

Hørings svar fra ACE Green til KVU Nord-Norge

ACE Green vil fremme synspunkter på høringsutkastet ut fra vårt formål om å skape vekst for gods på bane til og fra Nordland og utvikle en grønn godskorridor mellom Nord-Norge, Østlandet og EU. Først sammenfattes to hovedsaker. Deretter gis mer begrunnelse og fakta.

Sammendrag:

1. Anbefalt satsing på Nordlandsbanen må starte i 2025

Et godt samspill har doblet tilbudet på Nordlandsbanen fra to til fire daglige godstog hver vei. Nå er linjene overbelastet. Skal den største suksessen for gods på bane i Norge etter år 2000 fortsette, i stedet for å spore av, må det bygges kapasitet for flere tog de neste årene.

Det er derfor gledelig at anbefalt konsept inkluderer investeringer i Nordlandsbanen på 13 mrd. kroner fordelt på økt kapasitet (6,6 mrd.) og grønn drift (6,4 mrd.). Men tidsperspektivet er uklart i høringsutkastet. Byggingen av opptil 12 nye kryssingsspor må starte så raskt som mulig.

ACE Green ønsker to presiseringer i KVU Nord-Norge:

- At konsept for jernbane anbefales gjennomført tidlig i perioden og med oppstart i 2025. Dette vil tilrettelegge for vekst i eksportnæringer i nord. Utsettelse vil gi et tilbakeslag for grønne næringer som ønsker å øke bruken av jernbane.
- At nullutslipps drift på Nordlandsbanen blir realisert nær 2030 (Parisavtalens viktige år).

2. Sjøtransport og havner/ knutepunkter må inkluderes i anbefalt konsept

Anbefalt konsept vil bli betydelig bedre om sjøtransporten og havnenes rolle som knutepunkter mellom båt, bil og bane blir inkludert. Det utvikles nå en grønn godskorridor mellom nord og sør med bane, båt (og bil siste mila). Den kombinerer jernbane til Bodø og en ny «Nord-Norge-linje» sjøveien videre til Harstad og Tromsø, med flere nullutslipps kontainerskip.

ASKO er kommet langt i forberedelser av Nord-Norge-linjen. Enova har bevilget 210 mill. kroner i tilskudd til elektrifisering/ lading. Nord-Norge-linjen vil alene øke mengden samlastet gods på Nordlandsbanen fra 0,8 mill. tonn i 2022 til over en million tonn/år.

ACE Green forventer derfor at:

- KVU-Nord-Norge inkluderer sjøtransport, havner og terminaler i anbefalt konsept. Det bør settes inn tiltak som omfatter bedre samhandling om intermodale knutepunkter med spleiselag der alle bidrar økonomisk til å utvikle effektiv grønn godstransport.
- Et nytt tiltak om infrastruktur for lading og grønne lastebiler i viktige knutepunkter for gods i nord (båt/bil/bane). Dette mangler i høringsutkastet og er minst like viktig som ladeinfrastruktur på veiene ut av landsdelen.

Mer fakta og begrunnelse:

ACE Green er et samarbeid om å utvikle en grønn intermodal godskorridor med bane og båt mellom Nord-Norge, Østlandet og EU. Vi er et partnerskap bestående av Tromsø Havn, Bodø Havn, Mo i Rana Havn, Helgeland Havn, Bodøregionen Utviklingsselskap, Rana Utvikling, Meyership, Mosjøen- og omegn næringssselskap og Klosser Innovasjon (Innlandet). Vi samspiller med et stort nettverk av logistikkbedrifter og myndigheter på tvers av fylkesgrenser og landegrenser. Nordland fylkeskommune er en betydelig støttespiller.



Fra suksess til utfordringer

Fra 2019 til 2022 ble tilbudet for næringslivet på Nordlandsbanen doblet fra to til fire daglige godstog hver vei. Det gode samspillet har skapt den største suksessen for gods på bane i Norge etter 2000. Både sjømat, industriprodukter og forbruksvarer strømmer til godstogene. Nå stanger suksessen i overbelastning på linjene mellom nord, sør og EU.

Næringslivet ønsker å frakte mer av både importvarer til og eksportvarer fra landsdelen med bane – og i kombinasjon med båt. Med fortsatt godt samspill og økt tilrettelegging fra statlige myndigheter vil mengden kombigods langs Nordlandsbanen passere en million tonn om få år: Det vil skape store gevinster for miljø og samfunn, tryggere veier, styrke våre eksportnæringer og tilføre energi til den grønne veksten i nord.

Grønn korridor med stor og økende nytte for samfunnet

Det er behov for å vise hvordan en grønn godskorridor, som kombinerer utvikling av eksisterende jernbane med ny «Nord-Norge-linje», vil skape store positive effekter for samfunnet og gi høy oppnåelse av de mål som er satt for KVVU Nord-Norge:

- Økt redundans mellom Bodø – Harstad – Tromsø der sjøtransport avlastes og supplerer E6. Det vil vesentlig styrke forsyningssikkerhet og militær beredskap.

- Store besparelser av miljøutslipp og energi. Jernbane og moderne containerskip har et uslåelig lavt energiforbruk per enhet. Lastebiler på vei bruker 4 – 6 ganger mer energi enn godstogene.
- Store besparelser av naturinngrep som alternativer med ny veg og bane vil gi,
- Store samfunnsøkonomiske besparelser med færre vogntog, økt trafiksikkerhet på veiene, redusert veislitasje og lavere miljøutslipp.
- Gods fra bil til bane og båt styrker også den regionale transportnæringen som distribuerer varene med bil til og fra havn og terminal og øker den grønne konkurransekraften til nordnorske eksportnæringer.
- Det oppnås store effekter og gevinster gjennom å utvikle og oppgradere eksisterende infrastruktur i stedet for store investeringer i ny infrastruktur.
- Det er også på de lange distansene bane og båt har størst konkurransekraft mot lastebilene og gir størst nytte for samfunnet. Om vi legger til nytten for forsyninger, samfunnssikkerhet og nasjonalt viktig verdiskaping blir dette samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer.

1. Anbefalt jernbanesatsing støttes, men må starte i 2025

- Høringsutkastets anbefaler et konsept som inkluderer investeringer på 13 milliarder kroner i økt kapasitet og grønn drift på Nordlandsbanen. Det er en gledelig satsing under forutsetning av at tiltak for å øke kapasiteten blir igangsatt i 2025.
- Bane Nor erklærte hele korridoren Oslo – Bodø for overbelastet i 2022 og har i 2023 utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan. Bane Nors plan viser at det er viktig å investere i økt kapasitet langs hele korridoren, også på Nordlandsbanen. KVU Nord-Norges satsing vil gi rom for 10 – 12 nye kryssingsspor slik at tilbudet gradvis kan økes fra fire til seks og åtte daglige godstog. Dette er i tråd med den kraftige veksten i sjømatnæring og grønn industri framover og behovene Nord-Norge linjen vil skape for bedre togtilbud (se neste punkt).
- Store brukere av Nordlandsbanen, som Rana Gruber og ASKO, skal bli klimanøytrale i 2025- 2026. Da kan ikke statlig jernbane kjøre på fossil diesel inn i framtida. Grønn drift må avløse fossil diesel så nær 2030 som mulig (Parisavtalens år).
- **ACE Green vil derfor ha en presisering i endelig KVU Nord-Norge om at investeringene i jernbane i nord anbefales gjennomført tidlig i perioden, slik vi antar er hensikten, og ikke utsettes til senere.**
- ACE Green støtter investeringer som fremmer gods på bane langs hele korridoren mellom nord og sør i Norge og over grensene til EU. Gods på bane, med størst dokumentert samfunnsnytte, bør prioriteres betydelig høyere i årene som kommer. Kjøreleder spesielt for noen godstog mellom Østlandet og Bodø må ned. Det er på de lange distansene at både godstogets samfunnsnytte og fortrinn mot lastebiler er størst.

2. Sjøtransporten må inn i anbefalt konsept som del av grønne korridorer

- En stor svakhet i høringsutkastet er at sjøtransport og havner ikke er inkludert i anbefalt konsept. Oppdragsbrevet fra regjeringen presiserer at alle transportformer skal inngå i utredningene. De analyserte problem, behov, mål og rammebetingelser som beskrevet i kapitlene 3-5 bygger også opp under at rapporten i større grad burde

sett nærmere på sjøtransportens rolle inkludert bedre koblinger mellom havner, veier og jernbane.

- ACE Green vil spesielt trekke fram de nær eventyrlige muligheter i kombinasjon av jernbanen til Bodø og ny «Nord-Norge-linje» sjøveien videre til Harstad og Tromsø. ASKO er kommet langt i å forberede investeringer i flere containerskip. Enova har allerede bevilget 210 mill. kroner i støtte til nullutslipp på båtene. Her bør også andre statlige myndigheter følge opp med tiltak på bane, havn, knutepunkter, slik at satsingen på grønne godskorridorer og knutepunkter blir helhetlig og sammenhengende.
- Moderate investeringer i de intermodale terminalene mellom båt, bane og bil vil gi store effekter i form av effektiv logistikk og lavere kostnader. Derfor bør det settes av betydelige statlige bidrag til knutepunkter som kombineres med lokale bidrag. Det kan skje som virkemiddel i anbefalt konsept eller med tydelig prioritering i tiltakspakken.
- **ACE Green vil be om at den grønne korridoren med jernbane til Bodø og Nord-Norge-linjen videre nordover løftes spesielt fram som en del av anbefalt konsept.**

3. Infrastruktur for grønne lastebiler ved knutepunkter i nord (båt/bil/bane)

- ACE Green støtter en kraftig satsing på viktige næringsveier som spesielt løftes fram i tiltakspakkens programområde «rikdom fra havet og andre næringer».
- ACE Green vil spesielt trekke fram behovet for å bygge bedre infrastruktur for grønne lastebiler som distribuerer varer til og fra terminalene. I 2023 tok lakseprodusenten Nova Sea og transportselskapet Meyership i bruk de to første elektriske trekkvognene for frakt av laks med vogntog på fylkesveier og riksvei mellom produksjon og Nordlandsbanen. Utviklingen er i gang, men skal den øke trengs det betydelig bedre kapasitet for lading av tunge kjøretøyer.
- Høringsutkastets er opptatt av infrastruktur for lading av tunge kjøretøyer på de lange strekningene til og fra Nord-Norge. Vi mener ladeinfrastruktur for lastebiltransporter på mellomlange distanser innad i landsdelen er minst like viktig som de lange distansene, fordi det vil fremme bane og sjøtransport og bidra til null utslipp i hele verdikjeden.
- **ACE Green forventer derfor at infrastruktur for lading og grønne drivstoff i havner, terminaler og knutepunkter i nord blir et tydelig virkemiddel i tiltakspakken.**
- En satsing på ladeinfrastruktur i Nord-Norge bør også føre til en revisjon av den nasjonale ladestrategien for tunge kjøretøyer (2023). I denne skal infrastruktur for lading rulles ut først i stor skala på Østlandet der det også blir bevilget flere hundre milliarder kroner til utvikling av elektrifisert jernbane, og i de siste faser i nord.

Med beste hilsen

ACE Green, Arctic Central European Green Corridor

31.01.2023

Kristin Frodahl Rognerud
Prosjektleder