

Oslo, 16. januar 2024

Jernbanedirektoratet  
Statens vegvesen

## HØRINGSUTTALELSE TIL KVV NORD-NORGEBANEN OG KVV NORD-NORGE

Vi viser til høring av KVV Nord-Norgebanen i regi av Jernbanedirektoratet og KVV Nord-Norge i regi av Statens vegvesen. Naturvernforbundet avgir herved en likelydende uttalelse til begge høringene.

### Naturvernforbundets utgangspunkt

[Klimautvalget 2050](#) peker på viktige ting i sin enstemmige anbefaling, blant annet følgende:

- Transportpolitikken prioriterer tiltak som *unngår* utslipp. Tiltak som *flytter* transport til mindre utslippsintensive former prioriteres over tiltak som *forbedrer* eksisterende transport.
- Tiltak som reduserer etterspørselen etter transport blir prioritert, både når det gjelder transport av varer og av personer, blant annet ved at:
  - eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes fremfor utbygging av ny infrastruktur
  - stivhengighet blir vurdert og vektlagt i alle beslutninger fordi transportpolitikken og investeringsbeslutninger legger viktige føringer for hva slags infrastruktur og transportformer det legges til rette for
  - utviklingen av transportsystemet bidrar til å redusere samlet ressurs- og arealbruk, både i Norge og andre land
  - utviklingen av transportsystemet reduserer samlet energibruk på transport. Dette tilsier at det bør satses på direkte elektrifisering så langt som mulig, og ikke energikrevende drivstoff som hydrogen eller biodrivstoff. Disse bør forbeholdes transport som ikke lett kan elektrifiseres, som langtransport til sjøs
  - det legges mindre vekt på å legge til rette for høy hastighet i veisystemet, det vil begrense samlet energibruk og ha positive ringvirkninger på arealbruk
- Det innføres et krav om «prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur begrenses vesentlig.

Samtidig erkjenner vi at det betydelig behov for å utbedre transportsystemet i landets tre nordligste fylker, men dette må gjøres på en måte som er i tråd med Klimautvalgets anbefalinger.

Vi vil også legge til at det er viktig å utnytte fleksibiliteten i veinormalene for å utnytte ressursene effektivt å hindre arealinngrep og klimagassutslipp, og det er avgjørende at alle nye prosjekter reduserer faren for viltpåkjørslar.

## **KVU Nord-Norgebanen**

Et jernbanesystem har, når det først er bygd, store fordeler i form av at det kan tilby hurtig, men energieffektiv transport med stor kapasitet. Fordelene må måles opp mot ulempene fra bygging og endring i arealbruk. Potensialet for trafikkoverføring har mye å si for når fordelene overstiger ulempene.

Kunnskapen om Nord-Norgebanen, blant annet gjennom KVU-en, viser at prosjektet gir:

- store naturinngrep (og et stort behov for å kvitte seg med overskuddsmasse fra mange lange tunneler)
- store klimagassutslipp fra arealendringer og materialer/byggeprosesser
- store konflikter med reinbeiteområder
- store utbyggingskostnader

Naturvernforbundet kan ikke støtte bygging av Nord-Norgebanen basert på den løsningen som KVU-en skisserer.

Vi er kjent med rapporten *Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen*, skrevet av Norsk Bane på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune. Rapporten peker blant annet på at KVU-en kan operere med for lave trafikkprognoser, for høye kostnadsanslag og for høye klimagassutslipp fra bygging.

Det er interessant kunnskap. Men dette betinger imidlertid at det må kunne sannsynliggjøres at ny jernbane får et klimaregnskap som viser reduserte utslipp i forhold til om banen ikke bygges, og at det blir vesentlig mindre inngrep i natur og reinbeiteområder enn den løsningen som KVU-en har skissert. Det er viktig at samiske interesser inkluderes og tas hensyn til i en tidlig fase.

En ny jernbane mellom Fauske og Narvik anser vi uansett å bli svært konfliktylt, og vi anser denne som uaktuell. Det kan imidlertid etter vårt syn være aktuelt å utrede ny jernbane fra Tromsø som kobles til Ofotbanen og jernbanenettet i Sverige.

## **KVU Nord-Norge og prioriteringer for transportsystemet i nord**

Naturvernforbundet ber om at følgende legges til grunn for prioriteringene i kommende Nasjonal transportplan 2025–2036 for de tre nordligste fylkene:

- Vi må utbedre, trafiksikre og ta vare på den infrastrukturen vi har. Skånsom utbygging av veinettet kan aksepteres der det er store utfordringer. Store veiprosjekter må nedskaleres, og det må tas strenge miljøhensyn med vekt på gjenbruk av dagens vei.

- Kapasiteten på Nordlandsbanen og Ofotbanen må økes i form av blant annet flere kryssingsspor, slik at jernbanen kan styrkes i godstransportene mellom nord og sør og persontogtilbudet kan videreutvikles.
- Nordlandsbanen del-elektrifiseres i tråd med anbefalt løsning i den såkalte KVV Green.
- Det gjennomføres kraftige tiltak langs Nordlandsbanen for å hindre dyrepåkørsler.
- Sjøtransporten videreutvikles som et ledd i en miljøriktig transportkorridor mellom nord og sør, blant annet med mulig elektrisk båttransport fra Bodø og nordover i korrespondanse med tog i Bodø.
- Det må satses mer på ladestasjoner for å redusere veitransportens miljøfotavtrykk.
- Kortbanenettet videreutvikles framfor bygging av store, nye flyplasser. Det må legges til rette for og stilles krav om at flytrafikken på kortbanenettet elektrifiseres så snart dette er teknisk mulig.
- All utbygging må avklares med samiske rettighetshavere (FPIC).

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen  
leder