



Besteforeldrenes klimaaksjon

Til Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Emne: Høring KVV Nord-Norgebanen, sak 202300988, frist 15.januar 2024

Oslo, 15. januar 2024

Vi sender vedlagt høringsuttalelsen fra Besteforeldrenes klimaaksjon angående KVV Nord-Norgebanen.

Vi stiller oss til disposisjon for å utdype innholdet i høringsuttalelsen.

Med vennlig hilsen

Besteforeldrenes klimaaksjon

Linda R. Parr
Styreleder

Torstein Fjeld (sign.)
Leder BKA Samferdselsgruppa

Kontaktinfo: bkasamferdsel@besteforeldreaksjonen.no

Postboks 1231, 0110 Vika
post@besteforeldreaksjonen.no
Besøksadresse Hausmannsgate 19, 0182 Oslo
www.besteforeldreaksjonen.no
Organisasjonsnr. 998 636 779

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Besteforeldrenes Klimaaksjon (BKA) har gått nøye igjennom Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning om Nord-Norgebanen. I utredningen vises det til Samferdselsdepartementets samfunnsmål:

«Samfunnsmålet for utredningen er at det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Vi mener at samfunnsmålet dekker alle de viktige utfordringene som departementet har bedt Jernbanedirektoratet om å belyse, men at Jernbanedirektoratets KVU NNB dessverre ikke svarer på dette samfunnsmålet.

Dette skyldes primært at det er lagt mange gale premisser til grunn for arbeidet, noe som fører til at hovedkonklusjonene i KVU-en om kostnader, lønnsomhet og konsekvenser for klima, natur og reindrift blir feil. Med andre og mer relevante premisser vil KVU-ens negative konklusjoner mest trolig bli snudd til positive.

Vi peker også på at det regjeringsoppnevnte Klimautvalget 2050 har uttalt at **'Klima** må være ledende i alle politiske avgjørelser. Dette er ikke tatt hensyn til i KVU-en. BKA viser også til rapporten [Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen](#), som Troms og Finnmark fylkeskommune bestilte fra Norsk Bane AS og de kommentarene som der kommer frem.

Vi mener det trengs en ny utredning av Nord-Norgebanen, basert på andre premisser som tar Samferdselsdepartementets samfunnsmål for utredningen på alvor. En slik utredning bør særlig vurdere Nord-Norgebanen som del av et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Jernbane som binder landet effektivt sammen

Utredningen mangler en helhetlig tankegang for samferdsel. Den avviser høyhastighetskonseptet med bl.a. argumentet om at «togreiser mellom Nord-Norge og Sør-Norge i stor grad vil foregå på gamle banestrekninger». Her er det vanskelig å spore målet for utredningen om «et jernbanetilbud som binder landet effektivt sammen».

Dette målet burde nettopp anspore til at man så utredningen av Nord-Norgebanen i et større perspektiv. Med en moderne høyhastighetsbane for rundt 300 km/t Oslo–Trondheim – Bodø/Tromsø, vil det være muligheter for reisetider på rundt 6 ½ time Oslo–Tromsø, 4:15 t. Trondheim–Tromsø, 5:10 t. Oslo–Bodø, 2:55 t. Trondheim–Bodø, 4:15 Oslo–Mo i Rana, 2 t. Bodø–Tromsø, for å nevne eksempler på noen aktuelle tider og strekninger¹

¹ Se f.eks. <https://www.norskbane.no/fag/nord-noreg/#bod1>

Ja, det kan selvsagt innvendes at det vil innebære investeringer i flere strekninger og slik gi enda større totale investeringskostnader. Men hvis det kan endre de drifts- og samfunnsøkonomiske resultatene fra negative til positive, vil det være lønnsomme investeringer for samfunnet. Investeringer som for mange tiår fremover vil effektivisere transporten, styrke nærings- og samfunnsliv, redusere avstandsulemper, veivedlikehold, trafikkulykker, arealbruk, energibehov og klimagassutslipp, samt andre miljøskadelig utslipp, som slitasje fra bildekk og asfalt.

For målet om å «binde landet mer effektivt sammen», er det nettopp dette som må undersøkes. Vi vil her peke på at Spania nå har bygd nesten 400 mil med høyhastighetsbaner siden de åpnet linjen Madrid – Sevilla som sin første i 1992. Kan Spania, kan vel vi også!

Et nasjonalt høyhastighetsnett for Norge og til grensen mot Sverige i retning Stockholm og Gøteborg, vil være på ca. 320 mil til Tromsø og ytterligere 50 mil videre til Kirkenes. Av dette vil Norgebanen Oslo–Tromsø/Bodø/Harstad utgjøre vel 150 mil på ny bane.

Det er slik vi må tenke hvis vi skal nå målet om et tilnærmet nullutslippssamfunn innen 2050 og videre framover. Vi minner også om at EU og IEA (Det Internasjonale energibyrået) begge har anbefalt en tredobling av høyhastighetsbaner og dobling av godstransport på bane innen 2050.

Stimulere til befolkningsutvikling

En grunnleggende mangel i KVVU-en er at en ikke har prøvd å beregne effekten en moderne Nord-Norgebane vil ha på befolknings-, nærings- og samfunnsutviklingen i landsdelen. Det kunne vært gjort gjennom å innhente erfaringer fra mulige sammenlignbare referanseprosjekt fra andre land. I stedet har man for alle de ulike utbyggingsalternativene kun basert seg på SSBs prognoser for lav og negativ befolkningsutvikling i området, selv om disse er beregnet for en situasjon *uten* jernbane. Mens de svake befolkningsprognosene i KVVU-en slik fungerer som et argument *mot* jernbane, vil jernbane som et virkemiddel for å snu trenden og styrke befolkningsutviklingen i Nord-Norge kunne brukes som et argument *for* jernbane, sett i et større samfunnsmessig perspektiv. En positiv befolkningsutvikling er viktig ikke bare for Nord-Norge, men for hele Norge.

Dette poenget blir også veldig klart pekt på i *underrapporten* «Notat 008 Samfunnssikkerhet». Der står det bl.a. på s. 5: «De store avstandene mellom befolkningscentrene og få og dårlige transportmuligheter gjør samfunnene sårbare.» (...) «Utbygging av moderne og effektiv jernbane vil ikke bare knytte sammen tettsteder og byer, men også gjøre landsdelen mer attraktiv for næring og industri.» (...) «vil lette mobilitet av varer, tjeneste og mennesker» (...) «..redusere avstandsulemper og transportkostnadene» (...) «...erstatte mye tungtrafikk på veg og slik både bedre trafiksikkerheten og redusere slitasje på (ofte) underdimensjonerte veibaner- og veginfrastruktur». Og på s. 18: «Utbygging av jernbane i nord vil kunne få nasjonal betydning for samfunnssikkerheten og forsvar og betydning for befolkningsveksten i landsdelen».

Men disse perspektivene er bare nevnt i denne underrapporten og er dessverre fraværende i andre delrapporter og i hovedrapporten, hvor man baserer alle beregninger på SSBs befolkningsprognoser ut ifra dagens situasjon, uten jernbane. Jernbane som et middel for å styrke befolkningsutviklingen har ikke blitt vurdert.

Trasévurderinger på altfor grovt nivå

Korridor- og linjesøk er i KVVU Nord-Norgebanen gjort med trasébredde på hele 1 000 meter. Det er på et altfor grovt nivå til å kunne gi skikkelige svar om konsekvensene for natur, miljø og kulturarv og om kostnader. Ikke minst i det utfordrende og skiftende terrenget som Nord-Norgebanen skal bygges i.

Forholdet til samiske og andre interesser med hensyn til inngrep

En trasé der tunnelandel ifølge KVVU-en er stipulert til 67 % har et stort potensial for å unngå store konflikter med samiske interesser og andre viktige kultur-, natur-, landbruks- og landskapsinteresser. Vi stiller oss undrende til hvordan man i KVVU-en flere steder velger løsninger som innbyr til konflikter i stedet for å unngå dem. Det gjelder f.eks. hvordan man har lagt traséen rett gjennom Hellembotn, et sensitivt område for samiske interesser og natur- og friluftsverdier innerst i Tysfjorden, på tross av at underrapporten om verdifulle områder advarer mot dette på det sterkeste og anbefaler en fjordkrysning lenger ute, like innenfor Musken. Andre steder fremstår det som underlig at man advarer mot konflikter med reindrift der traséen vitterlig er lagt i tunnel, under de aktuelle rein-trekkene, som f.eks. strekningen mellom Hartvikvatnet og Fossbakken².

Traséen må fra start planlegges slik at den ikke blir til hinder for utøving av samisk kultur og næringer. Det er en forutsetning for utbyggingen. For å sikre beitedyr og vilt må tunneler, viltbruer og gjerder bygges i samarbeid med utøverne, i tråd med kunnskap om trekkmonster og flyttveier. Overgangen fra omfattende veitransport til jernbane vil dermed redusere skadene på rein og vilt. Man skal ta hensyn til ILO-konvensjonen om urbefolkninger.

Overfladisk om hastighetsnivå. At høy fart gir økt markedsandel er ikke tilstrekkelig belyst.

Vurderingene knyttet til mulig hastighetsnivå for banen fremstår som overfladiske. Særlig kritikkverdig er det at hastighet, reisetider og frakttider for banen ikke er vurdert i sammenheng med den betydning dette har for markeds potensial og tilbudsfrekvens. Hvor store markedsandeler banen kan få innen godsfrakt og personreiser, vil selvsagt ha svært stor betydning for banens drifts- og samfunnsøkonomi og klimaeffekt. Kortest mulige reise- og frakttider vil slik sett også være avgjørende for å nå samfunnsmålene for utredningens om å «binde landet bedre sammen» og fremme «verdiskaping, regional og nasjonal utvikling, klima og miljø».

Konseptvalgutredning uten reelle konseptvalg? Høyhastighet ikke inkludert, tross løfte.

Etter dialogmøtet 22.09.2022 skrev Synnøve des Bouvrie i Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms innlegget «[Konseptvalgutredning uten konseptvalg?](#)» i Nordlys 14.10.2022. Hun refererte til at Jernbanedirektoratet i møtet hadde sagt at høyhastighetskonseptet ikke ble inkludert i utredningsarbeidet og kommenterte: «Spørsmålet er om en konseptvalgutredning kan sies å være «fullverdig» uten at en utredning av høyhastighetskonseptet blir gjennomført. Blir dette en Konseptvalgutredning uten konseptvalg? Skal Jernbanedirektoratet igjen – som det gjorde i 2019 - hoppe bukk over viktige utredningsteama og basere sin rapport på antakelser som er mest egnet til å fremme negative konklusjoner?»

Hanne Dybwik, som da var fungerende prosjektleder for KVVU NNB for Jernbanedirektoratet, svarte slik på dette i Nordlys 17.10.2022: «Et viktig punkt i arbeidet er å få fram ulike konsepter, det vil si hva slags jernbaneløsninger som kan tenkes gjennomført på strekningen Fauske – Tromsø, med arm til Harstad. Ett av disse mulige konseptene vil utvilsomt kunne være en jernbane med høy hastighet. Det må derfor være misforståelse dersom Besteforeldrenes klimaaksjon mener vi ikke ser på et slikt konsept i vårt arbeid.» (vår utheving). I ettertid kan vi konstatere at Jernbanedirektoratets påstander ikke fulgt opp. KVVU-en har kun vurdert hastighetsnivåer for 100 km/t, 160 km/t og 200 km/t, og det på svært overfladisk nivå.

² Se bl.a. s 12 i Norsk Banes «Faglige vurdering av KVVU Nord-Norgebanen»

At Jernbanedirektoratet her ikke har fulgt opp, er alvorlig nok. Men det mest alvorlige er det at man har utelukket fra vurdering i KVU-en det konseptet som det er flere grunner til å tro at vil gi de beste resultatene for banen, både når det gjelder økonomi, klima og øvrige samfunnseffekter (jf. bl.a. også avsnittet foran om «Jernbane som binder landet effektivt sammen»).

Trafikk og trafikkprognoser for personer og gods

Prognosene for framtidig togtrafikk savner enhver realisme i KVU-en. Slike prognoser står selvsagt i en sammenheng med togtilbudet. Vi tenker da på tilbudsfrekvens, reise- og frakttider, bekvemmelighet, frakt- og billettpriser, stasjoner og godsterminaler og andre parametere som påvirker konkurransen mot fly, personbil, trailer og skip. Man burde åpenbart sett gjennom disse parameterne på nytt når man lander på et persontogtilbud med kun to avganger i døgnet, for 200 passasjerer i gjennomsnitt daglig på hver strekning og der mesteparten av passasjerene (35 %) er beregnet overført fra buss, kun 38 personer overført fra fly, 46 personer overført fra bil og i tillegg litt nyskapt trafikk. Her kan man kanskje minne om utsagnet om at «Når utgangspunktet er som galest, blir jo gjerne resultatet som originalest.»

I 2019 var det 4,7 millioner flyreisende til/fra/i Nord-Norge³, tilsvarende rundt 13 000 daglig (i tillegg til 2,1 millioner Oslo–Trondheim). Om i gjennomsnitt 30 % av disse tok tog (varierende etter distanse og reisetid), ville det tilsvart rundt 4 000 reisende per dag. I tillegg kommer biltrafikken og nyskapt trafikk. Et togtilbud som vil være mer konkurransedyktig i forhold til fly og vei, vil kunne ha et potensiale for mange avganger og flere tusen passasjerer daglig.

Det er også mange ubesvarte spørsmål og mangel på analyser når det gjelder gods i KVU-en. Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke markedsutviklingen av sjømat? Godstransport for store volumer krever også vesentlige utbedringer på dagens Nordlandsbanen.

Med en moderne, dobbeltsporet bane hele veien fra Nord-Norge til grensen mot Sverige nær Halden, vil gods fra Nord-Norge kunne fraktes på ett døgn til Mellom-Europa, når Fehmarnbelt-tunnelen mellom Danmark og Tyskland er ferdigstilt. Det kan øke verdien av fersk fisk betraktelig.

Trafikksikkerhet

Befolkningen i Nord-Norge er utsatt for massiv vogntogtrafikk i mangel på avlastning på jernbane. Dette er uakseptabelt. I 2019 passerte for eksempel flere enn 160 000 vogntog på 12,5m og mer gjennom Narvik sentrum. Vogntogene kommer i mange tilfeller langveisfra, med førere som har mindre erfaring med vintervær. Særlig vinterstid skaper vogntogtrafikken livsfarlige situasjoner for andre trafikanter. Dette må opphøre ved at Nord-Norgebanen avlaster transporten nord-sør, i kombinasjon med oppgraderte tilførselsveier som holder sikker standard.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Den geopolitiske dimensjonen tilsier behov for å forflytte tungt og kostbart materiell raskt over lange avstander i en situasjon der samarbeid over landegrensene er viktigere i vår tid enn det har vært noen gang. For denne oppgaven er jernbanen uovertruffen. Her ligger det til rette for et tett og kraftfullt samarbeid over hele «Nordkalotten». Også sivil sikkerhet blir forsterket med en jernbane.

Det påpekes også tydelig i «Notat 008 Samfunnssikkerhet»: «Nord-Norgebanen vil ha en betydelig positiv effekt på samfunnssikkerhet både regionalt og nasjonalt» (s. 2) «Utbygging av jernbane i nord vil kunne få nasjonal betydning for samfunnssikkerheten og forsvar og betydning for befolkningsveksten i landsdelen.» (s. 18), «I en krise- eller krigssituasjon vil forsvarets evne til å

³ Se detaljert oversikt her: www.norskbane.no/upload_images/88625195969B4EC99EA324B21B4DDA6D.pdf

mobilisere og forflytte eget og alliert materiale være av sentral betydning for nasjonal forsvarsevne.» (...) «Forsvaret har behov for å flytte store mengder tungt materiell for trening og øvingsformål i fredstid, noe som i nåværende situasjon kun er mulig på veg eller via sjø.» (s. 21), «Totalberedskapskommisjonen mener at sterke lokalsamfunn i nord må prioriteres. Vekst, utvikling og beredskap i nordområdene handler om nasjonal sikkerhet og suverenitet» (s. 22), «Ved å øke muligheten til å flytte store ressurser nordover fra resten av landet øker også Nord-Norges evne til å stå imot og om nødvendig stå i uønskede hendelser. Dette øker nasjonens evne til å ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet, og i de mest alvorlige situasjoner landets territorielle integritet.» (...) «Nord-Norgebanen vil gi en ny transport-akse for å levere varer, utstyr og materiell til Nord-Norge.» (...) «Siden eneste forsyningsakse i dag er via vegnett eller sjøvei vil dette utgjøre en stor forbedring.» (s. 30), «En Nord-Norgebane som går forbi store militærbaser som Bardufoss og Setermoen vil være relevant i forhold til Forsvarets behov» (s. 31).

Disse forholdene er dessverre tillagt svært liten vekt i de øvrige rapportene og i hovedrapporten til KVVU-en.

Vi finner derimot grunn til å fremheve nettopp «Notat 008 Samfunnssikkerhet». Mens det er grunn til å stille store spørsmålstegn ved resten av KVVU-en, gir notatet om samfunnssikkerhet en fyldig og perspektivrik begrunnelse for hvorfor Nord-Norgebanen er en viktig samfunnsmessig satsing, for hele Norge. Det framhever behovet for å utvikle det rette konseptet for mest og best mulig effekt og bærekraft, med tanke på både miljø og økonomi. Det er her KVVU-en feiler.

Kostnadsvurderinger

Etter vår vurdering beregner KVVU-en for lave driftsinntekter og for høye investeringskostnader. Slike forhold får selvsagt stor betydning for de økonomiske resultatene KVVU-en legger frem.

Angående investeringskostnadene, viser vi til kap. 5.1.1. i Norsk Banes «Faglig vurdering av KVVU Nord-Norgebanen»: Strekningen Larvik–Porsgrunn, (åpnet i 2018), som er brukt som referanse i KVVU-en, med omtrent samme tunnel- og bruandel, hadde en kostnad som oppjustert til 2022-priser utgjør ca. 460 millioner kr/km. Det er en dobbeltsporet bane, bygd for 250 km/t. Siden KVVU NNB har regnet med enkeltsporet bane, burde det gi 20 – 30 % lavere kostnader, tilsvarende 320 – 370 millioner kr/km. KVVU NNB opererer derimot med kostnader på 570 millioner kr/km (ekskl. stasjoner og godsterminaler).

Jernbanedirektoratet bør gi en nærmere forklaring på hvorfor de har lagt seg på en så mye høyere pris per km i KVVU NNB. Det **utgjør en forskjell på 200 – 250 millioner kr/km**. For hele Nord-Norgebanen, på 438 km ifølge KVVU-en, vil **det igjen utgjøre 88 – 110 mrd. kroner**. Totalkostnaden KVVU-en opererer med for fullt utbygd Nord-Norgebanen er 281 mrd. kr (inkludert tiltak på Nordlands- og Ofotbanen). **Fratrukket det ekstra påslaget Jernbanedirektoratet har lagt på i forhold til sammenligningsgrunnlaget Larvik – Porsgrunn, ville altså prisen da vært redusert til 171 – 193 mrd. kr.**

Som omtalt foran, vil en bane for høy hastighet kunne gi et langt større marked, og dermed større frakt- og billettinntekter. I tillegg vil høy fart også kunne gi store innsparinger i driftskostnadene. Hvis tog og personale kan gjennomføre fraktoppdrag og persontransporter på halvparten til en tredjedel av de reise- og frakttider KVVU-en operer med, vil det bety en betydelig effektivisering av driften for togselskapene, som igjen vil gi store utslag for drifts- og samfunnsøkonomi.

Klima og Miljø

Utbygging av jernbane inngår som en vesentlig del av andre lands klimastrategi, særlig med tanke på å få overført trailer- og flytrafikk til bane. Nord i Sverige og Finland satses det også på nye jernbaneprosjekt for pålitelig og miljøvennlig transport. Det stiller Jernbanedirektoratets negative

klimatestater for Nord-Norgebanen i et litt merkelig lys, og gir grunn til å se nærmere på grunnlaget for disse konklusjonene.

I andre land ser man jernbanepolitikken i et nasjonalt perspektiv. I Norge har man begrenset seg til å se jernbanen primært som et lokalt og regionalt tilbud rundt de større byene. Der bidrar jernbanen positivt med bl.a. mindre arealbruk og høy kapasitet. Men i klimasammenheng betyr det ganske lite, da et slikt togtilbud nesten ikke reduserer trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk, som har de største utslippene, men primært korte bilreiser som i økende grad blir gjennomført med el-biler. De store klimaeffektene for jernbane ligger derfor i konkurransedyktig gods- og persontrafikk på lengre distanser.

Her burde Nord-Norgebanen gi positive resultater, siden det vil være mulig å overføre mange godstransporter over svært lange avstander fra vei til bane, sammen med mye flytrafikk og en del langdistanse biltrafikk.

Når KVV-en derimot kommer til dårlige resultater, henger det nok en gang sammen med at man i KVV-en har lagt til grunn et konsept med et svært dårlig og begrenset togtilbud (jf. «Trafikk og trafikkprognoser for personer og gods» ovenfor.) Det gir selvsagt liten klimaeffekt når bare noen titalls personer per dag vil velge tog framfor fly eller bil, slik det er lagt opp til i KVV-en. Tilsvarende for godstrafikken. Et konkurransedyktig tilbud, og mye overført trafikk, vil gi helt andre og mye større klimaeffekter.

Det fremstår videre som svært underlig at ifølge KVV-en skal elektrifisering og flere kryssingsspor på Nordlandsbanen, gi mer enn dobbelt så store klimaeffekter som en ny og fullt utbygd Nord-Norgebane! For førstnevnte er det beregnet en utslippsreduksjon på 77 600 tonn CO₂-ekvivalenter andre driftsår, for hele Nord-Norgebanen bare 33 200 tonn CO₂-ekvivalenter⁴. Slike resultater etterlater store spørsmålstegn omkring grunnlaget for beregningene!

Det er videre beregnet svært høye utslipp under bygging, med 7,75 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, inkludert drift og vedlikehold. Av dette er bare 7 % (553 589 tonn CO₂-ekvivalenter) direkte utslipp som følge av arbeid på byggeplassen og massetransport. I tillegg kommer 6 % (444 878 tonn CO₂-ekvivalenter) som følge av arealbeslag. De resterende 6,75 millioner tonn CO₂-ekvivalenter er beregnet som indirekte utslipp under produksjon av materialer som betong, sement, stål etc. samt frakt av dette til anleggsplassen⁵.

Det kan stilles flere spørsmål til regnestykket for disse indirekte klimagassutslippene hvis man ser på disse fakta:

- 1) KVV-en har brukt erfaringstall fra Follobanen til beregningene⁶. Men den 19 km lange tunnelen i Follobanen er bygd med to løp, i et komplisert område under mye bebyggelse, og er innvendig helt kledd med 40 cm tykke, armerte betongringer som veier nesten 30 tonn per meter per tunnellop. For Nord-Norgebanen vil betingelsene for tunnelbygging være langt gunstigere, og det vil trolig bare unntaksvis være snakk om full utstøping eller kledning med betongringer.
- 2) I tillegg har man nå utviklet en ny, alternativ metode med bruk av forinjeksjon for tetting og sikring av tunneler, og som kan spare 80 % av klimautslippene sammenlignet med tradisjonell utstøping av tunneler. I tillegg også halvere kostnadene. Bane NOR rapporterer om dette i et oppslag på egne nettsider om Hestnestunnelen på Dovrebanen.
- 3) Det utvikles også stadig nye metoder for å redusere utslipp ved stål-, sement- og betongproduksjon. Noen få eksempler: Bruk av resirkulert stål reduserer klimautslippene til det halve i forhold til ny stålproduksjon. H2 Green Steel planlegger en fabrikk i Boden i

⁴ Se Notat 007 Klimagassberegninger, tabellene 5 og 6 på s. 14.

⁵ Alle tall fra Tabell 3-2, s. 10 i notat 007 Klimagassberegninger, høyre kolonne, for totalt.

⁶ Notat 007 Klimagassberegninger, s. 6.

Sverige for utslippsfri produksjon av stål ved hjelp av hydrogen allerede i løpet av 2024. Det skjer også mye i betongindustrien. [Lavkarbonbetong](#) reduserer nå karbonutslippene med 35 – 60 % i forhold til tradisjonell betong.

Det er derfor grunn til å tro at de indirekte klimautslippene KVU NNB har beregnet for bygging, drift og vedlikehold av banen er altfor høye. Antatte klimagassutslipp ved bygging av NNB vil trolig bli redusert med flere millioner tonn ved mer reelle forutsetninger for beregningene.

Når KVU-en finner at det det ikke vil være mulig å kompensere utslipp under bygging gjennom reduserte utslipp i driftsfasen, har det sammenheng med at konsept og premisser i KVU NNB beregner både a) for høyt klimautslipp under bygging og b) for lav årlig klimaeffekt under driften pga. konsept som gir lite overført trafikk til jernbane (som omtalt tidligere). Andre, mer naturlige premisser, vil kunne gi helt andre resultater, med svært positive klimaeffekter og kompensasjon av utslipp under bygging i løpet av ganske få år. Vi stiller oss sterkt kritisk til måten man i KVU-en har tilnærmet seg utredningsoppdraget på.

Vi vil samtidig peke på at Stakeholder AS, i en rapport av mars 2022 på oppdrag for NHO Transport, fant at de indirekte klimautslippene under produksjon av alle nye biler solgt i Norge i 2021 var på hele 2,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter bare i løpet av dette året!

(s. 4 i [rapporten](#)). Og el-biler gir mest utslipp under bygging. I løpet av 10 år blir det hele 25 millioner tonn CO₂, i tillegg til de utslippene som kommer av veibyging, asfaltering og bilkjøring. Dette er også perspektiv som mangler fullstendig i KVU-en.

Økt biltrafikk bidrar også til andre natur-, miljø- og klimaskader. Skadene øker med økt hastighet. Slitasje på veg og bildekk er Norges største kilde til utslipp mikroplast, som ender i jordsmonn, vann, elver og i havet.

På mange måter er det *energibruken* som forteller hvor miljøvennlig en transportform er, men det perspektivet er dessverre ikke behandlet i KVU-en. [Transportetatens rapport av 22.01.2023 til ny Nasjonal transportplan](#) viser at med elektrifisering, samt produksjon og bruk av alternative, utslippsfrie drivstoff, vil behovet for fornybar kraft innen samferdselssektoren øke fra 2 TWh i dag til mer enn 60 TWh i 2050 med beregnet trafikkvekst og dagens transportmiddelfordeling (s. 12 i rapporten). Det framstår som helt urealistisk, men vil i så fall måtte medføre en massiv kraftutbygging. Alle inngrep, direkte og indirekte klimautslipp som kraftbehovet medfører, må da inn i klima- og miljøregnskapet for de enkelte transportformene.

En moderne jernbane bruker bare en brøkdel av energien, sammenlignet med andre transportformer. Ifølge Norsk Bane vil et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner kunne redusere energibruken innen samferdsel med opptil 10 TWh årlig, gjennom overført trafikk fra fly-, trailer- og personbil. Jernbanens energieffektivitet styrker jernbanen ytterligere som nødvendig klima- og miljøtiltak innen transportsektoren. Det gjelder også Nord-Norgebanen.

Samfunns målet skal fremme verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling.

Målet er tydelig og riktig beskrevet, men dårlig besvart.

KVU-en konkluderer med negativ samfunnsøkonomisk nytte. Men det er en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som anleggskostnader, trafikkprognosene for gods- og persontrafikk og beregningene av klimaeffekter.

Med et annet konsept og andre valg for bl.a. linjeføring og hastighetsdimensjonering for Nord-Norgebanen, vil klimaeffektene og de samfunnsøkonomiske resultatene av prosjektet bli vesentlig bedre.

En samfunnsøkonomisk analyse vurderer bare konsekvenser som kan verdsettes i kroner i øre. Det er også viktig at ikke-prissatte konsekvenser teller med i en totalvurdering, så som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping, regional og nasjonal utvikling og konsekvenser for natur, miljø og klima. Dette er parametere som bør veie tungt i vurderingen av prosjektet. Det er spesielt bekymringsfullt at dette er dårlig utredet når vi snakker om et prosjekt av store dimensjoner som kan bidra til å styrke en hel landsdel, en landsdel som har en gnagende følelse av å ha blitt glemt av storsamfunnet, og som sliter med fraflytting.

Vi må ikke glemme at dette prosjektet har evnen til å binde landet sammen, ikke bare fysisk, men også på det mellommenneskelige planet og opplevd fellesskap, et viktig grunnlag for å løse de store og vanskelige oppgavene i denne landsdelen på en god måte.

Konklusjon

Vi har stor forståelse for den kritikken mot utredningen som har vært framført i nordnorske media. Etter vår mening er svakhetene i KVV Nord-Norgebanen så store at dens traséforslag og konklusjoner ikke kan bli stående som grunnlag for videre politisk behandling.

Vi mener at Jernbanedirektoratet her står overfor et tillitsproblem.

Det er et stort behov for en tilleggsutredning som kan vurdere Nord-Norgebanen med basis i et langt mer offensivt og konkurransekraftig jernbanekonsept enn det som er blitt presentert i KVV Nord-Norgebanen.

Spesielt interessant vil det være å få utredet Nord-Norgebanen som del av et nasjonalt høyhastighetsnett i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Et slikt konsept vil trolig gi de beste resultatene i forhold til regjeringens samfunns mål for utredningen om at «det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Samtidig vil det trolig også gi de beste drifts- og samfunnsøkonomiske resultatene for banen, både pga. større markedsandeler og pga. lavere driftskostnader for tog og personale når togturene kan gjøres på halvparten til en tredjedel av tiden som er lagt til grunn i KVV-en.

Høyhastighetskonseptet, som det satses offensivt på i EU, binder byer og regioner sammen og reduserer tidsavstander radikalt.

Nord-Norge må være en del av en tidsriktig nasjonsbygging.

Oslo, 15. januar 2024



(sign)

Linda R. Parr

Torstein Fjeld

Styreleder Besteforeldrenes Klimaaksjon

Leder BKA Samferdselsgruppa