03.10.2023

Mener konklusjon rundt Nord-Norgebanen virker konstruert: – Fremstår som et bestillingsverk for å si nei

KRITISK: Jørg Westermann (t.v), daglig leder i Norsk Bane AS, mener konklusjonen i KVU Nord-Norgebanen som ble lagt frem i forrige uke er konstruert. På bildet til høyre: Konserndirektør regionale lufthavner, Anders Kirsebom, avdelingsdirektør i Kystverket, Sven Martin Tønnesen, jernbanedirektør Knut Sletta og vegdirektør Ingrid Dahl Hovland sammen med samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) som fikk en klar anbefaling om å droppe Nord-Norgebanen i en ny utredning fra Jernbanedirektoratet. Foto: Foto: Tomod E. Eitrheim/Fritz Hansen, Fremover

Torje Dønnestad Johansen

Jørg Westermann i Norsk Bane AS leverer en knusende dom over KVU Nord-Norgebanen som ble presentert onsdag.
For abonnenter

Norsk Bane AS jobber med utredning og prosjektering av høyhastighetstog i Norge. Daglig leder i selskapet, Jørg Westermann, reagerer kraftig på flere punkter i konseptvalgutredningen av Nord-Norgebanen, som ble presentert i Narvik forrige onsdag.

Jernbanedirektoratet sa nei til full utbygging av Nord-Norgebanen, som de har kostnadsberegnet til 280 milliarder kroner. Avslaget begrunnes med at «...en fullt utbygget Nord-Norgebane har svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og har negative innvirkninger på klima og natur.»

Westermann mener denne konklusjonen er konstruert og peker på flere punkter.

– Utredningen har knapt vurdert en av de største inntektskildene, nemlig flytrafikken, sier Westermann.

Stort potensial

Han forklarer.

– I dag er det rundt 14.000 innenriks flyreisende per dag nær aktuelle banesamband i, til og fra Nord-Norge. Jernbanedirektoratet opererer derimot med bare 150 til 200 togreisende per dag. Det skyldes at man både planlegger for somletog, og at man ikke ser Nord-Norgebanen i sammenheng med en moderne Nordlandsbane og andre raske togforbindelser i Norge, sier han.

– Det har selvsagt stor betydning for trafikkpotensialet til Nord-Norgebanen om Fauske-Trondheim tar ni timer med tog eller godt under tre timer. Derfor er det så viktig å utrede Nord-Norgebanen som et ledd i en nasjonal satsing.

Westermann hevder moderne høyhastighetstog vil kunne tilby reisetider mellom Tromsø og Oslo på 6,5 timer og Tromsø-Trondheim på vel fire timer.

– Ifølge tall fra Avinor fra 2019 var Tromsø-Oslo det største flysambandet i Norge, om man ser på både antall reisende og flydistansen. Tog kan ikke bli fullt konkurransedyktig med fly på tid, men om man får 25 prosent av disse flypassasjerne til å ta tog, og inkluderer Bardu, Evenes og Bodø og en del andre strekninger, så får man 1,7 millioner reisende per år, sier Westermann.

– Da snakker vi nesten fem tusen togpassasjerer hver dag. Det er helt andre tall enn 150 til 200. Og da har vi ikke engang tatt med de titusenvis av mennesker som reiser med bil, sier han.

– Hvorfor underslår Jernbanedirektoratet dette potensialet? For meg fremstår utredningen som et bestillingsverk til å si nei, sier Westermann.

– Grunnlaget for dårlig

Norsk Bane-lederen reagerer også på trasèvurderingene, som han beskriver som «ekstremt grov».

– Trasèen er tegnet som en én kilometer bred strek. Da vet du i praksis ingenting om konkrete inngrep og veldig lite om byggekostnader og kjørelengder. De sier det vil koste 280 milliarder, men på et slikt grunnlag har du ingen mulighet til å si noe pålitelig, sier Westermann.

Han mener også utredningen har tendens til å konstruere konflikter med urørt natur og samiske interesser.

– Det er listet en god del konfliktpunkter i kapittel 7.12, med mulige krysninger av flyttleier for rein. Men med en trasé som er en kilometer bred i terrenget vet man ikke om banen vil gå i dagen eller i tunnel. Grunnlaget er altfor dårlig, sier Westermann.

– De aller fleste konflikter kan man unngå og det er mange muligheter til å minimere dem, men når Jernbanedirekttoratet skriver at det mange steder vil bli store konflikter, virker det som om man ønsker å ha konflikter med reindrift og samiske interesser.

– Beleilig å utelukke Tysfjordkryssing

Han peker også på det han omtaler som «logiske kortslutninger». Det gjelder spesielt løsninger for kryssing av Tysfjorden.

– I utredningen skriver de at det er veldig vanskelig å krysse Tysfjorden og at man ikke kan anbefale det fordi det er lite erfaring med lange bruer for enkeltsporede baner. Det er selvfølgelig lite internasjonal erfaring med det, for de fleste bygges med dobbeltspor, sier Westermann.

Han mener det finnes rikelig erfaring med og eksempler på bruer som er enda lengre enn de som vil være nødvendige for kryssing av Tysfjorden, med største spenn på 720 og 880 meter.

– I Hong Kong er det en bru på 1.375 meter og i Kina er det to bruer på 1.090 meter i fritt spenn for tog i 250 kilometer i timen.

– Men det er selvsagt beleilig å kunne utelukke en Tysfjordkryssing, for da må banen gå via Hellemobotn, som vil være i sterk konflikt med samiske interesser, sier Westermann.

Han viser også til utredningens kapittel om strekningen nord for Narvik.

– Der er det plutselig ikke noe stort problem å bygge en jernbanebro ved siden av Hålogalandsbrua, der det lengste spennet er 1.145 meter. Og der en jernbanebro neppe vil bli kortere.

– Trenger ikke stå med lua i hånda

Westermann er veldig kritisk til det som ble presentert.

– Man må spørre seg hvorfor de gjør dette. Er det med vilje? Flere av konklusjonene virker dratt etter hårene og skal gi inntrykk av at dette ikke er mulig og at det blir vesentlig mer kostbart enn det finnes interesse for. Det er rare begrunnelser og enkelte fornuftige løsninger utelukkes. Det oppfattes kynisk, sier Jørg Westermann.

Han mener også at argumentasjonen for jernbanen i Nord-Norge må endres.

– Det holder ikke for folk i Nord-Norge å si at nå det er vår tur og at vi trenger jernbane. En trenger ikke stå med lua i handa. Man må se markedspotensialet og se hvor stort dette kan bli.

Norsk Bane anbefaler å bygge dobbeltsporede baner i Nord-Norge for høy fart, både for gods- og persontrafikk, og som del av en nasjonal satsing.

– Det vil gi størst effekt, både for kommunikasjon i nord og klima, sier Jørg Westermann.

– Ingen agenda

Uttalelsene fra Norsk Bane-lederen er forelagt Jernbanedirektoratet. Avdelingsdirektør Jan-Frederik Geiner, leder avdelingen for kunnskapsgrunnlag, innovasjon og bærekraft, avviser påstanden om et bestillingsverk for å si nei til jernbaneutbygging i Nord-Norge.

– Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning i henhold til statens metodikk for slike utredninger, og gitt et faglig råd basert på de analyser som er gjort i prosjektet. Utredningen blir sendt på høring til alle eksterne interessenter og vil bli gjennomgått av

en ekstern konsulent, slik statens prosjektmodell krever. Direktoratet har ingen agenda utover å levere god faglig kvalitet, sier Geiner.

Han sier dette om passasjergrunnlaget på mellom 150 og 200 per dag, som Westermann kan bli opp mot fem tusen.

– Jernbanedirektoratet har samarbeidet med de øvrige transportetatene for å sikre en bred og solid vurdering av nytte. For jernbanens del ble det en klar overvekt i nytte fra godstrafikken. Rundt 90 prosent av nytten skriver seg fra godstrafikken, derfor er dette mest vektlagt. En slik bane vil likevel være en god bane for persontog, sier Geiner.

– Bygging for høyere hastighet for å gjøre Nord-Norgebanen konkurransedyktig med fly mellom Nord-Norge og Sør-Norge ville gitt betydelig økte investeringskostnader sammenlignet med forskjell i trafikantnytte. På denne bakgrunn ble konsept K4 silt bort. Videre har vi tatt hensyn til at togreiser mellom Nord-Norge og Sør-Norge i stor grad vil foregå på gamle banestrekninger som ikke tillater høy fart. Tallgrunnlaget som er benyttet er hentet fra nasjonale modeller for framskriving av gods- og persontrafikk, offisiell statistikk, bosettingsmønster og forventet utvikling og er det som har den laveste graden av usikkerhet, sier han.

Han sier det i samarbeid med Bane NOR er utført både korridor- og linjesøk i trasèvurderingen er gjort.

– Vi har funnet frem til en jernbanetrasé som grunnlag for kostnadsestimering og vurdering av andre virkninger. Kartgrunnlaget som publiseres offentlig er et oversiktskart over jernbanetraséen som en korridor for å illustrere hvor linjen ligger innenfor 1 kilometer. Det er vanlig for studier på dette utredningsnivået, sier Geiner.

– Dersom konseptvalgutredningen går til videre planlegging vil senere steg i prosessen gå mer detaljert til verks i forbindelse med arbeid med kommunedelplaner og reguleringsarbeid.

Geiner sier at sammenlignet med eksisterende bruer og pågående byggeprosjekter vil Nord-Norgebanen få mange lange jernbanebruer og at en god del av bruene blir over tusen meter.

– En håndfull bruer i den viste traséen har estimerte lengder på over 2.000 meter, noe som vurderes som teknisk mulig, men som vil være nytt i jernbanesammenheng i Norge, sier han.

– En må regne med at de lengste bruene må bygges med flere spennvidder ettersom altfor lange spennvidder kan bli vanskelig å gjennomføre. I de siste større jernbaneprosjektene er jernbanebruene bygget i betong. For Nord-Norgebanen antas det at flere av bruene vil være av typen hengebruer i stål for å oppnå ønsket spennvidde. En god del bruer får vanskelige byggeforhold og høy kompleksitet som vil utfordre både prosjektering og anleggsgjennomføring, sier Geiner.

https://www.nord24.no/mener-konklusjon-rundt-nord-norgebanen-virker-konstruert-fremstar-som-et-bestillingsverk-for-a-si-nei/s/5-32-189602