstoget, sats på veitransporten

Siste nummer av Jernbanemagasinet (nr. 8, 2011) inneholder en del utsagn som burde føre til en seriøs debatt om berettigelsen av jernbanens godstransporter i Norge.

Noen klipp fra magasinet, riktignok løsevne, men likevel talende for situasjonen:

- «Mørke tider for gods. Godsaktørene taper hundrevis av millioner kroner. Nå ber de om en nasjonal dugnad for å bygge en moderne infrastruktur» (forsiden).
- «Gods fra bane til vei (...) Nå letes det med lys og lykte etter tiltak som kan holde bransjen i live» (side 4).
- «Frakjørt: Trailerne konkurrerer ut godstogene både på pris og pålitelighet. Det gir blodrøde tall i regnskapene til godsaktørene» (side 7).
- «Kombitransporter på jernbane er en fremtidsindustri» (side 9).
- «Godstransport i Norge. I 2010: 62 744 millioner tonnkilometer, hvorav jernbanen fraktet 3,7–3,8 %» (side 9).
- « – Gods på bane må lønne seg. – Det som trengs, er ulike former for økonomiske virkemidler som gjør det mer lønnsomt å frakte gods på bane» (side 11).
- « – Pålitelig jernbane vil koste milliarder» (side 16).



«Hadde jernbaneinvesteringene blitt brukt til å styrke stamveinet, ville næringslivets konkurransevne bedres betydelig.» skriver Erik Heirung. Illustrasjonsfoto: F. Dahl.

” Hvorfor skal det brukes titalls av milliarder på å holde jernbanes godstrafikk i live? De knappe 4 % som er jernbanens markedsandel, vil knapt nok merkes på et moderne stamveinet!

” Med dagens jernbane-subsidier og bilavgifter anslås det at konkurransegrensen bane-bil er 500 km. Strekningen vil øke med bedre veier og evt. reduserte jernbane-subsidier. Er utbyggingen av jernbanestrekningene Oslo til Trondheim, Bergen og Stavanger gjennomtenkt? De er jo hver på ca. 500 km.

” kortere, sikrere transporttid dør-dør, lavere forsikringspremier.

” Er politikerne klar over at kjempeinvesteringene i godstransport på jernbane ikke vil bedre dens logistikkmessige handikapp? Større krav til presisjon i transporten styrker lastebilens konkurransevne. Jernbanens markedsandel på ca. 4 % vil heller gå ned enn opp. Investeringene er bortkastete, ja verre enn det: De forplikter til videre drift og fortsatte statlige tilskudd.

” Norge har de høyeste transportkostnader i Europa. Hadde jernbaneinvesteringene blitt brukt til å styrke stamveinet, ville næringslivets konkurransevne blitt bedret betydelig. Er ikke tiden moden for en uholdt vurdering av hvilket transportmonster vi skal satse på?

” Kypros og Island lever godt uten jernbane.

I konkurranse med lastebilen (dør-til-dør) har jernbanen store handikapp. Lastebilen slipper omlasting på stasjoner, har mindre kontroll- og papirarbeid, mindre beskadigelse og

Brakerbetaling gjennom bompenger ses i økende grad som en løsning på behovet for mer penger til ny infrastruktur for samferdsel. Mange europeiske storbyregioner har en form for brukerbetaling enten på hovedvegnettet eller i og rundt regionen. Oslo-området bomring gir inspirasjon for byregioner med trange økonomiske rammer, nettopp på grunn av den lokale forankringen og fleksibiliteten i bruk av inntektene. Interessen er stor for utformingen av finansieringsløsninger knyttet til vår bomring. Vi har gitt råd til europeiske storbyregioner om at de må bruke god tid på å analysere og

drøfte situasjonen for trafikkbildet. Ulike stakeholdere og lokale politikere må inviteres til å delta i diskusjoner. Ved at regionale organ tar initiativet til en bomring og at det nasjonale beslutningsorganet fatter vedtaket, vil kravet i EU om at vedtak skal fattes på lavest mulig forvaltningsnivå (subsidiaritetsprinsippet) bli oppfylt. I norsk terminologi er dette et krav om deltakelse fra lokaldemokratiet. Vår pragmatiske løsning i bomringen virker stimulerende for tilsvarende beslutninger hos nasjonale og regionale organ i Europa. Siden januar 2010 har syv metropolregio-

ner i Europa arbeidet i et felles EU-finansiert Interregprosjekt om «Cooperative Approaches to Transport Challenges in Metropolitan Regions» (CATCH-MR). Vi har deltakere fra sentraleuropeiske regioner som Wien, Berlin og Roma. Hva vi kaller «gamle Øst-Europa» er representert med Budapest og Ljubljana, og i Skandinavia er Göteborg og Oslo med.

EU-kommisjonen ga i mars 2011 ut sine nye råd om fremtidens transportløsninger i sitt «White Paper, roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system». For temaet ren bytransport og pendling har EU-kommisjonen utformet mål om renere transport – flere må kjøre kollektivt, gå og sykle – og om utfasing av bensin og diesel som drivstoff. I CATCH-MR har vi utformet tilsvarende mål som EU har satt i sin hvitbok. Sammenfallet i tid og retning, mellom vårt Interregprosjekt og EUs transportpolitikk, gir stor inspirasjon!

En utfordring som får stadig større oppmerksomhet i Europa er byspredning, og særlig spredningen av bosettingen. Samtaler og utredninger i CATCH-MR prosjektet viser stadig tydeligere hvor avgjørende – og hvor krevende – det er å etablere og følge opp en felles arealpolitikk som samsvarer med effektive og miljøvennlige transportløsninger for byregio-



«Oslo-områdets bomring gir inspirasjon for byregioner med trange økonomiske rammer, nettopp på grunn av den lokale forankringen og fleksibiliteten i bruk av inntektene.» skriver innsenderne. Foto: Samferdsel.

ner. På vårt oppdrag har TØI kartlagt internasjonal forskning om byspredning, kalt «urban sprawl». Vi har også formidlet hovedelementer fra plansamarbeidet Oslo-Akershus, hvor nettopp en mer samordnet transport- og arealpolitikk settes i fokus, og med vekt på transportproblemer som byspredning skaper hos oss.

Som navnet på prosjektet indikerer, er det viktig å se på hele regionens utvikling. EU sin hvitbok har en slagside ved å fokusere noe ensidig på opp-

gavene i den store byen, nesten uten å ta hensyn til det regionale omfanget av storbyenes transportutfordringer. Slik alle data fra metropolene i CATCH-MR viser, er samspillet mellom den store byen og omlandet helt avgjørende for transportavviklingen. Vi vil nå se nærmere på behovet for dialogarenaer mellom bykommuner og deres naboer, spesielt for å utvikle strategier for byvekst som ikke er basert på «urban sprawl». Vi opplever dette som et sentralt budskap både i Norge og internasjonalt.

Har så prosjektet CATCH-MR noen svar på hvordan målene til EU-kommisjonen kan nås? Vi mener at vi har noen gode råd å gi om praktiske løsninger. Brukerbetaling gjennom bompenger i Oslo eller vegprising, som Göteborg vil innføre med virkning fra 1/1-2013, gir forslag om løsninger. Også Budapest vil innføre et bompengesystem for å matche EU-delfinansiering av sin nye metrolinje. I CATCH-MR viser deltakerne gjennom flere eksempler hvordan byene og deres regioner samarbeider om strategier og finansiering av transport og om arealpolitikken

Referanser
www.catch-mr.eu (Interregprosjektets hjemmeside)
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF (Hvitbok)

Stadig grønnere luffart?

Torbjørn Lolthe, adm. dir. i NHO Luffart, prøver å fremstille luffarten ikke bare som «miljøvennlig», men atpåtill stadig grønnere. F.eks. kan den angivelig vokse uten å spise landområder.

Dette er nok luftige drømmer. Hvordan er det mulig å bruke biodrivstoff uten å spise landområder? Tar vi utgangspunkt i f.eks. rapsolje, som er den vanligste form for biodrivstoff i Europa, så gir ett mål (1000 m²) raps ca. 400 kg frø, hvorav 40 % olje – altså 160 kg olje (kilde Wikipedia). Et fly av typen Boeing 767,

med 252 sitteplasser, bruker ca. 5000 kg drivstoff pr. time¹. På en flytur tilsvarende Oslo–New York svir det av ca. 40 tonn drivstoff, eller ca. 200 kg pr. passasjer selv med en kabinfaktor på 80 %. Tur-retur Oslo–New York krever altså ca. 400 kg drivstoff pr. passasjer.

Skal dette forbruket dekkes med biodrivstoff, som flybransjen mener er «fremtiden» og «miljøvennlig», kreves altså omtrent 2,5 mål dyrkingsareal pr. passasjer, eller 500 mål – ½ km² – for hvert eneste fly som flyr tur-retur Oslo–New York eller tilsvarende.

I tillegg kommer luftforurensninger og støyløst flyplassene, og ingen av delene blir bedre samme hvor mye drivstoffet markedsføres med forstavelser som «bio-», «2.-generasjon» eller «3.-generasjon». Flykonstruktørene klarer kanskje å få ned forbruket, luftforurensningene og støyen noen prosent de nærmeste tiårene. Det skal nok likevel mer til enn som så til for denne virksomheten kan kalles «miljøvennlig» og «grønn».



Innsenderen kommenterer uttalelser fra Torbjørn Lolthe i forrige utgave av Samferdsel (nr. 9, nov. 2011).

(Om biodrivstoff og miljøvennlighet, se også Pål Jensens debattinnlegg i Samferdsel nr. 8, okt. 2011).

1- http://www.airberlin.com/site/seatplan.php?seatType=B767_300&LANG=no

DEBATT

DEBATT

DEBATT
AV ERIK HEIRUNG
Tidl. formann i Haukeliveiens Venner, Sivilingeniør, Bekkestua
heirung@bluezone.no

Norske impulser til Europa

«Har så prosjektet CATCH-MR noen svar på hvordan målene til EU-kommisjonen kan nås? Vi mener at vi har noen gode råd å gi om praktiske løsninger.» skriver innsenderne.

DEBATT
AV PETER AUSTIN OG TOR BYSVEEN
Austin er spesialrådgiver i byrådsavdelingen for byutvikling i Oslo, mens Bysveen er spesialrådgiver i avdeling for samferdsel og transport i Akershus fylkeskommune.
peter.austin@byr.oslo.kommune.no
Tor.Bysveen@akershus-fk.no

DEBATT
AV PÅL JENSEN
Rådgiver, Norsk forening mot støy
phjensen@c2i.net