

## MILJØBUDSJETT FOR JERNBANEPROSJEKT

*Hans Chr Holmsen etterspør et miljøregnskap for jernbaneprosjektet.*

*Et regnskap settes jo opp i ettertid og er historisk dokumentasjon – viktigere er et natur-, klima- og miljø BUDSJETT som utarbeides **før** et prosjekt bestemmes. Jernbanedirektoratet og BaneNor har laget meget gode veiledere og beregningsmodeller for jernbaneprosjekter, som underlegges streng vurdering fra alle berørte instanser før prosjekter settes i gang.*

For det aktuelle prosjektet er det to forhold som er viktige:

- Selve selskapet Oslo-Stockholm under 3 timer AS er underlagt de strengeste krav til bærekraft, bl.a. fordi Storebrand – som er ett av Nordens ledende selskap med strenge krav til bærekraft i alt de engasjerer seg i - er en av våre sponsorer. Dette betyr også at det legges opp til såkalt ESG-finansiering, som betyr fordelaktige finansieringsbetingelser for prosjekter som møter internasjonalt definerte krav.
- På det nåværende stadium er spørsmålet om Stortinget i det hele tatt aksepterer den alternative måten å organisere og finansiere prosjektet på. Før dette er avklart, vil ingen bruke de store ressursene som et detaljert natur-, klima- og miljøbudsjett vil kreve.

Men vi har selvsagt gått gjennom alle elementer som kan gjøre dette prosjektet til et mønsterprosjekt også internasjonalt når det gjelder natur, klima og miljø. Dette gjelder for det første bruk av anleggsmaskiner. Regjeringen har lagt fram en handlingsplan for utslippsfrie anleggsmaskiner. Det er fullt mulig å se for seg at Oslo-Stockholm teknologisk kan gjennomføres med utslippsfrie maskiner, og dette vil bygges inn i konsesjonsbetingelsene.

Det gjelder for det andre materialbruk. Vi legger opp til å bruke tre i bruer og bygninger, ref bl.a. en stasjon på Bjørkelangen. Vi legger også opp til – i samarbeid med Norsk Industri – å bruke det mest avanserte av ny teknologi når det gjelder byggematerialer. Det skjer store gjennombrudd nå når det gjelder å gjøre både stål, aluminium og betong mer klima- og miljøvennlig. Her er selskaper som Hydro og Borregaard i fremste rekke.

Et prosjekt av denne typen må ses i et livsløpsperspektiv når det gjelder natur-, klima- og miljøpåvirkninger. Anleggsmidlene og tunellene vil ha en levetid over mange generasjoner. Derfor må de negative virkningene under bygging vurderes opp mot de positive virkningene gjennom drift av anlegget – konsesjonsperioden er jo forutsatt å være 50 år. Det er her de positive virkningene av å flytte over person- og godstrafikk fra fly og vei til jernbane slår kraftig ut. Foreløpige beregninger utført av Oslo-Sthlm255.ab viser et konservativt anslag på en årlig reduksjon på 55 000 tonn CO<sup>2</sup>.

Så kan en tro at flytrafikken blir kraftig redusert i fremtiden. Dette vet vi alle lite om foreløpig. Men i alle tilfelle må det være lurt å planlegge for en overføring av trafikk til jernbane, fordi en elektrifisert jernbane jo i alle tilfelle er mer natur-, klima- og miljøvennlig enn fly og bil. En kan også drømme om elektriske fly. Men foreløpig virker ikke dette spesielt realistisk.

Og fakta med elektrifisering av alle typer transportmidler er jo at det må produseres mer elektrisitet for å dekke behovet – og elektrisitet må alltid produseres gjennom inngrep i natur. Det samme gjelder batteriproduksjon – det drives rovdrift på sjeldne materialer og på barn som utvinner mineralene, og selve batteriproduksjonen er sterkt forurensende.

Et natur-, klima- og miljøbudsjett for et jernbaneprosjekt vil inneholde bl.a. følgende elementer:

- Råvareforbruk – alle typer innsatsmaterialer, inkl jord, skog, vann, energi
- Utslipp til vann, luft og jord – herunder bruk av kjemikalier
- Produksjon av avfall
- Støy
- Andre forhold

Budsjettet skal

- bidra til å identifisere, vurdere og kommunisere mulighetene for redusert natur, klima og miljøpåvirkning.
- gi grunnlag for rangering og prioritering av tiltak i alle faser.
- danne utgangspunkt for et tilsvarende regnskap for ferdig bygget prosjekt.

Basert på dette vil alle krav til helse, miljø og sikkerhet og natur og klima bli innarbeidet i konsesjonsbetingelsene.

Rent lokalt kan jernbanen bety at det endelig blir gjort noe for å restaurere Liermosen, både i form av flomvern, CO<sup>2</sup>binding, gjenvinning av dyrkbar jord og en attraktiv våtmarksbiotop.

Og selv om det virker uinteressant for Holmsen, så kan en framtidig biosmart Aurskog Høland kommune gi bedre levekår for sine innbyggere. Kombinasjonen av bredbånd og digitalisering skaper helt andre muligheter for en dramatisk desentralisering av alle samfunnsfunksjoner. Med jernbane kommer også den mest avanserte fiberinfrastrukturen som finnes.