

Åpent brev til Jernbanedirektoratet om KVV Nord-Norgebanen

Jernbanedirektoratet (JBD) gjennomfører for tiden en konseptvalgutredning (KVU) som grunnlag for bygging av Nord-Norgebanen. JBD arrangerte 21. juni en medvirkningskonferanse, et såkalt «KVU-verksted», for Nord-Norgebanen i Tromsø. Inviterte var myndigheter, næringsliv og organisasjoner. Presentasjoner og JBDs egen oppsummering ligger ute på nettet. Mye interessant kom fram i innledninger og gruppediskusjoner, men dessverre ble det ikke gitt mulighet til spørsmål og diskusjon i plenum.

Derved ble muligheten for *reell* medvirkning redusert i betydelig grad. Dette er i direkte strid med JBDs egen målsetning, formulert på direktoratets hjemmeside, om at: «Ved gjennomføring av ei konseptvalgutgreiing (KVU) skal interessenter – både personer og organisasjoner, kunne medvirke i arbeidet.» Ved reell medvirkning ville vi også ha kunnet bidratt med flere eksempler på at JBD etter vår mening ikke følger statens egne KVU-retningslinjer (Rundskriv 108/19 fra Finansdepartementet).

Her følger tre kritiske kommentarer og ett spørsmål fra tre av konferansedeltakerne som representerte henholdsvis Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen, Jernbane Nord AS og Tromskomiteén for jernbane.

Jernbanedirektoratet neglisjerer referansealternativet, også kalt 0-alternativet, i sitt utredningsarbeid. Hva må gjøres av investeringer i Nord-Norge, og hvilke naturinngrep og klimagassutslipp vil det medføre, dersom Nord-Norgebanen IKKE bygges? Det koster mye å bygge Nord-Norgebanen, men dersom den ikke bygges, må veinettet bygges ut i en mye større skala og på en helt annen måte.

Nord-Norgebanen kan ta unna mye gods- og persontrafikk, både den nåværende og den framtidige økningen av trafikken. Skal transporten i framtiden i all hovedsak gå på vei, krever det mange nye traséer og flere strekninger med firefelts Europavei. Det blir kanskje like dyrt, og det vil helt sikkert ødelegge mer natur, og gi langt større klimagass- og mikroplast-utslipp enn det en «slank» Nord-Norgebane vil. Hvis Norge verken bygger Nord-Norgebanen eller nye Europaveier, vil Nord-Norges næringsliv stagnere, folketallet gå ned og Norges stilling i Nord-områdene svekkes.

Jernbanedirektoratet tar ikke inn over seg den internasjonale situasjonen og synes å utrede Nord-Norgebanen snevert som et norsk prosjekt. EUs European Green Deal og de føringene det vil legge for framtidig norsk transport blir ikke tatt på alvor. Norge er bundet til EU gjennom EØS-medlemskapet. EU har klare vedtak på å overføre transport fra vei til jernbane, som et ledd i å krysse klimagassutslippene med 55% innen 2030.

Om noen år kan norsk eksport bli pålagt restriksjoner eller kostnader dersom ikke Norge kan dokumentere miljøvennlig og utslippsgjerrig transport. Og det er ikke miljøvennlig å sende fisk på lastebil fra Nord-Norge til Mellom- og Sør-Europa når ett enkelt godstog, som går på strøm og ikke fossilt brensel, kan frakte gods tilsvarende 24 lastebiler eller mer.

På JBDs KVU-verksted 21. juni var det ikke JBD selv, men CargoNet og Troms og Finnmark fylkeskommune som kortfattet nevnte disse EU-vedtakene og deres betydning for Norge. Og enda et viktig internasjonalt forhold ble lite vektlagt på KVU-verkstedet: hva Sveriges og Finlands NATO-medlemskap vil bety for Nord-Norgebanen i forhold til forsvarets behov for integrering av tung transport i fredstid i forbindelse med øvelser, i krise og krig.

Manglende nytenkning var en alvorlig hovedsvakheter i JBDs forrige utredning i 2019 om Nord-Norgebanen. Det gjaldt ikke minst merkelige og unødvendig dyre forslag om kryssing av fjorder. Mulighetene som ligger i å bygge brobaner over lengre avstander for å spare natur, dyreliv og kulturskatter var det lagt lite vekt på.

Vi påpekte dette den gang i høringsuttalelser. I et vedlegg til selve 2019-utredningen kom selskapet Metier OEC AS med vektige og viktige kritiske påpekninger, for eksempel om manglende bruk av moderne planleggingsverktøy. JBD kom selv 26. april i år med en interessant rapport om hvor viktig det er å inkludere forhold som ikke kan måles i penger, noe vi tror vil være av stor betydning for Nord-Norgebanen.

Men etter å ha deltatt på KVVU-verkstedet 21. juni er vi ikke overbevist om at det blir mer nytenkning denne gang heller. Det ser heller ikke ut til at KVVU-utrederne planlegger å gå i dialog med berørte kommuner og andre nord-norske organer og organisasjoner.

Til sist vil vi stille følgende spørsmål: Hva vil det bety for den videre utredningen og stortingsbehandlingen av Nord-Norgebanen at behandlingen av Nasjonal Transportplan (NTP) skal framskyndes fra 2025 til 2024, med det uttrykte formål å skalere ned de nasjonale ambisjonsnivåene i samferdselssektoren?

Med jernbane-optimistisk hilsen tre deltakere på KVVU-verkstedet 21. juni 2022

Fauske/Tromsø 23. juli 2022:

Svein Arnt Uhre, Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Terje Traavik, Jernbane Nord AS

Vidar Eng, Tromskomiteén for jernbane