

From: NLF Troms/Finnmark/Nordland regionsjef <ohp@lastebil.no>
Sent: Monday, September 9, 2019 8:50 AM
To: NordNorgebanen
Subject: Høringssvar nordnorgebanen

Høringssvar Ny Jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen)

Norges lastebileier-Forbund region 7 takker for invitasjon til å avgi høringssvar for utredning om Nord-Norgebanen. Etter vår oppfatning gir rapporten ett realistisk grunnlag for å vurdere hvorvidt det er fornuftig å gjennomføre prosjektet.

Innledningsvis mener vi det blir feil å kalle dette Nord-Norge banen siden den stopper i Tromsø, det er mye Nord-Norge nord for Tromsø som vil høste marginal nytte av en eventuell Nord-Norgebane. For å vurdere behovet for en Nord-Norgebane må man vurdere hele transportsystemet, i en slik vurdering må kapasiteten på dagens transportsystem tas med både på gods og passasjersiden. Det må etter vår oppfatning være det reelle behovet for en videreføring av Nordlandsbanen fra Fauske og nordover til Tromsø som må være det bærende argumentet for en eventuell utbygging.

På passasjertransport er det i dag ett relativt bra tilbud på fly, hurtigbåt og busstransport i landsdelen, men passasjergrunnlaget er marginalt, ett togtilbud fra Fauske og Nordover til Tromsø vil måtte spise av allerede eksisterende tilbud på passasjertransport noe som vil kunne svekke grunnlaget og gi ett dårligere tilbud på eksisterende transportformer.

På godssiden er det etter vår vurdering god kapasitet på veinettet mellom Fauske og Tromsø, de som hevder at det er problemer med kapasiteten oppfordres til å studere års døgntrafikken på den aktuelle strekningen. Det som imidlertid er problemet er tilstanden på deler av veinettet, ikke kapasiteten. Hvis gjeldende NTP 2018-2029 gjennomføres vil de største flaskehalsene på riksveinettet fra Fauske til Tromsø være fjernet.

I rapporten sies det at fremtidig økning i sjømattransport er ett viktig argument for en eventuell utbygging. For å ta eksempel fra Troms fylke, så er det 2 regioner som peker seg ut som de suverent store på sjømatproduksjon, Senjaregion og Skjervøy (Tromsø er en større fiskerihavn men her kommer fisken i stor grad inn med frysetrålere og går ut med båt). Fra Senja går det i dag ca. 50 trailere i døgnet hele året, fra Skjervøy omkring det samme. En eventuell 5-dobling i produksjon vil tilsi omkring 250 trailere i døgnet. Det vil si 10 trailere i timen fra Senja og fra Skjervøy. Hvis vi sammenlikner disse tallene med mer trafikkunge deler av landet så er det lave tall. Sjømatnæringen selv snakker vel mer om en femdobling av produksjonsverdi og ikke volum. Fra disse 2 destinasjonene blir allerede mye av produksjon sendt med tog fra Narvik, en eventuell Nord-Norgebane vil ikke forandre mye, sjømaten vil måtte lastes på trailer på produksjonsstedet og fraktes til jernbane som blir noen få mil nærmere enn i dag. I rapporten fremheves Harstad som en viktig sjømatdestinasjon, i følge sjømat Norge stemmer ikke dette.

Det som imidlertid er kritisk for disse sjømatprodusentene og mange andre produsenter langs kysten fra Fauske og Nordover er tilstanden på fylkesveinettet, det er tvingende nødvendig å gjøre drastiske grep på de viktigste næringsveiene som i dag er fylkesveier. Dette må gjøres helt uavhengig av en eventuell Nord-Norgebane som ikke vil gå til produksjonsstedene.

I tillegg er det grunn til å tro at mer av sjømatproduksjon i fremtiden vil fraktes med båt direkte til markedene fordi det utvikles produksjonsmetoder som forlenger holdbarheten på ferske produkter.

Miljøaspektet i prosjektet er viktig å vurdere, i rapporten regner en med ett positivt klimaregnskap i driftsfasen men utbyggingsfasen gir betydelig klimautslipp, samtidig som det blir store naturinngrep og negative konsekvenser for reindrifta. Det er uklart hvilke forutsetninger som ligger til grunn for klimaregnskapet ved overføring av gods fra vei til bane, men vi ser en teknologi utvikling på lastebiler som i fremtiden vil føre til mye lavere CO₂ utslipp, det jobbes med biogass og biodieselalternativer samt hydrogenløsninger, NO_x utslipp er allerede omtrent eliminert på dagens euro 6 motorer. I

tillegg vil økt bruk av modulvogntog bidra positivt. En god del av godset som er regnet inn i grunnlaget til Nord-Norge banen er hentet fra Are toget og godstransport på sjø, noe som neppe gir noe miljøgevinst.

Trafikksikkerhet er selvsagt noe av det viktigste å ta hensyn til i en slik vurdering selv om Norge i dag er best i Europa på trafikksikkerhet og utviklingen er positiv. Det er allikevel stor grunn til å intensivere arbeidet med trafikksikkerhet i tråd med «nullvisjon». Også på dette området er det stor grunn til å tro at teknolog utviklingen vil komme oss til hjelp på alle typer kjøretøy på veiene, med utvidet sensorbruk, automatisk nedbremsing og litt lenger frem autonome kjøretøy. Det er også grunn til å fremheve at til tross for en kraftig økning i tung trafikken så er den langsiktige trenden at ulykkestallene går ned.

Innenfor samfunnsøkonomiske teorier er det en forutsetning at det er knapphet på ressurser, noe som betinger at en prioriterer innenfor tilgjengelige rammer. I dag er det rimelig enighet blant de politiske partier om hva som er totalrammen og hvor mye av avkastningen fra oljefondet som kan brukes i de årlige statsbudsjettene. Rammen er derfor rimelig forutsigbar. Det må derfor en politisk prioritering til for å avveie hvilke samferdselsprosjekt som skal prioriteres og hvor stor andel av totalpotten som skal brukes på samferdsel i konkurranse med eldreomsorg, skole, barnehage med mer.

NLF region 7 mener derfor at landsdelen totalt sett er bedre tjent med å ruste opp riks og fylkesveinettet til ett akseptabelt nivå fremfor å bruke 100-130 mrd. på en jernbaneutbygging som vil være avhengig av store subsidier for å kunne driftes etter utbygging. Vi mener at dobbeltspor på Ofotbanen og elektrifisering av Nordlandsbanen vil være viktigere å prioritere innenfor jernbaneinvesteringer i Nord-Norge.

Med vennlig hilsen
For Norges Lastebileier-Forbund

Odd Hugo Pedersen
Regionsjef region 7 Nord-Norge
Telefon 915 70243
e-post ohp@lastebil.no



Bli Fair Transport-bedrift i dag!