

Nord-Norgebanen gir bedre klimaeffekt enn InterCity

Det er ingen grunn til å «stå med lua i handa» når det gjelder Nord-Norgebanen. Selv den omdiskuterte utredningen fra Jernbanedirektoratet viser flere ganger så høy klimaeffekt som for InterCity på Østlandet og omtrent samme samfunnsøkonomiske nytte. Og effektene av Nord-Norgebanen vil kunne mangedobles ved andre premisser for planarbeidet enn Jernbanedirektoratet la til grunn.

Klimagevinsten av Nord-Norgebanen ble beregnet til 86 000 tonn CO₂ årlig i Jernbanedirektoratets utredning, og til 141 000 tonn om Nordlandsbanen får en nullutslippsløsning. Anleggskostnadene ble stipulert til 133 mrd. 2019-kroner for Fauske - Tromsø med arm til Harstad, med en negativ samfunnsøkonomisk nytte på -1. Disse resultatene har blitt brukt til harselas om Nord-Norgebanen i deler av hovedstadspressen.

Men klimagevinsten av InterCity på Østlandet er mye mindre. I 2012 ble den beregnet til ca. 45 000 tonn CO₂ årlig, ved en anleggskostnad på ca. 157 mrd. 2019-kroner. Den samfunnsøkonomiske nytten var kalkulert til mellom -0,3 og -0,7 på de tre delstrekningene. Siden har imidlertid kostnadene steget dramatisk pga. dårlig planlegging i områder med vanskelige grunnforhold – og den samfunnsøkonomiske nytten har sunket kraftig.

Samfunnsøkonomisk nytte er nå -0,93 for InterCity, med en klimagassreduksjon på bare litt over 9000 tonn CO₂ årlig for investeringer på 86,5 mrd. kr som Jernbanedirektoratet foreslo for Østlandet de neste tolv årene i sitt innspill av 15.11.2020 til ny Nasjonal transportplan¹.

Ifølge Jernbanedirektoratets egne beregninger har Nord-Norgebanen altså omtrent samme samfunnsøkonomisk nytte som jernbaneinvesteringer på Østlandet, mens klimagevinstene vil være klart større. Men de behandles vidt forskjellig av både jernbanemyndighetene, deler av pressen og flere som omtales som eksperter. Og med en annen tilnærming enn i Jernbanedirektoratets utredning av Nord-Norgebanen, kan virkningene for klima, driftsøkonomi og samfunnsøkonomi bli mye bedre!

De store klimagevinstene av jernbanen kommer fra langdistansetrafikken; fra redusert trailer- og flytrafikk, samt fra langdistanse biltrafikk. Det oppnår en i liten grad bare med InterCity rundt Oslo, uten at det bygges som en del av en nasjonal og konkurransekraftig jernbane mellom landsdelene, som vi foreslår. For ordens skyld er jeg altså ikke imot InterCity. Tvert imot: Det er viktig for transportkapasiteten på Østlandet. Men jeg er for å utvide perspektivet litt. Det vil store gevinster for både Østlandet, resten av landet og jernbanedriften.

Bygd som høyhastighetsbane i flerbrukskonsept for både godstrafikk og regional og langdistanse persontrafikk vil Nord-Norgebanen trolig kunne gi klimagassreduksjoner på flere hundre tusen tonn CO₂ årlig, og kanskje også enda mer. Med en slik bane hele veien, inkludert fornying av Nordlands- og Dovrebanen til samme standard, vil man ved en hastighetsdimensjonering for rundt 300 km/t kunne oppnå reisetider som 6 ½ time Oslo–Tromsø, 2 timer Bodø–Tromsø, 3:10 t. Trondheim–Narvik og 55 min. Mo i Rana–Bodø.

Av de ca. 4,5 millioner flyreisende til/fra/i Nordland og Troms i 2019, vil dette kunne gi minst 1,7 millioner passasjerer årlig overført til tog². Det gir både klimaeffekter og inntekter. Det setter

¹ Jernbanedirektoratets notat av 15.11.2020 til Nasjonal transportplan 2022-33, «Vedlegg A Virkninger av bundne prosjekter», s. 7, tabell 1

² Se evt. mer om dette, og annen grunnlagsinformasjon på www.norskbane.no/fag/nord-noreg/

samtidig Jernbanedirektoratets anslag på 370 000 passasjerer på Nord-Norgebanen i 2050 litt i perspektiv. Mange stasjoner og korte reisetider vil også gjøre toget svært attraktivt for regionale reiser og binde landsdelen tett sammen internt. I dag tar det f.eks. 3:15 timer med bil Narvik – Tromsø og 11 timer Mosjøen – Tromsø, mens de samme reisene vil kunne utføres på hhv. 50 minutter og 2:35 timer med moderne tog.

Godstrafikken vil få frakttider på 12–14 timer til/fra Oslo, eller ca. et døgn til Mellom-Europa. Kombinasjonen av store godsmengder på svært lange avstander, vil her gi svært store klimagevinster. Men det vil også bety mye for konkurransekraften til nordnorsk næringsliv gjennom billigere, raskere og klimanøytral godstransport.

En omlegging og fornying av Nordlandsbanen øker selvsagt kostnadene. Men om det vil mangedoble nytten og inntektene, kan det være en god investering. Det er underlig at dette ikke var vurdert i Jernbanedirektoratets utredning. Det vil unektelig være litt rart om en fremdeles skal snegle seg fram på en ensporet, svingete og bratt bane på 9 timer fra Trondheim til Fauske, for så å suse videre på en moderne bane fra Fauske til Tromsø på ca. 1:40 timer.

En moderne bane hele veien gjennom Norge vil også være ca. 70 mil kortere til Oslo og ca. 25 mil kortere til Malmø (og videre til Europa) enn via Sverige. Det gir viktig tid og penger spart for godstrafikken. Etter vår mening bør derfor en plan for Nord-Norgebanen også inkludere en plan for en ny Nordlandsbane. Det forhindrer selvsagt ikke at begge prosjekter kan gjennomføres trinnvis. Men etter en helhetlig og gjennomtenkt plan!

Som starten på videreføring til Kirkenes, bør Nord-Norgebanen i første omgang utredes ikke bare til Tromsø, men også frem til Skibotn. Dette vil kunne bli en viktig godssentral for trailertransport fra bl.a. fiske- og sjømatanleggene i Finnmark og være en viktig konkurransefaktor i forhold til E 8 fra Skibotn mot Sverige.

Vi trenger et nytt og nasjonalt blikk på jernbanen i Norge. Jernbanens store potensial for klima, samfunn og økonomi ligger nemlig i konkurransedyktig langdistansetraffikk. Når jernbanen begrenses til en slags utvidet t-bane rundt Oslo og noen av de større byene, gir det dessverre langt dårligere resultat enn det man vil oppnå ved å se investeringene i jernbane i en større sammenheng. 90% av midlene til jernbane i inneværende Nasjonal transportplan er avsatt til Østlandsområdet. Kina satser derimot nasjonalt, og bruker brorparten av jernbaneinvesteringene til høyhastighetsbaner.³ EU vil tredoble persontrafikken på høyhastighetsbaner og doble godstogtrafikken innen 2050. Kanskje har Norge noe å lære?

Thor W. Bjørlo, kommunikasjonssjef i Norsk Bane

³ <https://aksjelive.e24.no/article/4d45JR>