

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: Salten Regionråd IPR

Dato: 10. november 2023

Sak: IPR-sak 15/23
Høringsuttalelse KVU Green

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd vedtar følgende høringsuttalelse til KVU Green:

«Salten Regionråd er et politisk samarbeid mellom de ti kommunene i Salten; Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Håbmer-Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har rundt 85.000 innbyggere og er største region i Nordland.»

Dette er et høringsinnspill til «KVU Green: Utslippsreduksjoner i jernbanesektoren» som ble levert 12.09.2023.

Nordlandsbanen har stor betydning for frakt av både gods og passasjerer til og fra landsdelen generelt. For de to knutepunktene Fauske og Bodø har banen en særlig stor betydning, med videre transport til/fra resten av landsdelen med bil og/eller båt. Internt i Salten har Saltenpendelen en særlig stor betydning for et felles bo- og arbeidsmarked. Banen har også stor og økende betydning for Helgeland, både for godstransport (mineraller, fisk, industrivarer og forsyning) og for persontransport.

De siste årene har det vært en svært sterk vekst i godstransporten på Nordlandsbanen, og etterspørselen etter godstransport på banen er større enn kapasiteten. Økningen skyldes bl.a.:

- Etablering av «næringsmiddeltoget» med dagligvarer nordover og fisk sørover, som også inkluderte nye samarbeidsformer og ansvarsforhold mellom vareeiere og transportører. Stadig flere aktører kobler seg på denne løsningen.
- Et generelt ønske om grønne og sikre transportløsninger i stadig større deler av næringslivet
- Konkrete planer om en godsrute på sjø mellom Bodø og Harstad og Tromsø med kobling til togtransport i Bodø. Båtruten vil potensielt transportere 168.000 TEU årlig, tilsvarende 80.000 vogntog, med en årlig reduksjon på 25.000 tonn CO₂.

Persontrafikken har ikke hatt samme utvikling, men har likevel stor betydning både internt i Salten og for lengre reiser. Persontransporten på tog kan komme til å øke i takt med krav og/eller bevissthet til miljøavtrykk på personreiser.

Godstransporten utføres av kommersielle selskap som selv står ansvarlig for materiellet (herunder lokomotiver), mens persontransporten skjer med offentlig støtte etter anbud, og med materiell som leies fra statseide Norske Tog AS. Passasjertogene på Nordlandsbanen er av en eldre type, med høyere utslipp enn mer moderne tog.

Både gods- og persontrafikken ønsker mer miljøvennlige løsninger, men er avhengig av både infrastruktur på banen, tilgang på materiell (lokomotiv og togsett) og regulatoriske forhold. Større transportaktører og vareeiere stiller nå krav om utslippsfrie løsninger på Nordlandsbanen med tanke på framtidig valg av transportform mellom sør og nord.

Det er en svakhet at den foreliggende KVV-en primært forholder seg til jernbanens egne utslipp og i liten grad tar utgangspunkt i brukernes, transportørenes og sluttkundernes krav og forventninger. En av disse forventningene er bl.a. en utslippsfri jernbane som kan erstatte veitransport. Både i forhold til de krav til utslippsreduksjon som nå ligger på transportsektoren og markedets forventninger til løsninger, har det ikke vært en god nok prosess med å tilrettelegge Nordlandsbanen for større kapasitet, mer effektiv framdrift og ikke minst miljønøytral framdriftsform. Behovene har ikke vært tatt på alvor, man har startet for seint og man har for lave ambisjoner. I verste fall vil en del av transporten overføres til vei istedenfor bane, noe som har en rekke negative ringvirkninger.

Når det gjelder teknologiske løsninger, representerer KVV-en en grundig gjennomgang av de ulike alternativene, selv om det fortsatt er usikkerhet knyttet til alle de mulige løsningene. Den største utfordringen virker å være teknologisk modenhet mht. godstog. Dette bør ha særlig fokus i videre utredning. Salten Regionråd støtter utredningens forslag om en incentivordning for overgang til utslippsfri teknologi for å gjøre togoperatørene i stand til å benytte seg av muligheten for batteri-elektrisk drift.

Det er positivt at Nordlandsbanen prioriteres høyest av de banene som er utredet, bl.a. som følge av potensialet for reduksjon av CO₂. Men planen for gjennomføring framstår som lite ambisiøs.

Den store driveren på Nordlandsbanen er godstransporten, og her ligger også det største potensialet for utslippsreduksjon. Den foreslåtte oppstarten mellom Trondheim og Steinkjer, vil primært bare få betydning for persontrafikk (Trønderbanen), fordi gjennomgående godstog ikke kan basere seg på elektrifisering med utgangspunkt i denne begrensede delstrekningen. Den foreslåtte videre utbyggingen mellom Ørtfjell og Mo i Rana – basert på transport av malm/mineraler – er i seg selv positiv, men vil utgjøre en kort strekning som heller ikke får betydning for den store og økende transporten av stykkgoods mellom nord og sør.

Innføring av ny framdriftsform bør derfor starte bredere og tidligere langs hele banestrekningen. Prosessen med kvalitetssikring og beslutning fram mot en realisering bør gjøres så raskt som mulig for å sikre Nordlandsbanen som en miljøvennlig og effektiv framdriftsform.

Parallelt med dette (mens utbygging pågår) bør gammelt materiell byttes ut med mer miljøvennlige tog med mindre utslipp. Dette innebærer bl.a. at persontogmateriell bør erstattes med nyere materiell.

Elektrifisering av Nordlandsbanen må også sees i sammenheng med de to KVV-ene for hhv. Transportløsninger i Nord-Norge og Nord-Norgebanen, hvor utvikling av Nordlandsbanen i form av kapasitetsøkende tiltak og deelektrifisering inngår i alle konseptene».