

Til Jernbanedirektoratet

Høringsuttalelse om Nord-Norgebanen, avgitt 14.10.2019

Ny jernbane Fauske – Tromsø med sidebane til Harstad. Oppdatert kunnskapsunderlag med vedlegg.

Dokument nr: 21 007 105

Dato: 01-07-2019

Vi takker for utsettelsen med høringsfristen til den 14.10.2019. I vår uttalelse har vi ført Hovedrapportens nummerering av avsnittene i parantes.

Innledningsvis vil vi peke på følgende faktorer:

Det har etter denne utredningen vært en markert allmenn og politisk mobilisering for Nord-Norgebanen i landsdelen. Videre konstaterer vi at de kortsiktige og langsiktige strategiske forutsetningene for prosjektet, både ut fra regionale og nasjonale faktorer, er betydelig forsterket siden 1992-utredningen.

Svakt utbygd norsk jernbane

Norge ligger i utkanten av Europa. Ingen andre land har oss som transittland. Norge har de største avstandene på langs. Det er i denne aksen at en Nord-Norgebane vil befinne seg.

Jernbanen er fraværende på flere viktige relasjoner i Norge og knytter ikke nasjonen skikkelig sammen. Det begrenser mulighetene for å kunne utvikle hele landet inn i det grønne skiftet. Vi mener det er teknisk og økonomisk mulig å bygge disse manglende forbindelsene på jernbanenettet. Jernbanens fortrinn er raske transporter over lengre avstander med lavt energiforbruk og utslipp.

Klima og reisevaner

Klimamålene for 2030 og 2050 krever ikke bare utvikling av ny teknologi, men også en politisk prioritering av eksisterende lavutslippsteknologi, som skinnegående transport. Utbygging av jernbane fører til store klimagassutslipp, på lik linje med store veganlegg. Det er i driftsfasen at klimagassutslippene kan betale seg tilbake. I utredningen er det beregnet en klimagevinst av Nord-Norgebanen. Vi spør om ikke det er riktig strategi å bruke det handlingsrommet vi har igjen før utslippene må bli null til å bygge ut et moderne nasjonalt jernbanenett?

Henvisning til andre høringsuttalelser

For Jernbane har samarbeidende kontakter med nordnorske interessegrupper som Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Tromskomiteén for jernbane, og viser til deres høringsuttalelser.

For Jernbane har følgende kommentarer og synspunkter på vesentlige områder som tas opp i hovedrapporten:

1. (1) Rapportens omfatning

Jernbanedirektoratet har i denne utredningen ikke gjort noen nye trasévurderinger. Traséene fra 1992-rapporten er ikke optimalisert. En Nord-Norgebane vil bli en stor investering for svært mange år framover. En slik beslutning krever et mer nøyaktig grunnlag. Behovet for en fullstendig KVVU må være åpenbar.

De jernbanesatsinger som nå gjøres i Nord-Sverige og Nord-Finland vil også gi helt nye forutsetninger for en Nord-Norgebane og et moderne sammenlenket jernbanenett på Nordkalotten. Den svenske regjeringen har besluttet å bygge ferdig den nye kystbanen Umeå – Luleå (Norrbotniabanan) i 2029. Dessuten har den finske regjeringen satt av midler til elektrifisering og opprusting av grensebanen til Sverige: Laurila – Torneå (på Uleåborg-Torneålinjen/ Kolaribanen). Med fullføring av Norrbotniabanan kommer etter planen prosjektet "Botniska korridoren"¹ å være sluttført i 2029/2030.

2. (4) To korridorer og en sidearme utredet

For en Nord-Norgebane er det ingen eksisterende trasé som gir store bindinger, i motsetning til i sør hvor utbyggingene går på å erstatte etapper av gamle utdaterte enkeltspor med nye dobbeltspor.

For Jernbane mener det bør vurderes flere traséalternativer enn korridor anbefalingene i 1992-rapporten. Det gjelder særlig alternativene for passering av Tysfjorden, Ofotfjorden og innføringa til Tromsø. Det bør også tas høyde for en seinere videreføring av jernbanen retning Finnmark. Mellom byene bør det også vurderes ikke bare korteste eller billigste trasé, men også traséer som fanger opp tettsteder og knutepunkter mellom byene. For å kunne beregne et mer sikkert anslag over investeringskostnadene bør man utrede traséene med stor nøyaktighet, ned til 1:1000 på kartet.

Viktige føringene for en fullstendig KVVU bør være målsettinger om å nå ut til befolkning og næringsliv, kapasitet, transport- og reisetider, slik man gjorde med Gardermobaneprosjektet (maks 19 minutter reisetid Oslo S-Gardermoen). For å kunne konkurrere med fly må reisetida mellom Oslo/Trondheim og Tromsø ned mot 7-8 respektive 4,5 timer (jfr. intensjonene i Perspektivanalysen fra 2015 «Jernbanen mot 2050» s 22, kap. 3.5), og for godstogene ikke mer enn det dobbelte inkl. mellomliggende terminalhantering.

1992-rapporten har lagt enkeltspor til grunn. For Jernbane spør om ikke en Nord-Norgebane bør utredes for dobbeltspor eller tre ev. fire spor på deler av strekningen. Bakgrunnsmateriale vi har hatt tilgang til viser forsiktige anslag på at dobbeltspor vil kunne øke førstegangsinvesteringen for hele banen med faktoren 1,25–1,5. Med andre ord, kostnaden dobles ikke men kapasiteten mer enn dobles. Venting og forlengede reisetider på grunn av kryssing unngås. Fleksibiliteten blir større.

Dersom det ikke blir lagt til rette for dobbeltspor fra starten, må en ved behov for utvidelser bygge den samme banen på nytt – trolig delvis i en annen korridor (mindre optimal) enn første gangen, og til langt høyere kostnader. Dette aspektet bør også en ny KVVU ta for seg.

3. (5) Klima, miljø og samiske interesser.

Jernbanens fortrinn er vel dokumentert. Transport på vei kan aldri bli så rask eller sikker som med en moderne jernbane. På grunn av lav rullemotstand, lav luftmotstand og slake traséer har jernbane et vesentlig lavere energiforbruk enn fly og bil. Hurtigbåt forbruker mer enn fly pga. stor motstand i vannet. Togtrafikken står for mindre enn én prosent av klimagassutslippene fra transportsektoren.

¹ <https://bothnianskorridor.com/sv/>

Jernbane kan driftes direkte på elektrisitet uten å være avhengig av en stor mengde batterier. Batteriproduksjonen krever energi og medfører betydelige miljøinngrep. Vi antar at gjenvinning også krever en god del energi. En KVVU bør se nærmere på denne problematikken da enkelte røster mener at (elektrisk)jernbane er unødvendig da batterier kan drifte vei- og lufttrafikken uten utslipp.

Utfordringer i forhold til samiske interesser vil kreve god dialog og medvirkning. Problemene for reindriften er vel kjent fra Nordlandsbanen. Ny bane vil i større grad gå i tunnel og på bru slik at barriereeffekten bør bli vesentlig mindre. Alternativt vil en større utbygging av E6 også medføre en økt barriere.

4. (6) Transportetterspørsel

Skal det først gjøres en så stor investering som Nord-Norgebanen, så bør mål om en størst mulig trafikkoverføring av både gods- og persontransport i banens nedslagsfelt ligge til grunn for videre utredninger. Grønne preferanser vil trolig gjøre seg stadig sterkere gjeldende til fordel for jernbanen. Norge bør forberede seg på krav fra EU om null- og lavutslipp i godstransporter.

(6.1) Persontransport

Vi kan ikke finne at reiser under 70 km er tatt med i utredningen. På s. 26 i rapporten er det beregnet 370.000 reiser årlig på Nord-Norgebanen (passasjerkilometer og mereffekter i form av trafikkvekst på Nordlandsbanen eller med Sverige er ikke oppgitt).

I tab. 12 på s. 27 står det at tidsbruk med fly Tromsø-Bodø er 1:30 t inkl. innsjekking. For Tromsø-Narvik med fly står det 3:45 t, dvs. 2:15 t lengre tid. Det er mye lengre tid enn reisetida Narvik-Evenes. Om det er gjort feil her, er spørsmålet om feilene har påvirket antall reisende som utredningen opererer med?

Det ser ikke ut ifra s. 27 at det i rapporten er blitt vurdert effekten av lavere billettpriser på etterspørselen etter togreiser. En fullstendig KVVU må vurdere effektene på etterspørselen av lavere billettpriser.

Dimensjonering for hastigheter over 200 km/t blir interessant ettersom dagpendlingsområdene langs Nord-Norgebanen (og Nordlandsbanen) blir større (ca. en time reise i en retning). Høyere fart øker togets konkurransefordeler mot andre reisemåter. En ny utredning bør med andre ord se på hva som kan oppnås med å skape et IC-marked; Bodø-Narvik-Harstad-Tromsø, med én time reistid mellom hver by.

For Jernbane antar at antallet kollektivreiser er ca. 1 mill. pr. dag, 387 mill. i 2018 i Ruter-området som har 1,3 mill. innbyggere. I dekningsområde på strekningen Harstad – Narvik – Tromsø bor det rundt regnet 10 prosent av befolkningen i Ruter-området. Med toghastigheter på 200 km/t eller mer finns et trafikkpotensiale på et betydelig antall millioner reiser i året. Eksempelvis frakter bybussene i Tromsø 9 mill. reiser årlig.

En KVVU bør se på mereffekter for Nordlandsbanen og mellomrikstrafikken med Sverige, og på overgang fra ukependling til dagpendling både for deler av yrkesbefolkningen og skoleelever og studenter.

(6.2) Godstransport

På s. 29 i hovedrapporten nevnes 450 m lange godstog. Men 750 m lange godstog er ny standardlengde (som EU har fastsatt for TEN). Sverige tilpasser seg 750 m, men kan få 835 m opp til Hallsbergterminalen om ikke altfor lenge.

Med økte tog lengder synker kostnadene pr. tonnkm. Når utredningen har lagt maks 450 m til grunn vil det påvirke lønnsomhetskalkylen negativt. Vi konstaterer at godstogmateriell for

konsepter med semi-høyhastighet (ICGE, Inter Cargo Express) er i trafikk og under utvikling i et antall ledende europeiske jernbaneland. I Norden er studier på neste utviklingstrinn for godstog gjort av Järnvägsgruppen på KTH i Stockholm.²

Også behov for transport av tungt forsvarsmateriell taler for Nord-Norgebanen.

5. (7) Kostnader

En fullstendig KVVU med detaljerte traséstudier vil gi riktigere anslag over investeringskostnaden. Jernbanedirektoratets utredning har lagt en skattfinansiert utbygging til grunn. En ny utredning bør se på alternative finansieringsmåter. For Jernbane vil særlig peke på fullfinansiering av hele prosjektet. Med store og langsiktige kontrakter, bør det være mulig å få mange anbud og god konkurranse om oppdraget. Fullfinansiering unngår usikkerheten og fordyringene som følger med årlige bevilgninger og budsjettalderinger.

Utredningen tar opp mulige alternativ for en trinnvis utbygging. Den fulle nytten av en Nord-Norgebane er ikke der før helheten er bygd. Dersom fullfinansiering legges til grunn, kan utbyggingsstrategien overlates til Bane NOR og entreprenørene ut fra en målsetting om å minimere anleggskostnadene.

6.(8) Samfunnsøkonomisk analyse

En ny og fullstendig KVVU vil gi et riktigere bilde av den samfunnsøkonomiske nytten. Det er vel også slik at dagens kalkylemetode ikke tar med politiske målsettinger som å overføre gods fra veg til bane og sjø, nullvekstmålet for biltrafikk i storbyområder, redusert nedbygging av matjord, klimamålene og målsettinger for folkehelse og fysisk aktivitet? Dette er forhold vi mener en ny og fullstendig KVVU bør prøve å sette en pris på.

Regjeringen ønsker å realisere en rekke samferdselsprosjekter tross negativ netto samfunnsnytte. Eksempelvis Fergefri E39, ny E18 i Oslos vestkorridor og Ringeriksbanen/E16. Regjeringens motorveiplan er kostnadsberegnet til 1 110 mrd. 2016-kroner med en negativ netto nytte på 680 mrd. Prosjektporteføljen til Nye Veier AS er en del av denne planen. En jernbaneutbygging i nord kan ikke vurderes etter andre kriterier.

Med vennlig hilsen

(sign.)

Kjell Erik Onsrud, leder

² <https://www.kth.se/forskning/artiklar/sa-kan-transporter-flyttas-fran-lastbil-till-tag-1.788931>