

Notat

Til: Jernbanedirektoratet, post@jernbanedirektoratet.no

Fra: Bane NOR ved Eiril Bjørnstad

Telefon: 95103489

Dato: 13.11.2023

Saksref.: 202317379 (Bane NOR), 20230091 (JDIR)

Kopi til: Pål Foshaugen

Bane NOR høringskommentarer KVU Green

Vedlagt følger Bane NOR sine høringskommentarer til KVU Green.

| Rapport | Kommentar |
|--|--|
| Hovedrapport | <p>Bane NOR støtter hovedkonklusjonene i rapporten og anbefaling om del-elektrifisering av Nordlandsbanen og elektrifisering av Solør- og Rørosbanen. I sistnevnte er det riktig å vektlegge den totale oppnåelsen av effektmålene, siden det er små forskjeller mellom alternativene i den samfunnsøkonomiske analysen.</p> <p>Analysen konkluderer med at alternativet med hydrogen bruker en liten del av det totale energiforbruket i Norge. I denne vurderingen kunne det i større grad vært vektlagt hvor tilgjengelig et alternativ til en mer energieffektiv løsning er. Det totale energiforbruket består av et stort antall små forbrukere, og hvis ikke de mest energieffektive løsningene blir valgt når dette er mulig vil energiforbruket totalt sett bli stort.</p> |
| Hovedrapport | <p>Effektmålene til KVU Green inkluderer ikke alle forhold som burde vektlegges ved en beslutning av konsept. Spesielt for Solør- og Rørosbanen vil elektrifisering gi økt sivil og militær beredskap, ved å legge til rette for en alternativ rute til Dovrebanen for elektriske tog. Den politiske beslutningen bør vektlegge et større spekter av samfunnets interesser.</p> |
| Hovedrapport og vedlegg 6-1 | <p>Nytte for godskunder får stor innvirkning på basisresultatet, og er veldig avgjørende for resultatet i den samfunnsøkonomiske analysen. Nyten for godskunder blir feil fremstilt når ikke kostnader for innkjøp av nye godstog er tatt med. Denne kostnaden utgjør også en del av samlet samfunnskostnad.</p> |
| Hovedrapport, vedlegg 6-6 og vedlegg 6-1 | <p>Det er en liten forskjell i infrastrukturkostnader for konsept 3 (batteri) for Rørosbanen og Nordlandsbanen, til tross for stor forskjell i lengde på banene. Årsaken skyldes at det er tatt med helelektrifisering av hele Solørbanen i konsept 3, samt at det i konseptene er medtatt en omformerstasjon for mye (mer enn nødvendig). Et rent batteri-konsept med delelektrifisering av bare</p> |

| | |
|--|---|
| | de nødvendige del-strekningene vil derfor komme rimeligere ut enn helelektrifisering av Solør- og Rørosbanen. Dette burde komme tydeligere frem, og vurderingen om forutsetningen for helelektrifisering av Solørbanen bør presiseres. |
| Vedlegg 6-6 Infrastrukturforutsetninger | Alternativet med del-elektrifisering av Rørosbanen forutsetter helelektrifisering av Solørbanen. Da er det ikke behov for en omformerstasjon nord for Elverum. Eksisterende Kongsvinger omformerstasjon og den påbegynte Hamar omformerstasjon vil være tilstrekkelig. Det anbefales derfor å fjerne omformerstasjon nord for Elverum fra analysen. |

Med vennlig hilsen

Eiril Bjørnstad
Plansjef
Bane NOR
Energi, Drift og Teknologi

Eiril
Bjørnstad

Digitalt signert
av Eiril Bjørnstad
Dato: 2023.11.13
10:19:29 +01'00'