



# Besteforeldrenes klimaaksjon

## Lokallag Arktis – Tromsø og omegn

Tromsø, 01.10.2021

Til statsråd Jon-Ivar Nygård

Samferdselsdepartementet

### Innspill angående Nord-Norgebanen, til statsråden for samferdsel.

Vi viser til Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge, uttrykt i:

Oppdrag 20/1205-1 (datert 10.06. 2020)

Utfordringsnotat (datert 01.10. 2020)

Mandat 20/1205-3 (datert 15.01. 2021)

med tillegg om Stortingets anmodningsvedtak nr. 813, fattet 20.04. 2021, angående Nord-Norgebanen 20/1205-6 (datert 07.09. 2021).

De beskrivelser og målsettinger som framgår av dokumentene kan ingen i prinsippet være uenig i. For noen år tilbake ville det heller ikke vært grunn til bekymring ved å fremheve at «E6 sin spesielle rolle for transport i landsdelen, de viktigste luftfartsforbindelsene og sjøtransportens rolle som alternativ til landbasert transport ... samt vurderinger av behovet for forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø vil være viktige temaer for utviklingen av konsepter i KVUen» (min uthevelse). Se utdrag i Vedlegg nedenfor (s. 3).

*Besteforeldrenes klimaaksjon lokallag Arktis, Tromsø og omegn* gjør oppmerksom på at situasjonen i verden er endret dramatisk siden den situasjonen som forutsettes i de nevnte dokumentene eksisterte. Det er ikke målsettingene det er noe i veien med, det er prioriteringen. Og det handler om rettferdighet. På samme måte som lavinntekt-mottakere betaler forholdsvis mindre og høyinntektmottakere mere av fellesskapets utgifter, er det rettferdig at høyinntektsland betaler mere enn lavinntektsland av verdens klimaregnskap.

Vi viser også til at både EU ([Sustainable and Smart Mobility Strategy](#), 09.12.2020) og IEA (Net Zero by 2050 – [A Roadmap for the Globale Energy Sector](#)) går inn for en tredobling av høyhastighets jernbane innen 2050 og EU en dobling av godstrafikk på bane innen samme tid.

Samtidig foreslår EU å øke veiavgiftene drastisk etter prinsippet «forurensere betaler». Ikke bare for klimautslipp, men for alle utslipp til luft, jord og vann, samt støy, ulykker m.m. EU beregner dette nå til 388 mrd. EUR per år (ca. NOK 4000 mrd.). Mangelfull togsatsing kan altså gi kritisk kostnadsøkning for samfunns- og næringsliv i Nord-Norge, og Norge for øvrig.

IEA anbefaler av energihensyn en fartsgrense på 100 km/t på motorveier. I «[The Future of Rail – Opportunities for energy and the environment, IEA 2019](#)

anbefaler de en «aggressiv» utbygging av tog som veien fremover fordi det reduserer energiforbruk og miljøpåvirkning, er den meste energieffektive og kapasitetssterke transportformen for passasjerer og gods og hvor også elektrisk drift allerede er vel etablert.

I denne alvorlige situasjonen er f.eks. «40 år» et altfor kort tidsperspektiv for utredningen, og å gå inn for å *vurdere* behovet for bane alt for beskjeden når det gjelder jernbane. Dertil kommer at en «moderne» jernbane kan redusere eller oppheve en god del av utfordringene som «høye transportkostnader» og «lange reisetider».

Og når Samferdselsdepartementet ser frem til at «den teknologiske utviklingen kan åpne for nye klimavennlige løsninger», og legger vekt på å finne mest mulig «kostnadseffektive løsninger ... på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte», ser Besteforeldreaksjonen det som sin oppgave å be statsråden om å undersøke de teknologiske mulighetene som allerede eksisterer samtidig som lønnsomheten undersøkes. Vi tenker på jernbane i «moderne» utgave: høyhastighetsbane, som, etter det vi forstår, er et effektivt klimatiltak i særklasse. Særlig når det planlegges og bygges i et flerbrukskonsept for både langdistanse-, regional- og godstrafikk, som bl.a. i utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International. Det kan dessuten oppfylle lønnsomhetskravene og medføre nye former for samfunnsutvikling. Lange distanser kan i stedet for å være en utfordring bli et fortrinn for lønnsom drift. Selv om det koster klimautslipp under anlegg, blir disse rikelig kompensert når banen kommer i drift og overtar for bil, vogntog, og fly.

KVU for transportløsninger i Nord-Norge må ta inn over seg de alvorlige føringene som har kommet fra FN, IEA og EU. Uten å bagatellisere kompleksiteten i hele problemet vil vi i *Besteforeldreaksjonen lokallag Arktis, Tromsø og omegn* gjøre oppmerksom på hva vi anser som helt nødvendig:

1. å sette Konseptvalget først og fremst inn i et overordnet klimaperspektiv og dermed utvide tidsperspektivet for å fange opp klimaendringene, fra «40 år» til, la oss si, minimum 70 år. Også «samfunnsnyttene» må utvides, fra utvikling i regionen til verdenssamfunnet og generasjoner i uoverskuelig fremtid.
2. å undersøke de teknologiske nyvinninger som allerede eksisterer: en «moderne» jernbane, dvs. høyhastighetsbane i et flerbrukskonsept, utviklet av Norsk Bane A/S, som vil senke klimagassutslippene drastisk mens det samtidig øker den drifts- og samfunnsøkonomiske lønnsomheten betraktelig.
3. å sørge for at hensynet til reindrift, andre beitenæringer og natur blir en gjennomgripende forutsetning for planleggingen, og at det blir utviklet omforente løsninger. Også her viser vi til utredningene til Norsk Bane AS.

I dyp uro over utviklingen i klimapolitikken henviser vi til Besteforeldreaksjonens anbefalinger med tilleggsinformasjon (se nedenfor).

Besteforeldreaksjonen ber om å få en tilbakemelding på våre anbefalinger.

Med vennlig hilsen,

Synnøve des Bouvrie

For styret i Besteforeldrenes klimaaksjon lokallag Arktis, Tromsø og omegn  
synnove.des.bouvrie@uit.no

### ***Besteforeldreaksjonens Samferdsel for framtida med moderne jernbane (utdrag)***

[Forord](#) ved leder Steinar Winther Christensen  
[Derfor høyhastighetsbaner](#) ved Thor W. Bjørlo:

Tillegg:

[Norsk Bane A/S, 10 bod for moderne baner i Nord-Noreg:](#)

Norsk Bane A/S, [Jernbane og kompensasjon av utslipp under bygging](#)

Kopi til:

Statsråd Espen Barth Eide (Klima- og miljødepartementet)

Energi og miljø-komiteen (Klima- og miljødepartementet)

Transport og kommunikasjonskomiteen (Samferdselsdepartementet)

Avdelingsdirektør Hans Einar Nerhus (Samferdselsdepartementet)

Seniorrådgiver Bent E. Skogen (Samferdselsdepartementet)

Avdelingsdirektør Cecilie Taule Fjordbakk (Samferdselsdepartementet)

Førstekonsulent Benjamin Borch (Samferdselsdepartementet)

Thor W. Bjørlo, medlem Besteforeldrenes klimaaksjon og kommunikasjonssjef for Norsk Bane A/S,

Jørn Westermann, Norsk Bane A/S, daglig leder

**Vedlegg** (utdrag fra KVVU-dokumentene)

I *Oppdrag til transportvirksomhetene om å gjennomføre konseptvalgutredning (KVVU) for transportløsninger i Nord-Norge (20/1205-1)*, adressert til Statens vegvesen, formuleres en rekke utfordringer som «høye transportkostnader for gods», «lange reisetider» m.fl. (s. 1).

*Oppdraget* etterlyser utviklingen av «en moderne og sammenhengende infrastruktur», i den hensikt å gi «gode bo- og arbeidsmarkedsregioner» og koble «produksjon av varer og tjenester til markedene» (s. 2). Videre nevnes at «KVVUen må fremskaffe et overordnet bilde av kostnader og samfunnsnytte for aktuelle investeringstiltak», videre «få frem hva som kan oppnås ved ... utbedring av eksisterende infrastruktur». Her nevnes til slutt at «utviklingen [skal] skje[r] innenfor rammen av klima- og miljøpolitikken», mens «det [skal] tas hensyn til at den teknologiske utviklingen åpner for nye muligheter og løsninger» (s. 2).

I *Utfordringsnotatet* summeres disse momentene (s. 12-13), mens det opplyses at «Utredningen ses i et tidsperspektiv på 40 år».

Som «Foreløpig samfunns mål» anføres: «En infrastruktur som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskapning for regional- og nasjonal utvikling. Samfunnsikkerhet, beredskap og klima er sentrale stikkord» (s. 13).

I *Mandatet* for utredningen (20/1205-3), også det adressert til Statens vegvesen, fremheves utfordringer og begrensninger («avstandsurempene», «utgiftspostene»). Disse relateres til næringslivet og samfunnsutviklingen, som vil være tjent med «gode riksveier/fylkesveier» og «en effektiv jernbane» (s. 1). Her nevnes videre «en utfordring at transportsektoren skal kutte klimagassutslipp og bidra til å nå nasjonale miljømål», mens «[d]e store avstandene gjør det mer krevende å ta i bruk lav- og nullutslippsteknologi». Her gjentas det «(foreløpig[e]) samfunns mål for KVVUen» (s. 2).

Samferdselsdepartementet ser frem til at «den teknologiske utviklingen kan åpne for nye klimavennlige løsninger», og legger vekt på å finne mest mulig «kostnadseffektive løsninger ... på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte» (*Mandat* s. 3).