

10.11.2023

Hørings svar fra ACE Green til KVU Green

ACE Green (Arctic Central European Green Corridor) takker for muligheten til å gi innspill.

ACE Green er et samarbeid om å utvikle en grønn godskorridor med bane og båt mellom Nord-Norge, Østlandet og EU. ACE Green har ti partnere fra Tromsø i nord til Kongsvinger i sør og støttes av Nordland fylkeskommune. Vi samarbeider med et stort nettverk av jernbaneaktører, næringsliv og myndigheter på tvers av fylkesgrenser og landegrenser for å skape vekst for gods på bane.

Godt samspill har gitt store resultater, en dobling fra to til fire daglige godstog hver vei på Nordlandsbanen. Den klart største veksten for gods på bane har skjedd nord - sør. Suksessen kan bli enda større de neste årene. Våre eksportnæringer, sjømat og den nye grønne industrien er i kraftig vekst. Forbruksvarer nordover vil gi retningsbalanse, ikke minst ASKOs planlagte godsroute med nullutslipps containerskip mellom Bodø, Harstad og Tromsø, i forlengelse av Nordlandsbanen, som nylig mottok betydelig statlig støtte fra Enova.

Veksten for gods mellom sør og nord skjer til tross for dieseldrift på den lengste strekningen. Dieseldrift har flere ulemper; større fotavtrykk på klima og miljø, lavere energieffektivitet og høyere driftskostnader enn elektrisk drift. Likevel satser næringslivet i nord på den grønne korridoren. Det bekrefter de store potensialene for korridoren, som realisering av KVU Green vil bidra til å forløse.

ACE Green har følgende konkrete synspunkter på KVU Green:

1. Nullutslipps løsning må settes i drift så nær 2030 som mulig

KVU Green anbefaler elektrifisering med kontaktledning for Røros- og Solørbanen og elektrisk drift med kombinasjon av kontaktledning og batteridrift på Nordlandsbanen. ACE Green har ikke forutsetninger for å ta stilling til teknologivalget, og vi vil i det følgende kommentere anbefalt løsning.

ACE Green sitt viktigste budskap er at en fullgod løsning må besluttes, bygges og bli satt i drift så raskt som overhodet mulig. Det er et krav langs hele korridoren at fagmyndigheten anbefaler og Stortinget vedtar en offensiv beslutning i Nasjonal transportplan. Slik at driftssetting blir så nær 2030 som mulig. 2030 er et viktig år for norske og globale klimamål jf. Paris-avtalen. Norge skal kutte utslipp fra transportsektoren med 55 % innen 2030. Store bedrifter og brukere av bane har enda mer offensive ambisjoner om klimanøytral verdikjede i 2030 eller før (for eks. Rana Gruber i 2025 og ASKO i 2026).

Oppdatert svar fra Jernbanedirektoratet på regjeringens prioriteringsoppdrag (3. okt. 2023) er langt unna nullutslipps drift innen 2030. I første 6-årsperiode er det med noe økt ramme funnet rom til elektrifisering til Steinkjer og batteridrift for Rana Grubers malmtrafikk.

Næringslivet langs korridoren forventer både investeringer i økt kapasitet for flere godstog de neste årene og en overgang til grønn drift på strekningene med fossil drift.

Alternativet vil være et unødvendig tilbakeslag som blir ekstra uheldig når vi ser hvordan næringslivet går foran. Fra i sommer har de første store elektriske lastebilene fraktet laks med null utslipp på fylkesveier til Nordlandsbanen, et felles løft fra Nova Sea og Meyership, med støtte fra Enova. ASKOs nullutslipps godsroute er planlagt sjøsatt lenge før 2030. Vi bør unngå at nullutslipps frakt med bil og båt distribuerer varer til og fra en fortsatt fossildrevet statlig jernbane.

2. Nordlandsbanen må prioriteres i første fase

KVU Green anbefaler innføring i flere steg der Nordlandsbanen prioriteres først. Beregningene viser at en slik løsning har best samfunnsøkonomisk netto nytte og gir laveste kostnader per tonn reduserte utslipp av CO₂. KVU Green har også med en høy prisbane for CO₂-utslipp, som tar utgangspunkt i det FNs klimapanel (IPCC) mener er nødvendig for å begrense global oppvarming til 1,5 grader. Med en slik prissetting blir batterikonseptet på Nordlandsbanen svært lønnsomt med en netto nåverdi på 9,6 milliarder kroner. Vi tror også veksten i godstrafikk er undervurdert i analysene, slik at nytten for samfunnet vil bli enda høyere enn anslått. Inkludert å fjerne utslipp på trolig betydelig mer enn de ca. 70 000 tonn CO₂/år som er lagt inn i beregningene.

I oppdatert svar fra Jernbanedirektoratet og Bane Nor på regjeringens prioriteringsoppdrag (3. okt. 2023) antydes en endret prioritering fra hva Jernbanedirektoratets selv anbefalte i KVU Green noen få dager tidligere: «KVU-en anbefaler at det startes med tiltak for delelektrifisering av Nordlandsbanen, men i lys av behovet for redundans kan det være aktuelt å begynne med Rørosbanen.»

Konsekvensene av «Hans» i sør har vært betydelige, også for gods på bane i nord. Men dette burde ikke alene føre til endret prioritering fra 18. sept. til 3. okt. ACE Green har lenge tatt til orde for å supplere Dovrebanen med Rørosbanen/Solørbanen og avlaste Alnabru/ Østfoldbanen med alternative og raskere grensekryssinger for gods til og fra EU. Dette også for å skape reell redundans på den mest trafikkerte delen av godskorridoren nord – sør.

Det bør også anses som viktig at transportetatene i «KVU Nord-Norge» løfter fram satsing på Nordlandsbanen inkludert elektrifisering som en del av anbefalt konsept for transportløsninger i nord, som eneste spor nord-sør gjennom Nordland. Vi ønsker imidlertid ikke en rivalisering der den ene strekningen blir prioritert og den andre skjøvet ut i tid. KVU Green har beregnet de samlede investeringer for å gjøre den grønne korridoren helt grønn er 6,4 milliarder for Nordlandsbanen og 8 mrd. for Rørosbanen og Solørbanen. Innsatsen vil utgjøre knapt 1,5 promille av planlagt ramme til Nasjonal transportplan de neste 12 årene og bør gjøres i en sammenhengende utrulling.

3. Godt samspill med næringslivet som ikke bør påføres konkurransevridende kostnader.

Anbefalt konsept omfatter alle kostnader knyttet til elektrifisering både på Nordlandsbanen og Rørosbanen/ Solørbanen. ACE Green forutsetter at statlige bevilgninger finansierer alle tiltak i infrastrukturen (banestrømforsyning, ladestasjoner etc.). Vi ønsker dette tydelig bekreftet.

Det er også viktig at investeringer i rullende materiell (for eks. nye batterilokomotiv eller egne batterivogner) i størst mulig grad blir finansiert gjennom statlige tilskudd eller incentiver. Det er urimelig om brukere av Nordlandsbanen må dekke kostnader som brukere på for lengst elektrifiserte strekninger ikke har (enten det er kombigods eller malmtrafikk). Det vil være konkurransevridende.

Samtidig er det viktig at Jernbanesektoren samarbeider tett med industri og næringsliv om selve utrulling, både for å utvikle optimale løsninger og få fulgt ambisjonen i KVU Green om å skape og utnytte «hvite tider» i ruteplan best mulig i anleggsperioden, med så få negative følger for godstrafikken som mulig.

ACE Green

Kristin Frodahl Rognerud, prosjektleder

Kurt Jessen Johansson, styreleder

ACE GREEN

ARCTIC CENTRAL EUROPEAN GREEN CORRIDOR

Grønn korridor mellom nord,
sør og EU

