

Jernbanedirektoratet  
Biskop Gunnerus gate 14  
0185 OSLO

**Vår dato:** 14.11.2023

**Vår ref.:** 202315745-4 Oppgis ved henvendelse

**Deres ref.:** 202300894-13

## **Høringssvar fra NVE - Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane KVV GREEN**

Vi viser til oversendelse av konseptutvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVV GREEN) av 12.10.2023.

NVE har følgende innspill:

### **Uppreis og noe mangelfull angivelse av interessenter i kraftforsyningen**

Utredningen angir Statnett som primær interessent, og regionale kraftleverandører som sekundære. Den benytter også formuleringen «det nasjonale nettet». Etter NVEs syn tyder dette på en misforståelse når det gjelder ansvar, roller og eierskap for de ulike nettnivåene i kraftforsyningen.

Statnett eier og driver transmisjonsnett, i hovedsak på spenningsnivå over 200 kV, mens tilknytning mellom jernbanens omformerstasjoner og nett for alminnelig forsyning skjer i regi av regionalnettselskapene (for det meste 132 eller 66 kV nett).

Transformatorstasjoner som transformerer mellom transmisjonsnett og regionalt distribusjonsnett, har ofte delt eierskap, hvor Statnett er den ene parten og regionalnetteier er den andre.

Elektrifisering av jernbanen berører derfor først og fremst de regionale nettselskapene, primært i form av behov for nettutvikling og investeringsplaner. Statnetts rolle er trolig begrenset til å avklare det økte effektuttaket i tilknytningspunktene mellom regionalnettene og transmisjonsnettet.

Berørte regionalnettselskaper på de aktuelle jernbanestrekningene bør derfor snarest identifiseres og trekkes med i det videre planleggingsarbeidet.



Når det gjelder kraftleverandører som ordinært mater inn på det regionale distribusjonsnettet, kan de ha en lokal betydning for leveringspålitelighet (blant annet spenningskvalitet) og forsyningsikkerhet. Det systemtekniske funksjonsbidraget er i så fall underlagt nettselskapets styring. Tilsvarende gjelder også for kraftprodusenter som mater inn på transmisijsnettet. Det er derfor vanskelig å se at kraftprodusenter bør være interessenter. Koblingen mellom kraftprodusenter og jernbanen kan eventuelt være av markedsmessig art.

### **Mangelfull drøfting av samfunnssikkerhet og implikasjoner for nasjonal sikkerhet**

Elektrifisering av jernbanen, hel eller delvis, innebærer gjerne at kraftforsyningen blir en kritisk faktor for å opprettholde jernbanens funksjon ved militær styrkeoppbygging, beredskap, konflikt og krig. Risikobildet ved elektrifisering vil på de aktuelle strekningene arte seg helt annerledes enn med dagens drift.

I lys av den skjerpede sikkerhetspolitiske situasjonen, ser vi allerede at enkeltanlegg blir meldt inn som skjermingsverdige objekter under sikkerhetsloven. Etter NVEs syn kan det synes som om konseptuelle svakheter blir forsøkt rettet opp gjennom enkelttiltak istedenfor en mer helhetlig tilnærming. Videre synes det som om dette gjøres uten å godtgjøre at det er en tydelig sikkerhetsmessig gevinst eller at prinsippet om egenberedskap gjøres gjeldende.

Fra vårt perspektiv, synes utredningen ikke å drøfte utfordringer og risiko knyttet til sabotasje og sårbarhet ved krigshandlinger. Vi mener utredningen i større grad bør drøfte og beskrive implikasjoner for nasjonal sikkerhet og den vesentlig økte avhengigheten til høy forsyningsgrad og korte utetider i kraftforsyningen. Med hensyn til samfunnssikkerhet er det etter NVEs syn i hovedsak kun potensialet for storulykker i de ulike konseptløsningene som blir beskrevet.

Vi mener at den rammefaktoren som er benevnt samfunnssikkerhet, men som også burde omfatte nasjonal sikkerhet, bør få en mer grundig behandling.

Med hilsen

Christine Elisabeth Kiste  
Direktør

Anne Rogstad  
seksjonssjef

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner*



**Mottakerliste:**

Jernbanedirektoratet

**Kopimottakerliste:**

Olje- og energidepartementet