

Til Samferdselsdepartementet og
Stortingets Transport og kommunikasjonskomité
Kopi: politiske partier, media, jernbanebransjen og
relevante organisasjoner

INNSPILL TIL UTREDNING AV NORD-NORGE-BANEN 5.11.2021

For Jernbane viser til KVVU-en for transportsystemet i Nord-Norge som Solbergregjeringen satt i gang. Vi råder til å sette Nord-Norge-banen i fokus for den videre prosessen. Det bør utføres nye traséstudier. Sannsynligvis må arbeidene tilføres økte ressurser. Vi viser også til vår høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets oppdaterte kunnskapsgrunnlag for Nord-Norge-banen i 2019.

Regjeringen Solberg begynte i 2020 en prosess for en KVVU for transportsystemet i Nord-Norge. Statens Vegvesen ble gitt i oppdrag å lede utredningsarbeidet. Mandatet ble fastsatt i brev fra Samferdselsdepartementet (SD) 15. januar 2021. Nytt brev fra SD ble sendt 07. september 2021 med henvisning til at Stortinget 20. april 2021 vedtok at regjeringa skulle sette i gang arbeidet med å realisere Nord-Norge-banen.

I Hurdalsplattformen skriver Arbeiderpartiet og Senterpartiet at regjeringen Støre vil "Gjennomføre en konseptvalgutredning med mål om å realisere utbygging av Nord-Norge-banen. Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles og behandles i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan."

Spørsmålet nå er om Regjeringen Støre kan være fornøyd med å videreføre KVVU-arbeidet som Solbergregjeringen satt i gang, eller om mandatet bør endres som følge av stortingsvedtak og regjeringsskifte?

For Jernbane vil peke på at KVVU-oppgaven er svært vidt formulert. Det omfatter hele transportsystemet i landsdelen. Vi frykter at det vide fokuset fører til at Nord-Norge-banen ikke blir godt nok utredet. På den annen side bør også betydningen en Nord-Norge-bane vil få for togtilbudet ved å kople norsk jernbane tettere til svensk og finsk jernbane, og betydningen av en nasjonal jernbanekorridor sør-nord; Oslo-Tromsø belyses.

I brevet fra SD 7.9 står det "at det er naturlig å analysere to konsepter for hhv. forlengelse av Nordlandsbanen og Ofotbanen, begge med trinnvis utbygging". For Jernbane mener dette er en uheldig og uklar formulering. Store deler av trafikkgrunnlaget for en Nord-Norge-bane er sjølsagt avhengig av at den er kopla til Nordlandsbanen og Ofotbanen. En Nord-Norge-bane vil likevel være et selvstendig prosjekt som må planlegges og bygges som en moderne jernbane, ikke bare en forlengelse av eldre baner. Andre utbyggingstrinn enn Fauske–Narvik, Narvik–Harstad og Narvik–Tromsø bør det ikke være.

En Nord-Norge-bane bør planlegges som en helhet. Så vil det være et politisk valg hvilken delstrekning man vil starte med, og over hvor lang tid utbygginga skal strekke seg. Det siste kan ha betydning for ønske om norsk sysselsetting og aktivitetsnivået i økonomien generelt og anleggsbransjen spesielt.

Solbergregjeringa forutsetter i sitt KVVU-mandat at gjennomførte utredninger i størst mulig grad legges til grunn. 2019-utredninga om Nord-Norge-banen fra Jernbanedirektoratet var en kostnadsoppdatering, og innebar ingen nye traséstudier. Det vil si at den baserte seg på NSBs utredning fra 1992. Mange forhold har endra seg siden den gangen. For Jernbane antar at det er behov for nye og detaljerte traséstudier for å få belyst muligheter og kostnader for en ny framtidig bane.

En Nord-Norge-bane vil være en stor investering. Vi råder til å sette en Nord-Norge-bane i fokus for videre utredning. Jernbane er en transportform som har stordriftsfordeler. Vi råder derfor til et mandat som ser på hvor mye transport man maksimalt kan kanalisere til en Nord-Norge-bane. Herunder mener

vi det også bør sees på terminalstruktur. Dessuten nye små og lokale terminaler og byområder, i motsetning til Solbergregjeringens mandat.

Vi foreslår å ta utgangspunkt i ambisiøse målsettinger for markedsandeler på ulike frakt- og reiserelasjoner. Da blir infrastrukturen et produkt av dette. Det bør gjennomføres grundige studier av alternative traséføringer.

Bl.a. råder vi til å se på et konsept hvor det skapes et nordnorsk IC-marked med reisetid på rundt én time (dagpendleravstand) til Tromsø, Harstad og Bodø ut fra Narvik. Et annet konsept kan være maksimal reiseopplevelse, hvor det satses på minst mulig tunnel og langsommere tog. Bygging på brukonstruksjoner bør også vurderes som et tiltak for å skape minst mulig barrierer på bakken i forhold til reindrift. På godssida bør en KVVU også heve blikket ut over det togmateriellet vi har i Norge i dag, og se på mulighetene som kan ligge i raskere godstog og lettere godstog ev. kople sammen med persontog.

Vi foreslår også at KVVU-mandatet ikke bare legger til grunn dagens Ofotbane og Nordlandsbane, men legger inn alternativer hvor disse også er bygd ut for kortere kjøretider og større kapasitet, herunder også dobbeltspor for 250 km/t eller mer.

Vi råder også til å utvide tidshorizonten for KVVU-en. Jernbanetraséer og infrastruktur har lang levetid. I dag kjører vi fortsatt på traséer som er 100-150 år gamle. Kalkyler på 40 år, som Solbergregjeringens mandat baserer seg på, er for kort. Det bør i hvert fall regnes på 60-70 år.

I Solbergregjeringens KVVU er det ført opp at utrederne skal se på teknologiutvikling i veg- og lufttrafikken. Som nevnt over mener vi dette også må gjøres for togtrafikken. I tillegg foreslår vi også at det sees på begrensninger med ny teknologi. For eksempel kreves det store mengder metaller og mineraler til litium-ion-batteriene. Økt global etterspørsel vil skape høyere priser. Utvinning av råvarer medfører store naturinngrep, se britisk rapport om råvarebehov til batterier fra 2019¹. Jernbane og bybane kan driftes effektivt og direkte på nord-norsk fornybar kraft, uten at energien må mellomlagres i batterier eller hydrogen med påfølgende energitap.

Effekten fra batteriene synker også betydelig med lavere temperaturer. Et annet forhold som bør belyses er slitasje, sikkerhet og trivsel på veg, samt mikroplast m.m. som følge av tyngre lastebiler og platooning.

Med vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

Gunnar A. Kajander, nestleder og distriktskontakt Nord

¹<https://www.nhm.ac.uk/press-office/press-releases/leading-scientists-set-out-resource-challenge-of-meeting-net-zero.html>.