

Høringsuttalelser til utredningen om Nord-Norgebanen

Høringspart	Side
Sametinget	2
Forsvarsdepartementet	8
Landbruksdirektoratet	11
Bane NOR	14
Kystverket	16
Statens vegvesen	18
Finnmark fylkeskommune	20
Troms fylkeskommune	22
Nordland fylkeskommune	30
Tromsø kommune	32
Narvik kommune	45
Fauske kommune	47
Nord-Troms Regionråd	49
Ofoten regionråd	50
Regionrådene i Sør-Troms, Midt-Troms, Tromsøområdet og Nord-Troms	65
Salten Regionråd	68
Språkrådet	71
Norges Lastebileierforbund	72
Sjømatklyngen Senja	74
Sjømat Norge	79
Næringsforeningen i Tromsøregionen	87
Profilgruppa i Midt-Troms	88
Fishmail Norway	93
Demokratene i Sandefjord	95
Rødt Nordland	96
Norges Miljøvernforbund	98
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen	100
Tromskomiteen for Jernbane	104
For Jernbane	110
Norsk Jernbaneklubb	114
Eivin Kantun	117
Ewy Anette Korsnes	124
Frode Flægestad	125
Tarjei Jensen	126
Tor Hilmar Årsnes	128
Anders Beitnes og Trond Johansen	129

Jernbanedirektoratet
Hanne Juul
Postboks 16
0101 OSLO

ÁŠŠI/SAK
18/2754 - 40

MIN ČUJ./VÁR REF.
19/27080

DIN ČUJ./DERES REF.

BEAIVI/DATO
17.10.2019

Høringsuttalelse til høring av ny jernbane Narvik - Tromsø (Nord-Norgebanen)

Viser til brev fra dere mottatt 01.07.19 hvor utredningen av Nord-Norgebanen legges ut på høring, samt til konsultasjoner mellom Jernbanedirektoratet og Sametinget som ble gjennomført 17.06.19.

Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø vil gå gjennom Tysfjord, Narvik, Bjerkvik, Bardufoss og Tromsø, med sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Jernbaneutbyggingen vil bety store arealinngrep over store samiske kjerneområder i Nord-Norge og berøre mange ulike samiske interesser. Utbyggingen vil gjennom pite-, lule-, marka- og nordsamiske områder og vil ha store negative konsekvenser for samisk natur og kulturgrunnlag, uten at dette er redegjort i utredningen og temarapporten. Sametinget mener at det må være nulltoleranse for reinvaskjørsler og tiltak for eliminere reinvaskjørsler langs hele traseen må være et av de viktigste punktene i videre utredninger.

Sametinget har ingen uttalt samferdselspolitikk, men arbeider for å sikre samisk natur og kulturgrunnlag slik at nåværende og kommende generasjoner kan bo og utvikle sin samiske kultur og næring. Grunnlaget for Sametingets politikk i areal- og miljøspørsmål er stadfestet i Sametingsmelding om areal og miljø vedtatt av Sametingets plenum i september 2016. Meldinger finnes på Sametingets hjemmesider; www.samediggi.no.

Forvaltning av arealer og ressurser er omfattende prosesser som vil påvirke livsvilkårene for framtidige generasjoner. Sametinget ser det som avgjørende at vedtak i slike prosesser bygger på et solid kunnskapsgrunnlag. Det er behov for å styrke kunnskapen om samisk kultur, utmarksbruk og næringer for de som planlegger og utreder.

Sametinget gir innspill og er delaktige i større vei, jernbaneprosjekt, flystasjoner og andre utbygginger som berører samisk tradisjonelle områder, det vil si fra Finnmark i nord og til Hedmark i sør hvor det er samisk reindrift. Dette kan være krevende saker hvor reindrift og andre samiske utmarks næringer ofte berøres. Utbygginger innen transportområdet vil også kunne berøre samiske kulturlandskap og kulturminner. I tillegg vil transport-tiltak kunne berøre samisk tradisjonelt fiske og kystsamfunn i våre tre nordligste fylker. Tiltak for transport kan være arealkrevende og fragmentere beiteland som bidrar til å hindre utøvelse av samisk tradisjonell næring som reindrift. Sametinget forutsetter først og fremst at reindrift ikke hindres eller nektes sin utøvelse som følge av utbygginger for transport. Vi er med bakgrunn i dette sterkt kritisk til nye og større utbygginger gjennom samiske kjerneområder, slik som utbygging av Nord-Norgebanen.

Innspill til utredningen av Nord-Norgebanen

Nord-Norgebane vil berøre mange ulike samiske interesser over store områder. Begge trasealternativene vil berøre samisk reindrift, utmarksbruk, tradisjonell fiske og kulturminner/kulturlandskap. I prosessen fremover vil det derfor være avgjørende at samiske kultur- og næringsutøvere gjøres i stand til

å ivareta sin næring og rolle som kulturbærere. De er ofte få og står ovenfor omfattende utbyggingsprosesser som krever både tid og kompetanse for å kunne medvirke til hele prosessen.

I utredningen er det etter Sametingets syn foretatt svært begrensede vurderinger av konsekvensene som utbyggingen vil ha for samiske forhold og interesser. Det er utarbeidet et temarapport *Miljøvurderinger og samiske interesser* som omhandler samiske forhold. I denne rapporten er de samiske interessene under det som heter naturressurser. Denne delen omhandler reindriftsinteressene i tiltaksområdet. Rapporten vurderer konfliktområder langs traseen på et overordnet nivå. Kunnskapsbakgrunnen til denne rapporten er offentlige databaser som er tilgjengelig fra Landbruksdirektoratet. Sametinget har fått signaler fra flere reinbeitedistrikter om at noen av kartene ikke er oppdaterte og noen av disse vil dermed ikke vise nåværende bruk av områdene. Temarapporten *Miljøvurderinger og samiske interesser* omhandler derfor ikke tilstrekkelig kunnskap om bruken av reinbeiteområdene og hvilke konsekvenser utbyggingen vil ha for reindrift. I videre utredninger vil det derfor være viktig å involvere reinbeitedistriktene i utredningsarbeidet slik at skriftlig materiale suppleres med informasjon og tradisjonskunnskap direkte fra reindriftsutøvere.

Det er som nevnt innledningsvis mange ulike samiske interesser i tiltaksområdet for Nord-Norgebanen. Jernbanen vil berøre pitesamisk kjerneområde i Fauske, den vil krysse lulesamisk kjerneområde i Tysfjord. En sidearm til Harstad vil gå gjennom markasamisk kjerneområde og videre nordover vil den berøre store nordsamiske områder. I tillegg til reindrift er det også sjøsamisk bruk, utmarksbruk, tradisjonell fiske og kulturlandskap. Disse kjerneområdene er sårbare og viktige for opprettholdelse av samisk kultur. Mangfoldet i den samiske kulturen i disse områdene er ikke kartlagt og utredet i hovedrapporten og temarapporten *Miljøvurderinger og samiske interesser*. Sametinget mener derfor at dette er et stort mangel i utredningsarbeidet. I videre utredninger vil det være viktig og nødvendig å kartlegge alle de ulike samiske interessene som finnes langs jernbanetraseen og samt å utrede hvilke konsekvenser en jernbaneutbygging vil ha for den samiske kulturen og de berørte interessene.

Utredningen viser også til at det er mindre konflikter på strekningen Tromsø-Narvik enn Narvik-Fauske. Sametinget mener det ikke tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag fra temarapporten *Miljøvurderinger og samiske interesser* og utredningsarbeidet til en slik konklusjon. Langs hele strekningen vil jernbanen kunne ha store negative konsekvensene for de samiske interessene. Sametinget mener derfor at kunnskapsgrunnlaget i denne utredningen ikke er tilstrekkelig for å vise de faktiske konsekvensene som jernbaneutbyggingen vil ha for naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsnivå og forventer en grundig utredning langs hele strekningen.

Reindrift og reinpåkjørsler

Den tradisjonelle reindriften, som har stor betydning for opprettholdelse av den samiske kulturen i området, vil etter vårt syn bli vesentlig rammet av jernbaneutbygging i Nord-Norge.

Området fra Fauske til Tromsø, med sidearm fra Bjerkvik til Harstad er reinbeiteområder for ti reinbeitedistrikter, disse vil bli direkte berørt av jernbanetraseen. Jernbanetraseene vil også kunne indirekte berøre flere andre reinbeitedistrikter og samebyer.

Reindriften er en arealavhengig næring med behov for store sammenhengende områder, samt at det er viktig med beitero. Det er et stort behov for en mer helhetlig tilnærming for å sikre reindriften beitegrunnlag og mulighet for utvikling av næringa. Alle distriktene har sine særskilte behov for bevaring av beitegrunnlaget sitt. Inngrepene i dette tiltaksområdet er utfordrende er mange og varierende, alt fra utstrakt militæraktivitet til ekspansiv hyttebygging, småkraft- og vindkraftutbygging og økt menneskelig fritidsferdsel i utmark for å nevne noen. I tillegg kommer behovet for å finne tilpasninger i møte med endrende klimatiske forhold som bidrar til å redusere beiteareal. Dette innebærer et stort press på reinbeitedistriktene og økt avhengighet av områdene som fortsatt har gode og sammenhengende beiter.

Sametinget mener det er behov for å sikre reindriften beitearealer, flytteleier og særverdiområder og slik gi mulighet for å styrke og utvikle reindriften både som næring og som en viktig samisk kulturbærer. Enkelt inngrep, som isolert sett kan altså framstå som mindre betydelig, kan få store konsekvenser når man ser det i sammenheng med alle andre inngrep. En jernbane gjennom reinbeiteområder vil blant annet fragmentere reinbeiteland, den vil krysse flyttveier og den vil krysse viktige beiteområder slik at sammenhengende beitebruk kan bli utfordrende. I tillegg vil anleggsperioden kunne påføre driftsulemper for reindriften og samt at det vil være støyproblematikk som må utredes i videre utredninger.

Reinpåkjørsler på jernbanen vil er et stort problem for reindriften, selv med avbøtende tiltak vil dette være et av de største negative konsekvensene av jernbanen. Dette vil kunne gi store tap for reindriften og for noen reinbeitedistrikter vil dette, i tillegg til blant annet all annen arealinngrep, rovvilt og klima, være en så stor belastning at det kan gi usikre framtidsutsikter til videre drift. Dette er erfaringer fra Nordlandsbanen, og erfaringene viser også til at en jernbane gjennom reinbeiteland vil utgjøre mye ekstraarbeid til reinbeitedistriktene. Det vil være behov for økt reingjeting, tilpassing av beitebruken og det vil være et enormt ekstrabelasting for utøverne å måtte lete etter skadde dyr og måtte avlive påkjørte reinsdyr. Avbøtende tiltak vil være viktige aspekter i dette for eliminere påkjørslene, selv om det sannsynligvis likevel vil være umulig å unngå at det vil være en del reinpåkjørsler.

I utredningen må det derfor være lagt inn kostnadsestimater for avbøtende tiltak som fungerer for å eliminere påkjørsler, og disse kostnadsestimatene og tiltakene bør følge hele prosessen, fra utredningsstadiet til prosjektet er ferdigstilt. Tidlig dialog og involvering av reindriften vil være avgjørende i dette arbeidet, og må innføres allerede i utredningsstadiet og KVVU.

Sametinget er videre opptatt av at den samlede belastning for reieneierne i området belyses grundig og at tidligere og planlagte inngrep samlet ikke overstiger folkerettslig terskel. Det vil si at reinbeitedistriktene, sett i sammenheng med tidligere og samlet belastning, ikke nektes eller påføres vesentlig krenking av sin kulturutøvelse som følger av Nord-Norgebanen.

I forbindelse med NVEs arbeid med Nasjonal ramme for vindkraft på land har fylkesmannsembetene utarbeidet rapporten *Reindriftsvurderinger av analyseområder som berører samisk reindrift*. Denne rapporten er brukt som en del av kunnskapsgrunnlaget til arbeidet med Nasjonal ramme for vindkraft og gir et bilde av arealinngrepene til de ulike reinbeiteområdene. Selv om rapporten har vurdert hvilke konsekvenser den samlede belastningen til reinbeitedistriktene vil være i henhold til vindkraft, er den likevel relevant for å se på samlet inngrepssituasjon til de ulike reinbeitedistriktene. Alle de berørte reinbeitedistriktene langs Nord-Norgebanen er vurdert i denne rapporten. Det er konkludert med at ut fra en vurdering av samlet belastning av inngrepene og andre forhold vil vindkraftverk få store eller svært store negativ konsekvenser for de berørte reindistriktene.

Utbygging av Nord-norgebanen vil utvilsomt gi store konsekvenser for reindriften og dette vises også til dels av temarapporten *Miljøvurderinger og samiske interesser*. Det vil derfor være svært viktig med en utredning som på et detaljert nivå vurderer om de berørte reinbeitedistriktene vil kunne fortsette å drive en bærekraftig regningsvarende reindrift etter en eventuell utbygging av Nord-Norgebanen.

Utmarksbruk og jordbruk

Tiltaksområdet for Nord-Norgesbanen går som nevnt gjennom flere samiske kjerneområder. I disse områdene vil det være samisk jordbruk og utmarksbruk. Videre utredninger på dette må vise i hvor stor grad disse interessene blir berørt av en Nord-Norgebane utbygging.

Fiske, jakt og høsting av fornybare naturressurser er viktige bærebjelker for mange samiske lokalsamfunn. Det er derfor viktig at det ved ulike utbygginger sikres slik at utmarksressursene fortsatt kan utnyttes. Jernbaneutbyggingen bør derfor ta hensyn til at det fortsatt skal være mulig med utmarksbruk på en bærekraftig måte og slik det er blitt gjort i generasjoner. Utmarksnæring drives i beskjedent målestokk i forhold til andre samiske næringer, men det er fortsatt mange som høster av naturen for eget hushold. Sametinget er opptatt at viktige arealer for tradisjonell utmarksbruk ved sikres. Dette gjelder områder for jakt, fiske, vedhugst, sanking av bær, urter og sennagress, samt uttak av virke for duodji som enkeltpersoner eller grupper av personer helt eller delvis har sitt livsgrunnlag knyttet til.

Jordbruket spiller også en sentral rolle i å opprettholde levende bygder og samisk kultur. Jordbruket er ofte også viktig i bevaringen og utviklingen av det samiske språket. For jordbruket i samiske områder utgjør utmarksområder en viktig del av det økonomiske grunnlaget, spesielt for sau og geit. Det er derfor ønskelig å opprettholde bruken av slåttemark, kulturbeiter og utmarksbeiter til jordbruksformål. I tillegg drives ofte jordbruk i kombinasjon med annen utmarksnæring som fiske, jakt, fangst, duodji og sanking. Disse temaene må inn i videre utredninger av Nord-Norgesbanen.

Kulturlandskap og kulturmiljø

Sametinget er forvaltningsmyndighet for samiske kulturminner. Store deler av det som i dag oppfattes som tilnærmet uberørt natur og villmarkspregede områder i tiltaksområdet for Nord-Norgebanen er og har vært samiske kulturlandskap. Den tradisjonelle samiske bruken av et område kan være vanskelig å spore

ute i naturen, da man ofte har vært svært forsiktig i sin utnyttelse av naturressursene og landskapet. Mye har grodd til og forsvunnet allerede. Dette gjør at samiske kulturminner særlig utsatt for ødeleggelse. Registreringer er fortsatt mangelfulle, noe som gjør at det i store områder ikke er gjort noen dokumentasjon av samiske kulturminner.

Samiske kulturminner kan for eksempel være hustufter, gammetufter, teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet da det ikke er foretatt systematiske registreringer av samiske kulturminner langs foreslåtte traseene. Sametinget anser derfor potensialet for nye funn av automatisk fredete samiske kulturminner i området som stort.

Sametinget har derfor pr. i dag derfor ikke tilstrekkelig grunnlagsmateriale for å kunne gi en helhetlig og total vurdering av traseene med tanke på automatisk fredete samiske kulturminner. Ved en eventuelle videre utredninger vil det være behov for omfattende befaringer og registreringer etter kulturminner langs foreslåtte traseer.

Tysfjord – Hellemobotn og Norges tentative verdensarvliste

Området rundt Hellemobotn er et av kulturmiljø-områdene som blir berørt av Nord-Norgebanen. Tysfjord – Hellemobotn ble innlemmet på Norges tentative verdensarvliste i 2002 og er tenkt som en utvidelse av verdensarvområdet Laponia på svensk side av riksgrensen for å få med forbindelsen til havet i vest. Det kreves nasjonalt områdevern før status som verdensarv kan oppnås, og per i dag arbeides det ikke aktivt med etablering av en nasjonalpark i Tysfjord så vidt Sametinget kjenner til. Norges tentative verdensarvliste er ikke oppdatert siden 2011. Sametinget har ved flere anledninger den siste tiden fått spørsmål om statusen/plassen til Tysfjord – Hellemobotn på Norges tentative verdensarvliste, nå sist av Riksantikvaren i forbindelse med Sametingets arbeid med Várjjat siida. Sametinget vil avklare statusen for Tysfjord – Hellemobotn, men utgangspunktet er at det står på den Norges tentative verdensarvliste.

Medvirkning og KVV

Sametinget ser medvirkning fra samiske interesser som viktig og verdifullt i planprosesser, og avgjørende for å få frem kunnskapen om samiske forhold. Samiske interesser og lokalsamfunn vil kunne være reinbeitedistrikt eller siida, bygdelag, utmarkslag, laksefiskelag, sauebeitelag, forening og andre interesseorganisasjoner. Samiske kultursentre, museer og lignende i region kan ha foretatt dokumentasjonsarbeid av tradisjonell kunnskap som vil kunne være relevant i denne sammenheng. Medvirkning og samarbeid fra slike institusjoner vil derfor kunne være nyttig i videre utredninger. Vi anmoder at prosjektet tidlig i prosessen aktivt legger til rette for medvirkning fra berørte samiske interesser, herunder reinbeitedistrikter og samebyer og andre interesser. Reindriften er et yrke der ikke alt skjer til avtalt tid og blant annet kan de f.eks. bevege seg ofte utenfor dekning. Dette kan gi utfordringer i å kunne gi tilbakemelding og være på riktig sted og tid for å kunne påvirke utbyggingsaker og følge store prosesser over tid. For Sametinget er det avgjørende at samiske rettighetshavere skal ha mulighet til å delta og medvirke i beslutningsprosesser om forvaltning av deres beitearealer. Det vil være behov for å styrke reinbeitedistriktenes kapasitet til å følge prosessen til Nord-Norgesbanen.

Sametinget mener videre det er viktig om å få fram tradisjonell samisk kunnskap og bruk av områder gjennom utredning og å tillegge denne kunnskapen like stor vekt som den forskningsbaserte kunnskapen i det videre arbeidet.

Sametinget har konsultasjoner med statlige myndigheter, men reinbeitedistriktene og andre samiske interesser må også tilbys konsultasjoner som følge av konsultasjon avtalen med statlige myndigheter. Det bør avklares i forkant om de berørte samiske interessene ønsker konsultasjoner sammen med Sametinget eller om vi konsulterer hver for oss. Det kan også være en løsning at hver av partene stiller som observatør.

I videre utredninger vil det være avgjørende at utreder har bred erfaring og tilstrekkelig faglig kompetanse i samiske forhold i videre utredninger. Dette utbyggingsprosjektet krever svært grundige vurderinger hvordan de ulike samiske interessene blir berørt av prosjektet.

I forhold til konseptvalgutredning (KVV) har Sametinget erfaringer med at disse ikke ivaretar tilstrekkelig prosessuelle retningslinjer for ivaretagelse av samiske interesser og folkerett. En KVV vil gjerne være bestemmende for hvilke trasevalg som legges i planene. Samiske hensyn bør derfor tas inn i KVV-

utredningen slik at en på tidlig stadium kan avdekke konfliktområder og legge til rette for en god prosess for å ivareta samisk natur og kulturgrunnlag.

Folkerettslige betraktninger

Folkeretten stiller krav til at samiske interesser skal ivaretas i utbygginger i samiske områder. Det er folkerettslige og nasjonale regler som skal ivareta samiske interesser. Samisk kulturutøvelse, og med samisk reindrift som en bærer av samisk kultur, har et særlig vern etter norsk rett og folkerett. Sametinget forventer at det lages en egen vurdering vedrørende folkeretten og samiske interesser i forbindelse med en utbygging av Nord-Norgebanen. Det vil være viktig i videre utredninger og vurderingene å få frem at en Nord-Norgebane ikke overstige folkerettslig terskel, og at berørte samisk interesser fortsatt kan utøve sin kultur, dette gjelder både berørte reinbeitedistrikter og andre samiske interesser.

Det er et urfolksrettslig viktig spørsmål om en skal fatte en avgjørelse i denne saken, hva en legger til grunn i vurderingene for om tiltak med sannsynlighet vil stride mot SP. art. 27. Utrednings- og konsultasjonskravet etter SP art. 27, jf. art. 1 er forutsettende kriterier for å kunne foreta en konkret vurdering av om et tiltak kan innebære en sannsynlighet for nekting eller vesentlig krenking av grunnlaget for kulturutøvelsen i et område. Kriterier som a) utredningsgrunnlag, b) konsultasjoner; konsultasjoner for å oppnå et forhåndsinformert samtykke c) sumvirkninger, d) avbøtende tiltak og e) kvalifisert interesseovervekt må inngå i en samlet vurdering av om fortsatt reindrift i området vil være regningssvarende (Se eks. Geir Ulfsteins rapport til Olje- og energidepartementet av 16.06.2013).

I dette prosjektet er det viktig å ha en vid vurdering av alle aspekter ved prosjektet og konsekvensene disse har for de ulike samiske interessene. Her vil vi påminne at den store samfunnsinteressen for jernbaneutbygging til Nord-Norge er et forhold som setter reinbeitedistriktene og samiske interessene i en vanskelig situasjon. Det er utfordrende å gå imot eller hindre en utbygging som er av stor interesse for samfunnet. Dette bør tas i betraktning i videre vurderinger og utredninger. Videre også hva en mener direkte berørte samiske interessene kan tåle av inngrep uten at det innebærer en nekting eller vesentlig krenking av kultur og -næringsutøvelsen. Svaret på behandlingen av et slikt spørsmål vil ha stor betydning for de berørte samiske interessene.

Oppsummering

Sametinget mener at utredningen og temarapporten om samiske interesser ikke er tilstrekkelig for å vise de faktiske konsekvensene som denne utbyggingen kan ha for naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv.

Reindrift blir sterkt berørt langs hele traséene og det vil være viktig å få frem de reelle konsekvensene av utbyggingen, samt at det opprettes tidlig dialog og at avbøtende tiltak, som tunneler, gjerder og overganger etc. legges inn i kostnadsestimat allerede fra utredningsstadiet og at dette følger hele prosessen. Sametinget mener også at en Nord-Norgebane må ha mål om null-toleranse for reinpåkjørslar, og derfor vil tidlig dialog med reindriftnæringen være av avgjørende betydning og burde vært gjennomført allerede ved valg av traséene til jernbanen. Videre legger Sametinget vekt på at samisk utmarksbruk langs hele traséen må bli utredet, blant annet vil traséen gå gjennom kjerneområder for pite-, lule- og markasamiske områder uten at konsekvensene av dette er utredet i rapporten. Disse områdene er sårbare for opprettelsen av samisk kultur.

Sametinget forventer at det utarbeides en temarapport om folkerettslige betraktninger, spesielt i forhold til om den samlende belastningen for reinbeitedistriktene overstiger folkerettslig terskel. Reinbeitedistriktene i tiltaksområdet er allerede svært belastet for andre utbygginger og er dermed svært sårbare for nye inngrep. I tillegg vil det være viktig å ha folkerettslige betraktninger vedrørende andre samiske interesser langs traseen.

Videre er samiske kulturminner heller ikke kartlagt langs traséen og det er behov for en grundig kartlegging av samiske kulturminner dersom man går videre med utredningen av en Nord-Norgesbanen. Sametinget mener også at det vil være viktig og avgjørende at de som eventuelt skal utrede samiske interesser, kulturminner, sårbare områder osv., må ha tilstrekkelig faglig kompetanse på samiske forhold.

Dearvvuođaiguin/Med hilsen

Sten Olav Heahtá
fágajodiheddji/fagleder

Marit Anne J. Bongo
ráđđeaddi / rádgiver

*Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga./
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Reivve vuostáiváldi / Hovedmottaker:

Jernbanedirektoratet

Postboks 16

0101

OSLO

Jernbanedirektoratet

Deres ref.:
201800173

Vår ref.:
2019/1258-6/FD II 2/TBT

Dato:
08.10.2019

Ny jernbane Fauske - Tromsø (Nord-Norgebanen), Forsvarsdepartementets høringsuttalelse

Forsvarsdepartementet (FD) viser til Jernbanedirektoratets brev av 1. juli 2019 der en utredning av ny jernbanestrekning fra Fauske til Tromsø (Nord-Norgebanen) sendes på høring. Vi viser også til avtale med Jernbanedirektoratet om forlenget svarfrist. Høringsbrevet er adressert til både FD og Forsvaret. FD har innhentet innspill fra Forsvarsstaben og Forsvarsbygg, og gir med dette et samlet svar fra forsvarssektoren. Det er i dette svaret lagt vekt på forhold som har betydning for Forsvaret, og ikke øvrige forhold som saken berører.

Eksisterende transportforhold

Transportkorridorene mellom Sør- og Nord- Norge er sårbare, spesielt i krise og væpnet konflikt. En militær motstander kan nekte oss fri ferdsel langs kysten og i luftrommet. En motstander kan også ødelegge sårbare punkter langs E6, og i enkelte områder finnes det ikke omkjøringsveier.

Fra Fauske og nordover er E6 i dag den eneste hovedaksen på land for fremføring av militære avdelinger og understøttelse til disse. E6 har punktvis begrenset kapasitet, utfordringer knyttet til fergestrekning og pr i dag enkelte punkter som ikke lar seg passere med Forsvarets tyngste kjøretøyer. Forsvaret har derfor påpekt behov for at E6 oppgraderes til en slik standard at den tilfredsstillende de militære transportbehov.

Det er et svært begrenset antall havner i nord med dybde mer enn tolv meter. Det er fra naturens side begrensninger for hvor store fartøyer som kan passere langs indre farled i Lofoten. Fartøyer av en viss størrelse må seile rundt, hvilket gjør dem mer utsatt for dårlig vær og krevende seilingsforhold i tillegg til å øke sårbarheten for fiendtlig påvirkning i krise og væpnet konflikt. Dette bidrar ytterligere til behovet for gode transportforhold på land.

Forsvarets nytte av Nord-Norgebanen i fredstid

Forsvaret er relativt tungt tilstede i Nord-Norge. Det er flere militære baser og øvingsområder i og i nærheten av de aktuelle trasealternativene for en eventuell Nord-Norgebane. I forbindelse med drift av basene, øvingsaktivitet og øvrig aktivitet i landsdelen har Forsvaret

Postadresse:
Postboks 8126 Dep.
0032 Oslo

Kontoradresse:
Glacisgata 1
Oslo

Telefon:
23 09 80 00

Saksbehandler:
seniorrådgiver Torbjørn Tynning
Seksjon for nasj. sikkerhetspol. krisehåndtering
og beredskap

E-postadresse:
postmottak@fd.dep.no

Webside:
www.regjeringen.no/fd

Org.nr.:
972 417 823

vesentlige transportbehov. Dette omfatter transport av både personell, materiell og forsyninger.

Forsvaret vil komme til å benytte en eventuell Nord-Norgebane primært til godstransport. I fredstid vil dette være jevnlig transport av forsyninger og materiell, med topper i forbindelse større øvelser. Nord-Norgebanen vil kunne gi Forsvaret en ny transportkorridor, og dermed større handlefrihet i valg av transportmidler. Banen vil kunne øke redundansen i transportsystemene, og dermed gi bedre sikkerhet for å kunne gjennomføre transporter. Det antas at banen i mange tilfeller også vil kunne redusere transporttiden. Tilsvarende fordeler vil kunne gjelde for allierte avdelinger under øvelser og andre fredstidsopphold i Norge. For samfunnet forøvrig vil det kunne være en fordel at Forsvaret, ved å flytte deler av sine transporter til jernbanen, reduserer belastningen på veinettet.

Forsvarets nytte av Nord-Norgebanen i krise og væpnet konflikt

Forsvarets fordeler av Nord-Norgebanen i fredstid vil også gjøre seg gjeldende dersom det skulle oppstå en sikkerhetspolitisk krise eller væpnet konflikt. I en slik situasjon vil det kunne bli behov for å transportere norske og allierte styrker, med personell, materiell og øvrig understøttelse, nordover i landet. Det kan være aktuelt med transport både til sjøs, i luften og på land (vei og jernbane). Slik transport inngår som et element i Forsvarets operative planlegging. Nord-Norgebanen vil i tilfelle bidra til flere valgmuligheter for militær transport, og vesentlig økt redundans i transportsystemene. Fordelen med flere fremføringsakser vurderes å oppveie ulemper knyttet til mulig økt behov for flere sikringsstyrker for å beskytte jernbanen. Det antas at transport med jernbanen også vil kunne gå raskere enn transport langs landeveien. For visse typer tyngre materiell kan det være en fordel å benytte jernbane fremfor landevei, og Forsvaret har et begrenset antall jernbanevogner spesielt tilpasset slik transport.

Nærmere vurdering av traséene

Nedenfor følger noen overordnede merknader til hvordan de ulike trasedelene berører Forsvarets interesser:

- Trasé 1 Fauske – Kobbelv: Ingen merknad.
- Trasé 2 Kobbelv - Innhavet - Sørfjordbotn: Ingen merknad.
- Trasé 3 Sørfjordbotn – Ballangen – Narvik: Forsvaret har interesser i forbindelse med traséen fra Skjomen til Bjerkvik. Traséforslagene er for grove til å se hvilke konsekvenser dette kan ha konkret for Forsvarets anlegg, og det er derfor viktig at det opprettes dialog om hvordan Forsvarets interesser kan ivaretas i videre utredninger og planprosess.
- Trasé 4 Narvik – Bjerkvik – Setermoen: Traséen vil berøre Setermoen skytefelt og Setermoen leir.
- Trasé 5 Setermoen - Bardufoss – Storsteinnes/Aursfjordbotn: Traséen vil berøre Forsvarets eiendommer, bygg og anlegg (EBA) ved Bardufoss, og alternativ 2 vil også berøre koblingen mellom skyte- og øvingsfeltene Mauken-Blåtind.
- Trasé 6 Storsteinnes/Aursfjordbotn – Tromsø: Ingen merknad.

Videre utredning av Nord-Norgebanen

Forsvaret vil kunne bidra i et videre utredningsarbeid, og særlig for å vurdere ulike forhold mer inngående sett opp mot de militære behovene. For at en eventuell Nord-Norgebane skal få størst mulig militær relevans, må også Forsvarets behov inngå som en del av en eventuell videre utredning.

Dette gjelder hensyn til fysiske dimensjoner som vektbelastning, høyde og bredde på tunneller og broer, antall og lengde på sidespor m.v. Det inkluderer også hensyn til understøttende infrastruktur som ramper, kraner, lager, omlastningsområder osv. I denne forbindelse henvises det også til NATO Supreme Allied Commander Europe (SACEUR)s parametere for transportinfrastruktur i Europa.

Videre vil blant annet følgende forhold ha betydning for Forsvaret: trasevalg, fremdrift (elektrisk eller diesel), kapasitet på hoved- og sidespor m.v. Det vil også være viktig å se jernbanen som en del av et større transportnettverk, herunder havner, flyplasser, sjøvei og landevei. For å redusere sårbarheten bør det der det er mulig og hensiktsmessig være en viss avstand mellom jernbanen og E6. Vi anbefaler at informasjon om nærmere beregninger av omfanget av Forsvarets transport på en eventuell Nord-Norgebane tas i direkte dialog mellom Forsvaret og Jernbaneverket.

For Forsvarets behov vil det være en fordel om traséen legges inn i landet, og med et sidespor til Harstad. Langs traséen vurderes det også å være militære behov for sidespor med losse- og lasteområder følgende steder: Narvik havn, Elvegårdsmoen leir, Evenes/Bogen kai, Harstad havn, Setermoen leir, Bardufoss leir, Heia v/sammenbindingstrasé Mauken - Blåtind skytefelt), Storsteinnes kai og Tromsø havn. Avstanden fra Sørreisa til omlastningspunkter lenger nord vurderes per nå som så kort at det ikke vil være behov for sidespor til Sørreisa kai. Dersom banen i fremtiden forlenges lenger nord mot Finnmark, vil behovet for sidespor til Sørreisa kai være tilstede.

Utredningene som nå er på høring er knyttet til trasévurderinger og samfunnsøkonomisk analyse. Disse tar ikke opp de samfunns- eller kostnadmessige konsekvensene av eventuell redusert funksjonalitet i Forsvarets EBA eller tap av EBA, og heller ikke behov for erstatningsareal. For forsvarssektoren vil dette være sentrale tema å få belyst i videre utredninger som KVVU og planprosesser.

Forsvarsdepartementet arbeider med å forbedre militær mobilitet. Det er viktig å kunne flytte styrker, forsyninger og materiell på tvers av landegrensene. Det finnes initiativer innenfor NATO og NORDEFECO for å oppnå dette. Prosjektet «Easy Access» skal forenkle tilgang til nabolands territorier samt militærbaser. Det er også inngått vertslandsstøtte-avtaler mellom NATO og Sverige og NATO og Finland.

Disse forholdene kan også ses i sammenheng med muligheten for å benytte Ofotbanen i større grad, samt den pågående utredningen av en jernbaneforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes. Vi ber om at det tas nødvendig hensyn til dette i den videre utredningen av Nord-Norgebanen.

Avslutningsvis gjør vi oppmerksom på at Forsvarets behov vil kunne endres over tid. Behovene vil påvirkes av eventuelle endringer i Forsvarets basestruktur, i samferdselsinfrastrukturen forøvrig og i norsk og alliert operativt planverk.

Med hilsen

Henning Vaglum (e.f.)
ekspedisjonssjef

Trond Haande
oberst

Dokumentet er elektronisk godkjent og signert, og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Jernbanedirektoratet

Vår dato: 01.10.2019
Vår referanse: 19/27772 - 2
Deres dato: 01.07.2019
Deres referanse:

Hørings svar - Ny jernbane Fauske - Tromsø (Nord-Norgebanen)

Vi viser til høringsbrev av 01.07.19 fra Jernbanedirektoratet angående ny jernbanestrekning mellom Fauske og Tromsø.

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide et oppdatert kostnadsanslag og en samfunnsøkonomisk analyse for ny jernbanestrekning Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen). Analysen skal baseres på traseer fra tidligere utredninger, og trasevalg og tekniske løsninger skal ikke tas stilling til på nåværende tidspunkt.

I Jernbanedirektoratets hovedrapport, datert 01.07.19, er forhold tilknyttet reindriftsnæringen og miljø blitt belyst på et overordnet plan. Eventuelle konfliktområder og konsekvenser for landbruket har på nåværende tidspunkt ikke blitt synliggjort.

Landbruksdirektoratets vurderinger

En utbygging av Nord-Norgebanen vil medføre konflikter for landbruket og reindriftsnæringen. På nåværende stadium er det vanskelig å konkretisere konsekvensene av en slik utbygging. Detaljgraden er svært overordnet og vi kan derfor ikke vurdere hvilke traseer som utmerker seg eller hva slags konsekvenser de potensielt vil medføre. Dersom man beslutter å gå videre med prosjektet, ser vi frem til å komme med et mer konkret innspill når en mer detaljert plan for de ulike traseene foreligger.

Reindrift

Det fremgår av hovedrapporten at Nord-Norgebanen vil medføre store konsekvenser for reindrifta. Tidlig dialog og involvering av reindriftsnæringen er derfor ytterst nødvendig for å begrense konsekvensene banen vil kunne medføre, og finne avbøtende tiltak som kan senke skadeomfang og konfliktnivået i områder der inngrep er uunngåelig. Landbruksdirektoratet er derfor positive til at det på et tidlig tidspunkt i prosessen har vært konsultasjon med Sametinget angående reindriftsinteressene.

Landbruksdirektoratet
Org.nr: NO 981 544 315 MVA
www.landbruksdirektoratet.no
postmottak@landbruksdirektoratet.no

Postadresse
Postboks 1450 Vika
0116 Oslo, Norway
Telefon: +47 78 60 60 00

Besøksadresse
Stortingsgt. 28, 0161 Oslo
Løkkeveien 111-0301, 9510 Alta

I hovedrapporten fremgår det at korridorene som traseene går i er ca. 200 meter brede. Barriereeffekten vil derfor være betydelig, og alternative krysningsmuligheter må vurderes der traseen går i dagen. Samtidig bør store urørte områder bli skånet fra fragmentering, og traseene bør fortrinnsvis legges i områder som allerede er berørt av menneskelig aktivitet og inngripen. Der jernbanen krysser viktige reinbeiteområder, ber vi om at linjene sikres på en tilstrekkelig måte slik at dyretragedier liknende det vi har sett på Nordlandsbanen i stor grad kan unngås. Dette gjelder spesielt i perioden når reinen flyttes mellom sesongbeiteområdene.

Landbruk

Norge har et svært avgrenset areal for matproduksjon, og det er en politisk målsetting at norsk matproduksjon skal økes (jf. meld. St. 11 (2016-2017)). En forutsetning for å nå dette målet er riktig bruk og vern av arealressursene. Det er også et politisk mål å begrense omdisponeringen av dyrka jord. Ved behandlingen av nasjonal jordvernstrategi i 2015 strammet Stortinget inn målet for maksimal årlig omdisponering fra 6 000 til 4 000 dekar. Dette målet står fast i oppdatert nasjonal jordvernstrategi, som ble vedtatt av Stortinget i 2018.

Konsekvensene for landbruket er på nåværende tidspunkt ikke belyst i hovedrapporten for Nord-Norgebanen. Landbruksressursene, herunder skogbruk, beiteområder og jordressursene vil alle bli berørt av Nord-Norgebanen. Vi forventer derfor at konsekvensene for dette temaet vil bli utredet dersom man beslutter å gå videre til en konseptvalgutredning (KVU).

I likhet med reindrift er det barriereeffekten og beslaglegging av areal, som er den største utfordringen for landbruket. Tidlig involvering og god dialog med næringsutøverne er derfor viktig, for å kartlegge bruken av landbruksressursene og finne avbøtende tiltak slik at man kan unngå de største konfliktområdene. Ved en eventuell oppstyking av jordbruksområder må behovet for bruer og underganger kartlegges i dialog med de berørte næringsutøverne.

På bakgrunn av nasjonal jordvernstrategi og Stortingets eget vedtak om å redusere den årlige omdisponeringen av matjord, mener Landbruksdirektoratet at landbruksressursene, og i særskilt dyrka mark, må tillegges vekt i vurderingen av ulike trasevalg.

I de tilfeller der jordressursene står i fare for å bli omdisponert, må det vurderes planendringer eller avbøtende tiltak slik at arealbrukskonflikten reduseres. Landbruksdirektoratet mener at jordbruksarealene også må skånes i anleggsfasen slik at man hindrer jordpakking. Jordbruksområder må derfor ikke brukes som midlertidig deponi i anleggsperioden.

Med hilsen
for Landbruksdirektoratet

Berit Lundamo
fung. seksjonssjef

Oda Andrea Stensrud Gundersen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger derfor ingen signatur.

Mottakere:
Jernbanedirektoratet

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato: 27.09.2019
Saksref: 201804772-12
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Peder Vold
Telefon:
Mobil: +47 97654543
E-post: vope@banenor.no

Jernbaneutredning om Nord-Norgebanen, uttalelse

Vi viser til Jernbanedirektoratets høringsbrev av 1. juli 2019 om ovennevnte. Det er utarbeidet et oppdatert kostnadsanslag og en samfunnsøkonomisk analyse for ny jernbanestrekning Fauske - Tromsø med sidearm Bjerkvik - Harstad. Analysen er basert på traséer fra tidligere utredninger. Det tas ikke stilling til tekniske løsninger og alternative trasévalg.

Kostnadsanslagene for strekningen Fauske - Narvik er beregnet til mellom 63 og 68 mrd. kr. Strekningen Narvik -Tromsø har et kostnadsanslag på mellom 51 og 63 mrd. kr. Sidearm Bjerkvik-Harstad er beregnet til omlag 20 mrd. kr. Jernbanedirektoratet har ikke kommet med noen anbefaling om hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord.

Bane NORs vurderinger:

Bane NOR ser positivt på at det utredes baneutbygging i nord. Sett hen til de store kostnadene som foreligger for Nord-Norgebanen, er det imidlertid viktig å fokusere på kostnadsreducerende tiltak. Det foreligger en omfattende og god dokumentasjon, som gir grunnlag for å kunne peke ut en konkret delstrekning som det kan arbeides videre med å optimalisere.

Markedsgrunnlag er en viktig forutsetning for å prioritere en konkret delstrekning. Det vises til egen delrapport om markedspotensialet for Nord-Norgebanen der dette er grundig beskrevet. Troms fylke har 167.000 innbyggere, hvorav 76.700 er bosatt i Tromsø kommune. Forsvaret har også en rekke tjenestesteder, militærleirer og øvingsområder i Troms. Under NATO-øvelsen «Trident Juncture» i 2018 kom det tydelig fram at jernbanens infrastruktur spiller en viktig rolle i totalforsvaret. I delrapporten om markedspotensialet er det for øvrig framhevet at både sjømatnæringen og turistnæringen er i sterk vekst, og har potensiale for ytterligere vekst mot 2050. Bane NOR mener derfor at en delstrekning gjennom Troms fylke har størst potensial for å kunne fylle et behov for både person- og godstransport på bane.

I utredningen pekes det på en rekke mulige kostnadsreducerende tiltak:

- De lange jernbanebruene er kostnads- og usikkerhetsdrivende og kan bli «showstoppere» teknisk sett. Med en optimalisering av traséen kan lange fjordkryssinger (bruer) unngås.

- Lange tunneler er også kostnads- og usikkerhetsdrivende p.g.a. behovet for å ta ut og deponere betydelige tunnelmasser, samt kravet til rømningstunnel for hver 500 m i tunneler som er lengre enn 1000 m. Tunnelandelen er størst på strekningen Fauske-Narvik.
- Dimensjonerende hastighet på 200 km/t ligger til grunn for utredningen. Dersom kravet til hastighet reduseres, vil det gi helt andre muligheter for linjeføring (kurvatur) som kan gi betydelige kostnadsbesparelser.
- Strekningen Storsteinnes - Tromsø er om lag 55 km, har høy tunnelandel og lang fjordkryssing til Tromsøya. Dersom jernbanens endepunkt avsluttes nær Storsteinnes ved Balsfjorden, og ikke føres fram til Tromsø (øya), kan det kuttes betydelige kostnader.

Et mulige kostnadsreducerende tiltak, som ikke er trukket fram i utredningen, er om Ofotbanen bør inngå i strekningen Narvik-Tromsø ved at det utredes en jernbaneforbindelse mellom Bjørnfjell og Setermoen. Med dette alternativet unngås lang brukryssing av Rombaksfjorden, og omlag 38 km eksisterende bane kan bli en del av Nord-Norgebanen. Et slikt trasévalg kan på den annen side øke/framskynde behovet for kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen.

Bane NOR forutsetter at investeringsprosjekter med høy prioritet i NTP, Nasjonal transportplan 2018-2029, gis prioritet foran Nord-Norgebanen, og at samfunnsøkonomiske prinsipper legges til grunn for prioritering av investeringer i NTP 2022-2033. Bane NOR har et sterkt fokus på å redusere driftskostnader og vedlikeholdsetterslepet på eksisterende jernbaneinfrastruktur. En eventuell etablering av ny banestrekning i nord vil generere trafikkøkning på de delene av dagens jernbanenett som vil inngå i naturlige transportrelasjoner. Det er ikke mulig å øke kapasiteten mellom Bodø, Trondheim og Oslo uten at dagens linjer blir oppgradert. Det må derfor tas med i kostnadsvurderingene at det må utføres kapasitetsøkende tiltak på deler av det eksisterende banenettet for å kunne bruke en ny banestrekning på en fornuftig måte.

Bane NORs anbefaling:

Bane NOR mener at delstrekningen Narvik-Bjørnfjell-Storsteinnes har størst potensial for videre planlegging. Bane NOR forutsetter at det åpnes for linjeføring (kurvatur) med dimensjonerende hastighet lavere enn 200 km/t på parseller der dette kan gi kostnadsbesparelser. Bane NOR forutsetter at kapasiteten på Ofotbanen bygges ut som første delstrekning for en ny jernbane Narvik-Tromsø.

Bane NOR forutsetter at investeringsprosjekter med høy prioritet i NTP 2018-2029 gis prioritet foran Nord-Norgebanen, og at samfunnsøkonomiske prinsipper legges til grunn for prioritering av investeringer i neste NTP. Bane NOR har forøvrig et sterkt fokus på å redusere driftskostnader og vedlikeholdsetterslepet på eksisterende jernbaneinfrastruktur. Det må tas i betraktning at det må utføres kapasitetsøkende tiltak på deler av det eksisterende banenettet for å kunne bruke en ny banestrekning på en fornuftig måte.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
konserndirektør
Infrastrukturdivisjonen

Bjørg Hilde Herfindal
avdelingsdirektør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



KYSTVERKET

Troms og Finnmark

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.:
2018/1549-6

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Jan Olsen

Dato:

01.10.2019

Hørings svar - Nord-Norgebanen

Viser til Deres brev datert 01.07.2019 om ny jernbane Fauske-Tromsø.

Som samferdselsetat ser Kystverket Troms og Finnmark på en eventuell etablering av jernbane som positivt.

Kystverket Troms og Finnmark ser på det som viktig at fjordkrysninger ikke skaper hinder for sjøtrafikken. I praksis betyr det at broene planlegges høye nok til at trafikken i området kan passeres. Som eksempel kan det nevnes at eventuell bro over Rysstraumen i Tromsø kommune kan bli en utfordring da dette sundet per i dag er eneste passasje til Balsfjorden som ikke er begrenset av broer. Fra nord gir broene over både Tromsøsundet og Sandnes sundet begrensinger for skipsfarten.

Kystverket Troms og Finnmark vil også anbefale at det i forbindelse med planarbeidet bør utarbeides en strategi for tilknytning til havner og sjørettede næringsarealer. I erkjennelse av at etablering av Nord-Norgebanen vil og kan endre både tenkemåte og faktiske forhold, bør en slik strategi også gi beskrivelse av potensialet for eventuelle etableringer av nye havner og næringsarealer.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
regiondirektør

Jan Olsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

Regionkontor Troms og Finnmark

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

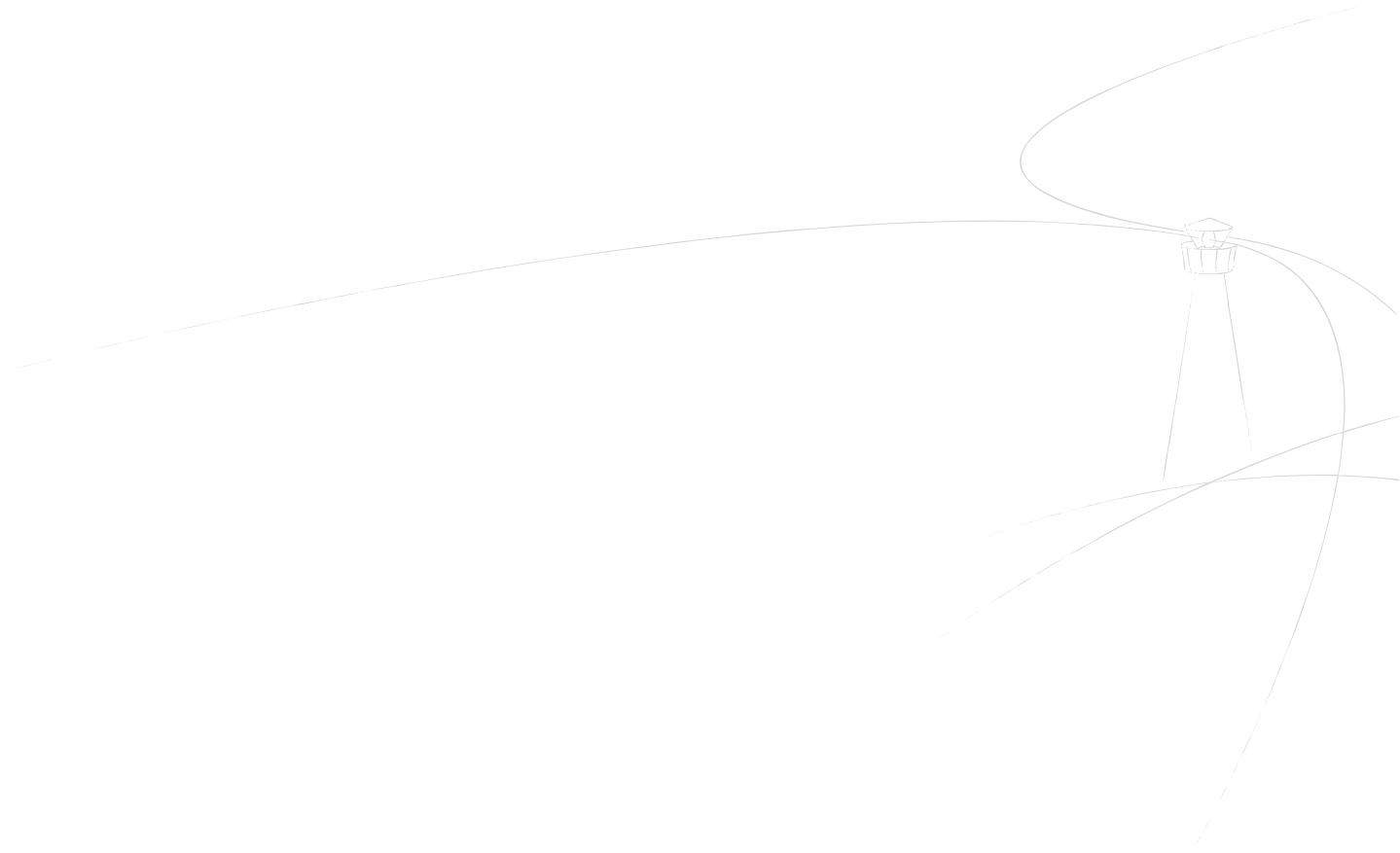
Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, saks korrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson





Statens vegvesen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 OSLO

Hanne Juul

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region nord	Petter Arne Hildre / 77617210	18/106403-8	201800173	20.09.2019

Høringsuttalelse – utredning av ny jernbane Fauske – Tromsø – Nord-Norgebanen

Vi viser til hovedrapporten for «Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag» som er sendt på høring.

Utredningen vurderer hele aksene mellom Fauske – Narvik – Tromsø med sidearm til Harstad. I utredningen er det lagt til grunn den samme trase for jernbane som ble vurdert i en egen utredning i 2011 (Jernbanens rolle i nord). Dette oppdraget omfattet ikke vurdering av jernbane i andre korridorer enn den som er sett på tidligere.

I utredningen er det gjennomført en forenklet behovsanalyse som er vurdert opp mot overordna mål i NTP om framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Statens vegvesen har ingen spesielle kommentarer til de vurderinger som er gjort i behovsanalysen og det øvrige faglige arbeidet i utredningen.

Vi vil gjøre Jernbanedirektoratet oppmerksom på at Statens vegvesen arbeider med en konseptvalgutredning (KVU) for innfartene til Tromsø. Dette er den eneste større pågående utredningsarbeid i etatens regi innenfor prosjektområde. På strekningen mellom Bardufoss – Tromsø er de utredede jernbanetraseer over lengre strekninger nokså identiske eller har nærføring til flere av de mulige nye vegstrekningene som vurderes i KVUen for innfartene til Tromsø. Dette vil bli vurdert nærmere i konklusjonene av vårt utredningsarbeid.

Vi har merket oss analysene som er gjort med hensyn på overføring av gods fra veg til bane. En eventuell jernbane vil følgelig ha stor betydning for transportarbeidet på vegnettet og dermed de samfunnsøkonomiske vurderinger for framtidige vegprosjekter.

Vi har også merket oss tilbakemeldinger som har framkommet på innspillkonferansene om behovet for smidige overganger mellom transportformene. Dette vil ha betydning for

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-nord@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Stakkevollvegen 35-37
9010 TROMSØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

plassering av terminaler (godsknutepunkt) og effektiv vegtilknytning til disse. Dette er forhold som vi må komme tilbake til når vi vet mer om hvordan arbeidet med utredningen skal videreføres, etter høringsrunden.

Strategistaben

Med hilsen

Unni Gifstad

avdelingsdirektør

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.



Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Høring på oppdatert kunnskapsgrunnlag for arbeidet med ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen).

Fylkesutvalget i Finnmark behandlet 17. september 2019 i sak 45/19: *Høring på oppdatert kunnskapsgrunnlag for arbeidet med ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen)*. Følgende vedtak ble enstemmig fattet:

1. «Finnmark fylkeskommune mener Jernbanedirektoratet bør utarbeide oppdatert kunnskapsgrunnlag for ulike jernbanestrekninger i hele Nord Norge, herunder Kirkenes – Rovaniemi (Barentsbanen) og Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen). Kunnskapsgrunnlaget for disse to strekninger må følges opp med konseptvalgutredninger. Dette for å sikre en helhetlig vurdering av jernbanepotensialet i Nord Norge.
2. Finnmark fylkeskommune krever at statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene av 23. august 2019 følges opp ved at det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder for en bane Kirkenes – til Rovaniemi (Barentsbanen) og Nord Norgebanen.
3. Finnmark fylkeskommune forventer at en KVU for transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen og jernbanestrekningen Kirkenes – Rovaniemi (Barentsbanen) planlegges høsten 2019 for oppstart i 2020. Arbeidet bør ferdigstilles innen 2022 som grunnlag for kvalitetssikring (KS 1) og stortingsbehandling.
4. Finnmark fylkeskommune forventer at KVUer også ivaretar helhetlige vurderinger for transportløsninger av nasjonal betydning. Dette må også omfatte de viktigste «Kyst til marked» korridorene for sjøtransport, fylkesveg og riksveg med utenlandskorridorer, samt lufttransport i Troms og Finnmark. Industriens behov bør være avgjørende for prioritering mellom ulike utbyggingsalternativer i landsdelen.
5. Vi ber om at beitenæringen involveres i konseptvalgutredningen. Ved å ta inn berørte parter tidlig i prosessen kan man redusere konfliktnivået ved naturinngrepene

Med hilsen

Per Bjørn Holm-Varsi
samferdselssjef

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.

Postadresse
Postboks 701
9815 VADSØ
postmottak@ffk.no

Besøksadresse
Henry Karlsens plass 1
9800 VADSØ
www.ffc.no

Telefon +47 78 96 30 00
Telefaks +47 78 96 30 01

Org.nr
Bankkonto 4930.09.12051

Kopi til:
Troms fylkeskommune, Postboks 6600, 9296 TROMSØ
Sør-Varanger kommune, Postboks 406, 9915 KIRKENES



SAKSPROTOKOLL

Utvalg: Fylkesrådet
Møtedato: 01.10.2019
Utvalgssak: 214/19

Resultat: Innstilling vedtatt

Arkivsak: 18/5614-12
Tittel: HØRINGSUTTAELSE FRA FYLKESRÅDET I TROMS
FYLKESKommune - HOVEDRAPPORT: «NY JERNBANE
FAUSKE-TROMSØ (NORD-NORGE BANEN) OPPDATERT
KUNNSKAPS-GRUNNLAG

Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Fylkesrådet tilrår fylkestinget å fatte slikt vedtak:

1. Fylkestinget er tilfreds med at Jernbanedirektoratet har utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag for jernbanestrekningen Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen).
2. Fylkestinget er opptatt av gode prosesser og er positive til at JD gjennomfører egen konsultasjon med Sametinget etter at høringsprosessen er over for å høre samiske interesser særskilt.
3. Fylkestinget krever at Staten følger opp med en egen KVVU for Nord-Norgebanen som gjennomføres som en uavhengig og enhetlig bestilling til Jernbanedirektoratet. Her må vurderinger knyttet til ulike teknologiske løsninger, flere ulike trasealternativer og vurderinger knyttet til hel eller delvis utbygging av ulike etapper gjøres, samt sammenhengen med det svenske jernbanenettet.
4. Fylkestinget er skeptisk til en varslet helhetlig KVVU for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen i tillegg til KVVU for Nord-Norgebanen. Da dette vil være et svært omfattende og tidskrevende arbeid, som bør ivaretas gjennom ordinære NTP prosesser og regionale transportplaner. Et slikt arbeide vil også kunne resultere i at fokuset på jernbane ikke ivaretas i tilstrekkelig grad.
5. Fylkestinget forventer at dersom en allikevel skulle velge å gjennomføre en helhetlig KVVU for transportløsninger i Nord-Norge igangsettes, så må den innebære et særskilt fokus på gods- og passasjertransport langs de viktigste «Kyst til marked»-korridorene i landsdelen. Herunder fylkesveg, jernbane og riksveg med utlandskorridorer, sjø- og flytransport.
6. Fylkestinget vil understreke at næringstransportene i nord (inkl. sjømatnæringen) har behov for ekstraordinære statlige økonomiske grep for å ta igjen etterslepet på

Besøksadresse

Strandveien 13

Postadresse

Postboks 6600, 9296 TROMSØ

Telefon

77 78 80 00

Epost mottak

postmottak@tromsfylke.no

Bankgiro

4700 04 00064

Internettadresse

www.tromsfylke.no

Org.nr.

864870732

fylkesvegene våre, for rassikring og økt sikkerhet og framkommelighet. Dette må gjøres helt uavhengig av en eventuell Nord-Norgebane - som i liten grad vil gå direkte til produksjonsstedene.



FYLKESRÅDSSAK

Sak: 214/19

Løpenr.: 52860/19
Saknr.: 18/5614-9
Ark.nr.: 122 N00SAKSARKIV
Dato: 17.09.2019

Til: Fylkesrådet
Fra: Fylkesråd for samferdsel og miljø

HØRINGSUTTAELSE FRA FYLKESRÅDET I TROMS FYLKESKOMMUNE – HOVEDRAPPORT: «NY JERNBANE FAUSKE-TROMSØ (NORD-NORGE BANEN). OPPDATERT KUNNSKAPSGRUNNLAG»

Innstilling:

Fylkesrådet tilrår fylkestinget å fatte slikt vedtak:

1. Fylkestinget er tilfreds med at Jernbanedirektoratet har utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag for jernbanestrekningen Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen).
2. Fylkestinget er opptatt av gode prosesser og er positive til at JD gjennomfører egen konsultasjon med Sametinget etter at høringsprosessen er over for å høre samiske interesser særskilt.
3. Fylkestinget krever at Staten følger opp med en egen KVVU for Nord-Norgebanen som gjennomføres som en uavhengig og enhetlig bestilling til Jernbanedirektoratet. Her må vurderinger knyttet til ulike teknologiske løsninger, flere ulike trasealternativer og vurderinger knyttet til hel eller delvis utbygging av ulike etapper gjøres, samt sammenhengen med det svenske jernbanenettet.
4. Fylkestinget er skeptisk til en varslet helhetlig KVVU for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen i tillegg til KVVU for Nord-Norgebanen. Da dette vil være et svært omfattende og tidskrevende arbeid, som bør ivaretas gjennom ordinære NTP prosesser og regionale transportplaner. Et slikt arbeide vil også kunne resultere i at fokuset på jernbane ikke ivaretas i tilstrekkelig grad.
5. Fylkestinget forventer at dersom en allikevel skulle velge å gjennomføre en helhetlig KVVU for transportløsninger i Nord-Norge igangsettes, så må den innebære et særskilt fokus på gods- og passasjertransport langs de viktigste «Kyst til marked»-korridorene i landsdelen. Herunder fylkesveg, jernbane og riksveg med utlandskorridorer, sjø- og flytransport.
6. Fylkestinget vil understreke at næringstransportene i nord (inkl. sjømatnæringen) har behov for ekstraordinære statlige økonomiske grep for å ta igjen etterslepet på fylkesvegene våre, for rassikring og økt sikkerhet og framkommelighet. Dette må gjøres helt uavhengig av en eventuell Nord-Norgebane - som i liten grad vil gå direkte til produksjonsstedene.

Saksutredning:

Bakgrunn og prosess

Jernbanedirektoratet (JD) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeide en hovedrapport på et oppdatert kostnadsanslag og en samfunnsøkonomisk analyse for ny jernbanestrekning Fauske – Tromsø (Nord - Norgebanen). Troms fylkeskommune har vært administrativt tilknyttet arbeidet gjennom deltakelse i prosjektets referansegruppe. Hovedrapporten ble sendt på høring 1. juli med høringsfrist 1.oktober 2019. JD vil gjennomføre konsultasjon med Sametinget i løpet av oktober. JD vil deretter gjennomgå høringsinnspillene og sende endelig rapport til Samferdselsdepartementet 1. desember. Rapporten har skapt meget stor oppmerksomhet og debatt i Nord-Norge. Meningsmålinger viste at en høy andel av Nord-Norges befolkning ønsket realisering av en Nord-Norgebane. Nasjonalt var også oppslutningen stor.

Troms fylkeskommune har i forbindelse med høringsprosessen gjennomført et eget regionalt høringsmøte 30. august. Under regionalt innspillmøte i Troms 30. august deltok rundt 40 personer. Flere organisasjoner la fram sine synspunkter til utredningen, etter en orientering fra Direktoratets prosjektleder Hanne Juul. Møtet ble ledet av Fylkesråd for samferdsel og miljø, Ivar B. Prestbakmo. Det ble satt en regional høringsfrist til fylkeskommunen den 16. september for å få innspillene med til saksforberedelsene til innstillingen til Fylkesrådet.

Rapportens hovedpunkter

Analysene i rapporten viser at en fullt utbygd Nord-Norgebane vil ha et kostnadsanslag på over 100 milliarder kroner. Forventninger om økt produksjon av fisk og turisme ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Harstad er sentral i fiskerinæringen og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet. Rapporten er ikke en KVVU, men følger KVVU-metodikken så langt som det er hensiktsmessig. Kostnadsanslaget er på et utredningsnivå innenfor +/- 40 prosent usikkerhet.

En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder.

En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO₂-utslipp og færre trafikkulykker.

Samfunnsøkonomi

JD sitt oppdaterte kunnskapsgrunnlag konkluderer med at Nord-Norgebanen ikke blir samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner. Jernbanedirektoratet vil i denne omgang ikke komme med noen anbefaling av hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord.

Behov og målstruktur

De viktigste behovene:

- Pålitelig transportsystem med bedre kapasitet og regularitet for person- og godstransport
- Transportsystem med smidige overganger mellom ulike transportformer
- Transport av gods til det internasjonale markedet raskt og effektivt
- Styrke trafikksikkerheten

De overordnede mål fra NTP gjelder for utredningen: Framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. I tillegg var det viktig å ta hensyn til klima, miljø og samiske interesser.

En evt. ny målstruktur vil først komme i en KVVU-fase.

Klima, miljø og reindrift

Nord-Norgebanen vil gi klimakutt i trafikkfasen, men betydelige klimagassutslipp i byggefasen. En optimalisering av trasé og strenge klimakrav i byggefasen kan bidra til reduksjon av klimagassutslipp. Det vil være en rekke konfliktområder rundt miljø og reindrift, spesielt i anleggsfasen. Strekningen Narvik – Tromsø har vesentlig mindre konfliktnivå og bedre klimaregnskap enn strekningen Fauske – Narvik. Dersom hele banestrekningen bygges ut anslås det at det tar rundt 35 år før klimagassutslippene fra byggefasen, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen.

Markedsanalyse

Etablering av en Nord-Norgebane vil gi landsdelen et bedre transporttilbud, både for persontransport og godstransport. Utredningen legger til grunn en hastighet på 200 km/t for persontransport. Reisetiden på bane gjør derfor Nord-Norgebanen konkurransedyktig med både bil, buss og fly på lengre strekninger. Det er et stort overføringspotensial for gods fra vei til bane. Transportanalysen viser at eksport av fisk fra landsdelen vil ligge på en tredjedel av godsmengden sørfra i 2030.

Kostnadsoverslag – ulike trasévalg og løsninger



- Østre korridor Fauske – Tromsø (375 km) har et kostnadsoverslag på 113 milliarder kroner. Høy tunnelandel. (Kartets blå linje).
- Vestre korridor Fauske – Tromsø (370 km) blir noe dyrere 120 mrd. Kroner, da det er lange og mange bruer i dette alternativet. (Kartets røde linje).
- Arm fra Bjerkvik til Harstad (82 km) er i tillegg kostnadsberegnet til 20 milliarder kroner. (Kartets grønne linje).
- En jernbane Narvik - Tromsø har alene et kostnadsoverslag på 53 milliarder kroner.

Merk at Jernbanedirektoratets kostnadsanslag er basert på erfaringstall, på et utredningsnivå innenfor +/- 40 prosent usikkerhet.

Samfunnsøkonomiske beregninger

- En Nord-Norgebane vil ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.
- Jernbanen gir positiv virkning i form av overføring av persontrafikk fra fly og bil og nyskapt trafikk. Den gir også positive virkninger i form av innsparte transport- og logistikk-kostnader for gods. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.
- JD har også regnet på en mye sterkere vekst i turisme og sjømatproduksjon enn prognosene sier, samt en dobling av frekvensen, halvering av tilbringertid til toget, og dobling av flypriser. Likevel er det ingen av alternativene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Konsultasjon med Sametinget

En rekke forhold som må få en grundigere analyse dersom utredningen skal videreføres i en neste fase. Det gjelder spesielt kartlegging av faktisk arealbruk. Tidlig dialog med reindriftsnæringen er avgjørende betydning. En Nord-Norgebane vil få store konsekvenser for samisk kultur, spesielt reindrift. Det er derfor svært viktig at det gjennomføres gode prosessen for å høre de samiske interessene.

Vurdering

Politiske prioriteringer

Når Jernbanedirektoratets handlingsprogram 2018-29 var klart til innspill i 2017 krevde Fylkestinget i Troms en mye sterkere prioritering av den kritisk viktige Ofotbanen, med forutsetning om dobbeltspor mellom norskegrensen – Narvik. Fylkestinget anså i 2017 at en ny norsk jernbane mellom Fauske og Tromsø ville bli et solid og meget sterkt positivt transport- og samfunnsutviklingsprosjekt for hele Nord-Norge og som ville styrke en meget svak nasjonal forsyningssikkerhet – eks. ved vegbrudd langs E6. Nordlandsbanen er ikke omtalt særskilt pga store regularitetsutfordringer mv. som gjør at den ikke er et preferert godsalternativ. Dette kan endre seg dersom en båtforbindelse Bodø – Tromsø følges opp med prioriteringer på jernbanesiden mellom Bodø og Alnabru.

Ny jernbanestrekning Fauske –Tromsø vil kunne gi en sammenhengende nasjonal gods-transportkorridor fra Oslo til Tromsø på skinner. Transporter som i dag går på E6 fra Tromsø og sørover vil ha overføringspotensiale. En bane vil derimot ikke kunne løse transportutfordringene med lav standard og flaskehals langs vegnettet i Troms og Finnmark.

For persontransport over lengere distanser internt i Nord-Norge og ut av landsdelen er det i hovedsak fly som benyttes. Hurtigbåtruten Tromsø-Finnsnes-Harstad er det største sambandet

sjøverts. Persontrafikken på jernbane mellom Tromsø-Narvik-Fauske har potensiale på kortere distanser forutsatt kortere reisetid enn bil.

Begrunnelsen for bestillingen av Jernbanedirektoratets oppdaterte utredning var de økende sjømattransportene i Nord-Norge. Troms og Finnmark fylkeskommuners egne godsundersøkelser viser at i 2017 var andelen sjømattransport som benyttet kombinasjonen veg og bane på 42 %, resten benyttet sjøtransport eller kun veg. Hovedutfordringene for fisketransporter på veg er at de starter fra fylkesvegnettet og er fersk fisk som benytter raskeste tid til markedet. For sjømatnæringen er dermed tilstanden på fylkesveinettet helt avgjørende for framkommelighet og sikkerhet. Det er under testing ny teknologi for å øke holdbarheten til fersk fisk. Skip fungerer også i større grad som slakteri på veg til markedet og vi ser en utvikling mot større anlegg til havs og til autonome båter. Dette er elementer som vil kunne bidra til å øke fremtidig bruk av sjøtransport i framtida.

Behov for særskilt KVVU

Det er et behov for å gjennomføre en særskilt og fullgod KVVU kun for Nord-Norgebanen. En slik konseptvalgsutredning vil kunne skape en sterkere sikkerhet for kostnadene og samfunnsøkonomien ved en evt. bygging. En KVVU vil også vurdere andre konsepter, se mulighetene i ny teknologi og andre trasévalg. Man vil også kunne inkorporere arbeidet i Vegvesenets KVVU Innfartsveger til Tromsø i sterkere grad. En KVVU vil også skape en sterkere deltakelse fra kommune, næringslivet og andre interessenter som i denne utredningen ikke har vært involvert, eller involvert sterkt nok. Man bør også vurdere et tettere samarbeid med svenske myndigheter.

Rapporten som foreligger gjør at man vil kunne komme i gang raskt og gjennomføre arbeidet ut fra relativt ferskt innhentede delrapporter. Planprosessen med beslutning om KVVU bør derfor følge normalt KVVU-løp med Kvalitetssikring (KS1) – Konseptvalg – Kommunedelplan – Reguleringsplan – KS 2 osv. En helhetlig KVVU for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, som avtalt mellom regjeringspartiene, vil kunne bli for omfattende til at den vil gagne den tidsmessige og kvalitative framdriften som en KVVU for Nord-Norgebanen isolert sett vil være tjent med. Dersom denne i tillegg skal danne deler av faktagrunnlaget for en varslet Nordområdemelding høsten 2020, så er tidsperioden altfor knapp.

Innspill i høringsprosessen

Under regionalt innspillmøte i Troms 30. august deltok rundt 40 personer. Flere organisasjoner la fram sine synspunkter til utredningen. Møtet ble ledet av Fylkesråd for samferdsel og miljø, Ivar B. Prestbakmo. Presentasjonene under møtet er tatt inn som høringsinnspill. Etter at fristen for regionale høringsinnspill var gått ut den 16.9 var kun innspillet fra Norges lastebileierforbund (NLF) mottatt av saksbehandler på e-post. I tillegg har det kommet inn et privat høringsinnspill. Alle innspillene og mottatte presentasjoner i høringsmøtet er vedlagt saken.

Tromsø, 17.09.2019

Ivar B. Prestbakmo
fylkesråd for samferdsel og miljø

Vedlegg:

1. Jernbanedirektoratet (2019). Hovedrapport: «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norge banen) oppdatert kunnskapsgrunnlag».
2. Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23.8.19. Omtaler KVVU.
https://www.regjeringen.no/contentassets/3200c580424a49a28409a84b04fde99d/190823_statsministerensforslag.pdf
3. Regionale høringsinnspill – Fra regionalt høringsmøte i Tromsø 30. august 2019.09.16 samt øvrige innspill i prosessen.

Kopimottaker

Nord-Norgebanen

Høringsuttalelse - Oppdatert kunnskapsgrunnlag ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen)

Fylkestinget i Nordland behandlet 24. oktober 2019 i sak 144/2019 *Høring - Oppdatert kunnskapsgrunnlag ny jernbane Fauske - Tromsø (Nord-Norgebanen)*.

Følgende vedtak ble enstemmig fattet:

1. Fylkestinget i Nordland synes det er positivt at Jernbanedirektoratet har utarbeidet oppdatert kunnskapsgrunnlag for jernbanestrekningen Fauske-Tromsø, med sidearm Bjerkvik-Harstad (Nord-Norgebanen).
2. Fylkestinget i Nordland legger til grunn at dagens standard og kapasitet på transportinfrastruktur og transportløsninger ikke er tilpasset til de fremtidige forventninger om kraftig økning i godsvolumer som skapes av bedriftene i Nord-Norge.
3. Fylkestinget i Nordland krever at regjeringens bompengeforlik av 23. august d.å. følges opp ved at det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen.
4. Fylkestinget i Nordland forventer at Samferdselsdepartementet fastsetter mandat for KVU høsten 2019 og oppstart i 2020. KVUen bør ferdigstilles innen 2022 som grunnlag for kvalitetssikring (KS1) og Stortingsbehandling.
5. Fylkestinget i Nordland forventer at KVUen ivaretar helhetlige vurderinger for transportløsninger av nasjonal betydning. Dette må også omfatte de viktigste «Fra kyst til marked»-transportkorridorene for fylkes- og riksvegnettet inklusive utenlandskorridorer, sjøtransport, jernbanetransport og lufttransport i Nordland. Godsstrømsanalysen viser at det går en stor mengde godstransport fra Vesterålen. Nordland fylkesting forventer at sidearmen Bjerkvik-Vesterålen tas med i det videre arbeidet.
6. Fylkestinget i Nordland mener at det nasjonale satsing på jernbane må også omfatte Nord-Norge. Det er viktig å gjøre Nordlandsbanen utslippsfri, og å sikre dobbeltspor på Ofotbanen. Dette vil ha stor betydning for en miljøvennlig og effektiv gods- og persontransport etter hvert som godsvolumer øker i landsdelen – særlig innen den marine sektoren. Dette må ha høy prioritet. Nordland fylkesting vil jobbe for bygging av Nord-Norgebanen.

Adresse: Postmottak Tlf.:
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no
8048 Bodø

Samferdsel
Stian Jensen
Tlf: 75 65 08 84

Besøksadresse Moloveien 16
:

Med vennlig hilsen

Stian Jensen
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Jernbanedirektoratet

Postboks 16 Sentrum

0101

OSLO

Kopi til:

Hanne Juul

Nord-Norgebanen

Høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag»

1.0 Oppdragene og fremdriftsplanene

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet (SD) til Jernbanedirektoratet (JBD) (datert 24. november 2017) fremmer følgende bestillinger:

- 1) *Utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for ovennevnte prosjekt.* Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet. Grunnlaget var grove kostnadsanslag i «Jernbanens rolle i nord» fra 2011. Disse viste at utbygging av hele strekningen Fauske-Tromsø ville koste mellom 40 og 60 milliarder kroner, mens delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø ville koste 20-30 mrd. hver.
- 2) *Basere arbeidet på «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011)*
- 3) *Vurdere en «trinnvis» utbygging. Trinnene som ble definert i 2011 var i) Fauske-Narvik og ii) Narvik-Tromsø*
- 4) *Utføre en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging, og det understrekes at*
 - a. *«Det skal ikke utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) med de formelle og prosessuelle krav som settes til en slik utredning, «men KVU-metodikken skal følges så langt JBD vurderer det som hensiktsmessig.»*
 - b. *«Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet.»*
- 5) *Det understrekes «at det i henhold til etablert praksis skal gjennomføres konsultasjoner med Sametinget.»*
- 6) *I sin «Fremdriftsplan for utredning av jernbane Fauske-Tromsø» (1 februar 2018) presiserer JBD sitt oppdrag ytterligere:*
 - a. *«En samfunnsøkonomisk analyse innebærer at tiltaket sammenlignes med et alternativ der man lar være å gjennomføre tiltaket. I et slikt*

referansealternativ vil blant annet den eksisterende Ofotbanen og tilhørende transport av gods inngå.»

- b. «Dette innebærer blant annet en *analyse av investerings- og driftskostnader*», samt: «*kartlegging av nyttepotensialer av en ny bane (inkludert markedspotensialer)*. Jernbanedirektoratet vil vektlegge behovet for en grundig vurdering av markedspotensialet for gods, ikke minst framtidige godsmengder for sjømatnæringen.
- c. «*Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet. En viktig side ved KVVU-metodikken er medvirkning. Jernbanedirektoratet ønsker å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner.*»
- d. Fremdriftsplanen innebærer at «*resultater fra utredningen skal kunne omtales i neste rullering av Nasjonal Transportplan (2022-2033)*.» Videre loves det en *høringsversjon innen 15. mai 2019*, og at *endelig versjon* som inkluderer behandling av innkommende merknader skal være ferdigstilt og oversendt Samferdselsdepartementet innen 1. oktober 2019.
- e. *Tidsplanen innebærer en høringsperiode fra 15. mai til 1. september 2019, dvs. en varighet på 3 ½ måned.*

JBDs utredning er basert på følgende inndeling av prosjektet:

- A. Jernbane Fauske–Tromsø, inkludert sidearm Bjerkvik–Harstad
- B. Jernbane Fauske–Tromsø, uten Harstad
- C. Jernbane Narvik–Tromsø, uten Harstad
- D. Jernbane Narvik–Fauske

2.0 Kommentarer og konklusjoner

Nord-Norgebanen er et regionalt, nasjonalt og globalt prosjekt: Mat til verden, eksportinntekter til Norge, reduserte klimagass- og plast-utslipp. Jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette århundre med enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljøforpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men det må rettes et stort nasjonalt fokus mot hvordan og hvor raskt banen kan bygges ut.

Tromsø kommune mener at Stortinget raskest mulig må be regjeringen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen parallelt med bygging av dobbeltspor på Ofotbanens. Videre utredninger må konsentrere seg om *hvordan* man på best mulig vis kan bygge den nye jernbanen, *ikke* om *hvorvidt* den skal bygges. Det må inkluderes planer for tilførselstjenester til jernbanens godsterminaler. Dette vil innebære multi-modale tjenester med opprustning av fylkesveier.

Dette er vår hovedkonklusjon på tross av at JBDs utredning og vedlegg per 01.07.2019 har en form og et innhold som gjør den lite hensiktsmessig som eneste grunnlag for utbygging (se 2.2. og 2.11).

Med henvisning til nedenstående punkter ber vi om at JBDs utredning må forsterkes med relevante analyser av de forhold dette innspill fremmer. Utvidelsen av JBDs utredning er ikke tenkt som en konseptvalgutredning (KVU), men som vesentlige bidrag til overordnede og strategiske beslutninger om jernbanens fremtid innenfor multimodal transport i Nord-områdene, inkludert Nord-Norge.

Samferdselsdepartementet, og i neste omgang Stortinget, bør nøye vurdere om JBD er rette instans til å lede kommende utredninger.

Utredningen tar ikke tilstrekkelig hensyn til en rekke avgjørende forutsetninger:

- Nord-Norge vil bli dynamoen i den framtidige norske økonomien
- Norge har en eksportbasert nasjonal-økonomi
- Planeten vår tåler ikke mer fossil utslipps-transport
- EUs, markedenes og konsumentenes krav til etisk og bærekraftig transport av mat vil straffe norsk eksport dersom vi fortsetter å basere oss på vogntog

2.1 Samfunnsnytte

Det er vår bestemte oppfatning at JBD i sin utredning konsekvent underestimerer de store nytteverdier som Nord-Norgebanen kan tilføre Norges samfunnsøkonomiske framtid, ikke minst i form av eksportverdier og ivaretagelse av landets internasjonale miljø- og klima-forpliktelser. For eksempel vil det for de fleste være uforståelig at et tiltak som kan sikre landet nåtidige eksportinntekter på 40 milliarder kroner, etter hvert økende til minst 200 milliarder, kan ha en negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi. I løpet av de neste tiårene vil vi se to kurver som krysser hverandre: Eksportinntekter knyttet til ikke-fornybar olje/gass på vei ned, produkter av fornybare ressurser fra sjø og land på vei opp. Rundt midten av århundret snakker vi om ca. 4,5-5 millioner tonn ferske produkter som skal raskt, ulykkes- og utslippsfritt fra Nord-Norge til Europa.

Utredningen baserer seg på nasjonale transportmodeller for passasjerer (NTM) og gods (NGM), samt «nyttekostnadsverktøyet» SAGA. Generelt er det slik at en modell bare gir korrekte resultater dersom den mates med relevante, korrekte premisser og data. Hvorvidt dette er gjort i JBDs utredning vil vi problematisere i det følgende.

På side 5 i «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen» angir JBD hvordan samfunnsøkonomisk lønnsomhet måles ved et tiltak som Nord-Norgebanen. Nøkkelbegrepet er individers-, reisendes-, og godskunders- «betalingsvillighet». På side 10 framkommer det at «transportmodellberegningene er sentrale i den samfunnsøkonomiske analysen. Generelt utgjør betalingsvilligheten for reduserte kostnader ved å reise/og eller transportere gods den største delen av nytten ved

transporttiltak, som i dette tilfellet investering i ny jernbane.» Deretter redegjøres det for at markedspotensial-rapporten fra Asplan Viak er grunnlaget for modell-anvendelsen. Som vi vil komme tilbake til gir den rapporten feil resultater fordi den har bommet på trasé-valg. Det forklares i utredningen at «Modellens estimeringsgrunnlag er reisevaneundersøkelsene for 2005 og 2009» og det anses betryggende at for Nordlandsbanen (sør for Fauske) gir modellen tilfredsstillende resultater sammenlignet med innrapporterte tall for 2016.

Vi er inne i dramatiske endringer med hensyn til betalingsvillighet. Dette skyldes åpenbart den klima- og miljøkrisen verden befinner seg i. Etterspørselen etter togreiser både innen- og utenlands har øket betraktelig bare siden JBDs utredning ble gjennomført. Og sjømat-eksportørene i Nord-Norge melder seg på. Dette eksemplifiseres ved en reportasje i Klasskampen 12. juli 2019 (side 8-9). Steinar Eliassen i selskapet Norfra «eksporterer fersk fisk fra Nord-Norge og drømmer om å få sende varene på tog direkte til markedene i Europa». Line Ellingsen i Ellingsen Seafood uttaler: «Jeg registrerer at kundene våre foretrekker tog i stadig større grad, og tenker at det er en grunn til det. Veinettet er dårlig tilpasset den store transporten vi har av laks, sier hun». Merete Kristiansen fra Nordlaks i Stokmarknes arresterer en uttalelse fra JBD om at sjømatnæringen ikke kommer til å prioritere tog dersom prisene på laks fortsetter å øke. «Hun opplever at kundene ønsker å redusere CO₂-avtrykket.» «–Vi ønsker oss mer tog i framtida, og ikke mindre, sier Kristiansen.»

Som et talende *a propos*: Den 17. september 2019 melder nettavisen Intrafish om sprengt transportkapasitet for det store eksportvolumet av fisk i Nord-Norge.

Det er ikke grunn til å tro at reisevaner for folk og gods i 2005 og 2009 er representative for hva klima-/miljø-krisene har gjort med folks betalingsvillighet i 2019, i 2030 eller i 2050. Reisevanene på Nordlandsbanen, sør for Fauske, er neppe representative for reisevanene på en bane gjennom Nord-Norges mest folkerike områder i Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Troms.

Vi tillater også å spørre hvorfor man ikke har utredet en parallell til Saltenpendelen basert på jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø, med alt det kunne bety for regionforstørring og transport i regi av UNN og UiT-Norges arktiske universitet?

Modellene slår feil ut for godstrafikken på Nord-Norgebanen også fordi de baserer seg på feil trasévalg kombinert med for lave godsvolumer, og fordi transport via nye transportkorridorer til Europa ikke er verdsatt. Det er merkelig at utrederne ikke har anvendt 2017-godstallene angitt i de tre nord-norske fylkenes godsstrømanalyser som ble publisert høsten 2018, trass i at JBDs utredningsgruppe fikk disse direkte tilsendt fra oss.

Stortinget utsatte i 1994 spørsmålet om bygging av Nord-Norgebanen på ubestemt tid. En vesentlig årsak var usikkerhet med hensyn til størrelsene på framtidige godsvolumer. Denne usikkerheten burde nå kunne fjernes en gang for alle (Kilder:

Status 2018 – Næringstransporter i Troms og Finnmark, Troms Fylkeskommune og Finnmark Fylkeskommune, 2018). Faktisk havbruksproduksjon: «I Norge produseres det nærmere 6 ganger mer i 2017 enn i 1994, i Nord-Norge 10 ganger mer, og i Troms og Finnmark nærmere 17 ganger mer.» Videre: «Fra 2012 har det vært en liten nedgang i volum nasjonalt (- 1.7%). I Nord-Norge har det imidlertid vært en vekst på 15.2%, i Troms og Finnmark 15,6%».

Sjømatnæringene i Nord-Norge hadde utgående transporter på ca. 1.5 millioner tonn i 2017. “Nord-Norge har betydelige fordeler for fremtidig økt oppdrett av laks og ørret, som store arealer og lave sjøtemperaturer. Utfordringer knyttet til fiskevelferd og miljø har ført til en vekstbegrensning innen oppdrett av laks og ørret i Norge. Disse utfordringene må løses for å oppnå volumvekst innen oppdrett, og studien beskriver dermed to scenario: marginal volumvekst grunnet vedvarende utfordringer, hvor vekst skjer i form av verdi grunnet økt etterspørsel; betydelig økning i produsert volum som følge av løsninger på biologiske og miljømessige utfordringer, og økte sjøtemperaturer som fører til en forflytning av produksjonen nordover. Tre ganger økning i produksjonsvolum fram mot 2040 anses realistisk (Kilde: “Havnæringene i nord”, side 4, Sintef nord, 2018).

Det samlede veitranportarbeidet knyttet til sjømatbedriftene (både fangst og havbruk) som benytter infrastrukturen i Troms og Finnmark fylker har en ÅDT(V)¹ på 261. Dette tallet inkluderer også innsatsmidler, fôr, biprodukter og internt transporter. Sjømatnæringen står for 26,4% av de registrerte veitranportene.

En tre-gangers vekst i sjømatnæringen kan bare tas hånd om ved bygging av jernbane som kombineres med tilførselssystem basert på strategisk utbygging av fylkesveier og utslippsfrie, hurtiggående båter.

2.2 Klima og miljø

Klimapåvirkninger behandles i utredningens vedlegg 4 «Nord-Norgebanen – Overordnet vurdering av konsekvenser for klimautslipp». JBD opererer med en tilbakebetalingstid på 31-37 år før klimagassutslippet fra byggefase, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. JBD kvalifiserer dette ved å tilføye: «Beregningene av utslipp fra byggefase, drift og vedlikehold tar imidlertid utgangspunkt i tradisjonelle innsatsfaktorer i dag. Det kan oppnås utslippsbesparelser ved at det stilles miljø- og klimakrav til byggefase. «Tilbakebetalingstiden» blir også en god del kortere hvis Nordlandsbanen elektrifiseres.»

Det er oppsiktsvekkende at utrederne kritiserer sin egen utredning: «Det må også understrekes at i en eventuell videre utredningsfase bør klimahensyn vektlegges ved valg av og utforming av at det bør stilles miljø- og klimakrav til byggefase. Det kan tenkes at teknologiutviklingen vil innebære at materialer med lav klimapåvirkning blir

¹ ÅDT(V)= gjennomsnittlig antall vogntog i døgnet over hele året, antallet vil i praksis være langt høyere i perioder av året og enkelte dager i uken.

«hylleware» en gang i fremtiden, likeså at arbeidet med å få til fossilfrie anleggsplasser gir resultater». Og videre: «Det kan oppnås utslippsbesparelser ved å stille krav om for eksempel bruk av stål og betong med svært lave klimagassutslipp, valg av tunneldrivingsmetode samt plassering av massedepionier.» Dette er innvendinger vi stiller oss bak og mener blir viktige i den videre saksgangen.

Utslippsbesparelsene er vurdert for lavt. Alle de utslippsbesparende innsatsfaktorene som nevnes er tilgjengelige allerede. Dersom videre utredninger vedtas i Stortinget høsten 2019 kan utbygging starte i 2024 og utføres med materialer og maskiner som fører til langt lavere utslipp og kortere tilbakebetalingstid. Og: Modellen tar bare hensyn til transportarbeid nasjonalt, ikke til en utslippsreduksjon fra redusert lastebiltrafikk i Sverige og Finland som følge av en Nord-Norgesbane.

2.3 Internasjonale perspektiv

I det nasjonale og regionale politiske arbeid må jernbane og transport i Nordområdene trekkes sterkt inn, både med tanke på multimodale transportsystemer og tverrnasjonale løsninger med våre naboland og med EU, som Nordkalott-samarbeidet inviterer til. Spesielt må utvikling av norsk-svensk samarbeid ved gjensidig bruk av hverandres jernbane- og infrastruktur for transport utredes. Dette vil få avgjørende betydning for de endelige trasé- og knutepunkt-valgene. Dette er ytterligere bekreftet ved en markant EU-støtte til jernbaneutbygging i Sverige og Finland, samt understrekning av at jernbane i Nord-Skandinavia må omfatte Nord-Norge.

Vi finner det uforståelig at JBD har unnlatt å utrede effektene av de fire nye internasjonale transportkorridorene som gods og passasjerer får tilgang til gjennom bygging av Nord-Norgebanen kombinert med dobbeltspor på Ofotbanen og opprusting av Nordlandsbanen. Det representerer en stor svakhet ved utredningen og undergraver ytterligere konklusjonene om at Nord-Norgebanen ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom. De fire transportkorridorene er:

- Vest-Europa via Ofotbanen – Norrbotnia-banen/Sverige – Danmark-Femern/Belt
- Russland og Fjerne Østen via Ofotbanen – Haparandabananen – Finland/Kouvala
- Øst-Europa via Haparandabananen – Helsinki – undersjøisk tunnel under Finskebukta – Tallin
- Vest-Europa via Nordlandsbanen – Meråkerbanen - Sverige- Danmark – Femern/Belt

Viktige referanser her er de internasjonale korridorene:

- Den botniske korridor
- North-East Cargo Link
- Barents Euro Arctic Rail

- North East Corridor til Asia (Narvik-korridoren)

2.4 Valg av trasé

Vi støtter helhert en utbygging av hele Nord-Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn, med sidelinjer til Harstad og Tromsø. Dette åpner for videreføring av Nord-Norgebanen nordover til Finnmark, og for grensekryssende jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord i Troms. Men det må understrekes at banen bare kan ta ut sitt fulle potensiale ved at Ofotbanens/Malmbanens dobbeltspor er klare til bruk når Nord-Norgebanen åpnes for trafikk. En ny utredning må også utrede det store nyttepotensialet som ligger i opprettelse av jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø.

De tre siste utredningene (1992, 2011 og 2019) bygger på den sentrale forutsetning at Nord-Norgebanen skal kobles på Nordlandsbanen i Fauske og at all passasjer- og godstrafikk fra regionene nord for Fauske deretter skal fases inn på en bane til Trondheim og videre til Oslo (Alnabruterminalen for godstransport – sjømattransport inkludert). Som begrunnelse for dette fremholder JBD behov for nasjonal transportsikkerhet og styrkning av egen jernbanetransport, som i dag er henvist til bruk av det svenske nettet. Vår mening er at dette er en system-feil og at det ikke er nødvendig å sluse godstransporten om Alnabruterminalen.

Nyttekostberegningene, som utgjør grunnlaget for utredningens hovedkonklusjoner, er upålitelige. Dette skyldes blant annet at de er utviklet på grunnlag av de trasé-alternativene som Asplan Viak baserte sine markedspotensial-beregninger på, inkludert den ugunstige Alnabru-slusen. I følge JBDs oppdrag til Asplan Viak skulle disse traséene være identiske med dem som ble benyttet i 2011-rapporten. Men det er de ikke, og det får negative konsekvenser for alle konklusjoner basert på markeds-, transport-, og nyttekost-analyser.

Asplan Viak og JBD har *ikke* oppfattet at alle traséer som var grunnlag for analyser i 2011-rapporten går via Nordkjosbotn til Tromsø. Asplan Viak og JBD baserer istedenfor sine nye analyser på fire traseér som går via Storsteinnes til Tromsø. Disse vil medføre langt høyere kostnader og mindre nytte enn Nordkjosbotn-alternativene. Høyere kostnader fordi det legges inn undersjøiske fjordkryssninger og terminaler på Tromsøya, mindre nytte fordi både passasjertall og godsvolumer vil bli lavere enn for Nordkjosbotn-alternativene.

Alle de utredete traséene i 1992- og 2011-utredningen går via Nordkjosbotn til Tromsø. Dessuten er tilhefting av en bane fra Bjerkvik til Evenes-Tjeldsund-Harstad inkludert for både Nord-Norgebanen (Fauske-Narvik-Tromsø) og Tromsbanen (Narvik-Tromsø). Ved behandling av Ribu-utvalgets positive utredning (NOU 17:1981), utsatte Stortinget i 1983 på ny avgjørelsen angående jernbanebygging i nord. Men samme år la en faggruppe nedsatt av NSB fram «teknisk/økonomiske traséutredninger for Nord-Norgebanen». Disse var grunnlaget for NSBs grundige

utredning «Med toget til 69 42» fra 1992, og ble i neste omgang anvendt uendret av Jernbaneverket ved utarbeidelse av «Jernbanens rolle i nord». Kartskissene i 1992- og 2011-rapportene viser at det for flere av bane-strekningene hadde blitt utredet alternative traséer. Det er derfor uklart hva SD har ment med «den trasé som ble vurdert i rapporten Jernbanens rolle i nord.»

Vi har rettet skriftlige spørsmål både til JBD og Asplan Viak angående trasévalg som avviker fra oppdraget «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011) Det har vist seg svært vanskelig å få skikkelige svar. Spørsmålene har dreiet seg om traséer som ikke er blitt utredet på tross av bestilling: Bjerkvik – Straumen stasjon på Ofotbanen, og Tromsø via Nordkjosbotn.

JBD gir selv uttrykk for hvor viktige disse forholdene kan være når det sies at kildene for nyttekostberegningene er markedspotensialanalysene til Asplan Viak, og at disse er sentrale i transportanalysene og den samfunnsøkonomiske analysen (side 5-10 i vedlegget «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen»). Vårt innspill er at valg av trasé via Storsteinnes og tilhørende nyttekostberegninger blir sett bort fra til fordel for tidligere utredninger.

2.5 Referansealternativet – ingen jernbane

Det såkalte «referansealternativet» – at det ikke bygges en Nord-Norgebane – er ikke tilstrekkelig definert eller drøftet i utredningen. Slik sett stiller vi spørsmål ved hvorvidt utredningen har fulgt KVVU-metodikk, jamfør mandatet.

Det eneste realistiske alternativet til jernbanebygging vil være at alle nødvendige framtidige transportoppgaver ivaretas ved å bygge ut veikapasitet som muliggjør at all transport foretas ved vogntog, buss og personbil. Hva vil en slik veiutbygging koste, hva vil den samfunnsøkonomiske nytteverdien av dette være, hva vil det innebære i form av klimagasser, helseplager for mennesker og dyr, utslipp av mikro- og nanoplast osv.?

For å få en avklaring av hvilket konsept som best kan ivareta oppgavene måtte man i utredningen ha utført komparative kostnadsoverslag og samfunnsøkonomiske analyser for begge alternativene – bane versus vei. Dette finnes ikke i den foreliggende utredning.

I den grad vi har pålitelige kunnskaper til å foreta en slik sammenligning vil man finne at det kan oppnås store samfunnsøkonomiske og klima/miljømessige gevinster av jernbane, knyttet til godstransport, passasjertransport, redusert klimagassutslipp og reduserte negative påvirkninger på klima og miljø.

2.5.1 Godstransport

Sjømat og andre typer ferskvare fra land og sjø kommer til markedene på halvparten av tiden, til halvparten av prisen dersom transport-lengden er over 500 km (-dette er kjent fra en rekke utredninger over hele verden).

Forutsetningen for dette er dobbeltspor på Ofotbanen, samt utbygging av den nye Norrbotnia-banan og Femern Belt-tunellen mellom Danmark og Tyskland (der hvor ferjen Rødby-Puttgarden nå går). Omlasting på Alnabru er tids- og utgifts-øddende og må for all del unngås.

I år eksporteres det bortimot 1.541 million tonn sjømat-produkter fra Nord-Norge til Europa. Dette krever oppimot 60 000 lastebiler (vogntog) dersom hvert tar 19 tonn (-men mange tar bare 17 tonn). Et eneste godstog (400 meter langt, lasteevne 1020 tonn) fjerner mer enn 50 vogntog fra veiene våre.

Ifølge Sintef (2018) er det mulig med 3 gangers økning av sjømateksporten i løpet av de neste 20-30 årene. Dette er en nedjustering fra 2012-rapporten som anga 5 gangers økning. Dette målet er fortsatt ikke politisk skrinlagt, og det kan nås dersom næringens totale bærekraft-, miljø- og dyrevelferdsutfordringer finner tilfredsstillende løsninger. Men det vil uansett være umulig å følge dette transportbehovet opp med veiutbygging.

Fôr-, palle- og emballasje- transport forutsetter en stor armada av lastebiler på veiene (det må ca. 1.2 kg fôr til for å produsere 1 kg laks).

Forsvarets behov er ikke diskutert i utredningen. Men Forsvarets behov ble kommunisert fra Forsvarets operative hovedkvarter (FOH), både i brev til Jernbanedirektoratet (datert 28.05.2018) og ved presentasjon på innspillskonferansen i Tromsø (08.06.2019). Konklusjonen var i begge tilfeller støtte til videre utredning av Nord-Norgebanen. Behovs-momenter som ble vektlagt var: Godstransport og fremføring av norske og allierte styrker i fred, krise og krig, riktige trasévalg, samt sidespor med losse- og lasteområder: – Narvik havn, Elvegårdsmoen leir, Evenes/Bogen kai, Harstad havn, Setermoen leir, Sørreisa kai, Bardufoss leir, Heia, Storsteinnes kai og Tromsø havn. – Kapasitet til å losse eller laste 500 kjøretøyer eller 2.500 tonn gods på paller eller i container hvert døgn.

Inntransport av forbruksvarer (ASKO, Coop, Rema 1000) skjer i dag på vei. En jernbane innebærer at en armada av lastebiler kan fjernes.

Tilførsel til jernbanens godsterminaler kan i høy grad utføres av elektriske, ubemannede, container-fraktende båter fra slakteri/fiskehavn. Og utslippsfrie, norske lastebiler kan pendle mellom produksjonssteder og godsterminaler på selektivt opprustedede fylkesveier.

2.5.2 Passasjer-transport

Influensområdet rundt Nord-Norgebanen er på mer enn 300 000 mennesker – mer enn Trønderbanen, og mange ganger Rørosbanen. Det vil gi regionforstørring og bedre samvirke i nord.

Behovene til UNN og UiT NAU: Begge disse store institusjonene har forpliktet seg til å kutte i transport-relaterte utslipp. Begge har viktige deler av virksomheten plassert i Tromsø, Harstad og Narvik. Begge har et stort antall personer som reiser fram og tilbake mellom virksomhetsstedene, eller trenger transport fra bosteder som ligger mellom disse.

Forsvarets behov for primær eller alternativ transport i fred, krisetider og krig er ikke nevnt.

Hurtig, sømløs og utslippsfri transport til/fra utlandet ved de før nevnte transportkorridorene er ikke behandlet

Store positive bærekrafts/miljø-effekter på turistindustrien er lite grundig utredet

2.5.3 Reduserte klimagass-utslipp

Basert på de tallene vi har vil det dreie seg om 200-300 000 CO₂-ekvivalenter eller mer dersom dagens eksport-transport overføres fra vei til bane.

2.5.4 Reduserte negative påvirkninger på miljø og arealbruk

Veitrafikk med dekk- og asfalt-slitasje er årsak til en rekke helse- og miljø-skadelige produkter utover klimagasser. Det er for eksempel for lite fokusert på at mesteparten av de 8000 tonn mikro-plast som slippes ut i norsk natur årlig skrives fra veitrafikk.

Veibyggning krever 6 ganger større areal enn jernbane for å frakte tilsvarende antall gods-tonn og passasjerer. Dette må tas hensyn til i arbeidet med bevaring av økosystem-integritet, biologisk mangfold, matjord, utmarksbeiter og rein-trekk.

2.6 Kostnadsanslag

Vi har tidligere henvist til at bakgrunnsutredningen fra 2011 opererte med følgende anslag: Mellom 40 og 60 milliarder kroner for hele strekningen Fauske-Tromsø, og 20-30 milliarder for de to delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø.

I den foreliggende utredningen opereres det med anslag som er 2-3 ganger høyere enn 2011- kostnadene. Tatt i betraktning at traséene skal være de samme som ble anvendt i både 1992- og 2011-utredningene har vi gode grunner til å tro at de nye anslagene er urimelig og urealistisk høye.

Justert for kroneverdi kommer både 1992- og 2011-utredningene ut med de samme anslagene.

I samarbeid med Tromsø kommunes jernbaneutvalg, utførte en masterstudent-gruppe ved NTNU, tilknyttet Jernbanelandsbyen i Experts in Team-programmet, en utredning av banestrekningen Narvik-Nordkjosbotn-Tromsø i 2017. Gruppen ble veiledet av førstelinjes jernbane-eksperter fra NTNU og Bane Nor, og prisanslaget for banestrekningen ble satt til 27 milliarder kroner. Denne utredningen ble oversendt JBDs utredningsgruppe, men den er senere ikke blitt referert til, verken muntlig eller skriftlig.

I Nord-Sverige har man i løpet av de siste 15 årene startet bygging av to lange banestrekninger. Begge er delvis finansiert med EU-midler. Botniabanan, 190 km fra Nyland til Umeå med 144 bruer og 26 km tunneler ble ferdigstilt i 2010 til en pris på 15 milliarder svenske kroner (SEK). Banelengden tilsvarer omtrent Narvik-Tromsø, som er prissatt til 54 milliarder NOK. For øyeblikket bygges Norrbotniabanan, 270 km fra Umeå til Luleå, som er prissatt til 29 milliarder SEK. Lengden tilsvarer banetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø som av JBD er prissatt til 74 milliarder NOK.

Vi er spørrende til hvorfor kostnadene ved bygging av Nord-Norgebanen er blitt så uforholdsmessig mye høyere enn tidligere estimater for samme traséer, og hvordan Sverige tilsynelatende kan bygge langt billigere enn vi kan i Norge.

Da vi stilte dette spørsmålet til JBDs prosjektgruppe under medvirkningsmøtet i Narvik 04.06.19 fikk vi til svar at det var langt høyere sikkerhetskrav i dag enn tidligere. Hva innebærer dette, og betyr det at Sverige og EU stiller lavere sikkerhetskrav enn Norge?

2.7 Medvirkning underveis

Utredningens fremdriftsplan er datert 1. februar 2018. Den eneste uthevede avsnittsoverskriften i hele planen er «Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet». Her fremholder JBD det som særs viktig «å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse».

For å oppnå dette står det allerede for «Vår 2018» oppført at man skal «planlegge medvirkningsprosesser inkludert etablering av referansegrupper/dialogfora.» Deretter skal det «Høst 2018» gjennomføres «innspillskonferanser/ medvirkningsprosesser». Det ble gjennomført i alt 5 innspillskonferanser. Hver av dem varte 4-5 timer. Det ble avholdt en rekke innlegg på hver av konferansene. De fleste av disse ble lagt ut på Nord-Norgebanens hjemmeside under JBDs nett-plattform. Det ble spilt inn mange gode, omforente forslag, for eksempel at traséen til Tromsø måtte gå via Nordkjosbotn (se 2.5 og 2.9), og utredning av viadukter for å unngå negative påvirkninger av biotoper, dyretrekk og produktive arealer. Tromsø kommunes jernbaneutvalg deltok i samtlige, og kommuniserte for øvrig flittig med JBDs prosjektgruppe ved hjelp av e-post og telefon.

Siste medvirkningskonferanse (et såkalt «dialogforum») fant sted i Narvik 4. juni 2019, 26 dager før utredningens høringsversjon ble framlagt. Alle kostnadsanslag og øvrige konklusjoner som forefinnes i utredningen ble framlagt på konferansen. De vakte kraftig debatt, spørsmål og alternative fortolkninger, samt forslag til endringer. Men intet av dette ble problematisert eller endret før utredningen ble publisert.

I det velskrevne og informative vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019», finner man følgende avsnitt: «I den første fasen av utredningsarbeidet ble det imidlertid gjennomført flere innspillkonferanser med deltakere fra berørte fylkeskommuner, kommuner, etater, virksomheter og organisasjoner. Bidragene fra disse konferansene samt innspill gitt på annen måte er en del av grunnlaget for den forenklete behovsanalysen som er presentert i denne rapporten.»

Så vidt vi kan se er utbyttet fra den tilsynelatende omfattende medvirkningsprosessen en halv side i utredningens hovedrapport (3.4, side 15). Avsnittet er utpreget refererende og lite poengtert.

2.8 Gjennomføringen av framdrifts- og tidsplaner

Det var opprinnelig planlagt at utredningens høringsversjon skulle publiseres 15. mai, med høringsfrist ca. 1. september. Underveis ble det fra JBDs prosjektgruppe meddelt at utredningens høringsversjon ville bli forsinket. På forespørsel ble det svart at forsinkelsen skyldtes én sykdomsvakanse. Deretter ble det etter hvert fastslått at høringsversjonen skulle ferdigstilles til 1. juli med høringsfrist 1. oktober. Derved ble høringsvinduet innskrenket med ½ måned. Men hovedproblemet var at høringsperioden nå overlappet med ferietid og valgkamp. Dette vanskeliggjorde saksbehandlingen i de fleste aktuelle høringsinstanser, og framstår derfor som høyst uønsket.

Vi mener det er viktig at det i det videre arbeid tas hensyn til disse erfaringene.

2.9 Avsluttende kommentarer

Vi vil sterkt understreke at Nord-Norgebanen aldri har blitt nedstemt i Stortinget, men har vært gjenstand for gjentatte beslutningsvegringer. Man har utsatt endelige beslutninger for å avvente utviklingen. Vår årvåkenhet er skjerpet med henblikk på gjentagelse av «bak-sceneteppe»-manøvrene som fant sted etter at NSBs sterkt utbyggings-positive utredning «Med toget til 69° 42 nord» ble lansert høsten 1992. Det ble da beordret ny utredning der opprinnelige nyttekost-verdier fra 1.15-0.59 ble endret på mystisk vis til 0.09-0.06 (se St. meld. nr. 28, 1993-1994 og Innst. S. nr 133, 1993-1994).

På tross av utredningens mange svakheter mener vi at kunnskapen som oppnås ved å sammenholde den foreliggende utredning med Ribu-utvalgets (1981), NSBs (1992) og Jernbaneverkets (2011) utredninger er mer enn tilstrekkelig til å fastslå at jernbane er det eneste realistiske konsept for å løse landsdelens transport-utfordringer og sikre Norges framtidige eksportinntekter. Utviklet på en riktig måte vil jernbanen også yte

store bidrag til at Norges klimaforpliktelser kan innfris og at bosettingen i landsdelen opprettholdes og endog økes.

Kilder:

Intrafish, «Stort eksportvolum fører til mangel på transportmidler i Nord-Norge», 17.09.2019
<https://www.intrafish.no/nyheter/1850950/stort-eksportvolum-forer-til-mangel-paa-transportmidler-i-nordnorge>

Breimo G et al. «Rapport – Havnæringene i nord. Næringsutvikling og verdiskaping fram mot 2040. SINTEF, 2018 (ISBN 978-82-14-06796-5)

Ovesen S et al. «Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland 2018» KunnskapsParken Bodø, 2018 (ISBN 978-82-815-1059-3)

Troms fylkeskommune og Finnmark fylkeskommune. «Status 2018. Næringstransporter i Troms og Finnmark.» <https://www.tromsfylke.no/media/152347/rapport-18004-naeringstransporter-i-troms-og-finnmark-final-011018.pdf>

Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission. White paper on transport. Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system. European Union, 2011 (ISBN 978-92-79-18270-9)

“Rail Transport and Environment Facts and Figures”, CER/UIC, September 2015, ISBN 978-2-7461-2400-4



Jernbanedirektoratet Nordnorgebanen

Vår ref. (oppgi ved henvendelse)
15/1921-27/MDK

Deres ref.

Narvik, 27.09.2019

Uttalelse fra Narvik kommune

Vedlagt følger uttattelse fra Narvik kommune, vedtatt av Bystyret i sak 70/19 den 19.09.19:

Bystyret er prinsippielt positiv til Nord-Norgebanen.

- Bystyret mener utredningene på viktige områder kan belyses bedre. Flere av utredningene er gjort på et overordnet nivå. Det er derfor ikke mulig å gjøre faglige vurderinger av konsekvensene på dette grunnlaget. Med den bakgrunn mener Bystyret at det må gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) før man kan ta stilling til etablering av en Nord-Norgebane.
- For Bystyret i Narvik er etableringen av dobbeltspor på Ofotbanen den viktigste jernbaneprioriteringen, og må gjennomføres snarlig basert på allerede kjent kunnskap, samt kunnskap innhentet i oppstartet KVU for Ofotbanen. Bystyret mener at det ikke er tilstrekkelig belyst hvordan en eventuell fremtidig Nord-Norgebane vil påvirke Ofotbanen. Dette må avklares i en KVU.
- Bystyret viser til utredningen, side 30, hvor det fremkommer at en eventuell fremtidig Nord-Norgebane kan medføre at godsomlastning ved Narvikterminalen kan reduseres og gods kan omlastes ved Storsteinnes. Bystyret mener at det ikke er belyst godt nok hva som ligger i dette, og hvilke konsekvenser dette har. Bystyret ber om en egen utredning på dette, som følger KVUen.
- Med henvisning til innspill til Jernbanedirektoratet fra Narvik kommunes næringssselskap Futurum datert 28.08.18 anbefaler bystyret at utviklingen av jernbane i Nord-Norge vurderes i følgende prioriterte rekkefølge:

1. OFOTBANEN. Dobbeltspor, som vil sikre kapasitetsbehov for kommende utvikling innenfor fiskeri og havbruk i nordre Nordland og sør-midt Troms. Videre muliggjøre trafikkøkning relatert til øst-vest trafikk, reiselivsutvikling og mineraltransport.

2. NORDLANDSBANEN. Oppgradering, som vil etablere en bærekraftig logistikk-løsning for fiskeri og havbruk på kort og lang sikt for midt- og søndre Nordland.

3. FAUSKE – NARVIK. Utbygging som vil forbedre forsyningssikkerheten i Nord Norge og bidra til en bedre og bærekraftig logistikk-løsning for fiskeri og havbruk.

4. NARVIK – KIRKENES. Utbygging som vil gjøre landsdelens logistikk bærekraftig og konkurransedyktig.

Med vennlig hilsen

Marianne Dobak Kvensjø
Enhetsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk i Narvik kommune og har derfor ingen signatur

Samhandlingsområdet Eiendom, plan og samfunnsutvikling

Jernbanedirektoratet v/Hanne Juul

Svar på høringsforslag om Nord-Norgebanen - Fauske kommune

Fauske kommunestyre har i sak 69/19 den 7. november 2019 fattet følgende vedtak:

Et samlet kommunestyre i Fauske kommune stiller seg bak en videre utbygging av Nordlandsbanen med en forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø. Fauske kommune gir i tillegg sin fulle støtte til uttalelsene fra Salten Regionråd der Fauske kommune også er representert.

Høringsuttalelse fra Fauske kommune:

Fauske som tettsted og knutepunkt, har hatt Nordlandsbanen som en viktig aktør både innen personbefordring og gods siden denne ble åpnet til Fauske 1958 og til Bodø 1962. Utviklingen av Nordlandsbanen videre må ikke settes opp mot en utbygging av en trase videre nordover til Tromsø, her kalt Nord-Norgebanen, men heller som en viktig og tvingende nødvendighet for videre utvikling av den viktigste landsdelen sett i lys av stadig økende aktivitet innen mineral, turistnæring, godstransport og sjømat.

Klimaperspektivet er en av de aller viktigste faktorene i dagens samfunn, der stadig økende fokus på klima må veie tungt i en global sammenheng, og bruk av kollektive ferdselsårer er viktige i et utviklingsperspektiv.

Folks reisevaner er i det store basert på at man hurtigst mulig kan forflytte seg, og Nord-Norge banen til Tromsø vil faktisk kunne konkurrere med fly på denne strekningen, gitt at banen utbygges med en reisetid som er akseptabel. I denne kontekst er det viktig at utbyggingen må planlegges og skje for høyhastighetsbane.

I forbindelse med økt utvikling i produksjon av sjømat er det viktig å få mer av transporten over på jernbane av miljøhensyn for da å redusere klimautslipp, og ikke minst; veie opp for manglende kapasitet på veinettet. Sikkerhet med hensyn på den stadig økende andel tungtrafikk har vært et tema i mange år, og det å kunne øke godsmengde over på bane, vil i noe grad bidra til en sikrere vegtrafikk.

Det er videre helt klart et behov for oppgradering strekningen Trondheim – Bodø.

Det er en stor underdekning vedrørende kapasitet både på vekt og hastighet, samt at det er behov for flere møtespor for å kunne øke kapasiteten spesielt på godstransport. Dette bør ikke tilsesettes, men vedtas samtidig. Å ivareta en utbygging der man har møtespor, tilstrekkelig vektkapasitet og omlastingsmuligheter, er en viktig del å videreføre som en del av en fremtidig Nord-Norge bane til Tromsø.

Utredningen har en del svakhetspunkter som er påtalt i referansegruppens møter, og dette har også blitt bekreftet av utredningsledelsen. Det er dog viktig å bemerke at dette er blitt tatt

inn som del i høringsuttalelsen som prosa, men beregningene burde vært bedre understøttet av mer oppdatert underlag, samt at man må gå dypere i tallmaterialet for å få mer riktig tallunderlag.

Det har vært flere tidligere utredninger opp gjennom tidene som ikke har kommet frem til å bli realitetsbehandlet, men med de utredningene som tidligere har vært må det være et godt og bredt underlag for å kunne sikre fremtidig utvikling av landsdelen med stadig økende sjømateksport, samt også videre forflytning av gods fra veg til bane.

Det må være et samfunnsansvar å utvikle hele Norge, og sett i lys av den demografiske utvikling som vi ser i dag, er det viktig å kunne få i gang prosjekt som helt klart vil være positivt for Nord-Norge.

Med vennlig hilsen

Trond Heimtun
Kommunalsjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Nord-Troms Regionråd DA



Til
Jernbanedirektoratet
0101 Oslo
e-post: nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no

HØRINGSUTTALELSE NORD-NORGEBANEN

Tida er inne for å bygge jernbane i nord og knytte landsdelen til nasjonalt- og europeisk jernbanenett. Vi kan ikke lenger basere oss på å frakte gods med trailere. Vi må over på mer miljøvennlig transport. Vi må derfor bestemme oss for å bygge jernbane nå!

Nord-Troms Regionråd stiller seg bak høringsuttalelsen fra Tromsø kommune, i tillegg støtter vi høringsuttalelsene fra Sjømat Norge og Sjømatbedriftene til Jernbanedirektoratets utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag», men vi vil presiser følgende:

- Banen må bygges til Nordkjosbotn med sidelinjer til Harstad og Tromsø.
- Dette åpner for videreføring av Nord-Norgebanen nordover til Finnmark.
- I Finland planlegges det jernbane som skal krysse Finskebukta for å korte ned transporttida til kontinentet. Denne direktelinja inn i Europa kan Troms og Finnmark koble seg på via grensekryssende jernbane fra Storfjord i Troms til Kolari i Finland.

Nord-Troms 04.10.19

for
Ørjan Albrigtsen
Nestleder regionrådet
Flit Helleberg
daglig leder

(sign.)
Knut Jentoft
saksordfører

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 58 82 79, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@ntroms.no
www.nordtromsportalen.no



Høringsuttalelse til

Jernbanedirektoratets (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag»

1.0 Oppdragene og fremdriftsplanene

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet (SD) til Jernbanedirektoratet (JBD) (datert 24. november 2017) fremmer følgende bestillinger:

- 1) *Utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for ovennevnte prosjekt. Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet. Grunnlaget var grove kostnadsanslag i «Jernbanens rolle i nord» fra 2011. Disse viste at utbygging av hele strekningen Fauske-Tromsø ville koste mellom 40 og 60 milliarder kroner, mens delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø ville koste 20-30 mrd. hver.*
- 2) *Basere arbeidet på «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011)*
- 3) *Vurdere en «trinnvis» utbygging. Trinnene som ble definert i 2011 var i) Fauske-Narvik og ii) Narvik-Tromsø*
- 4) *Utføre en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging, og det understrekes at*
 - a. *«Det skal ikke utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) med de formelle og prosessuelle krav som settes til en slik utredning, «men KVU-metodikken skal følges så langt JBD vurderer det som hensiktsmessig.»*
 - b. *«Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet.»*
- 5) *Det understrekes «at det i henhold til etablert praksis skal gjennomføres konsultasjoner med Sametinget.»*
- 6) *I sin «Fremdriftsplan for utredning av jernbane Fauske-Tromsø» (1 februar 2018) presiserer JBD sitt oppdrag ytterligere:*
 - a. *«En samfunnsøkonomisk analyse innebærer at tiltaket sammenlignes med et alternativ der man lar være å gjennomføre tiltaket. I et slikt referansealternativ vil blant annet den eksisterende Ofotbanen og tilhørende transport av gods inngå.»*
 - b. *«Dette innebærer blant annet en analyse av investerings- og driftskostnader», samt: «kartlegging av nyttepotensialer av en ny bane (inkludert markedspotensialer). Jernbanedirektoratet vil vektlegge behovet for en grundig vurdering av markedspotensialet for gods, ikke minst framtidige godsmengder for sjømatnæringen.*

- c. *«Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet. En viktig side ved KVVU-metodikken er medvirkning. Jernbanedirektoratet ønsker å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner.»*
- d. Fremdriftsplanen innebærer at *«resultater fra utredningen skal kunne omtales i neste rullering av Nasjonal Transportplan (2022-2033).»* Videre loves det en *høringsversjon innen 15. mai 2019*, og at *endelig versjon* som inkluderer behandling av innkommende merknader skal være ferdigstilt og *oversendt Samferdselsdepartementet innen 1. oktober 2019*.
- e. *Tidsplanen innebærer en høringsperiode fra 15. mai til 1. september 2019, dvs. en varighet på 3 ½ måned.*

JBDs utredning er basert på følgende inndeling av prosjektet:

- A. Jernbane fra Fauske til Tromsø, inkludert sidearm Bjerkvik-Harstad
- B. Jernbane Fauske til Tromsø, uten Harstad
- C. Jernbane Narvik-Tromsø, uten Harstad
- D. Jernbane Narvik - Fauske

2.0 Kommentarer og konklusjoner

2.1 Ofoten regionråd, som består av kommunene Ballangen, Evenes, Narvik og Tysfjord, har vært i kontakt med regionrådene i Salten, Sør Troms, Midt-Troms og Tromsøregionen underveis i den seneste debatten om NN-bane.

Vi anser det som viktig at man er samstemt i Nord-Norge for samlet sett å løse fremtidens logistikk- og samferdselsutfordringer i Nord-Norge. Vi er derfor klart positive til en ny bane da dette vil avhjelpe fremtidens transport av både gods og passasjerer. Vi anser det slik at NN-banen har vært utredet så mange ganger at det er på tide å komme videre med en detaljplanlegging som kan utgjøre et politisk beslutningsgrunnlag for å bygge banen. Spørsmålet er ikke om man skal bygge banen, men hvordan man best mulig bygger banen. Det er derfor ikke et spørsmål om det er behov for en bane i Nord Norge, men et spørsmål om at jernbanebygging vil bety enormt mye for Norge som nasjon innen bosetning, næringsliv og samfunnsøkonomi.

Hoveddelen av høringsuttalelsen fra disse regionrådene er identisk, der man stiller seg bak de svakhetene som herunder påpekes ovenfor metodene brukt i rapporten. Metodene er ikke egnet til å beskrive de positive samfunnsmessige og næringsmessige konsekvenser. Både samfunnslivet og næringslivet vil få uante utviklingsmuligheter ved bedre regularitet, redundans og lavere transportkostnader. Nord-Norge vil bli en viktig vekstregion for Norge som nasjon. Fiske, mineralnæring, olje og gass vil komme til å bidra vesentlig inn til nasjonaløkonomien i Norge. En Nord-Norge bane vil derfor aldri kunne anses som

en utgiftspost, men som investering for inntektservervelse. Videre kan man også politisk sett, se for seg Nord-Norge som en enkelt region ved at bane vil knytte landsdelen sammen på en ny og bedre måte.

Transportsystemet i Nord-Norge kneler allerede, og er på sammenbruddets rand, spesielt på vinteren ved at det går 43 000 fullastede vogntog ut, tar man med innsatsfaktorene ligger tallet på nesten 60 000 (2014). Dette er bare tallene fra oppdrettsindustrien, i tillegg kommer annen transport. Veiene kjøres sund og dette vises i vedlikeholdsetterslepet som er 7-8 milliarder i Troms og 9 milliarder i Nordland. Det er også forventet en stor økning i transportvolumene. Det haster derfor å få på plass et riktig dimensjonert transportsystem der jernbane er en viktig del.

Ofotenbanen tar unna i dag ca 200 000 tonn av en total mengde på 3,3 millioner tonn bare fra sjømatnæringen (innsatsprodukter og ferdigprodukter), allerede i dag ser man kapasitets og regularitetsproblemer på Ofotbanen. En forsering av utbyggingen av dobbeltspor på Ofotbanen må derfor prioriteres så snart som mulig for å løse transportproblemene på kort sikt.

En oppgradering av Nordlandsbanen vil medføre at større volumer kan overføres på bane, samt at systemet som helhet vil være mer redundant. En oppgradert Nordlandsbane vil også være essensielt for et redundant og sammenhengene jernbanesystem skal kunne virke optimalt. Vi ser allerede i dag at togsett blir forsinket i Sverige. Vi kan derfor ikke forutsette at togtransporten i Nord-Norge skal for all fremtid være basert på beslutninger som tas/ikke tas i Sverige. Ut fra sikkerhetspolitiske vurderinger og beredskapsmessige vurderinger vil strekningen Fauske-Narvik være av nasjonal betydning, forutsatt at resten av jernbanesystemet i Norge fungerer slik det er tenkt. En jernbanerute gjennom Norge vil både være tidsbesparende og kostnadsbesparende da ruten er 30-40 mil kortere. Forsvaret har levert egen uttalelse på under arbeidet med rapporten. Mye av alliert utstyr er lagret i Trøndelag, og vil måtte flyttes til Nord-Norge under en sikkerhetspolitisk krise. Dette er vurderinger som ikke kan prissettes, men heller må anses som en forsikring. Norge er samferdselsmessig kuttet i to ved Tysfjorden, en sammenhengende bane vil også løse denne nasjonale anomalien.

2.2 Det finnes en rekke viktige forutsetninger som utredningen ikke tar tilstrekkelig hensyn til:

- Nord-Norge vil bli dynamoen i den framtidige norske økonomien.
- Norge har en eksportbasert nasjonaløkonomi
- Den totale eksportverdien av olje og gass var ca. NOK 550 milliarder i 2018
- Den totale eksportverdien av norsk sjømat var 99,5 milliarder i 2018, og forutsettes øket til 3-500 milliarder mot midten av århundret. Bl.a. på grunn av klimaendringene vil mer enn 60% av produksjonsøkningen komme i Nord-Norge.
- Nasjonale eksportinntekter: I løpet av de neste ti-årene vil vi se **to kurver som krysser hverandre**: Ikke-fornybar olje/gass på vei ned, produkter av fornybare ressurser fra sjø og land på vei opp!
- Rundt midten av århundret snakker vi om ca. 4,5-5 millioner tonn ferske produkter som skal raskt, ulykkes- og utslippsfritt fra Nord-Norge til Europa.

- Planeten Tellus tåler ikke mer fossil utslipps-transport! Derfor bør **tilførsel-transport** til de nye godsterminalene foregå i containere fremført ved en kombinasjon av førerløse elektriske båter og utslippsfrie vogntog. Utredningen tar overhode ikke opp slike intermodale transportløsninger.
- EUs, markedenes og konsumentenes krav til ”etisk og bærekraftig transport av mat” vil straffe norsk eksport dersom vi fortsetter å basere oss på vogntog. EU vil fra 2020 starte etablering av straffetiltak av langveis vogntogtransport som kan innebære alt fra ingen vekst til full stopp (Ref. EUs «The White Paper on Transport», Mars 2011, og de direktiver som nå implementeres i henhold til denne). Norge er gjennom EFTA/EØS bundet til de samme regler som EU-land. Fra 2020 vil EU starte innkreving av kompensasjon for «eksterne utgifter» forbundet med transport. I følge EUs egen kalkulator vil frakt av 1000 tonn gods fra Narvik til Hamburg gi en utgift på 28 204 Euro for vogntog mot 716 Euro for tog, det vil si 40 ganger høyere for vogntog enn for tog. Og vi skal jo frakte litt mer enn 1000 tonn!

2.3 Det er vår bestemte oppfatning at Jernbanedirektoratet i sin utredning konsekvent underestimerer de store nytteverdier som Nord-Norgebanen kan tilføre Norges samfunnsøkonomiske framtid, ikke minst i form av eksportverdier og ivaretagelse av landets internasjonale miljø- og klimaforpliktelser. For eksempel vil det for de fleste være uforståelig at et tiltak som kan sikre landet nåtidige eksportinntekter på 40 milliarder kroner, etter hvert økende til minst 200 milliarder, kan ha en gigantisk negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi.

2.4 Det har ligget en uoppdaget systemfeil innebygget i alle de tre siste utredningene (1992, 2011, 2019) av Nord-Norgebanen. Denne feilen er knyttet til den store godsterminalen i Alnabru ved Oslo. Utredningene bygger på den sentrale forutsetning at Nord-Norgebanen skal kobles på Nordlandsbanen i Fauske og at all passasjer- og godstrafikk fra regionene nord for Fauske deretter skal fases inn på en bane til Trondheim og videre til Oslo (Alnabruterminalen for godstransport, sjømattransport inkludert). Som begrunnelse for dette fremholdes behov for nasjonal transportsikkerhet og styrkning av egen jernbanetransport, som i dag er henvist til bruk av det svenske nettet.

2.5 Nytte/kostberegningene, som jo er grunnlaget for utredningens hovedkonklusjoner, er upålitelige. Dette skyldes blant annet at de er utviklet på grunnlag av de trasé-alternativene som Asplan Viak baserte sine markedspotensial-beregninger på, samt Alnabru-anomalien. I følge JBDs oppdrag til Asplan Viak skulle disse traséene være identiske med dem som ble benyttet i 2011-rapporten. Men det er de ikke, og det får negative konsekvenser for alle konklusjoner basert på markeds-, transport- og nytte/kost-analyser.

Problemet oppstår ved at Asplan Viak og JBD *ikke* har oppfattet at alle traséer som var grunnlag for analyser i 2011-rapporten går via Nordkjosbotn til Tromsø, mens Asplan Viak og JBD baserer sine nye analyser på 4 traséer som går via Storsteinnes til

Tromsø. Disse vil medføre langt høyere kostnader og mindre nytte enn Nordkjosbotn-alternativene. Høyere kostnader fordi det legges inn undersjøiske fjordkryssinger og terminaler på Tromsøya, mindre nytte fordi både passasjertall og godsvolumer vil bli lavere enn for Nordkjosbotn-alternativene.

Jernbanedirektoratet gir jo selv uttrykk for hvor viktige disse forholdene kan være når det sies at kilde for nytte/kostberegningene er markedspotensial-analysene til Asplan Viak, og at disse er sentrale i transportanalysene og den samfunnsøkonomiske analysen (side 5-10 i vedlegget «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen»).

2.6 Nord-Norgebanen er et regionalt, nasjonalt og globalt prosjekt: Mat til verden, eksportinntekter til Norge, reduserte klimagass- og plastutslipp.

2.7 Klima-påvirkninger behandles i utredningens vedlegg 4 (Nord-Norgebanen – Overordnet vurdering av konsekvenser for klimautslipp). Arbeidet er godt gjennomført i henhold til de premisser som er lagt. Men disse premissene er høyst diskutabile. Hovedinnvendingen er atter en gang at man for full utbygging tenker seg at alt gods skal til Alnabru. I tillegg opererer man med at det tar mellom 31 år og 37 år («tilbakebetalingstiden») før klimagassutslippet fra byggefase, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. Man kvalifiserer dette ved å tilføye: «Beregningene av utslipp fra byggefase, drift og vedlikehold tar imidlertid utgangspunkt i tradisjonelle innsatsfaktorer i dag. Det kan oppnås utslippsbesparelser ved at det stilles miljø- og klimakrav til byggefase. «Tilbakebetalingstiden» blir også en god del kortere hvis Nordlandsbanen elektrifiseres.»

Det er oppsiktsvekkende at utrederne kritiserer sin egen utredning: «Det må også understrekes at i en eventuell videre utredningsfase bør klimahensyn vektlegges ved valg av og utforming av at det bør stilles miljø- og klimakrav til byggefase. Det kan tenkes at teknologiutviklingen vil innebære at materialer med lav klimapåvirkning blir «hylleware» en gang i fremtiden, likeså at arbeidet med å få til fossilfrie anleggsplasser gir resultater». Og videre: «Det kan oppnås utslippsbesparelser ved å stille krav om for eksempel bruk av stål og betong med svært lave klimagassutslipp, valg av tunneldrivingsmetode samt plassering av massedeponier.»

Kommentar: Utslipps-besparelsene er altså vurdert alt for lavt. Alle de utslippsbesparende innsatsfaktorene som nevnes er tilgjengelige allerede. Dersom videre utredninger vedtas i Stortinget høsten 2019 kan utbygging starte i 2024 og utføres med materialer og maskiner som fører til langt lavere utslipp og kortere «tilbakebetalingstid».

2.8 Det såkalte «referansealternativet» er ikke skikkelig definert eller drøftet i utredningen, men det innebærer at det ikke bygges en ny Nord-Norgebane. Spørsmålet er: Hva vil da måtte skje i stedet? Vi vet at det eneste svaret er veibygging dimensjonert for å ivareta de samme transportbehovene. Men hva vil det koste, hva

vil den samfunnsøkonomiske nytteverdien av dette være, hva vil det innebære i form av klimagasser, helseplager for mennesker og dyr, utslipp av mikro- og nanoplast osv.?

2.9 Vi finner det uforståelig at Jernbanedirektoratet har unnlatt å utrede effektene av de 4 nye internasjonale transportkorridorene som gods og passasjerer får tilgang til gjennom bygging av Nord-Norgebanen kombinert med dobbeltspor på Ofotbanen og opprusting av Nordlandsbanen:

- Vest-Europa via Ofotbanen – Norrbotnia-banen/Sverige – Danmark- Femern/Belt -
- Russland og Fjerne Østen via Ofotbanen – Haparandabanen – Finland/Kouvola –
- Øst-Europa via Haparandabanen – Helsinki – undersjøisk tunnel under Finskebukta – Tallin
- Vest-Europa via Nordlandsbanen – Meråkerbanen - Sverige-Danmark – Femern/Belt

Viktige referanser her er:

- Den botniske korridor
- North-East Cargo Link
- Barents Euro Arctic Rail
- North East Corridor til Asia (Narvik-korridoren)

2.10 Det er blitt hevdet at Jernbanedirektoratet tror mer på sine modeller enn på virkeligheten. Utredningen baserer seg på nasjonale transportmodeller for passasjerer (NTM) og gods (NGM), samt «nyttekostnadsverktøyet» SAGA. Men det er jo generelt slik at en modell bare gir korrekte resultater dersom den mates med relevante, korrekte premisser og data.

På side 5 i «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen» angir JBD hvordan samfunnsøkonomisk lønnsomhet måles ved et tiltak som Nord-Norgebanen. Nøkkelbegrepet er individers, reisendes og godskunders, «betalingsvillighet». På side 10 framkommer det at «transportmodellberegningene er sentrale i den samfunnsøkonomiske analysen. Generelt utgjør betalingsvilligheten for reduserte kostnader ved å reise/og eller transportere gods den største delen av nytten ved transporttiltak, som i dette tilfellet investering i ny jernbane.» Deretter redegjøres det for at markedspotensial-rapporten fra Asplan Viak er grunnlaget for modell-anvendelsen. Som vi tidligere har påvist (2.5) gir den rapporten feil resultater fordi den har bommet på trasé-valg. Og så konkluderes dette med at «Modellens estimeringsgrunnlag er reisevaneundersøkelsene for 2005 og 2009.» Og det anses betryggende at for Nordlandsbanen, «sør for Fauske», gir modellen tilfredsstillende resultater sammenlignet med innrapporterte tall for 2016.

Vi ser at vi nå er inne i dramatiske endringer mht «betalingsvillighet». Etterspørselen etter togreiser både innen- og utenlands har øket betraktelig bare siden JBDs utredning ble gjennomført. Og sjømat-eksportørene i Nord-Norge melder seg på. Dette eksemplifiseres ved en reportasje i Klassekampen 12. juli 2019 (side 8-9). Steinar Eliassen i selskapet Norfra «eksporterer fersk fisk fra Nord-Norge og drømmer om å få sende varene på tog direkte til markedene i Europa». Line Ellingsen i Ellingsen Seafood uttaler: «Jeg registrerer at kundene våre foretrekker tog i stadig større grad, og tenker at det er en grunn til det. Veinettet er dårlig tilpasset den store transporten vi har av laks, sier hun». Merete Kristiansen fra Nordlaks i Stokmarknes arresterer en uttalelse fra Jernbanedirektoratet om at sjømatnæringen ikke kommer til å prioritere tog dersom prisene på laks fortsetter å øke. «Hun opplever at kundene ønsker å redusere CO₂-avtrykket.» «Vi ønsker oss mer tog i framtida, og ikke mindre, sier Kristiansen.»

Spørsmål:

- 1) Skal vi tro på at reisevaner for folk og gods i 2005 og 2009 er representative for hva klima-/miljø-krisene har gjort med folks betalingsvillighet i 2019, i 2030 eller i 2050?
- 2) Skal vi tro på at reisevanene på Nordlandsbanen, «sør for Fauske», er representative for reisevanene på en bane gjennom Nord-Norges folkerikeste områder i Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Troms?
- 3) Hvorfor har man ikke utredet en parallell til Saltenpendelen basert på jernbanetriangellet Narvik-Harstad-Tromsø, med alt det kunne bety for regionforstørring og transport i regi av UNN og UiT-Norges arktiske universitet?

Modellene slår også feil ut for godstrafikken på Nord-Norgebanen fordi de baserer seg på feil trasévalg kombinert med for lave godsvolumer, og fordi transport via nye transportkorridorer til Europa ikke er verdsatt. Det er merkelig at utrederne ikke har anvendt 2017-godstallene angitt i de tre nord-norske fylkenes godsstrømanalyser som ble publisert høsten 2018, trass i at JBDs utredningsgruppe fikk disse direkte tilsendt fra oss.

2.11 Stortinget utsatte i 1994 spørsmålet om bygging av Nord-Norgebanen på ubestemt tid. En vesentlig årsak var usikkerhet med hensyn til størrelsene på framtidige godsvolumer. Denne usikkerheten burde nå kunne fjernes en gang for alle (Kilder: Status 2018 – Næringstransporter i Troms og Finnmark, Troms Fylkeskommune og Finnmark Fylkeskommune, 2018). Faktisk havbruksproduksjon: «I Norge produseres det nærmere 6 ganger mer i 2017 enn i 1994, i Nord-Norge 10 ganger mer, og i Troms og Finnmark nærmere 17 ganger mer.» Videre: «Fra 2012 har

det vært en liten nedgang i volum nasjonalt (- 1.7%). I Nord-Norge har det imidlertid vært en vekst på 15.2%, i Troms og Finnmark 15,6%».

Sjømatnæringene i Nord-Norge hadde utgående transporter på ca. 1.5 millioner tonn i 2017. “Nord-Norge har betydelige fordeler for fremtidig økt oppdrett av laks og ørret, som store arealer og lave sjøtemperaturer. Utfordringer knyttet til fiskevelferd og miljø har ført til en vekstbegrensing innen oppdrett av laks og ørret i Norge. Disse utfordringene må løses for å oppnå volumvekst innen oppdrett, og studien beskriver dermed scenario i) med marginal volumvekst grunnet vedvarende utfordringer, hvor vekst skjer i form av verdi grunnet økt etterspørsel, og ii) betydelig økning i produsert volum som følge av løsninger på biologiske og miljømessige utfordringer, og økte sjøtemperaturer som fører til en forflytning av produksjonen nordover.” Tre ganger økning i produksjonsvolum fram mot 2040 anses realistisk. (Kilde: “Havnæringene i nord”, Side 4, Sintef nord, 2018).

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til sjømatbedriftene (både fangst og havbruk) som benytter infrastrukturen i Troms og Finnmark fylker har en **ÅDT(V) på 261. (ÅDT(V)= gjennomsnittlig antall vogntog i døgnet over hele året, antallet vil altså være langt høyere i perioder av året og dager i uken)**. Dette tallet inkluderer også innsatsmidler, fôr, biprodukter og internt transporter. Sjømatnæringen står for 26,4% av de registrerte veitransportene. En tre-gangers vekst kan bare tas hånd om ved bygging av jernbane som kombineres med tilførselssystem basert på strategisk utbygging av fylkesveier og utslippsfrie, hurtiggående båter.

2.12 På tross av utredningens mange svakheter mener vi likevel at kunnskapen som oppnås ved å sammenholde den foreliggende utredning med Ribu-utvalgets (1981), NSBs (1992) og Jernbaneverkets (2011) utredninger er mer enn tilstrekkelig til å fastslå at jernbane er det eneste realistiske konsept for å løse landsdelens transport-utfordringer og sikre Norges framtidige eksportinntekter. Utviklet på en riktig måte vil jernbanen også yte store bidrag til at Norges klimaforpliktelser kan innfris og at bosettingen i landsdelen opprettholdes og endog økes.

2.13 Vi vil sterkt understreke at Nord-Norgebanen aldri har blitt nedstemt i Stortinget, men har vært gjenstand for gjentatte beslutningsvegringer. Man har utsatt endelige beslutninger for å avvente utviklingen. Vår årvåkenhet er skjerpet med henblikk på gjentagelse av «bak-sceneteppe»-manøvrene som fant sted etter at NSB's sterkt utbyggings-positive utredning «Med toget til 69 42 nord» ble lansert høsten 1992. Det ble da beordret ny utredning der opprinnelige nytte/kost-verdier fra 1.15-0.59 ble endret på mystisk vis til 0.09-0.06 (se St. meld. nr. 28, 1993-1994 og Innst. S. nr 133, 1993-1994).

2.14 I det nasjonale og regionale politiske arbeid må jernbane og transport i Nord

områdene trekkes sterkt inn, både med tanke på multimodale transportsystemer og tverrnasjonale løsninger med våre naboland og med EU, som Nordkalott-samarbeidet inviterer til. Spesielt må utvikling av norsk-svensk samarbeid ved gjensidig bruk av hverandres jernbane- og infrastruktur for transport utredes. Dette vil få avgjørende betydning for de endelige trasé- og knutepunkt-valgene. Dette er ytterligere bekreftet ved en markant EU-støtte til jernbaneutbygging i Sverige og Finland, samt understrekning av at jernbane i Nord-Skandinavia må omfatte Nord-Norge.

2.15 Vi vil understreke at jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette århundre med enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljø-forpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men det må rettes et stort nasjonalt fokus mot hvordan og hvor raskt banen kan bygges ut.

2.16 Vi støtter helhjertet en utbygging av hele Nord-Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn, med sidelinjer til Harstad og Tromsø. Dette åpner for videreføring av Nord-Norgebanen nordover til Finnmark, og for grensekryssende jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord i Troms. Men det må understrekes at banen bare kan ta ut sitt fulle potensiale ved at Ofotbanens/Malmbanens dobbeltspor er klare til bruk når Nord-Norgebanen åpnes for trafikk. En ny utredning må også utrede det store nyttepotensialet som ligger i opprettelse av jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø

Med henvisning til ovenstående punkter ber vi om at Jernbanedirektoratets utredning må forsterkes med relevante analyser av de forhold dette innspill fremmer. Utvidelsen av JBDs utredning er ikke tenkt som en konseptvalgutredning (KVU), men som vesentlige bidrag til overordnede og strategiske beslutninger om jernbanens fremtid innenfor multimodal transport i Nordområdene, inkludert Nord-Norge. Samferdselsdepartementet, og i neste omgang Stortinget, bør nøye vurdere om Jernbanedirektoratet er rette instans til å lede kommende utredninger.

3.0 Videre analyser av utvalgte utredningsoppdrag

Vi vil i det følgende analysere og drøfte i hvilken grad Jernbanedirektoratet har løst noen viktige oppgaver de påtok seg i henhold til Samferdselsdepartementets oppdragsbrev og egen fremdriftsplan.

Oppdatert kostnadsanslag

3.1 Vi har tidligere (se 1.0) henvist til at bakgrunns-utredningen fra 2011 opererte med følgende anslag: Mellom 40 og 60 milliarder kroner for hele strekningen Fauske-Tromsø, og 20-30 milliarder for de to delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø.

I den foreliggende utredningen opereres det med anslag som er 2-3 ganger høyere enn 2011- kostnadene. Tatt i betraktning at traséene skal være de samme som ble anvendt i både 1992- og 2011-utredningene har vi gode grunner til å tro at de nye anslagene er urimelig og urealistisk høye.

- Justert for kroneverdi kommer både 1992- og 2011-utredningene ut med de samme anslagene.
- I samarbeid med Tromsø kommunes jernbaneutvalg, utførte en masterstudent-gruppe ved NTNU, tilknyttet Jernbanelandsbyen i Experts in Team-programmet, en utredning av banestrekningen Narvik-Nordkjosbotn-Tromsø i 2017. Gruppen ble veiledet av førstelinjes jernbane-eksperter fra NTNU og Bane Nor, og prisanslaget for banestrekningen ble satt til 27 milliarder kroner. Denne utredningen ble oversendt JBDs utredningsgruppe, men den er senere ikke blitt referert til, verken muntlig eller skriftlig.
- I Nord-Sverige har man i løpet av de siste 15 årene startet bygging av to lange banestrekninger. Begge er delvis finansiert med EU-midler. Botniabanan, 190 km fra Nyland til Umeå med 144 bruer og 26 km tunneler ble ferdigstilt i 2010 til en pris på 15 milliarder svenske kroner (SEK). Banelengden tilsvarer omtrent Narvik-Tromsø, som er prissatt til 54 milliarder NOK. For øyeblikket bygges Norrbotniabanan, 270 km fra Umeå til Luleå, som er prissatt til 29 milliarder SEK. Lengden tilsvarer banetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø som av JBD er prissatt til 74 milliarder NOK.

Spørsmål til JBD: *Hvorfor er kostnadene ved bygging av Nord-Norgebanen blitt så uforholdsmessig mye høyere enn tidligere estimater for samme traséer, og hvordan kan Sverige tilsynelatende bygge langt billigere enn vi kan i Norge?*

Da vi stilte dette spørsmålet til Jernbanedirektoratets prosjektgruppe under medvirkningsmøtet i Narvik 04.06.19 fikk vi til svar at det var langt høyere sikkerhetskrav i dag enn tidligere. Hva innebærer dette, og betyr det at Sverige/EU stiller lavere sikkerhetskrav enn Norge?

3.2 Trasévalgene

SD ba JBD om å basere arbeidet på «den trasé som ble vurdert i rapporten Jernbanens rolle i nord.» Spørsmålet blir da om den som har formulert dette oppdraget har lest 2011-rapporten som det henvises til, for der foreligger det ikke én definert trasé, og dette faktum innebærer at JBDs utredning fra 1. juli 2019 befinner seg på «villspor», i tillegg til at noen viktige trasévalg er «sporløst forsvunnet».

3.2.1 Bakgrunnen for Nord-Norgebanens traséer

Ved behandling av Ribu-utvalgets positive utredning (NOU 17:1981), *utsatte* Stortinget (som vanlig) i 1983 avgjørelsen angående jernbanebygging i nord. Men samme år la en faggruppe nedsatt av NSB fram «teknisk/økonomiske traséutredninger for Nord-Norgebanen.» Disse var grunnlaget for NSBs grundige utredning «Med toget til 69 42» fra 1992, og ble i neste omgang anvendt uendret av Jernbaneverket ved utarbeidelse av «Jernbanens rolle i nord». Kartsjissene i 1992- og 2011-rapportene viser at det for flere av bane-strekningene hadde blitt utredet alternative traséer. Det er derfor uforståelig hva SD har ment med «den trasé som ble vurdert i rapporten Jernbanens rolle i nord.»

3.2.2 Er de utredete 2011- og 2019- traséene identiske?

Svaret er et helt klart «nei». Alle de utredete traséene i 1992- og 2011-utredningen går via Nordkjosbotn til Tromsø. Dessuten er tilhefting av en bane fra Bjerkvik til Evenes-Tjeldsund-Harstad inkludert for både Nord-Norgebanen (Fauske-Narvik-Tromsø) og Tromsbanen (Narvik-Tromsø)

3.2.3 Spørsmål som savner svar (se også 3.4)

Vi har rettet skriftlige spørsmål både til Jernbanedirektoratet og Asplan Viak angående trasévalg som avviker fra oppdraget «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011) Det har vist seg svært vanskelig å få adekvate svar.

Spørsmålene har dreiet seg om traséer som ikke er blitt utredet på tross av bestilling (Bjerkvik – Straumen stasjon på Ofotbanen) og Tromsø via Nordkjosbotn.

3.3 Samfunnsøkonomiske analyser

3.3.1 Er KVVU-metodikken fulgt?

Hvis svaret er «ja», så fremgår dette i alle fall ikke av utredningen. En KVVU-tilnærming baserer seg på at man tar for seg en oppgave som det i utgangspunktet finnes flere løsninger for. Da må denne

oppgaven først defineres og formuleres. Deretter sammenligner man løsnings-alternativene, før man kommer med endelige anbefalinger.

En oppgave-definisjon for den foreliggende utredningen kunne, for eksempel, ha vært å sammenligne konsepter for hvordan Norge kan utvikle hurtig, rimelig, lavutslipps, areal-gjerrig transport av gods og passasjerer innen, ut fra og inn til Nord-Norge på en måte som opprettholder, helst øker, eksportinntektene fra økende godsmengder.

Det finnes i realiteten bare to konsepter for å løse denne oppgaven:

1. Veibygging som gjør det mulig at vogntog kan ta hånd om den store økningen i godsmengder som er forventet, med «dør-til-dør» transport fra produsent til marked.
2. Jernbanebygging med direkte overgang til internasjonale transportkorridorer og multimodale løsninger for transport til og fra godsterminalene.

Disse to konseptene ville så måtte utredes og sammenlignes mht hovedmålene i Nasjonal Transportplan – for eksempel i forhold til klima-/miljø-mål og målsetningen om overføring av gods fra vei til bane/sjø, sammenholdt med de spesifikke forhold og forutsetninger som gjelder for Nord-Norge.

3.3.2 Er det utført sammenligning med «et alternativ der man unnlater å gjennomføre tiltaket»?

Det eneste realistiske alternativet til jernbanebygging vil være at alle nødvendige, framtidige transportoppgaver ivaretas ved å bygge ut veikapasitet som muliggjør at all transport foretas ved vogntog, buss og personbil. For å få en avklaring på hvilket konsept som best kan ivareta oppgavene måtte man ha utført komparative kostnadsoverslag og samfunnsøkonomiske analyser for begge disse alternativene, bane versus vei. Dette finnes ikke i den foreliggende utredning.

I den grad vi har pålitelige kunnskaper til å foreta en slik sammenligning vil man finne at det kan oppnås store samfunnsøkonomiske og klima/miljømessige gevinster av jernbane, knyttet til:

1. Godstransport

- a. Sjømat og andre typer ferskvare fra land og sjø kommer **til markedene på halvparten av tiden, til halvparten av prisen** dersom transport-lengden er over 500 km (-dette er kjent fra en rekke utredninger over hele verden). Forutsetningen for dette er dobbeltspor på Ofotbanen, samt utbygging av den nye

Norrbotnia-banan og **Femern Belt-tunellen** mellom Danmark og Tyskland (der hvor ferjen Rødby-Puttgarden nå går). *Og: Omlasting på Alnabru er tids- og utgiftsøkende. Må unngås!*

- b. I år eksporteres det bortimot **1.541 million tonn sjømat-produkter** fra Nord-Norge til Europa. Dette krever oppimot 60 000 lastebiler (vogntog) dersom hvert tar 19 tonn (-men mange tar bare 17 tonn).
 - c. Et eneste godstog (400 meter langt, lasteevne 1020 tonn) fjerner mer enn 50 vogntog fra veiene våre.
 - d. Ifølge **Sintef (2018)** er det mulig med **3 gangers økning** av sjømateksperten i løpet av de neste 20-30 årene. Dette er en nedjustering fra 2012-rapporten som anga 5 gangers økning. Dette målet er fortsatt ikke politisk skrinlagt, og det kan nås dersom næringens totale bærekraft-, miljø- og dyrevelferds-utfordringer finner tilfredsstillende løsninger. Men det vil uansett være **umulig å følge dette transportbehovet opp med veiutbygging**.
 - e. **Fôr-, palle- og emballasje- transport** forutsetter en stor armada av lastebiler på veiene. Husk at det må ca. 1.2 kg fôr til for å produsere 1 kg laks!
 - f. **Bosetting langs kysten:** Hurtig (under 30 timer) transport til europeiske markeder muliggjør verdiøkning og bolyst i kystsamfunnene, basert på lokal bearbeiding av både oppdretts- og vill-fisk, dvs. ikke-fryste produkter! Dette gjelder også for hvitfisk-produkter, og Tromsø er landets største hvitfisk-kommune.
 - g. Inntransport av **forbruksvarer** (ASKO, Coop, Rema 1000) i store mengder. En armada av lastebiler som kan fjernes.
 - h. Tilførsel til jernbanens godsterminaler kan i høy grad utføres av elektriske, ubemannede, container-fraktende båter fra slakteri/fiskehavn. Og utslippsfrie, norske lastebiler kan pendle mellom produksjonssteder og godsterminaler på selektivt opprustedede fylkesveier.
2. **Passasjer-transport (influensområde med mer enn 300 000 mennesker, mer enn Trønderbanen, og mange ganger Rørosbanen)**
 - a. Regionforstørring.
 - b. Bedre samvirke i nord
 - c. Behovene til UNN og UiT: Begge disse store institusjonene har forpliktet seg til å kutte i transportrelaterte utslipp. Begge har viktige deler av virksomheten plassert i Tromsø, Harstad og Narvik. Begge har et stort antall personer som reiser fram og tilbake mellom virksomhetsstedene, eller trenger transport fra bosteder som ligger mellom disse.
 - d. Hurtig, sømløs og utslippsfri transport til/fra utlandet ved de før nevnte transportkorridorene.
 - e. Store positive bærekrafts/miljø-effekter på turistindustrien.
 3. **Reduserte klimagass-utslipp**
 - a. Basert på de tallene vi har vil det dreie seg om 200-300 000 CO₂-ekvivalenter eller mer dersom dagens eksport-transport overføres fra vei til bane.
 4. **Reduserte negative påvirkninger på miljø og arealbruk**

- a. Veitrafikk med dekk-og asfaltslitasje er årsak til en rekke helse- og miljøskadelige produkter utover klimagasser. Det er for eksempel for lite fokusert på at mesteparten av de 8000 tonn mikroplast som slippes ut i norsk natur årlig skriver seg fra veitrafikk!
- b. Veibygging krever **6 ganger større areal** enn jernbane for å frakte tilsvarende antall gods-tonn og passasjerer! Dette må tas hensyn til i forhold til bevaring av økosystem-integritet, biologisk mangfold, matjord, utmarksbeiter og reintrekk.

3.4 Medvirkning vektlagt?

Utredningens fremdriftsplan er datert 1. februar 2018. Den eneste uthevede avsnittsoverskriften i hele planen er «**Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet**». Her fremholder Jernbanedirektoratet det som særs viktig «å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse...». For å oppnå dette står det allerede for «Vår 2018» oppført at man skal «*planlegge medvirkningsprosesser inkludert etablering av referansegrupper/dialogfora.*» Deretter skal det «Høst 2018» gjennomføres «*innspillskonferanser/medvirkningsprosesser*». Det ble gjennomført i alt 5 innspillskonferanser. Hver av dem varte 4-5 timer. Det ble avholdt en rekke innlegg på hvert event. De fleste av disse ble lagt ut på Nord-Norgebanens hjemmeside under Jernbanedirektoratets nett-plattform. Det ble spilt inn mange gode, omforente forslag, for eksempel at traséen til Tromsø måtte gå via Nordkjosbotn (se 2.5 og 2.9), og utredning av viadukter for å unngå negative påvirkninger av biotoper, dyretrekk og produktive arealer.

Siste medvirkningskonferanse (et såkalt «dialogforum») fant sted i Narvik 4. juni 2019, altså 26 dager før utredningens høringsversjon ble framlagt. Alle kostnadsanslag og øvrige konklusjoner som forefinnes i utredningen ble framlagt på konferansen. De vakte kraftig debatt, spørsmål og alternative fortolkninger, samt forslag til endringer. Men intet av dette ble problematisert eller endret før utredningen ble publisert.

Hva som kom ut av Jernbanedirektoratets medvirknings-prosess?

En halv side i utredningens hovedrapport (3.4, side 15). Avsnittet er utpreget refererende og lite poengtert.

I det velskrevne og informative vedlegg 3 («Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019»), finner man følgende avsnitt: «I den første fasen av utredningsarbeidet ble det imidlertid gjennomført flere innspillskonferanser med deltakere fra berørte fylkeskommuner, kommuner, etater, virksomheter og organisasjoner. Bidragene fra disse konferansene samt innspill gitt på annen måte er en del av grunnlaget for den forenklede behovsanalysen som er presentert i denne rapporten.»

3.5 Gjennomføringen av framdrifts- og tidsplaner

3.5.1 Var det i utgangspunktet avsatt nok ressurser?

Det var opprinnelig planlagt at utredningens høringsversjon skulle publiseres 15. mai, med høringsfrist ca. 1. september. Underveis ble det fra Jernbanedirektoratets prosjektgruppe meddelt at utredningens høringsversjon ville bli forsinket. På forespørsel ble det svart at forsinkelsen skyldtes *én* sykdomsvakanse. Deretter ble det etter hvert fastslått at høringsversjonen skulle ferdigstilles til 1. juli med høringsfrist 1. oktober. Derved ble høringsvinduet innskrenket med ½ måned. Men hovedproblemet var at høringsperioden nå overlappet med ferietid og valgkamp. Dette vanskeliggjorde saksbehandlingen i de fleste aktuelle høringsinstanser, og framstår derfor som høyst uønsket.

Vi mener det er viktig at det i det videre arbeid tas hensyn til disse erfaringene.

NORD-TROMS REGIONRÅD DA



Tromsø-området regionråd



Balsfjord
kommune



Karlsøy
kommune



Tromsø
kommune



MIDT-TROMS REGIONRÅD



Sør-Troms
regionråd

Jernbanedirektoratet

0101 Oslo

e-post: nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no

Tromsø. 7.10.2019

Høringsuttalelse: Ny jernbane Fauske - Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag

Nord-Troms regionråd, Tromsø-områdets regionråd, Sør-Troms regionråd og Midt-Troms regionråd viser til at Jernbanedirektoratet, 1. juli 2019 sendte ut på høring utredningen, Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag.

Nord-Troms regionråd består av kommunene: Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen.

Tromsø-områdets regionråd består av kommunene: Balsfjord, Karlsøy og Tromsø.

Midt-Troms regionråd består av kommunene Bardu, Berg, Dyrøy, Lenvik, Målselv, Sørreisa, Torsken og Tranøy.

Sør-Troms regionråd består av kommunene: Salangen, Lavangen, Gratangen, Ibestad, Skånland, Tjeldsund, Harstad og Kvæfjord

Regionrådenes vedtak, er enstemmig.

Vedtak

1. Nord-Troms regionråd, Tromsø-området regionråd, Midt-Troms regionråd, og Sør-Troms regionråd fremsender herved felles uttalelse til Jernbanedirektoratets utredningen av 1. juli, Ny jernbane Fauske- Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag.
2. Som det fremkommer av vedlagte uttalelse, støtter disse fire regionrådene en utbygging av hele Nord- Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn med sidelinje til Tromsø og Harstad. Det vil være fremtidsrettet da det åpner for videreføring av jernbane videre nordover til Finnmark og for en kopling med en jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord.

Nord-Troms regionråd leverer også eget høringsinnspill, se vedlegg.

Nord-Troms regionråd DA (6)

Svein O. Leiros, ordfører i Kåfjord kommune (styreleder)
Ørjan Albrigtsen, ordfører i Skjervøy kommune (nestleder)
Dan-Håvard Johnsen, ordfører i Lyngen kommune (styremedlem)
Øyvind Evanger, ordfører i Nordreisa kommune (styremedlem)
Knut Jentoft, ordfører i Storfjord kommune (styremedlem)
Eirik Losnegaard, ordfører i Kvænangen kommune (styremedlem)

Tromsø-områdets regionråd (3)

Gunda Johansen, ordfører Balsfjord kommune (regionrådsleder)
Mona Pedersen, ordfører i Karlsøy kommune (nestleder regionråd)
Kristin Røymo, ordfører i Tromsø, (regionrådsmedlem)

Midt-Troms regionråd (8)

Geir Inge Sivertsen, ordfører i Lenvik kommune (regionrådsleder)
Mari Alvig Espenes, ordfører i Dyrøy kommune (nestleder)
Toralf Heimdal, ordfører i Bardu kommune (regionrådsmedlem)
Roar Åge Jakobsen, ordfører i Berg kommune (regionrådsmedlem)
Bengt Magne Luneng, ordfører i Målselv kommune (regionrådsmedlem)
Jan-Erik Nordahl, ordfører i Sørreisa kommune, (regionrådsmedlem)
Fred Ove Flakstad, ordfører i Torsken kommune (regionrådsmedlem)
Jan Fredrik Jenssen, ordfører i Tranøy kommune (regionrådsmedlem)

Sør-Troms regionråd (8)

Helene Berg Nilsen, ordfører Skånland kommune (regionrådsleder)
Kari-Anne Opsal, ordfører Harstad kommune (nestleder regionråd)
Liv Kristin Johnsen, ordfører Tjeldsund kommune,
(regionrådsmedlem)
Eva Ottesen, ordfører Gratangen kommune, (regionrådsmedlem)

Torbjørn Larsen, ordfører Kvæfjord kommune, (regionrådsmedlem)
Bernhardt Halvorsen, ordfører Lavangen kommune,
(regionrådsmedlem)
Dag Sigurd Brustind, ordfører Ibestad, (regionrådsmedlem)
Sigrun W Prestbakmo, ordfører Salangen, (regionrådsmedlem).

Vedlegg:

Tromsø kommunes Jernbaneutvalgs høringsuttalelse
Nord-Troms regionråds høringsuttalelse

Bodø, 1. oktober 2019

HØRINGSUTTALELSE TIL JERNBANEDIREKTORATETS UTREDNING «NY JERNBANE FAUSKE – TROMSØ (NORD-NORGEBANEN) – OPPDATERT KUNNSKAPSGRUNNLAG

Salten Regionråd ønsker å gi følgende innspill til Jernbanedirektoratets utredning «Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag:

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan bestående av de ti kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Vi viser til Jernbanesektorens (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) – oppdatert kunnskapsgrunnlag for høring med høringsfrist 1. oktober 2019.

Salten Regionråd har gjort følgende prioriteringer for fremtidig satsing innenfor jernbane i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 og Regional Transportplan 2018 – 2029:

Jernbane:

1. ERTMS etableres innen 2022
2. Nye kryssningsspor (Støver, Valnesfjord og Setså samt Sukkertoppen på Saltfjellet) etableres innen 2022
3. Utvidelser og utbedringer av godsterminalen på Fauske
4. Utbedringer av godsterminalen i Bodø (havne- og jernbaneterminalene må koples sammen).
5. Elektrifisering/Hydrogendrift
6. Økt vedlikehold og oppgradering av linje
- 7. Sidespor til sørfold havn og på sikt realisering av Nord-Norgebanen**
8. Etablere enkelte avganger på Saltenpendelen til og fra Røklund
9. Tidlig morgenavgang fra Bodø - Rognan
10. Flere avganger i løpet av dagen mellom Rognan og Bodø

Salten Regionråd er et samarbeidsorgan mellom kommunene:
Beiarn Bodø Fauske Gildeskål Hamarøy Meløy Rødøy Saltdal Steigen Sørfold
Tlf.: 75 54 86 00 Fax: 75 54 86 01 Web: salten.no E-post: regionradet@salten.no
Besøksadresse: Prinsens gt. 113a, 8002 Bodø (Teamgården) Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø



Salten Regionråd anser det som viktig at man er samstemt i Nord-Norge for samlet sett å løse fremtidens logistikk- og samferdselsutfordringer i Nord Norge, og har derfor hatt en god dialog med flere andre regionråd i Nord-Norge vedrørende realisering av Nord-Norgebanen. Vi er klart positive til en ny bane da dette vil kunne avhjelpe fremtidens transport av både gods og passasjerer. Vi anser det slik at Nord-Norgebanen har vært utredet så mange ganger at det er på tide å komme videre med en detaljplanlegging som kan utgjøre et politisk beslutningsgrunnlag for å bygge banen. Spørsmålet er ikke om man skal bygge banen, men hvordan man best mulig bygger banen. Det er derfor ikke et spørsmål om det er behov for en bane i Nord-Norge. Nord-Norgebanen vil bety enormt mye for Norge som nasjon i forhold til bosetning, næringsliv og samfunnsøkonomi.

Nord-Norgebanen er et nasjonalt prosjekt med betydning langt ut over Norges grenser. Dette gjelder både i forhold til frakt av varer ut til Europa og resten av verden, eksportinntekter til Norge, og reduserte klimagass- og plast-utslipp. Jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette århundre og vil kunne ha enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og er samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljø-forpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men det må rettes et stort nasjonalt fokus mot hvordan og hvor raskt banen kan bygges ut.

Flere viktige næringer er avhengig av gode og velutviklede transportårer, både langs vei, sjø og bane. Et eksempel er sjømatnæringen, som i dag er avhengig av en godt utbygd infrastruktur for å kunne transportere produktene sine ut til markedet, i den etterspurte kvaliteten som er fersk sjømat. God infrastruktur har stor betydning for verdiskapingen og innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-Norge. Dette vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapingen, og her vil fremtidens satsing på jernbane spille en viktig rolle.

Salten Regionråd er derfor positive til Nord-Norgebanen og støtter Ofoten Regionråd sin høringsuttalelse i saken. Vi ønsker å understreke at Nord-Norgebanen ikke må gå på bekostning av en opprusting av Nordlandsbanen. En innføring av det nye digitale signalsystemet ERTMS og bygging av nødvendige kryssningsspor langs banen må skje som planlagt innen 2022 på Nordlandsbanen. Nordlandsbanen er også den lengste togstrekningen i Norge som i dag driftes med dieseldrevne lokomotiv, og bør så raskt som mulig over på mer miljøvennlig drivstoff. Dette både for å redusere Co2-utslippene, men også for å kunne trekke og frakte større godsmengder langs banen. Dette må skje parallelt med en planlegging og utbygging av Nord-Norgebanen.

Med vennlig hilsen

Salten Regionråd

Petter Jørgen Pedersen (sign.)
styreleder

Kjersti Bye Pedersen (sign.)
daglig leder

Salten Regionråd er et samarbeidsorgan mellom kommunene:
Beiarn Bodø Fauske Gildeskål Hamarøy Meløy Rødøy Saltdal Steigen Sørfold
Tlf.: 75 54 86 00 Fax: 75 54 86 01 Web: saltlen.no E-post: regionradet@saltlen.no
Besøksadresse: Prinsens gt. 113a, 8002 Bodø (Teamgården) Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø



(Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger ikke signatur)

Vedlegg :

Høringsuttalelse fra Ofoten Regionråd

Kopi til :

Samferdselsdepartementet
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite
Nordland fylkeskommune
Kommunene i Salten
Media

Arkiv: AU/2019

Dokument: br191001 brev til jernbanedirektoratet

Salten Regionråd er et samarbeidsorgan mellom kommunene:

Beiarn Bodø Fauske Gildeskål Hamarøy Meløy Rødøy Saltdal Steigen Sørfold

Tlf.: 75 54 86 00 Fax: 75 54 86 01 Web: salten.no E-post: regionradet@salten.no

Besøksadresse: Prinsens gt. 113a, 8002 Bodø (Teamgården) Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø



Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
19/574-2/AKME

Dato
18.10.2019

Skrivemåte av navnet på en ny jernbanestrekning mellom Fauske og Tromsø

I forbindelse med debatten om en mulig forlengelse av Nordlandsbanen til Tromsø har Språkrådet fått en del spørsmål fra publikum og presse om hvordan navnet på denne strekningen bør skrives. Vi har registrert at flere skrivemåter verserer, og vi sender denne henvendelsen til Jernbanedirektoratet for å informere om hvilken skrivemåte som er i samsvar med skriverreglene – om en skulle ønske å bruke et annet navn enn det som allerede er i bruk for den eksisterende delen av strekningen.

Det er nemlig fullt mulig å tenke seg at navnet *Nordlandsbanen* kan dekke også den nye strekningen. Vi har som kjent flere liknende eksempler ellers i Tog-Norge, bl.a. Vestfoldbanen. Ønsker en derimot å knytte strekningsnavnet til navnet på landsdelen, vil skrivemåten *Nord-Norge-banen* (og *Nord-Noreg-banen*) – altså med to bindestreker – være den korrekte.

Vi ser at Jernbanedirektoratet har brukt navnet *Nord-Norgebanen* i utredningsdokumentene, men dette navnet er ikke i samsvar med skriverreglene. Et slikt navn forutsetter egentlig at det allerede finnes en «Norgebane». Ifølge skriverreglene skal sammensatte navn som har et navn med bindestrek som forledd, ha en ny bindestrek. Det heter derfor f.eks. *Sør-Kina-havet* og *Kon-Tiki-flåten*.

Ta gjerne kontakt med oss hvis noe er uklart.

Vennlig hilsen

Margrethe Kvarenes
seksjonssjef

Aksel Torsnes Mehlum
seniorrådgiver

Brevet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrifter.

Mottakere:

Jernbanedirektoratet

Postboks 16
Sentrum

0101

OSLO



Postadresse
Postboks 1573 Vika
NO-0118 Oslo

Besøksadresse
Observatoriegata 1 B
NO-0254 Oslo

Sentralbord
+47 22 54 19 50

E-post
post@sprakradet.no
Internett
www.sprakradet.no

Organisasjonsnummer
971 527 404

From: NLF Troms/Finnmark/Nordland regionsjef <ohp@lastebil.no>
Sent: Monday, September 9, 2019 8:50 AM
To: NordNorgebanen
Subject: Høringssvar nordnorgebanen

Høringssvar Ny Jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen)

Norges lastebileier-Forbund region 7 takker for invitasjon til å avgi høringssvar for utredning om Nord-Norgebanen. Etter vår oppfatning gir rapporten ett realistisk grunnlag for å vurdere hvorvidt det er fornuftig å gjennomføre prosjektet.

Innledningsvis mener vi det blir feil å kalle dette Nord-Norge banen siden den stopper i Tromsø, det er mye Nord-Norge nord for Tromsø som vil høste marginal nytte av en eventuell Nord-Norgebane. For å vurdere behovet for en Nord-Norgebane må man vurdere hele transportsystemet, i en slik vurdering må kapasiteten på dagens transportsystem tas med både på gods og passasjersiden. Det må etter vår oppfatning være det reelle behovet for en videreføring av Nordlandsbanen fra Fauske og nordover til Tromsø som må være det bærende argumentet for en eventuell utbygging. På passasjertransport er det i dag ett relativt bra tilbud på fly, hurtigbåt og busstransport i landsdelen, men passasjergrunnlaget er marginalt, ett togtilbud fra Fauske og Nordover til Tromsø vil måtte spise av allerede eksisterende tilbud på passasjertransport noe som vil kunne svekke grunnlaget og gi ett dårligere tilbud på eksisterende transportformer.

På godssiden er det etter vår vurdering god kapasitet på veinettet mellom Fauske og Tromsø, de som hevder at det er problemer med kapasiteten oppfordres til å studere års døgntrafikken på den aktuelle strekningen. Det som imidlertid er problemet er tilstanden på deler av veinettet, ikke kapasiteten. Hvis gjeldende NTP 2018-2029 gjennomføres vil de største flaskehalsene på riksveinettet fra Fauske til Tromsø være fjernet.

I rapporten sies det at fremtidig økning i sjømattransport er ett viktig argument for en eventuell utbygging. For å ta eksempel fra Troms fylke, så er det 2 regioner som peker seg ut som de suverent store på sjømatproduksjon, Senjaregion og Skjervøy (Tromsø er en større fiskerihavn men her kommer fisken i stor grad inn med frysetralere og går ut med båt). Fra Senja går det i dag ca. 50 trailere i døgnet hele året, fra Skjervøy omkring det samme. En eventuell 5-dobling i produksjon vil tilsi omkring 250 trailere i døgnet. Det vil si 10 trailere i timen fra Senja og fra Skjervøy. Hvis vi sammenlikner disse tallene med mer trafikkunge deler av landet så er det lave tall. Sjømatnæringen selv snakker vel mer om en femdobling av produksjonsverdi og ikke volum. Fra disse 2 destinasjonene blir allerede mye av produksjon sendt med tog fra Narvik, en eventuell Nord-Norgebane vil ikke forandre mye, sjømaten vil måtte lastes på trailer på produksjonsstedet og fraktes til jernbane som blir noen få mil nærmere enn i dag. I rapporten fremheves Harstad som en viktig sjømatdestinasjon, i følge sjømat Norge stemmer ikke dette.

Det som imidlertid er kritisk for disse sjømatprodusentene og mange andre produsenter langs kysten fra Fauske og Nordover er tilstanden på fylkesveinettet, det er tvingende nødvendig å gjøre drastiske grep på de viktigste næringsveiene som i dag er fylkesveier. Dette må gjøres helt uavhengig av en eventuell Nord-Norgebane som ikke vil gå til produksjonsstedene.

I tillegg er det grunn til å tro at mer av sjømatproduksjon i fremtiden vil fraktes med båt direkte til markedene fordi det utvikles produksjonsmetoder som forlenger holdbarheten på ferske produkter.

Miljøaspektet i prosjektet er viktig å vurdere, i rapporten regner en med ett positivt klimaregnskap i driftsfasen men utbyggingsfasen gir betydelig klimautslipp, samtidig som det blir store naturinngrep og negative konsekvenser for reindrifta. Det er uklart hvilke forutsetninger som ligger til grunn for klimaregnskapet ved overføring av gods fra vei til bane, men vi ser en teknologi utvikling på lastebiler som i fremtiden vil føre til mye lavere CO₂ utslipp, det jobbes med biogass og biodiesellalternativer samt hydrogenløsninger, NO_x utslipp er allerede omtrent eliminert på dagens euro 6 motorer. I

tillegg vil økt bruk av modulvogntog bidra positivt. En god del av godset som er regnet inn i grunnlaget til Nord-Norge banen er hentet fra Are toget og godstransport på sjø, noe som neppe gir noe miljøgevinst.

Trafikksikkerhet er selvsagt noe av det viktigste å ta hensyn til i en slik vurdering selv om Norge i dag er best i Europa på trafikksikkerhet og utviklingen er positiv. Det er allikevel stor grunn til å intensivere arbeidet med trafikksikkerhet i tråd med «nullvisjon». Også på dette området er det stor grunn til å tro at teknologiutviklingen vil komme oss til hjelp på alle typer kjøretøy på veiene, med utvidet sensorbruk, automatisk nedbremsing og litt lenger frem autonome kjøretøy. Det er også grunn til å fremheve at til tross for en kraftig økning i tung trafikken så er den langsiktige trenden at ulykkestallene går ned.

Innenfor samfunnsøkonomiske teorier er det en forutsetning at det er knapphet på ressurser, noe som betinger at en prioriterer innenfor tilgjengelige rammer. I dag er det rimelig enighet blant de politiske partier om hva som er totalrammen og hvor mye av avkastningen fra oljefondet som kan brukes i de årlige statsbudsjettene. Rammen er derfor rimelig forutsigbar. Det må derfor en politisk prioritering til for å avveie hvilke samferdselsprosjekt som skal prioriteres og hvor stor andel av totalpotten som skal brukes på samferdsel i konkurranse med eldreomsorg, skole, barnehage med mer.

NLF region 7 mener derfor at landsdelen totalt sett er bedre tjent med å ruste opp riks og fylkesveinettet til ett akseptabelt nivå fremfor å bruke 100-130 mrd. på en jernbaneutbygging som vil være avhengig av store subsidier for å kunne driftes etter utbygging. Vi mener at dobbeltspor på Ofotbanen og elektrifisering av Nordlandsbanen vil være viktigere å prioritere innenfor jernbaneinvesteringer i Nord-Norge.

Med vennlig hilsen
For Norges Lastebileier-Forbund

Odd Hugo Pedersen
Regionsjef region 7 Nord-Norge
Telefon 915 70243
e-post ohp@lastebil.no



Bli Fair Transport-bedrift i dag!

Høringsuttalelse til

Jernbanedirektoratets (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen)

Bakgrunn

Jernbanedirektoratet har utredet en mulig jernbane mellom Fauske og Tromsø. Det er bl.a. utarbeidet et oppdatert kostnadsanslag basert på den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket 2011). 1. juli 2019 ble utredningen sendt ut på høring.

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet legger nå Jernbanedirektoratet et oppdatert kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk analyse for en jernbane fra Fauske til Tromsø (Nord-Norgebanen) ut på høring. Analysene viser at en fullt utbygd Nord-Norgebane vil koste over 100 milliarder kroner.

Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Harstad er sentral i fiskerinæringen og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet.

En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder.

Sjømatklyngen Senja AS

 post@sjomatklyngen.no

 www.sjomatklyngen.no

Besøksadresse:

Bernhard Lunds vei 4 9300


Finnsnes

Postadresse:

Postboks 609

9306 Finnsnes

Klyngesekretariat

 934 33 957



En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.

En slik bane vil imidlertid ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.

Jernbanedirektoratet vil i denne omgang ikke komme med noen anbefaling av hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord.

Rapporten følger vedlagt og vil ligge ute til høring fram til 1.oktober. Deretter vil høringsinnspillene bli gjennomgått og endelig rapport skal sendes Samferdselsdepartementet mot slutten av november.

Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Harstad er sentral i fiskerinæringen og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet. En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder.

En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.

En slik bane vil imidlertid ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.

Jernbanedirektoratet vil i denne omgang ikke komme med noen anbefaling av hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord. Høringsfrist er 1.oktober 2019.



Kommentarer og konklusjoner fra Sjømatklyngen Senja

I Senjaregionen er det etablert et strategisk samarbeid mellom over 50 bedrifter som har sin virksomhet innenfor fangst- og fiskeri, sjømatindustri, havbruk og marin leverandørnæring. Bedriftene inngår i et organisert partnerskap – kalt Sjømatklyngen Senja - som også omfatter over 30 samarbeidspartnere fra kunnskapsmiljø og fra offentlig sektor.

Det er tre essensielle kjennetegn ved Sjømatklyngen Senja; Mangfold, Integrasjon og høy bearbeidingsgrad.

Sjømatbedriftene på Senja har et stort mangfold. Vi har mangfoldet i bransjer, der vi har hvitfisk, pelagisk, reke og laks. I tillegg et stort spekter av leverandørbedrifter. Vi har også mangfold i størrelse på bedriftene, fra børsnoterte konsern til små familiebedrifter, samt ulikt eierskap, ulik teknologi og ulike forretningsmodeller.

Bedriftene på Senja har høy grad av integrasjon. Her er horisontal integrering med aktører som driver både fiskemottak og havbruk. Vi har også i utvidet grad vertikal integrering med aktører som har hånd om både råstofftilførsel, produksjon og salgsleddet.

Sjømatbedriftene på Senja har også en høy bearbeidings- og videreforedlingsgrad.

Sjømatbedrifter og leverandører i Senjaregionen omsatte i 2018 sjømat og sjømatrelaterte produkter og tjenester for om lag 10 milliarder kroner. Det har vært en sterk vekst i omsetning og produksjon de siste år og videre vekst er ventet. Det skjer nå en stor industri utbygging på Senja med følgevirkninger også for transportsektoren. Sjømatregionen Senja har et enormt potensial for videre utvikling og dette potensialet er nå bare i en begynner fase med å realiseres. Dette må få følger i nasjonale transportplaner inkludert i planlegging av Nord-Norgebanen.

Transport og infrastruktur har vært sentralt i klyngesamarbeidet på Senja og Samferdselsdepartementet har nylig fått overrekket en rapport som beskriver utfordringer og løsninger for bedre fremkommelighet for tungtransport på Senja. Veiene på Senja er sentrale i norsk eksportvegnett og det er derfor også sentralt at en i diskusjon og vurdering av en fremtidig utbygging av jernbane til Tromsø, tar inn i vurderingen hvilke transport dimensjoner og behov som avfødes med fangst og produksjon her.

Sjømatklyngen Senja støtter opp om at Nord-Norgebanen er et regionalt, nasjonalt og globalt viktig prosjekt: Mat til verden, eksportinntekter til Norge, reduserte klimagass- og plast-utslipp. Jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette



århundre med enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljø-forpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men vi står overfor en nærmest uholdbar situasjon på være nærmeste transportårer, veiene her på Senja. En utbygging av en jernbane kan ikke gå utover forbedring av dagens veistandard på det som jo vil bli tilførselsveier til en jernbane. I dag er disse veiene vår eneste mulighet å frakte høyt ettertraktet ferskt råstoff ut til markedet på kontinentet, og slik vil disse veiene også i all overskuelig fremtid ha en enorm betydning for liv og virke her ute på Senja.

Vi stiller oss undrene til at en viser til et behov med sidearm av jernbane mot Harstad, med begrunnelse i fiskerinæringen i Harstad. Denne strekningen har liten interesse for den største andel av fiskerinæringen her i nord og i et ellers presset samfunnsøkonomisk prosjekt så bør en bruke offentlige midler der det er størst behov og gevinst å hente.

Vi i Sjømatklyngen Senja ser positivt på en jernbane i nord, men i bruken av offentlige midler må vi også forvente en prioritering der dagens akutte behov for viktig transport av dagens sjømatproduksjon blir prioritert og at første prioritet er en investering i dagens transportårer- veiene på Senja!

Finnsnes 26-9-19

Egil Johansen
Styrets leder





Jernbanedirektoratet
nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no

Vår dato 23.09.2019

Deres dato 01.07.2019
Vår referanse
Deres referanse201800173

Høring – ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen).

Det vises til mottatt utredning i forbindelse med mulig forlenging av jernbane fra Fauske til Tromsø med sidearm til Harstad.

Sjømat Norge, som er en medlemsstyrt, næringspolitisk arbeidsgiverorganisasjon og som organiserer en overveiende del av sjømatbedriftene i Nord-Norge, vil gjerne få kommentere den foreliggende utredningen. Sjømat Norge vil kommentere utredningen ut fra næringens transportbehov både i dag og i fremtiden.

Sjømat Norge har ikke noe grunnlag for å kommentere de kostnader eller den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegning som kommer frem i utredningen, ei heller de prioriteringer som en eventuell utbygging kan forandre for offentlige budsjetter.

Vår høringskommentar isolerer seg også til kun å gjelde den nordnorske sjømatnæringens transportbehov. Andre samfunnsmessige forhold som nytteverdi for personbefraktning, turisme og annen godstransport forutsettes belyst av andre høringsinstanser.

Sammendrag:

Ny jernbane sterkt ønsket, men tilførselsveier må prioriteres

Sjømat Norge deler troen på at det vil bli en vesentlig vekst i sjømatproduksjonen i Norge, og at en stor del av veksten vil komme i nord. I dag er sjømatnæringen en storforbruker av gods fraktet på bane, og ønsker også å være det fremover.

Skjerpede krav til klima og trafikksikkerhet vil med stor sannsynlighet bidra til at en høyere andel av sjømaten blir transportert med båt og bane. Til fjerntliggende markeder vil man kunne se et skifte fra ferske til frosne produkter, som heller transporteres med båt og bane enn fly. Med dette som bakteppe er Sjømat Norge opptatt av at det gjennomføres betydelige investeringer på jernbanenettet, i havner og i utbedring av farleder.

Kort oppsummert er en Nord-Norgebane sterkt ønsket, men det er samtidig en forutsetning at tilførselsveiene utbedres tilstrekkelig slik at sjømaten kan fraktes på en effektiv og trafikksikker måte til knutepunktene.

Gode tilførselsveier en forutsetning

Hovedvekten av sjømatproduksjonen nord for Bodø foregår langs kysten av Finnmark samt i Skjervøy, Senjaregionen, Vesterålen, Lofoten og Steigen. Sjømat Norge forventer at dette også vil være de mest sentrale sjømatproduserende regioner i fremtiden. Veinettet i disse områdene har en rekke flaskehalsar med store utbedringsbehov. Dette medfører at uavhengig av hvor en jernbane går, har sjømatnæringen behov for store investeringer i veinettet inn til knutepunktene. For at potensialet i en ny jernbane skal realiseres, vil gode tilførselsveier være en forutsetning. Sjømatproduktene trenger kortest og best mulig kjørevei til toget. Hvert år fraktes om lag 200.000 tonn sjømat med tog på Ofotbanen, hvilket er en god illustrasjon på betydningen av jernbanen for sjømatnæringen.

For transport til Russland og Asia kan det noe frem i tid forventes at en langt høyere andel av godset blir transportert på bane. Dette forutsetter forbedringer i øst-vestforbindelsene, kanskje særlig via Narvik siden det kun er her det er spor øst-vest i dag. Sjømat Norge er positiv til tilkoblingspunkter som bedrer transporten østover. Eksempelvis utvidelse av det finske jernbanenettet til Kirkenes for transport av sjømat fra Øst-Finnmark, vurdering av nytt knutepunkt ved Skibotn eller Nordkjosbotn for transport i østlig retning, samt utbedring av Meråkerbanen for transport av sjømat fra Trøndelag.

Dobbeltspor på Ofotbanen bør igangsettes

For transport i sydlig retning vil en godsroute på det svenske jernbanenettet til Syd-Sverige og videre transport direkte til Kontinentet svært ønskelig. Elektrifisering og utbedring av Nordlandsbanen vil både gjøre sjømattransporten mer effektiv og mer miljøvennlig. **Et lenge planlagt tiltak med utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen, som Sjømat Norge har vært en pådriver for, bør igangsettes raskt. Det samme bør modernisering av sporplan og lengre kryssingsspor på Narvik stasjon.**

Bygging av bane fra Fauske til Narvik vil kunne gi raskere transport sørover, samt ha verdi som alternativ transportåre sett opp mot godset som transporteres via Ofotbanen. Realisering av Tromsbanen fra Narvik til Nordkjosbotn kan også føre til at gods flyttes

over fra bil til bane noe lengre nord enn ved dagens omlasting i Narvik. Raskere transport sørover, samt mer gods over på bane vil være positivt for næringen.

Sjømat Norge er positive til at regjeringen har varslet en konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen og samtidig utrede øvrige transportbehov i Nord-Norge. For sjømatnæringen er det av stor betydning at transportbehov i områder med mye gods, men som kanskje har et smalere passasjergrunnlag, settes på den nasjonale agendaen.

Innledende kommentarer: Sjømat er en klimavinner

Sjømatnæringen er en storforbruker av transporttjenester – både i forbindelse med innføring av innsatsfaktorer til produksjon (f.eks. fôråvarer, paller og emballasje) og utføring av ferdige sjømatprodukter.

I valg av transportløsninger må en vurdere transportformer som er tids- og kostnadseffektive, pålitelige, som gir redusert risiko for ulykker og ikke minst gir så lite miljømessig fotavtrykk som mulig. Særlig klima- og miljøhensynet ser vi blir vektlagt sterkere, både hos sjømatprodusentene og sluttbrukerne.

Sjømat er klimavennlig. Miljøregnskap foretatt av Sintef viser at sjømatproduksjon fører til begrensede utslipp av klimagasser sett i forhold til annen, sammenlignbar matvareproduksjon. Sild og makrell har lavest CO₂-utslipp per kilo produkt. Laks og torsk fisk kommer også svært gunstig ut sammenlignet med en lang rekke landbruksvarer.

For sjømatnæringen er det et sentralt mål i de kommende år å kunne beholde og styrke sin posisjon som en matvareprodusent med lave klimautslipp. Økt bruk av transportløsninger med lavt miljømessig fotavtrykk er ett av virkemidlene for å få til dette. Sjømatnæringen har også et vesentlig ansvar for at de produkter som transporteres ikke påfører samfunnet noe risiko i form av ulykker, hvilket blant annet tiltaket «Trygg Trailer» er ment å skulle motvirke.

Sjømatnæringen i nord - produksjon og transportmønster i dag

Gjennom prosjektet «Fra kyst til marked – sjømattransporter i Nord-Norge i 2014» utførte Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner grundige transportstrømanalyser for sjømatnæringen i våre tre nordligste fylker. Hovedfunnene i rapporten mener vi langt på vei fortsatt er gyldige, selv om prosjektet er avsluttet.

Nedenfor følger hovedfunnene i rapporten:

- «Den nordnorske sjømatnæringen transporterte ca. 3,3 millioner tonn inn og ut av anlegg i 2014. I dette tallet inngår ikke bare fisk, men også biprodukter som ensilasje og innsatsfaktorer som fôr, paller, emballasje og salt.
- Sjømatnæringen transporterte ut ca. 1,4 millioner tonn ferdigprodukter, hvorav fangstnæringen (tradisjonelt fiske) stod for over 62%.

- Transport på bil utgjorde over 768.000 tonn (57%). Dette tilsvarer ca. 43.000 fullastede vogntog. Inkluderer man inntransportene av registrerte innsatsfaktorer med bil, dreide det seg om nærmere 60.000 biltransporter i 2014.
- Tog benyttes i mange tilfeller på deler av transportstrekningen. I 2014 utgjorde transport med tog 178.000 tonn. Tallet har økt til ca. 200.000 tonn i 2018, tilsvarende over 9.000 vogntog. Det meste gikk fra Narvik, men også noe fra Kiruna, Bodø, Fauske og Mo i Rana. Havbruksnæringen er en større bruker av tog enn villfisknæringen.

De veiene i Nord-Norge hvor det foregår mest sjømattransport er:

- E6/E10 mellom Bjerkvik og XE10 Bjørnfjell
- E10 mellom Kåringen og XRV85 Gullsfjordbotn
- E10 Tjeldsundbrua-Rødskjær
- RV 85 Sortlandsbrua-XE10 Gullsfjordbotn
- E10 Rødskjær-Kåringen
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua
- E6 XFV78 Kulstad-XRV73 Trofors
- E6 Gratangen-Grense Nordland

De mest benyttede fylkesveiene er:

- FV82 Sortland-Børøya/Stokmarknes
- FV86/FV855 Buktamo-Finnsnes
- FV866 Skjervøybrua-XE6 Langslett

De mest sentrale utfordringer for sjømatnæringens logistikk ifølge prosjektet er:

- Veistandard generelt og vinterstengte veier
- Manglende regularitet og frekvens på jernbane
- Manglende åpningstider på tollstasjoner, spesielt E10 Bjørnfjell
- Reservematerielle på fergestrekningene og kapasitet/frekvens på enkelte strekninger»

Se forøvrig vedlagte «Sjømatkart» fra Transportutvikling AS som viser de viktigste transportrutene i dag for sjømat i nord. «Sjømatkartet» er fra 2017.

Sjømatnæringens logistikkutfordringer er omfattende

Som påpekt foran, er det grunn til å tro at hovedfunnene fra prosjektet «Fra kyst til marked – sjømattransporter i Nord-Norge i 2014» langt på vei er gyldige fremdeles. Sjømatnæringens logistikkutfordringer er altså vesentlig mer omfattende enn det en ny bane fra Fauske til Tromsø/Harstad kan løse. Gode tilførselsveier vil være en forutsetning, i tillegg vil andre knutepunkter enn Tromsø og Harstad være å foretrekke.

Næringen har betydelige utfordringer, både når det gjelder veistandard og tilgang på fergetransport samt annen båttransport. Det har vært – og vil fortsatt være – en viktig oppgave for Sjømat Norge og øvrig næring å arbeide for forbedringer på alle områder hvor sjømattransporten har begrensninger og utfordringer.

Sjømat Norge har i flere år vært en pådriver for dobbeltspor på Ofotbanen. Narvik er det viktigste terminalpunktet, med flere daglige godstog til Alnabru i Oslo via Sverige. Transport via Sverige direkte til kontinentet er også ønsket av næringen. Sjømat fra Finnmark og Troms sendes også med jernbane sørover, med lasting i Kiruna. Noe sjømat sendes sørover med Nordlandsbanen, fra Fauske og Mo i Rana.

Frosne, saltede og tørkede sjømatprodukter utgjør størstedelen av volumet for sjøtransport. Dette er produkter som har lang holdbarhet, og hvor fremføringstid derfor er mer sekundært enn for ferske produkter. Erfaringsmessig har slike produkter i all hovedsak blitt transportert sjøveien med båt. For villfanget fisk anslås det at omlag halvparten av volumet sendes i frossen tilstand ut fra landsdelen. Følgelig er det viktig å også ha gode logistikk-løsninger for båttransport, som i likhet med tog anses som en klimavennlig transportløsning. I flere havner er både dybde- og kaiforhold hindre for økt transport med containerskip, tilgang på tilstrekkelig strømkapasitet til kjøle- og frysecontainere likeså.

Sjømatnæringen i nord – fremtidig behov for infrastruktur

I Jernbanedirektoratets utredning er det gjort vurderinger av potensialet av økt godstransport av sjømat på jernbane i 2030 og 2050. Vurderingene tar utgangspunkt i mulig vekst i sjømatproduksjonen i Nord-Norge, bl.a. knyttet til et scenario om doblet sjømatproduksjon i Nord-Norge i 2050.

Sjømat Norge ser ingen grunn til å gå inn i detaljer i de beregninger direktoratet gjør, men deler oppfatningen av at det vil bli en vesentlig vekst i Nord-Norge i de kommende årene. Det er her potensialet for vekst er størst, særlig innen havbruk. Produksjonsteknisk utvikling (bl.a. økt bruk av storsmolt som kutter veksttid i sjø) samt nye prosjekter for havbruk i eksponerte havområder vil blant annet være blant de faktorer som vil kunne øke havbruksproduksjonen i nord.

Når det gjelder villfanget sjømat (fisk og skalldyr), vil de fremtidige volumene naturlig nok svinge i takt med de til enhver tid gjeldende fangstreguleringer. Det er imidlertid et mål å øke bearbeidingsgraden av sjømat, noe som kan påvirke behovet for godstransport av fersk sjømat. I tillegg må man kunne anta at restråstoffer i økende grad blir nyttiggjort til produkter som skal transporteres til markedet, samt at de vil bli tilført til markedet produkter fra marin ingrediensindustri (tang/tare mv.) som betinger godskapasitet.

Forventer økte godsmengder – større andel fryst

I sum vil det bli økte godsmengder som skal transporteres, hvor gods på jernbane kan bli enda mer relevant enn det er i dag. Det er rimelig å anta at mye av den kommende veksten kommer i de områdene hvor næringen har sin vesentligste produksjon i dag og at godsmengdene i all hovedsak vil følge de transportkorridorer som fremgår av det såkalte "Sjømatkartet". I tillegg må det særlig kunne påregnes økning i produksjonen i de områdene hvor det er kapasitet for videre vekst, hvilket særlig gjelder Finnmark.

Det er grunn til å anta at deler av den økte produksjonen vil bli tilbudt markedet som fryst og ikke fersk – både fra havbruk og villfisk. Det har skjedd vesentlige forbedringer i fryseteknologi senere år, slik at frysede produkter som tilbys markedet har en kvalitet som til og med kan oppfattes som bedre enn fersk. Til fjernliggende markeder skal man ikke utelukke at andelen med flyfrakt må reduseres av klimahensyn. Om da preferansen i

fjerntliggende markeder for fryst blir like god som for fersk, kan dette også skje i mer nærliggende markeder. Dette kan påvirke etterspørselen etter tog- eller bilfrakt, til fordel for båttransport, noe som igjen understreker at utfordringer for båttransport også må håndteres. For transport til fjerntliggende markeder i øst vil jernbane være et viktig alternativ også for frosne og konserverte produkt.

Ny jernbane vil kunne gi et pålitelig og forutsigbart logistikktilbud

Sjømat Norge er generelt positiv til at behovet for godstransport vektas høyere enn personbefrakning i forbindelse med vurdering av samferdselstiltak. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å kommentere den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegning som kommer frem i utredningen, ei heller de prioriteringer som en eventuell utbygging kan forandre for offentlige budsjetter.

De siste årene er mye sjømat flyttet fra vei til bane. Potensialet fremover er også betydelig. Godstogpendelen mellom Oslo og Narvik via Sverige (Arctic Rail Express) har siden 1993 vært en viktig åre for å frakte dagligvarer til nordover og sjømat sørover. I tillegg til Arctic Rail Express har DB Schenker et tilsvarende togsystem mellom Narvik og Oslo

I dag er Alnabru godstogenes sjømatdestinasjon, for omlasting/cross-docking til sluttmarkedene. Det foreligger imidlertid konkrete planer om å etablere transportruter til Sør-Sverige, noe som vil korte ned avstand og transporttid til sentrale europeiske markeder.

For raskere transport av gods sørover, via Sverige, er det behov for utretting av kjørestrekk på det svenske jernbanenettet slik at gods ikke må kjøres via Oslo. En slik utretting vil bidra til at en større andel av transporten kan gå direkte til kontinentet og føre til at jernbanen blir ytterligere mer attraktiv for transport fra Nord-Norge. Sjømat Norge tror at sjømat transportert inn til det svenske jernbanenettet kan være aktuelt fra flere punkter. Utbedring av Meråkerbanen for økt transport av sjømat fra Trøndelag og også kobling lengre nord fra Skibotn eller Nordkjosbotn vil derfor bidra positivt.

En klar fordel som ligger i Jernbanedirektoratets utredning, er at en videreføring av jernbane fra Fauske og nordover kan bidra med a) økt godskapasitet fra nord til sør i tillegg til at b) en vil få et mer pålitelig og forutsigbart logistikktilbud. Vi har dessverre opplevd flere tilfeller hvor godstransport gjennom Sverige har blitt forhindret som følge av linjeproblemer. Flere alternative godstraseer kan ha stor verdi, og gir bedre muligheter for å veksle mellom to alternative traseer ved banearbeid og lignende.

En jernbane fra Narvik til Fauske vil også forkorte transportdistansen til Oslo sammenlignet med dagens rute fra Narvik via Sverige til Oslo. Det er dermed mulig at en slik forlengelse vil redusere fremføringstiden for fersk sjømat. Sjømat Norge mener imidlertid at utretting av kjørestrekk på det svenske jernbanenettet via Sverige bør prioriteres.

Nord-Norgebanens betydning for ulike regioner i Nordland, Troms og Finnmark

For sjømatnæringen er spesielt regionene Steigen, Vesterålen, Lofoten, Skjervøy og Senja av vesentlig betydning når det kommer til produksjon av både villfanget og

oppdrettet sjømat i det aktuelle området for bane. Også transport av sjømat fra Vest-Finnmark/Nord-Troms er aktuell for jernbane fra Nordkjosbotn eller ved bygging av kobling fra Skibotn til det svenske nettet, og vil slik avlaste biltransport på E6. For Øst-Finnmark vil en baneforlengelse fra det finske nettet til Kirkenes kunne bidra. For Nord-Salten/Steigen er i dag Nordlandsbanen av stor betydning når det kommer til transport av sjømat. For regionene Senja, Vesterålen og Lofoten er Narvik av stor betydning for transport av sjømat. Uavhengig av om det bygges en ny bane Fauske-Tromsø bør forbedringer på Nordlandsbanen og Ofotbanen, inkludert dobbeltspor på Ofoten, realiseres.

Tromsø og Harstad har mindre betydning for sjømatnæringen når det kommer til transport av sjømat. En baneforlengelse vurdert isolert fra vår nærings betydning vil gi størst effekt på overføring av gods langs E6 fra Nordkjosbotn til Narvik og på strekningen Rødskjær/Evenes til Narvik. Det vil imidlertid være begrenset hvor mange knutepunkter som kan realiseres, både med tanke på å sikre tilstrekkelig med gods på omlastingspunktene og hvor mange stopp som er hensiktsmessig. Hvis transport av sjømat er det mest sentrale, bør en eventuell sidearm vestover vurderes lagt til Lofotkrysset i Gullfjordbotn som et alternativ til Harstad. Sjømat fra Lofoten og Vesterålen vil dermed i større grad kunne flyttes fra vei til bane.

For vesentlige deler av sjømatnæringens transport kan en jernbaneløsning, Skibotn østover, Nordkjosbotn-Narvik, eventuelt Nordkjosbotn-Kiruna, trolig være mer relevant enn en forlenging av bane fra Fauske. Dette er etter Sjømat Norges oppfatning noe som bør utredes nærmere, ikke minst med tanke på de kostnader som er knyttet til en forlenging av bane fra Fauske. Hvis norske myndigheter etter endt utredning skulle beslutte en utbygging av utelukkende en bane fra Tromsø til Narvik/Kiruna, må myndighetene følge opp en slik løsning for å sikre at gods fra Nord-Norge gis tilstrekkelig prioritet på det svenske jernbanenettet. Kapasitetsbegrensninger på svensk side må ikke begrense den økning i godstransport som eventuelt kommer som følge av bygging av bane til Kiruna.

En baneløsning som dekker behovet for godstransport fra Nord-Troms/Finnmark bør etter Sjømat Norges syn også utredes. Det bør vurderes som en forlengelse av en Nord-Norgebane eller som et nytt prosjekt som koples på eksisterende eller ny bane i Sverige eller Finland. En baneløsning Kirkenes-Rovaniemi er i så måte interessant.

Oppsummering:

Et forbedret jernbanetilbud i nord vil være etterspurt som klimavennlig sjømattransport, men det vil fortsatt være behov for økte investeringer innen vei og havner for transport av sjømatprodukter. Ikke minst er det store utbedringsbehov på tilførselsveier fra produsentene og inn til knutepunkt.

Sjømat Norge er positive til at regjeringen har varslet en konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen og samtidig utrede øvrige transportbehov i Nord-Norge.

For Sjømat Norge er det en forutsetning at bygging av ny jernbane i nord ikke skal gå på bekostning av utbedring av veinettet på eksempelvis Senja eller i andre kystsamfunn med sterke behov for transport av sjømat på vei.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Geir Ove Ystmark". The signature is written in a cursive style with a large initial 'G'.

Geir Ove Ystmark
Adm dir

Høringsuttalelse: Utredning av Nord-Norgebanen

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) ønsker å gi innspill til jernbanedirektoratet rundt utredningen av Nord-Norgebanen som ble sendt ut på høring 1. juli 2019. NFTR er en medlemsorganisasjon for det private næringslivet Tromsø, Karlsøy, Lyngen, Balsfjord og Storfjord kommune. Vårt høringsinnspill stammer fra et næringsperspektiv og begrenses til dette.

NFTR er positiv til alle samferdselstiltak som bidrar til å bedre transportrutene for vår næringstrafikk. Veksten innen sjømatnæringene og reiselivsnæringen er noe som øker behovet etter gode transportløsninger på vei, sjø og bane, og Nord-Norgebanen er uten tvil et godt tilskudd for nettopp dette.

NFTR ønsker å innlede med å si at samfunnsøkonomisk lønnsomhet som en beregningsmetode har svakheter som rammer vår region hardt. Beregningen er preget av en reaktiv holdning, og medfører at samferdselsløft aldri vil tilrettelegge for økt næringstransport. Det er dette vi ser med dagens utredning. Jernbanen er nærmere 20 år forsinket, på grunn av at en ikke tok høyde for den voldsomme veksten Nord-Norge har hatt som region i et næringsperspektiv.

Vi har gjennom deler av våre medlemsbedrifter sett nærmere på behovet for en jernbane hos disse. For reiselivsnæringen vil dette være et godt tilbud for de besøkende, spesielt knyttet til behovet for flere klimavennlige transportløsninger til den nordligste delen av landet.

For sjømatnæringen vil det være mer hensiktsmessig å se nærmere på alternativet Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Dette må ses i sammenheng med dobbeltspor på Ofotbanen. En Tromsbane vil også være kostnadsbesparende for prosjektet, og vil ha vel så gode effekter for næringstransporten som en fullstendig utbygd Nord-Norgebane. Det er også verdt å bemerke at om næringstransporten er faktoren som blir avgjørende, kan det være hensiktsmessig å legge endestasjonen i området Nordkjosbotn/Skibotn. På denne måten vil man også enklere kunne inkludere næringstransport fra Finnmark inn i beregningen på en mer tilfredsstillende måte.



Trude Nilsen, direktør Næringsforeningen i Tromsøregionen

Til Jernbanedirektoratet
nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no
post@jernbanedirektoratet.no

HØRINGSUTTALELSE FRA PROFILGRUPPA PÅ JERNBANEDIREKTORATETS UTREDNING OM NORD-NORGEBANEN

På vegne av nærings- og samfunnslivet i Midt-Troms regionen er Profilgruppa svært opptatt av å få på plass nødvendig infrastruktur for kommunikasjon, samferdsel og godstransport i Nord-Norge. Således er all oppmerksomhet fra sentrale myndigheter retta mot det å utrede behov og kostnadsfeste løsninger på de samferdselsmessige utfordringene i nord, av interesse for Profilgruppa. Dette gjelder også Jernbanedirektoratets nye utredning av Nord-Norgebanen, og Profilgruppa er tilfreds med at denne saken nå taes opp på nytt og dermed retter fokus på framtidig godstransport til og fra den nordlige landsdelen.

Jernbanedirektoratets 2019-utredning av Nord-Norgebanen er imidlertid ikke en konseptvalgutredning som vurderer ulike alternativer for å løse et behov. I tråd med bestillingen er den i all hovedsak en kostnads- og konsekvensmessig oppdatering av en 30 år gammel utredning av tog fra Fauske til Tromsø. Dette til tross for at behovet for en framtidsetta og bedre måte å transportere stadig mer gods til og fra Nord-Norge – spesielt fra den voksende sjømatnæringa – åpenbart var utløsende faktor for å igangsette ny utredning. Profilgruppa mener generelt at et godt resultat av en utredning forutsetter at man ikke velger én bestemt løsning, før man har analysert behovet. Analysene må også ta utgangspunkt i dagens virkelighet, i motsatt fall vil et utdatert eller unyansert virkelighetsbilde forplante seg utover i utredningsprosessen, og svekke relevans og nytte av både behovsanalyser, framskrivninger og utviklingsscenarioer, miljømessige vurderinger, kostnadskalkyler og beregninger av Nord-Norgebanens samfunnsnytte.

Den nord-norske godstransporten – herunder spesielt transport av sjømat – har de senere årene vært systematisk kartlagt gjennom de nordnorske fylkeskommunenes felles strategi «Fra kyst til marked». Det er Profilgruppas oppfatning at Jernbanedirektoratets utredning er bygd opp rundt et statusbilde for den nordnorske godstransporten hvor kartet ikke stemmer helt med terrenget. At utredningen begrunner en sidearm til Harstad med at *Harstad er sentral i fiskerinæringa*, kan være en god illustrasjon på at Nasjonal Godsmodell (NGM) ikke er et tilstrekkelig godt redskap for å beskrive og framskrive sjømattransporten i Nord-Norge.

Profilgruppa mener den manglende bredden i Jernbanedirektoratets utredning av Nord-Norgebanen, samt det omfattende kostnadsbildet som her skisseres, frambringer et åpenbart behov for en større, grundigere og breiere konseptvalgutredning for framtidig godstransport til og fra Nordland og Troms.

Profilgruppa ønsker å gi nærmere kommentarer til utredningen på følgende punkter:

TRASEVALG

Utdatert virkelighetsbilde. Utredningen svekkes av at den er låst til et trasevalg som bygger på et 30 år gammelt virkelighetsbilde. Det legges til grunn traseer som ble analysert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» i 2011, og som igjen var analysert i den store utredningen «Med toget til 62°42 – Nord-Norgebanen» i 1992. På lik linje med resten av landet, har Nord-Norge opplevd rimelig store endringer i nærings- og samfunnslivet fra starten av nitti-tallet og fram til i dag. Distrikts- og regionalpolitikken, nordområdesatsinga, utviklingen av regionale sentra, den sterke framveksten av nye store næringer som havbruk og arktisk reiseliv, samt utbygging av infrastruktur og kommunikasjons-muligheter som har utvida bo- og arbeidsmarkedsregionene – alt dette er eksempler på faktorer som har påvirket hvor folk i dag bor, arbeider og etablerer virksomhet i de nordnorske fylkene.

Snever situasjonsbeskrivelse. Det at utredningen har vært nødt til å forholde seg til det opprinnelige trasevalget, har lagt sterke begrensninger på muligheten til få et helhetlig og komplett bilde av transportmønsteret i Nordland og Troms, ettersom det da i stor grad er soner/kommuner som befinner seg i *influensområdet* til den fastlagte traseen som har vært gjenstand for analysering. Dette vil si at Jernbanedirektoratet opererer innenfor en radius på 15 km fra togstasjonene, når de skal beskrive hva som befinner seg langs Nord-Norgebanen av folk og næringsliv.

Manglende fokus på gods og sjømat. Det faktum at store sjømatregioner som Senja, Lofoten og Vesterålen ikke betraktes å være i det primære influensområdet til en framtidig Nord-Norgebane, viser at det gamle trasevalget ikke hadde sin begrunnelse i framtidige transportbehov i sjømatnæringa. Slik man nå ønsker. For Midt-Tromsregionen, som er en av de største industri- og eksportregionene i landsdelen, vil store deler av den opprinnelige traseen være uinteressant i godstransportsammenheng. Blant annet gjelder dette jernbane inn til byene Harstad og Tromsø. En utbygging av jernbane fra Kiruna/Narvik og opp til Skibotn, med koblinger til både Sverige og kanskje også Finland i framtida, vil imidlertid kunne få betydning for godstransporten fra vår region. Profilgruppa fremmer ikke dette som et konkret alternativt trasevalg, men som et eksempel på at det gamle trasevalget i den foreliggende Nord-Norgebaneutredninga, ikke er godt nok tilpasset hverken dagens eller framtidens gods- og sjømattransport fra Nordland og Troms.

NASJONAL GODSMODELL

Profilgruppa mener at en eventuell realisering av jernbane i Nord, vil måtte finne sin begrunnelse i godstransporten – ikke i den svært begrensede persontrafikken. Det er derfor av avgjørende betydning at situasjonsbildet og datagrunnlaget for godstransporten, som Jernbanedirektoratet starter ut med i sin utredning, er så riktig som mulig. Dette fordi små unøyaktigheter og svakheter ved utgangspunktet i analysen, kan slå ut som større feil og mangler lengre utover i prosessen, når de blir framskrevet og vokser. For å beregne godsmengder, transportløp og vekstrater for godsstrømmene, bruker jernbanedirektoratet det meget detaljerte modellsystemet Nasjonal GodsmodeLL (NGM). Profilgruppa er bekymret for om NGM har «hull» som kan slå uheldig ut i den svært viktige kartlegginga av gods- og

sjømattransporten langs Nord-Norgebanen. Bakgrunnen for bekymringen er at flere av NGM-beregningene i utredninga avviker fra annet tilgjengelig tallmateriale, og fra vår egen region kan følgende eksempler fungere som bekymringsmeldinger:

- Gjennom tellinger i Norsk Vegdatabank er godsmengden langs den mest brukte transportveien for oss i Midt-Troms - E6 mot Narvik - beregnet til å være 410 tunge kjøretøy per døgn. Basert på NGM legges det i utredningen til grunn at den samme strekningen har en godsmengde på 280 tunge kjøretøy per døgn. Dette er etter Profilgruppas oppfatning et eksempel på et betydelig avvik, som forplanter seg utover i utredningen etter hvert som det gjøres framskrivninger.
- Harstad kommer i NGM ut som en stor fiskerikommune, og dette begrunner også utredningen av en egen arm/jernbane fra Bjerkvik til Harstad til 20 mrd. I Harstad landes 0,5% av all fisk som landes i Troms fylke, og det fins heller ikke lakseslakteri eller filetanlegg i kommunen som skulle tilsi behov for å kjøre ut oppdrettsfisk. Utslaget kan skyldes et stort trålrederi med forretningsadresse Harstad, men denne fisken leveres til Tromsø, Senja, Ålesund osv. NGM baserer seg på SSB utenrikshandelstatistikk, hvor bedriftsnumre fra Toll-og avgiftsetatens registre knyttes opp mot adresser i Foretaksregisteret. Det at gods og eksportvarer blir registrert å komme fra hovedkontoret, som i mange tilfeller kan ha en helt annen lokalisering enn produksjonsstedet, er en kjent utfordring i kartlegging av godsstrømmer.
- NGM er også anvendt for å beregne hvor mye sjømat som fraktes inn og ut fra de ulike kommunene, og dette datagrunnlaget brukes igjen til å framskrive veksten for den sjømatrelaterte godstransporten samt hvilke strekninger og transportformer den vil komme til å bruke. I utredninga presiseres det at NGM opererer med faste matriser, dvs at den i liten grad tar høyde for strukturelle endringer når den gjør sine framskrivninger. Dette kan blant annet bety at sammensetningen av transportmidler forutsettes å være den samme i 2030 og 2050 som i dag og at all produksjonsvekst forutsettes å skje på eksisterende anlegg. Dette gjør det bare enda viktigere at produksjonsdata, varestrømsundersøkelser og den grunnleggende situasjonsanalysen som legges inn i basismatrisene for NGM, stemmer overens med virkeligheten. Et eksempel her kan være at i Jernbanedirektoratets utredning er det bare kommunene Tromsø og Berg som i Troms starter ut med en produksjon av fisk på over 40 000 tonn. Det er uklart hvordan NGM kobler villfanga og oppdretta fisk, men i basisåret 2016 (som varestrømsundersøkelsene som ligger til grunn for utredningen bygger på), blei det blant annet slakta og transportert ut over 110 000 tonn laks fra Skjervøy kommune, for å nevne noe.

KLIMAREGNSKAP

Jernbanedirektoratets utredning bekrefter at det i et miljøregnskap vil ta 30-35 år før utslippene av klimagasser i jernbanens byggefase er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. I løpet av de samme 30 årene forventes det at de fleste øvrige transportformer – bil, båt og kanskje også fly – vil bli klimanøytrale. Dagens jernbanenett har utfordringer som

må løses for å nå nullutslipp, på lik linje med andre transportformer. Ifølge utredningen vil bl.a Nord-Norgebanen mellom Fauske og Narvik medføre at 1 million tonn gods flyttes over fra den elektrifiserte Ofotbanen og det elektrifiserte banenettet i Sverige, til den lange dieseldrevne Nordlandsbanen hvor antall dieseldrevne godstog vil øke fra 4 til 20 per døgn med Nord-Norgebanen i drift. Samlet sett presenterer utredningen et potensial for å flytte 2,6 mill tonn gods over på Nord-Norgebanen når den står ferdig i 2030. Av dette flyttes 1 mill tonn fra båt til tog (?), 1 million tonn flyttes fra Ofotbanen til Nord-Norgebanen og Nordlandsbanen, altså fra tog til tog (?) og bare 0,6 mill tonn flyttes fra vei til tog. Profilgruppa mener det er et stort potensial for å gjøre både sjøtransport og veitransport mer klimavennlig, og vi mener det i en eventuell ny utredning er viktig å fokusere på at jernbane er et transportmiddel - ikke et klimamål i seg selv. Dette er for øvrig en konklusjon vi deler med det regjeringsoppnevnte Ekspertutvalget for teknologi i framtidens transportsystem.

SJØMATSCENARIO

Nord-Norgebanen hviler store deler av sin begrunnelse i den framtidige veksten i sjømatnæringa. I Jernbanedirektoratets sjømatscenarier er det begrensede analyser av hvilke faktorer som påvirker sjømatnæringas valg av transportform. Det fokuseres på konsekvensene av volum – og verdivekst, uten at man vurderer nærmere hva volumveksten vil komme til å bestå av. I de nasjonale framskrivningene av sjømatnæringa, som brukes av dagens fagmiljø og beslutningstagere og som Jernbanedirektoratet også har anvendt i sin utredning, går det tydelig fram at mye av potensialet i den marine næringa ligger i andre ting enn volumøkning på «fersk fisk». Et av scenarioene går ut på at vi i 2050 skal produsere og fangste 40 mill tonn sjømat, herav 20 millioner tonn alger, tang og tare. Sammen med de store mulighetene innen marin ingrediensindustri, er det åpenbart at mye av sjømaten i framtida ikke nødvendigvis vil gå ut av landet som fersk eller frossen fisk, men som tørrbulk eller våtbulk, i pulver-, olje- eller gassform, medisiner og kosmetikk, for, gjødsel og drivstoff. Framtidas sjømatnæring vil ha flere/andre markeder og flere/andre behov knytta til transportveier og transportform. Teknologit utvikling, digitalisering, tilgang på råstoff, arbeidsfolk og nødvendig infrastruktur som energi, vann og kommunikasjonsmuligheter, vil påvirke og endre hva vi velger å gjøre med sjømaten og hvor vi lokaliserer produksjonsanleggene. Profilgruppa mener at dersom en ny utredning skal gjøre seg relevant, må den ta i bruk flere redskaper enn NGM for å arbeide fram sjømatscenarier, herunder i sterkere grad involvere næringsliv og fagmiljø innenfor marin sektor.

HASTIGHETSNEDESETTING

Nord-Norgebanen er dimensjonert og kostnadsberegnet for 200 km/t, samtidig som godstog ikke kan kjøre mer enn 120 km/t. Jernbaneverket har i utredninga gjort en vurdering av konsekvensene ved å dimensjonere banen for 130 km/t. Lavere hastighet gir helt andre muligheter for linjeføring, banen kan tilpasses terrenget bedre (gå rundt en ås istf tunnell, gå rundt en fjord istf bru) noe som gir *betydelig* lavere investeringskostnader. For persontrafikken er det beregna en 15% nedgang i etterspørselen, som følge av 20% økning i fremføringstid dersom banen dimensjoneres for 130 ist 200 km/t. Konsekvensene for godstrafikken, som uansett bare kjører i 120, er lik null. Profilgruppa mener at en hastighetsnedsetting må vies stor oppmerksomhet i en eventuell ny utredning, og at dette

sammen med en optimalisering av et nytt trasevalg som hensyntar godstrafikken, vil bidra til å gjøre en framtidig jernbaneutbygging i Nord-Norge til et mer realistisk samferdselsprosjekt.

SIKKERHET OG BEREDSKAP

Nord-Norgebanens betydning for militær – og sikkerhetsmessig beredskap er kun i liten grad tatt med i den foreliggende utredninga. Forsvaret har åpenbare behov for å effektivt og raskt kunne transportere personell, gods og utstyr, både i fredstid og i krise/krig. I innspillsrundene har Forsvaret eksempelvis vært inne og anslått et ikke ubetydelig behov for kapasitet til å laste 500 kjøretøy/2500 tonn gods i container hvert døgn, i en eventuell krisesituasjon. I Midt-Tromsregionen er Forsvaret tungt tilstede (Skjold, Sætermoen, Bardufoss, Sørreisa) og befinner seg således i influensområdet for en eventuell Nord-Norgebane. Profilgruppa mener at Forsvarets operative behov bør komme sterkere fram i en helhetlig ny konseptvalgutredning.

Med vennlig hilsen
for **Profilgruppa**

Jan Fredrik Jenssen (sign)
Styreleder
Telefon 901 73 092

Linda Lien
Sekretariatsleder
Telefon 951 08 738

Profilgruppa er en tverrsektoriell klynge av bedrifter og virksomheter innenfor nærings- og samfunnsliv i Midt-Troms. Klyngen ble etablert i 1992 og har i dag over 50 medlemsbedrifter /virksomheter, alle lokalisert til Midt-Troms regionen som består av de åtte kommunene Dyrøy, Sørreisa, Bardu, Målselv, Lenvik, Berg, Torsken og Tranøy, med til sammen ca. 30 000 innbyggere. Majoriteten av medlemmene befinner seg innenfor industri og primærnærings, herunder sjømat, bygg og anlegg, energi og teknologi, men i medlemsmassen finnes også handel, bank og finans, transport og reiseliv samt kompetanse og utviklingsaktører som Universitet, Studiesenter, Næringshage og videregående skole. På offentlig side har Profilgruppa for øvrig medlemmer fra Forsvaret, Statskog, kommuner og regionråd.

Målsettingen for samarbeidet i Profilgruppa er å *bidra til utvikling og vekst for hver enkelt medlemsbedrift og virksomhet, samt etablere nettverk som kan gagne hele regionen.* www.profilgruppa.no



JERNBANE I NORD-NORGE

Det pekes på at jernbaneprosjektet i Nord-Norge neppe vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, men politisk unnfalighet er nok det mest påfallende etter flere utredninger om saken. Når en har lest gjennom utredningen er det flere positive trekk for fiskerinæringen, men også noen særlige uttalelser som kommer fram i utredningen vil jeg skal nevne nedenfor.

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å utrede hele strekningen Fauske – Tromsø med sidegren til Harstad. Dette er et voldsomt prosjekt med en kostnad på godt over 100 milliarder slik det fremstår. Når samferdselsministeren ber om Fauske – Tromsø vil jeg imidlertid hevde at dette er å begynne i feil ende. For fiskerinæringen og annen godstransport er det avgjørt viktig å komme igang med strekningen Narvik – Tromsø. Det er på denne strekningen det er mest nødvendig å gjennomføre en jernbaneløsning.

Det er også bestilt utredning fra Narvik (Bjerkvik) til Harstad. Når JBD bruker dette som argument for fisketransport, har de neppe gjort fullgode undersøkelser. Etter mitt skjønn har Harstad liten kontakt med fiskerinæringen i det store bilde. Skal det først bygges en linje vestover fra Narvik må åpenbart Lødingen være et relevant endepunkt for en jernbanelinje, alternativt noe lenger nord i Tjeldsund som antydnet i utredningen. En linje til Harstad med gods for øye vil neppe bli lønnsom. Et opplastingssenter i Lødingen-område kan dekke inn store transportkostnader for fiskerinæringen og utspredning av inngående gods for Lofoten og Vesterålen.

Utredningen refererer til godstrafikk som primærbehovet for jernbane. Det vil neppe noen være sterkt uenig i. I utredningen er det nevnt turisttrafikk som et sekundærbehov, eller helst lavere prioritet, og godt er det. De planlagte linjene fra Narvik bør planlegges for høyhastighet uten stopp, og dette er også lagt til grunn med en snittfart på 200 km/t. Skal dette prosjektet har en god virkning for næringslivet er dette en nødvendig hastighet.

Utredningen har tatt for mye hensyn til passasjertrafikk. Dette mener jeg i stor grad må nedprioriteres. Linjestopp er også foreslått på Tromsøya. Skal jernbanelinjen ha nødvendig kapasitet for gods, og ikke minst minimere kostnadene må linjen stoppe i Tromsdalen der det er mye bedre opplastingmuligheter og relevant for direkte skipsanløp. En av alternativene for linjeføring er gjennom Storsteinnes. Ved begge de to alternativene som er foreslått må Balsfjorden krysses. Ved å legge linjen til Nordkjosbotn kan det planlegges tunneler direkte til Tromsdalen uten å måtte gå over dype fjorder. I Tromsdalen er det ennå plass for linjer og godsbehandling. Ved å legge linjen over Nordkjosbotn vil det tilfredsstillende flere forhold f. eks. å unngå kryssing av Balsfjorden.

For fiskerinæringen og øvrig næringsliv vil en godsstasjon i Nordkjosbotn være enklere med transport nordfra på E6 i begge retninger, og ikke minst legge til rette for et fremtidig nytt «Fauske» med en eventuell utvidelse av banenettet videre nordover. Storsteinnes vil ha betydelig mindre status for en slik kombinasjon.

Når det gjelder Narvik –Fauske ser jeg en rekke utfordringer. For det første sier utredningen at denne strekningen er vanskeligst, og dyrest å utbygge. For næringslivet vil imidlertid denne

strekningen ha mindre betydning og hvor hovedproblemet er nåværende Nordlandsbanen. For at jernbanealternativet skal være optimalt må denne elektrifiseres. Den neste utfordringen er banelegemet på Nordlandsbanen. Vi skal ikke glemme hvordan og på hvilken måte store deler av banen ble bygget. For å si det nøytralt ble ikke denne banen bygget for vedvarende tung godstrafikk med flerfoldige tog per døgn. Skal Narvik- Fauske utbygges på samfunnsøkonomisk grunnlag for godstrafikk må Nordlandsbanen også utbygges radikalt, kanskje med helt nye linjetraséer enn dagens linjeløp og utbygges med el. for effektiv togframføring. Utredningen antyder utfordringene med en statistikk om årstonn over Saltfjell i motsetning til Ofotbanen.

Hovedprioritet må altså bli Narvik og Ofotbanen. Samferdselsdep har tidligere antydnet kostnadene ved å kjøre norske tog over Sverige. Det departementet glemte er at strekningen Bjørnfjell – Narvik både fra tidligere og i fremtiden vil akkumulere store overskudd betalt av Sverige. Kostnadene med godsføring over Sverige og Ofotbanen blir nærmest å bytte penger. I stedet for å bygge en trolig for bestandig ulønnsom jernbanelinje Narvik- Fauske er det betydelig mer økonomisk å bygge et dobbeltspor mellom Narvik til riksgrensen og videre til Kiruna.

Basert på den foreliggende utredningen vil strekningen Narvik – Tromsø sammen med en mulig sidelinje til Lødingen/Tjeldsund-området være bærekraftig. Hele prosjektet bør etableres med næringslivets behov for øye og i langt mindre grad passasjertrafikk som trolig vil øke kostnadene betydelig.

Konklusjon prioritetsmessig slik jeg ser det:

1. Effektivisering og rask utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen i samarbeid med Sverige.
B: I denne konteksten bør Kongsvingerbanens forbedring utredes.
2. Planlegging og utbygging av Tromsbanen fra Narvik over *Nordkjosbotn* til Tromsdalen.
3. Planlegging av godslinje til Lødingen/Tjeldsund-området. Harstad ikke prioritert.
4. Planarbeid Narvik-Fauske på et lavt nivå inntil punkt 1-3 er ferdigstilt for bruk.

Jeg mener dette er en prioritetsrekkefølge som vil være samfunnsøkonomisk lønnsom og forøvrig kostnadseffektiv for næringslivet nord og vest for Narvik.

Finn H. Eriksen

Dagl leder

FISHMAIL NORWAY AS

From: Bjørn Skagen <skagabjorn2@gmail.com>
Sent: Thursday, October 10, 2019 2:42 PM
To: Srv Post; eleanor.clark@asplanviak.no; postmottak@sd.dep.no
Subject: Bygg nord-Norge banen

Det er sørgelig at vi i Norge nå ikke har folk med visjoner og mot, bare tørre tall som ikke gir andre svar enn det de legger inn i sine formler. Hadde det vært slik når Bergensbanen og Dovrebanen ble vurdert for over 100 år siden, hadde vi ikke hatt de jernbanestrekningene heller. Det påstås av Prosjektleder Hanne Juul i Jernbanedirektoratet at en nord-Norge bane ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom. Det argumentet har man hørt før og hver gang har det blitt tilbakevist og ofte veldig tilbakevist. Hvorfor er for eksempel ikke en sammenkobling med NEW (North East West - "prosjektet") med fastlandsforbindelse med tog via Finland, Russland til Kina tatt med i nyttevurderingen? Hva med produksjonsøkning og effektivitetsøkningen på grunn av kortere reisetid? Enn alle sparte liv på dårlige og glatte veier på vinterstid? Hva med miljø og natur - er det tillagt tilstrekkelig tyngde? Hva med beredskap og økt forsvarsevne? Når Hitler så en nytte av å bygge banen under krigen - hvor mange ganger større er egentlig nytten nå i vår tid? Min oppfordring er tindrende klar, slik Demokratene har tatt til orde for i mange år. Bygg nord-Norge banen. Gjør Norge til et helt land innen kommunikasjon og næringsutvikling.

:-)

Bjørn Skagen
nestleder Demokratene i Sandefjord/ Vestfold og Telemark
mob.: 930 80 120

Høringsuttalelse fra Rødt Nordland til Jernbanedirektoratets utredning om Nord-Norgebanen.

Innledning.

Helt fra partiet Rødt ble stiftet i 2007 har vi hatt Nord-Norgebanen i våre programmer. Derfor har vi sett fram til å få en oppdatert utredning av dette strategisk viktige jernbaneprosjektet. Dette er et framtidrettet, klima- og miljøvennlig og svært viktig prosjekt både for Nord-Norge, hele Nordkalotten og landet som helhet.

Ideen om å binde Nord-Norge sammen med resten av landet med jernbane ble lansert allerede på slutten av 1800-tallet, og var lenge en viktig politisk sak på 1900-tallet og et krav fra Nord-Norge. Da Nordlandsbanen til Bodø åpnet i 1962, var det et uttalt politisk mål at den skulle videreføres fra Fauske til Narvik og videre til Tromsø. Sidespor til Harstad har også vært med i de fleste utredningene.

Dessverre ble bygging av Nord-Norgebanen lagt vekk av de politiske partiene på Stortinget i mange år. Det ble tatt opp på nytt gjennom en omfattende utredning i 1992, men den førte ikke til politisk handling for å få vedtak i Stortinget. Nye vurderinger i 2011 førte heller ikke fram.

Takket være Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen har denne saken vært holdt varm. De siste årene har det vært et stemningsskifte, både i Nord-Norge og ellers i landet. Det førte bl.a. til opprettelsen av Tromskomiteen for jernbane. På fylkestinget i Nordland har Nord-Norgebanen vært oppe to ganger de siste årene.

Jernbanedirektoratets utredning.

Utredningen viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder. Det framgår at forventningen om økt produksjon av fisk og økt turisme ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Det påpekes videre at Nord-Norgebanen vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Også andre positive virkninger for samfunnet som blant reduserte CO₂-utslipp og færre trafikkulykker er trukket fram.

Utredningen slår fast at behovet er til stede, særlig for gods, men også persontransport. Både samferdselsminister Dale fra FrP og prosjektlederen snakker først og fremst om hva bygging av Nord-Norgebanen koster. Da vil vi minne om at Bergensbanen kostet to ganger statsbudsjettet i sin tid. Den ble likevel bygd fordi det var et viktig framtidrettet, strategisk prosjekt. Det samme er Nord-Norgebanen. Sammenligner vi med dagens planlagte veiprosjekter vil ny E18 gjennom Asker og Bærum koste 40 milliarder, og fergefri E39 ble i 2016 beregnet til 340 milliarder.

Nord-Norgebanen vil ikke være samfunnsøkonomisk lønnsom på kort sikt, men den vil ha voldsom samfunnsnytte. Dette prosjektet vil være helt i tråd med Nordområde-satsinga som

det var mye snakk for en del år siden, og bidra til at landsdelen får mer av de samme forutsetningene som resten av landet. Det vil være en vitamininnsprøytning både for å styrke eksisterende næringsvirksomhet og bosetting, samt etablering av ny industri og annen virksomhet i nord som vil føre til økt tilflytting og befolkningsvekst. Rødt Nordland mener utredningen nå må følges opp med en grundigere såkalt konseptutvalgutredning (KVU).

Rødt Nordland vil arbeide for at Nord-Norgebanen blir tatt med når Nasjonal Transportplan for 2022-2033 vedtas i Stortinget våren 2021. Målsettingen bør være å starte bygging i 2025. Valg av trasé og bygging må gjøres i nært samarbeid med Sametinget for å ivareta reindriften. For å finansiere byggingen vil Rødt Nordland skrinlegge planlagte motorveiprosjekter i storbyområdene og ferjefri E 39.

Potensialet for godstrafikk sammen med hensynet til miljø, reduserte klimagassutslipp og trafikksikkerhet er det viktigste. Samtidig er det bra at flytrafikken kan reduseres, og fremkommeligheten bedres, når reisetiden med tog mellom f.eks. Fauske og Tromsø blir godt under 3 timer.

Den økte transporten av oppdrettsfisk og annen fisk har resultert i en voldsom økning i antall vogntog. Media sist vinter var fylt av reportasjer om ulykker og livsfarlige situasjoner på grunn av dårlig skodde vogntog, ikke minst i Nord-Norge. Bygging av Nord-Norgebanen vil fjerne tusenvis av vogntog fra veiene, redusere utslippene med 20 prosent og bedre trafikksikkerheten. Det vil bidra sterkt til målsettingen om å få mer gods fra vei til jernbane.

Rødt Nordland mener at målet må være at Nord-Norgebanen skal gå helt fram til Kirkenes. Dette har vi solid støtte for i befolkningen. En landsomfattende meningsmåling Respons Analyse utførte for VG i august viser at 60 prosent i hele landet er positive til bygging av Nord-Norgebanen. En annen undersøkelse gjort av Norstat for ABC Nyheter viser at 86 prosent i Nord-Norge støtter bygging. Den viser også at 72 prosent vil ha den helt til Finnmark. Det føyer seg også inn som en naturlig del av finske myndigheters utredning av jernbane på strekningen Rovaniemi – Kirkenes, der forøvrig det norske samferdselsdepartementet deltar i en arbeidsgruppe.

Både Nord-Norgebanen og jernbane Rovaniemi – Kirkenes bryter med den historiske rollen som Nord-Norge og hele Nordkalotten har hatt som koloni og råstoffleverandør til resten av landet og verden. En slik jernbanesatsing vil også få store lokale og regionale ringvirkninger, og vil bety ei ny og bedre framtid for Nord-Norge og Nordkalotten.

Mosjøen 30.09.19

Gunnvald Lindset
Leder i Rødt Nordland



Jernbanedirektoratet

30.09.19

Norges Miljøvernforbund er positiv til Nord-Norge-banen. Ny jernbane mellom Fauske og Narvik kan imidlertid ikke aksepteres, da dette vil føre til store naturinngrep. Eksisterende linjenett gjennom Sverige må utnyttes der det er mulig.

Norges Miljøvernforbund (NMF) viser til Jernbanedirektoratets hjemmeside der hovedutredning for jernbane mellom Fauske og Tromsø er presentert m/vedlegg.

NMF er svært fornøyd med da vi mener at Nord-Norgebanen er nødvendig for frakt av bl.a gods til og fra Troms og Finnmark. Nordøst for Tromsø, på fastlandet, er det etablert en såkalt Nasjonal havn. Havna skal være et knute-punkt for transport av gods i regionen. NMF mener at man allerede ved etablering av havna burde ha en plan for Nord-Norgebanen.

Hovedtrekkene i NMFs syn på Nord-Norge-banen er at det ikke må etableres noe jernbane mellom Fauske og Narvik. Strekningen består av mektig natur og en jernbane vil kreve enorme naturinngrep, noe som også vil medføre store kostnader. Vi har i dag flere jernbanelinjer (Ofofbanen-Malmabanen-Innlandsbanen) som går fra Narvik via Kiruna og Gällivare og videre sørover Sverige med flere forbindelser til Norge. Alt gods kan gå via Ofofbanen. Å etablere en ny forbindelse til Narvik er derfor unødvendig. For de turister som ønsker å reise strekningen Fauske-Narvik er turen med Nord-Norgeekspresen (buss) å anbefale. Turen inkluderer også en ferjetur via vakre Tysfjorden.

Godsbaaten «MS Tege» gikk fram til 2013 mellom Bodø og Tromsø. I disse dager er det kommet fram at man også i framtiden kan få en godsroute mellom Bodø, Lødingen og Tromsø. Godsrueten vil kunne ta opptil 50 000 containere på ett år. Dette betyr 25 000 færre trailere på veien mellom Bodø og Tromsø. Hvordan godsrueten evt. kan samkjøres med Nord-Norge-banen må utredes.

Etableres det en jernbane mellom Narvik og Tromsø, er det naturlig med en sidelinje mot Harstad fra Bjerkvik, noe som også er foreslått av Jernbanedirektoratet. Dette er nødvendig for både gods- og persontransport.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593 Tlf: 55 30 67 00

5806 BERGEN Faks: 55 30 67 01

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982 Org.nr. 871 351 082 MVA

Internett: www.nmf.no Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



Ofofbanen er elektrifisert, noe som også bør være målsetningen på strekningen mellom Narvik, Harstad og Tromsø.

Norges Miljøvernforbund er positiv til Nord-Norge-banen. Ny jernbane mellom Fauske og Narvik kan imidlertid ikke aksepteres, da dette vil føre til store naturinngrep. Eksisterende linjenett gjennom Sverige må utnyttes der det er mulig.

Miljøvennlig hilsen
Norges Miljøvernforbund

Kurt Oddekalv
Leder

Ørjan Holm
Saksbehandler



Høringsuttalelse fra Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

«Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag» med vedlegg

Dokument nr: 21 007 105

Dato: 01.07.2019

Støtte til andre høringsuttalelser

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen har de siste årene samarbeidet med **Tromskomiteen for jernbane** om innspill til NTP og støtter i denne sammenhengen fullt ut deres høringsuttalelse.

Vi er også kjent med høringsuttalelsen fra **Sør-Troms Regionråd** (pr 18.09.) og støtter fullt ut deres innspill.

Vi ønsker å fremheve følgende hovedpunkter:

- Det er positivt at en ny utredning av Nord-Norgebanen nå foreligger.
- Med Nord-Norgebanen bygges Norge sammen med et effektivt og miljøvennlig transportalternativ.
- For miljøet, sett i et langt perspektiv, er dette riktig og viktig satsing. Det er beregnet at det tar fra 29 til 40 år før klimagassutslippet fra byggefase, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. Av prosjektets beregnede levetid på 75 år vil banen da i ca 40 år driftes med årlig store besparelser i klimagassutslipp sett i forhold til alternativet uten jernbane. Med beregnet åpningsår i 2034 vil Nord-Norge i 2050, når forventet sjømateksport er økt til det dobbelte, eller til 3 eller 5 ganger, være forberedt for de godsmengdene som kommer.

- Havområdene utenfor Nord-Norge er spiskammer for et stort marked i Europa. Nord-Norgebanen vil bidra til at Nordland, Troms og Finnmark sin felles strategiske satsing «Fra kyst til marked» vil sikre produkter fra Nord-Norge merking med «Lavt klimaavtrykk». Merkeordning etableres nå og transport av råvarer og halvfabrikata vil opplagt inngå ved merking. Fortsatt transport på vei over flere hundre, kanskje opptil 2000 km, kan umulig merkes med annet enn «Høyt klimaavtrykk».
- Videreføring av jernbane i nord vil legge grunnlag for ny næring. Med betydelig reduksjon i reisetid gir dette regionforstørring. Dette vil med stor sannsynlighet påvirke befolkningsutviklingen i landsdelen i positiv retning. SSB sine prognoser for befolkningsframskriving bør ta høyde for dette.
- En rekke av verdiene som opplagt vil gi samfunnsnytte kommer for dårlig fram i utredningen.
- Ulempene for miljøet er gjennomgående for nesten hele strekningen. Dette må holdes opp mot alternativet som er utbygging av veier som tar langt større plass enn jernbane.
- Alternative traseer må ses på og byggemetoder både for tunneler og bruløsninger i åpent landskap bør vurderes. Anleggsmaskiner med mindre klimagassutslipp og betongproduksjon med null CO2-utslipp kan også komme.
- Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen finner det merkelig at det i utredningen ikke er mulig å beregne nåverdi av samfunnsnytte som i kroneverdi er betydelig større enn i 1992. Kostnadene i kroner er derimot økt fra 17 milliarder til ca 130 milliarder, dvs med 7,5 ganger. Nord-Norge er i en rivende utvikling i dag, noe som man ikke kunne forutse for snart 30 år siden. Se illustrasjon av beregning nåverdi av nytte nedenfor.

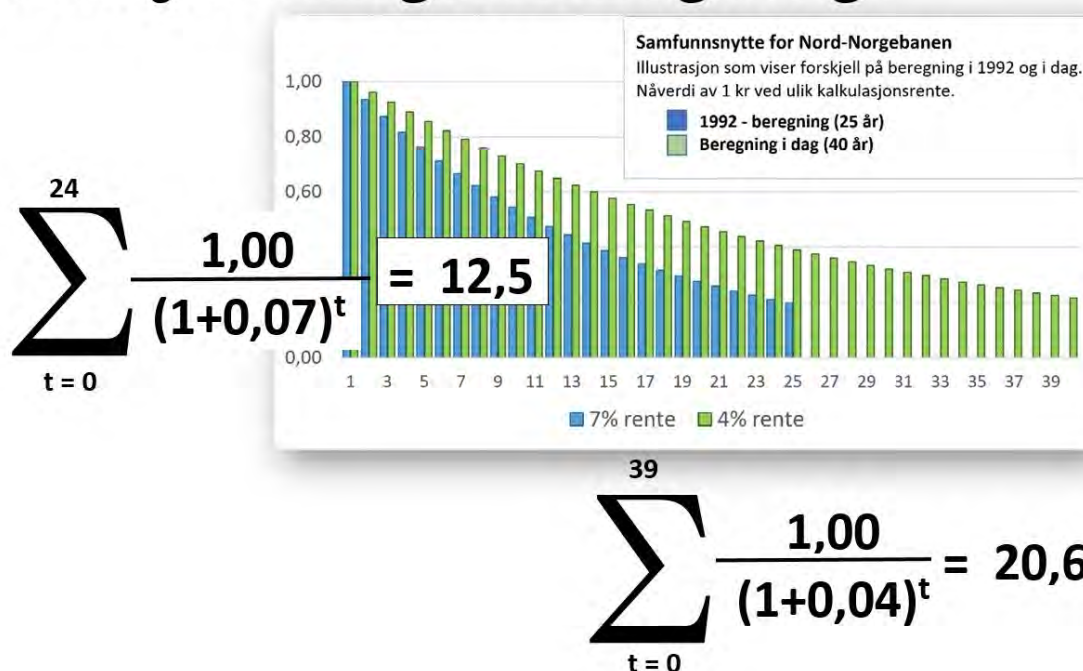
Beregning av nåverdi Nytte i dag i forhold til i 1992

Utredningen fra 1992 viste N/K for Konsept 5 (full utbygging) på 0,63.

- Byggekostnader Konsept 5: ca 17,2 milliarder
- Nåverdi nytte: ca 10,8 milliarder (25 år og kalkulasjonsrenten 7%)

Figuren nedenfor viser hvordan summen av nåverdi Nytte endres med redusert kalkulasjonsrente og lengre analyseperiode:

Samfunnsnytteberegning:



Summen av nåverdi øker med faktoren: $20,6/12,5 = 1,65$

Forenklet tilsvarer det at nåverdi Nytte øker fra 10,8 til **17,8 milliarder**.

Dagens utredning legger til grunn kalkulasjonsrente på 7% og analyseperiode på 40 år.

I Nyttekostanalysen Kapittel 5 Tabell 13 fremkommer det at Samfunnsøkonomisk brutto nåverdi er **ca 20 milliarder**.

Kan vi stole på tallene fra 1992, så er det grunn til å stille spørsmål med hvordan kostnadene (ca 130 milliarder) er 7,5 ganger høyere i dag mens summen av Nytte i kroneverdi er omtrent uendret (12 % økning fra 17,8 til ca 20 milliarder)

Bakgrunnen for etableringen av Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Vi har i over 10 år arbeidet med dette som formål:

- **Realisering av Nord-Norgebanen.**

I regjeringens Soria Moria-erklæring fra høsten 2005 het det at regjeringen ser nordområdene som Norges viktigste strategiske satsingsområde i årene fremover. Regjeringens nordområdestrategi ble lagt fram 1. desember 2006. Oppdraget til transportetatene i forbindelse med NTP 2010-2019 var tidligere sendt ut. I forbindelse med nylig vedtak om Regjeringens nordområdestrategi ble imidlertid dette ansett som så viktig også for arbeidet med NTP at Samferdselsdepartementet i eget brev den 21.02.2007 ettersendte tilleggsoppdrag til transportetatene knyttet til oppfølging av Regjeringens nordområdestrategi for transportsektoren. Dette skulle inngå som en del av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan 2010-2019 som skulle leveres Samferdselsdepartementet i januar 2008.

Vårt engasjement kan slik spores tilbake på nevnte strategi som gir uttrykk for optimisme og en sterk tro på Nord-Norge.

For styret i Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Svein Arnt Uhre
leder
post@nordnorgebanen.no

Til Jernbanedirektoratet

Høringsuttalelse fra Tromskomiteen for jernbane til

«Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen). Oppdatert kunnskapsgrunnlag - Høring», jfr brev fra Jernbanedirektoratet 1. juli 2019.

1. Hvorfor ny utredning i 2019?

I «Hovedrapport Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag» på side 2 redegjøres det for bakgrunnen for hvorfor det er gjort en ny utredning. Bakgrunnen skal være nye forhold siden forrige utredning i 2011. Det sies at «Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for å gjøre nye vurderinger.» Dette er etter vårt syn for snevert og begrensende. I tillegg «fisk og turisme» øker stadig transporten av forbruksvarer til Nord-Norge, jfr økningen av jernbanetransporten Oslo-Narvik via Sverige. I tillegg er det sannsynlig med ny gruvedrift i gruver langt fra havet, noe som vil øke behovet for malmtransport på tog. Og i tillegg kan forsvaret få behov for økt transport av tungt materiell, f.eks. mellom Rena i Østerdalen og Setermoen i Troms, på grunn av økt internasjonal spenning siden 2014. Det må også kunne sies at både hensynet til trafikksikkerhet, særlig om vinteren, og til å få ned klimagassutslippene har fått en helt annen oppmerksomhet og tyngde siden 2011.

2. Noen betraktninger om overordnede mål, usikre framtidsberegninger, kostnader og nyttekostanalyse.

Vi er enige i hovedrapportens punkt 3.2 på side 12 om at de overordnede og langsiktige målene i Nasjonal Transportplan, hovedmål 1-2-3 (økt framkommelighet, færre trafikkulykker, bedre miljø), alle blir oppfylt med en Nord-Norgebane.

Når det gjelder framtidsberegninger, slik det f.eks. kommer til uttrykk i hovedrapportens punkt 6 «Transporttterspørsel» på side 26, vil vi påpeke at Nord-Norgebanen er så stor og gjennomgripende endring for landsdelen og landet at det uansett metode er umulig å beregne virkningene på forhånd. Dette poenget gjelder også hele vedlegg 6 «Nord-Norgebanen Markedspotensial». Nord-Norgebanen kan i så måte sammenlignes med åpningen av Bergensbanen. Dette er ikke noe argument mot å lage framtidsberegninger, men en forsterket påpekning av usikkerheten.

Når det gjelder kostnader og nyttekost, vedlegg 7 «Nord-Norgebanen Kostnader Samlerapport» og vedlegg 11 «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen», uttaler vi oss ikke fordi vi regner med at andre høringsinstanser har bedre kompetanse.

3. Forsvaret er neglisjert.

I hovedrapportens punkt 3.3 på side 14 savner vi Forsvaret som en primærinteressent. Dette gjelder også i vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019» på side 6-7. Vi viser til Forsvarets egen presentasjon på høringsmøtet i Tromsø 8. juni 2018. Her nevnes på Forsvarets egen transparent nr 4 i alt ti steder der Forsvaret kan ha behov for losse- og lasteområder. Av disse ti stedene er kun Narvik havn tilknyttet jernbane idag, og det bare via Sverige, mens minst seks andre vil kunne bli tilknyttet en ny Nord-Norgebane. Med Forsvarets behov for transport av personell og ikke minst tungt materiell til øvelse og i krise, er det etter vårt syn nokså opplagt at Forsvaret er en primærinteressent.

4. Mulige føringer fra EU, eventuelt via EØS, er neglisjert.

I hovedrapportens punkt 3.4 på side 15 står det i siste avsnitt «Løsningene må være gjennomførbare, og inneholde internasjonale krysninger. Dette er viktig for fremtidig næring da EU er den største mottakeren av norske marine produkter. En Nord-Norgebane vil gjøre Norge i stand til å håndtere kommende miljøreguleringer både på nasjonalt og internasjonalt nivå.» Dette er vi enige i, men vi synes ikke hovedrapporten følger opp dette. Vi savner sterkt en analyse av hva som er EUs nåværende transportpolitikk, og hva som antas å bli den framtidige. En slik analyse må ikke minst ta inn over seg forholdet til våre to EU-naboland Sverige og Finland. Norge er idag avhengig av Sverige hva gjelder den stadig viktigere jernbaneforbindelsen Narvik-Oslo via Sverige. Vil denne kunne fortsette eller har Sverige egne prioriteringer som vil komme i veien? Vil EU kreve miljøvennlig transport også innad i Nord-Norge, ikke bare fra jernbaneterminalene i Narvik og Kiruna? Vil veitransporten på E8 over Kilpisjärvi kunne fortsette eller vil det også her kunne innføres EU-restriksjoner? Vi har ikke svarene, men savner at hovedrapporten vurderer dette. Vi vil også nevne at det i vedlegg 8 i rapporten fra Metier OEC «Usikkerhetsanalyse av kostnads-kalkyle Nord-Norgebanen» i punkt 1.4 på side 7 sies om Sverige at «Eventuelle begrensninger ved bruk av baner i Sverige er ikke kartlagt, men bør avklares om banene inngår i en samfunnsøkonomisk analyse.» Vi er enige i at dette burde vært vurdert.

I vedlegg 4 «Nord-Norgebanen. Overordnet vurdering av konsekvenser av klimagassutslipp» punkt 2.2 i nest-siste avsnitt på side 9 står det at «For godstransport er det i tillegg gjennomført scenarioanalyser basert på en sterkere vekst i sjømatnæringen enn det som ligger inne i basisprognosene. Denne gir imidlertid ikke vesentlig økte volumer med fisk på Nord-Norgebanen da det antas at denne veksten tas hånd om av veg og kanskje fly. Begrunnelsen for dette i markedsanalysen er at scenarioet innebærer høyere verdi på fisken samt at fersk fisk har en høy degenereringskostnad, noe som favoriserer veg og fly som transportform.» Også i

dette resonnementet mangler det helt en vurdering av eventuelle EU-restriksjoner på transport som vil kunne tvinge fiskeeksporten over på tog.

5. Manglende vurdering av referansealternativet.

I hovedrapportens punkt 4.3 side 16 er referansealternativet kort nevnt slik «I den samfunnsøkonomiske analysen sammenlignes utbyggingsalternativene med referansealternativet, som er at Nord-Norgebanen ikke bygges, samt virkninger av transporttilbudet som følge av vedtatte samferdselstiltak som er iverksatt eller som etter handlingsprogrammet har oppstart i 2019.» I vedlegg 4 punkt på side 6 argumenteres det mot å gjøre dette med følgende ord: «Det kan imidlertid argumenteres for at realisering av en Nord-Norgebane vil kunne redusere behovet for investeringer i ny infrastruktur for andre transportformer (vei, sjø, fly), med tilhørende utslipp knyttet til byggefasen og drift/vedlikehold. Dette er imidlertid noe vi ikke har hatt grunnlag for å beregne eller ta hensyn til i denne utredningsfasen.» Det er etter vårt syn en stor svakhet med hele utredningsarbeidet at dette ikke er vurdert. I et Nord-Norge uten mer jernbane enn idag vil det tvinge seg fram store investeringer i vei, noe som bl.a. vil bety milliard-investeringer som med jernbane kunne vært unngått, større naturinngrep, flere trafikkulykker og økende klimagassutslipp. Dette burde ha vært vurdert.

6. Manglende vurdering av persontransport med tog mellom Nord-Norge og Trondheim og Oslo.

Når det gjelder hovedrapportens punkt 6 «Transporttetterspørsmål» på side 26 og vedlegg 6 «Nord-Norgebanen Markedspotensial», vil vi kritisere at framtidens persontransport ensidig vurderes for den nye jernbanetraseen Tromsø-Narvik-Harstad-Fauske-Bodø. Mye av dagens persontransport med fly i Nord-Norge går til og fra Oslo. Det burde derfor vært vurdert potensialet for togtransport fra bl.a. Tromsø og Harstad til Oslo via Fauske og Trondheim. Med gjennomgående forbindelse uten togbytte vil dette kunne være attraktivt for mange selv på dagens gamle toglinjer sør for Fauske. Med intet togbytte, eventuelt med færre stopp underveis enn idag og med nye kombinerte sove- og sittevogner, vil dette kunne gå raskere enn idag og vil kunne få mange passasjerer. Noen har flyskrekk, noen har god tid, og noen tenker miljøbelastning ved transport, så det er en større mangel ved hovedrapporten at dette er neglisjert.

7. Konsultasjon med Sametinget.

I hovedrapporten punkt 9 på side 36 redegjøres det for konsultasjon med Sametinget. Bl.a. står det at «Vi har videre blitt enige om at ny konsultasjon gjøres etter at

høringsfristen har gått ut, men før vi leverer endelig rapport til Samferdselsdepartementet.» Vi forutsetter at det lages skriftlig referat fra denne konsultasjonen, og dette følger saken på lik linje med alle høringsuttalelsene. Vi er ellers helt enige i dette avsnittet.

8. Manglende vurdering av trasévalg og stasjonsvalg.

Flere steder i rapporten med vedlegg kan vi lese at traséene som vurderes er de samme som ble vurdert i 2011, bl.a. står det i forordet i vedlegg 2 «Nord-Norgebanen Trasévurdering» at «Prosjektet utreder ikke nye traséalternativer.» Dette kommenteres i vedlegg 8, rapporten fra Metier OEC «Usikkerhetsanalyse av kostnadskalkyle Nord-Norgebanen», der det står i deres «konklusjon og anbefaling» at «Det er en utfordring å oppdatere en tidligere utredning uten også å kunne utnytte muligheter for optimalisering av løsninger og trase. Analogestimering med byggeklossmetoden har sin styrke i at den gir sammenliknbare kostnadsestimater for alternativene uten at det legges for mye ressurser i utredningen. Men dersom prosjektet Nord-Norgebanen skal gis en rasjonell vurdering, vil det være behov for en dypere analyse av flere forhold enn bare å sette sammen standard byggeklosser på lite bearbejdede linjealternativer. Ved åpenbar optimalisering av løsninger og byggestrategi, og ved enkle grep i linjevalg og avklaring av endepunkt Tromsø, kan kostnadene reduseres i betydelig grad, ut over den reduksjon analysen viser.»

Dette er vi helt enige i. Særlig på noen konkrete punkter gjør dette utredningen lite nyttig. Det gjelder strekningen **Narvik-Bjerkvik** som følger dagens Hålogalandsbru. Alternativene med fjordkrysning nær dagens Rombaksbru, eller avgrening fra Bjørnfjell nordvestover langs første del av E10, blir derfor ikke vurdert. Med disse alternativene ville man unngå en dyr og vanskelig brubygging, og i tillegg ville jernbanen fra Harstad og Tromsø kunne spare noen kilometer dersom togene skal videre inn i Sverige. Man ville også unngå arealproblemer inne i Narvik fordi ikke alle tog må innom der.

Det er også merkelig at det er vurdert to alternativer ut langs **Malangshalvøya**, mens alternativt med trasé via Nordkjosbotn til Tromsø ikke er vurdert. Over Nordkjosbotn blir det lengre, men man unngår dyre og vanskelige tunnel- og bruløsninger mellom Malangshalvøya og Kvaløya/Tromsøya. Nordkjosbotn-alternativet er også mest framtidsrettet i forhold en senere mulig forlengelse av jernbanen til Nord-Troms og Finnmark.

Vi synes også det er ufornuftig å presse **Tromsø stasjon** inn på Tromsøya. Tromsø Havn har bygd Grøtsund kai nord for byen, og det vil være fornuftig om jernbanen ender her. Nord-Norgebanen vil først og fremst være en godsjernbane. Ved Grøtsund kai er det mer areal, og det er fri skipsadgang fra nord. Andre mulige steder for godsterminal for tog og skip som nevnes er Storsteinnes i Balsfjord, se vedlegg 7 «Nord-Norgebanen Kostnader Samlerapport» i punkt 4.6.4 på side 24. I vedlegg 8 punkt 4.5 sist på side 23 antydes i tillegg Balsnes ytterst på Malangshalvøya som

enda et alternativ, selv om Balsnes ikke nevnes ved navn. Her må det vurderes om det ved å satse på Storsteinnes eller Balsnes ikke vil bli en uheldig innelåsing mellom Tromsøbrua og Sandnessundbrua i nord og Rya og Malangen i sør, en innelåsing i form av at store skip i framtiden ikke ville kunne forsere bruene og det vanskelig farvannet i sør. Grøtsund kai har i så måte fordel av fri seilas nordover gjennom Grøtsundet og Fugløysundet.

9. Avsluttende bemerkninger.

Tromskomiteen for jernbane har arbeidet for å få bygget en Nord-Norgebane siden 1977. Vi mener dette er et framtidsrettet, miljøvennlig, næringsvennlig og nødvendig prosjekt. For å være framtidsrettet mener vi Nord-Norgebanen bør bygges for hastigheter på 200 km/t, ikke 130 km/t slik det drøftes i vedlegg 10. Det har vært debattert hvilke strekninger som eventuelt bør bygges først. I *Tromskomiteen for jernbane* overlater vi det til ekspertene og politikerne. Vi ønsker å få bygd hele Nord-Norgebanen, så kanskje bør det startes flere steder samtidig. Det vil være viktig å få minimalisert den samlede byggeperiode, fordi det er først når alt er ferdig at effekten blir størst. Hver av enkeltstrekningene Narvik-Harstad, Narvik-Tromsø og Narvik-Fauske vil først bli fullt utnyttet, når de andre strekningene er ferdige.

I vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019» punkt 4.3 på side 7 står det at «Nordland fylke ønsker oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen. En Nord-Norgebane vil kunne tilsidesette dette ønsket.» Dette er vi ikke enige i. Vi mener at en oppgradering av Nordlandsbanen neppe vil få aksept før jernbanen Fauske-Narvik er vedtatt, fordi nettopp forbindelsen nordover fra Fauske vil øke trafikken på jernbanen sørover fra Fauske. Vi støtter videre en oppgradering av Ofotbanen med dobbeltspor, og at dette gjøres før byggestart av Nord-Norgebanen. Behovet er stort grunnet kombinasjonen av malmtog og ARE/NRE-tog. Før man bygger Ofotbanens dobbeltspor bør den framtidige traséen mellom Narvik og Bjerkvik avklares og vedtas, da dette bør hensyntas under byggingen av dobbeltsporet, uansett om banen nordover skal gå langs Hålogalandsbrua, Rombaksbrua eller fra Bjørnfjell.

Til sist vil vi fullt og helt slutte oss til følgende vurdering fra vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019» punkt 2.1. Nasjonal transportplan har satt følgende «hovedmål for transportpolitikken:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Realisering av en ny jernbaneforbindelse mellom Fauske og Tromsø vil bygge opp under alle hovedmålene i transportpolitikken.»

Tromsø 17. september 2019

Med vennlig hilsen for *Tromskomiteen for jernbane*,

Irene Dahl, leder (sign)

E-post: irene.dahl@uit.no

T: 928 99 857

Tromskomiteen for jernbane har vært aktiv siden 1977, først som en tverrpolitisk komite, fra 2016 som en medlemsorganisasjon. De første 17 årene var lederen Magnar Hellebust, mangeårig rådmann i Harstad og forkjemper for bedre kommunikasjoner (Tjeldsundbrua, Evenes lufthavn og Nord-Norgebanen). Deretter var lederen i 19 år Olav Lindrupsen, mangeårig leder i Tromsø Faglige Samorganisasjon (LO). Vidar Eng var leder i 2015 og er fra 2016 nestleder og sekretær. Leder fra 2016 er Irene Dahl, i perioden 2015-2019 fylkesvaraordfører (V) i Troms.

Til Jernbanedirektoratet

Høringsuttalelse om Nord-Norgebanen, avgitt 14.10.2019

Ny jernbane Fauske – Tromsø med sidebane til Harstad. Oppdatert kunnskapsunderlag med vedlegg.

Dokument nr: 21 007 105

Dato: 01-07-2019

Vi takker for utsettelsen med høringsfristen til den 14.10.2019. I vår uttalelse har vi ført Hovedrapportens nummerering av avsnittene i parantes.

Innledningsvis vil vi peke på følgende faktorer:

Det har etter denne utredningen vært en markert allmenn og politisk mobilisering for Nord-Norgebanen i landsdelen. Videre konstaterer vi at de kortsiktige og langsiktige strategiske forutsetningene for prosjektet, både ut fra regionale og nasjonale faktorer, er betydelig forsterket siden 1992-utredningen.

Svakt utbygd norsk jernbane

Norge ligger i utkanten av Europa. Ingen andre land har oss som transitland. Norge har de største avstandene på langs. Det er i denne aksen at en Nord-Norgebane vil befinne seg.

Jernbanen er fraværende på flere viktige relasjoner i Norge og knytter ikke nasjonen skikkelig sammen. Det begrenser mulighetene for å kunne utvikle hele landet inn i det grønne skiftet. Vi mener det er teknisk og økonomisk mulig å bygge disse manglende forbindelsene på jernbanenettet. Jernbanens fortrinn er raske transporter over lengre avstander med lavt energiforbruk og utslipp.

Klima og reisevaner

Klimamålene for 2030 og 2050 krever ikke bare utvikling av ny teknologi, men også en politisk prioritering av eksisterende lavutslippsteknologi, som skinnegående transport. Utbygging av jernbane fører til store klimagassutslipp, på lik linje med store veganlegg. Det er i driftsfasen at klimagassutslippene kan betale seg tilbake. I utredningen er det beregnet en klimagevinst av Nord-Norgebanen. Vi spør om ikke det er riktig strategi å bruke det handlingsrommet vi har igjen før utslippene må bli null til å bygge ut et moderne nasjonalt jernbanenett?

Henvielse til andre høringsuttalelser

For Jernbane har samarbeidende kontakter med nordnorske interessegrupper som Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Tromskomitéen for jernbane, og viser til deres høringsuttalelser.

For Jernbane har følgende kommentarer og synspunkter på vesentlige områder som tas opp i hovedrapporten:

1. (1) Rapportens omfang

Jernbanedirektoratet har i denne utredningen ikke gjort noen nye trasévurderinger. Traséene fra 1992-rapporten er ikke optimalisert. En Nord-Norgebane vil bli en stor investering for svært mange år framover. En slik beslutning krever et mer nøyaktig grunnlag. Behovet for en fullstendig KVVU må være åpenbar.

De jernbanesatsinger som nå gjøres i Nord-Sverige og Nord-Finland vil også gi helt nye forutsetninger for en Nord-Norgebane og et moderne sammenlenket jernbanenett på Nordkalotten. Den svenske regjeringen har besluttet å bygge ferdig den nye kystbanen Umeå – Luleå (Norrbotniabanen) i 2029. Dessuten har den finske regjeringen satt av midler til elektrifisering og opprusting av grensebanen til Sverige: Laurila – Torneå (på Uleåborg-Torneålinjen/ Kolaribanen). Med fullføring av Norrbotniabanen kommer etter planen prosjektet "Botniska korridoren"¹ å være slutført i 2029/2030.

2. (4) To korridorer og en sidearme utredet

For en Nord-Norgebane er det ingen eksisterende trasé som gir store bindinger, i motsetning til i sør hvor utbyggingene går på å erstatte etapper av gamle utdaterte enkeltspor med nye dobbeltspor.

For Jernbane mener det bør vurderes flere traséalternativer enn korridor anbefalingene i 1992-rapporten. Det gjelder særlig alternativene for passering av Tysfjorden, Ofotfjorden og innføringa til Tromsø. Det bør også tas høyde for en seinere videreføring av jernbanen retning Finnmark. Mellom byene bør det også vurderes ikke bare korteste eller billigste trasé, men også traséer som fanger opp tettsteder og knutepunkter mellom byene. For å kunne beregne et mer sikkert anslag over investeringskostnadene bør man utrede traséene med stor nøyaktighet, ned til 1:1000 på kartet.

Viktige føringene for en fullstendig KVVU bør være målsettinger om å nå ut til befolkning og næringsliv, kapasitet, transport- og reisetider, slik man gjorde med Gardermobaneprosjektet (maks 19 minutter reisetid Oslo S-Gardermoen). For å kunne konkurrere med fly må reisetida mellom Oslo/Trondheim og Tromsø ned mot 7-8 respektive 4,5 timer (jfr. intensjonene i Perspektivanalysen fra 2015 «Jernbanen mot 2050» s 22, kap. 3.5), og for godstogene ikke mer enn det dobbelte inkl. mellomliggende terminalhantering.

1992-rapporten har lagt enkeltspor til grunn. For Jernbane spør om ikke en Nord-Norgebane bør utredes for dobbeltspor eller tre ev. fire spor på deler av strekninga. Bakgrunnsmateriale vi har hatt tilgang til viser forsiktige anslag på at dobbeltspor vil kunne øke førstegangsinvesteringen for hele banen med faktoren 1,25–1,5. Med andre ord, kostnaden dobles ikke men kapasiteten mer enn dobles. Venting og forlengede reisetider på grunn av kryssing unngås. Fleksibiliteten blir større.

Dersom det ikke blir lagt til rette for dobbeltspor fra starten, må en ved behov for utvidelser bygge den samme banen på nytt – trolig delvis i en annen korridor (mindre optimal) enn første gangen, og til langt høyere kostnader. Dette aspektet bør også en ny KVVU ta for seg.

3. (5) Klima, miljø og samiske interesser.

Jernbanens fortrinn er vel dokumentert. Transport på vei kan aldri bli så rask eller sikker som med en moderne jernbane. På grunn av lav rullemotstand, lav luftmotstand og slake traséer har jernbane et vesentlig lavere energiforbruk enn fly og bil. Hurtigbåt forbruker mer enn fly pga. stor motstand i vannet. Togtrafikken står for mindre enn én prosent av klimagassutslippene fra transportsektoren.

¹ <https://bothnianscorridor.com/sv/>

Jernbane kan driftes direkte på elektrisitet uten å være avhengig av en stor mengde batterier. Batteriproduksjonen krever energi og medfører betydelige miljøinngrep. Vi antar at gjenvinning også krever en god del energi. En KVVU bør se nærmere på denne problematikken da enkelte røster mener at (elektrisk)jernbane er unødvendig da batterier kan drifte vei- og lufttrafikken uten utslipp.

Utfordringer i forhold til samiske interesser vil kreve god dialog og medvirkning. Problemene for reindriften er vel kjent fra Nordlandsbanen. Ny bane vil i større grad gå i tunnel og på bru slik at barriereeffekten bør bli vesentlig mindre. Alternativt vil en større utbygging av E6 også medføre en økt barriere.

4. (6) Transportetterspørsel

Skal det først gjøres en så stor investering som Nord-Norgebanen, så bør mål om en størst mulig trafikkoverføring av både gods- og persontransport i banens nedslagsfelt ligge til grunn for videre utredninger. Grønne preferanser vil trolig gjøre seg stadig sterkere gjeldende til fordel for jernbanen. Norge bør forberede seg på krav fra EU om null- og lavutslipp i godstransporter.

(6.1) Persontransport

Vi kan ikke finne at reiser under 70 km er tatt med i utredningen. På s. 26 i rapporten er det beregnet 370.000 reiser årlig på Nord-Norgebanen (passasjerkilometer og mereffekter i form av trafikkvekst på Nordlandsbanen eller med Sverige er ikke oppgitt).

I tab. 12 på s. 27 står det at tidsbruk med fly Tromsø-Bodø er 1:30 t inkl. innsjekking. For Tromsø-Narvik med fly står det 3:45 t, dvs. 2:15 t lengre tid. Det er mye lengre tid enn reisetida Narvik-Evenes. Om det er gjort feil her, er spørsmålet om feilene har påvirket antall reisende som utredningen opererer med?

Det ser ikke ut ifra s. 27 at det i rapporten er blitt vurdert effekten av lavere billettpriser på etterspørselen etter togreiser. En fullstendig KVVU må vurdere effektene på etterspørselen av lavere billettpriser.

Dimensjonering for hastigheter over 200 km/t blir interessant ettersom dagpendlingsområdene langs Nord-Norgebanen (og Nordlandsbanen) blir større (ca. en time reise i en retning). Høyere fart øker togets konkurransefordeler mot andre reisemåter. En ny utredning bør med andre ord se på hva som kan oppnås med å skape et IC-marked; Bodø-Narvik-Harstad-Tromsø, med én time reistid mellom hver by.

For Jernbane antar at antallet kollektivreiser er ca. 1 mill. pr. dag, 387 mill. i 2018 i Ruter-området som har 1,3 mill. innbyggere. I dekningsområde på strekningen Harstad – Narvik – Tromsø bør det rundt regnet 10 prosent av befolkningen i Ruter-området. Med toghastigheter på 200 km/t eller mer finns et trafikkpotensiale på et betydelig antall millioner reiser i året. Eksempelvis frakter bybussene i Tromsø 9 mill. reiser årlig.

En KVVU bør se på mereffekter for Nordlandsbanen og mellomrikstrafikken med Sverige, og på overgang fra ukependling til dagpendling både for deler av yrkesbefolkningen og skoleelever og studenter.

(6.2) Godstransport

På s. 29 i hovedrapporten nevnes 450 m lange godstog. Men 750 m lange godstog er ny standardlengde (som EU har fastsatt for TEN). Sverige tilpasser seg 750 m, men kan få 835 m opp til Hallsbergterminalen om ikke altfor lenge.

Med økte tog lengder synker kostnadene pr. tonnkm. Når utredningen har lagt maks 450 m til grunn vil det påvirke lønnsomhetskalkylen negativt. Vi konstaterer at godstogmateriell for

konsepter med semi-høyhastighet (ICGE, Inter Cargo Express) er i trafikk og under utvikling i et antall ledende europeiske jernbaneland. I Norden er studier på neste utviklingstrinn for godstog gjort av Järnvägsgruppen på KTH i Stockholm.²

Også behov for transport av tungt forsvarsmateriell taler for Nord-Norgebanen.

5. (7) Kostnader

En fullstendig KVVU med detaljerte traséstudier vil gi riktigere anslag over investeringskostnaden. Jernbanedirektoratets utredning har lagt en skattfinansiert utbygging til grunn. En ny utredning bør se på alternative finansieringsmåter. For Jernbane vil særlig peke på fullfinansiering av hele prosjektet. Med store og langsiktige kontrakter, bør det være mulig å få mange tilbud og god konkurranse om oppdraget. Fullfinansiering unngår usikkerheten og fordyringene som følger med årlige bevilgninger og budsjettssalderinger.

Utredningen tar opp mulige alternativer for en trinnvis utbygging. Den fulle nytten av en Nord-Norgebane er ikke der før helheten er bygd. Dersom fullfinansiering legges til grunn, kan utbyggingsstrategien overlates til Bane NOR og entreprenørene ut fra en målsetting om å minimere anleggskostnadene.

6.(8) Samfunnsøkonomisk analyse

En ny og fullstendig KVVU vil gi et riktigere bilde av den samfunnsøkonomiske nytten. Det er vel også slik at dagens kalkylemetode ikke tar med politiske målsettinger som å overføre gods fra veg til bane og sjø, nullvekstmålet for biltrafikk i storbyområder, redusert nedbygging av matjord, klimamålene og målsettinger for folkehelse og fysisk aktivitet? Dette er forhold vi mener en ny og fullstendig KVVU bør prøve å sette en pris på.

Regjeringen ønsker å realisere en rekke samferdselsprosjekter tross negativ netto samfunnsnytte. Eksempelvis Fergefri E39, ny E18 i Oslos vestkorridor og Ringeriksbanen/E16. Regjeringens motorveiplan er kostnadsberegnet til 1 110 mrd. 2016-kroner med en negativ netto nytte på 680 mrd. Prosjektporteføljen til Nye Veier AS er en del av denne planen. En jernbaneutbygging i nord kan ikke vurderes etter andre kriterier.

Med vennlig hilsen

(sign.)

Kjell Erik Onsrud, leder

² <https://www.kth.se/forskning/artiklar/sa-kan-transporter-flyttas-fran-lastbil-till-tag-1.788931>



Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

27.9. 2019

Til Jernbanedirektoratet

Uttalelse fra **Norsk Jernbaneklubb** om
Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen)
Dokument nr 21 007 105, utgitt 01.07.2019.

Norsk Jernbaneklubb (NJK) har som hovedpremiss for sin uttalelse at Nord-Norgebanen (NNB) blir bygd. NJKs hovedargumenter for denne banen er:

- Den gir sammen med det eksisterende jernbanenettet en sammenhengende, rask, sikker og enhetlig transportåre som dekker 80-85 % av Norges befolkning innenfor en rimelig avstand fra nærmeste jernbanetrase. Det gjelder både persontrafikk og godstransport.
- Den avlaster et vanskelig veisystem i nordlige Nordland og store deler av Troms for betydelig tungtrafikk, og reduserer behovet for kostbare veiutbygginger.
- Den gir en mer pålitelig transportmåte i et værutsatt område.
- Den gir en sikrere transportmåte som i betydelig grad vil redusere omfanget av ulykker med dødsfall, personskader og materielle ødeleggelse.
- Den bidrar til å redusere klimagassutslipp fra annen transport (bil, trailere, fly, båt) i betydelig omfang. Vi tar som gitt at banen blir elektrifisert.
- Den gir en sikrere og raskere transportmåte for både gods og personer.
- Den gir et betydelig bidrag til militær beredskap ved at tungt militært materiell kan flyttes raskt og sikkert mellom store deler av landet.
- Den gir et betydelig bidrag til arbeidsmarkedet både i anleggsperioden og når den kommer i ordinære drift.

Utredninga fra Jernbanedirektoratet konkluderer med at anlegg og drift av NNB ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, sett i et 75-års driftsperspektiv. NJK vil hevde at slike analyser alltid er vanskelig å lage, fordi en ikke alltid kan inkludere immaterielle fordeler med en slik utbygging. NJK vil også hevde at mye av utbygging av en nasjon ikke er direkte samfunnsøkonomisk regningssvarende, men er helt nødvendig for at et samfunn skal eksistere og ha en sammenbindende funksjon. NNB har mange ikke målbare effekter, som for eksempel å gi en del av landets befolkning en psykologisk sett viktig opplevelse av å være inkludert i et felles samhørende transportnett. NJK synes det er vanskelig å forholde seg til slike analyser som er i denne utredninga, der det alltid vil være diskusjoner og ulike syn på hva som skal inngå, og hvilke materielle og ikke-materielle verdier det skal tas hensyn til. NJK mener at slike analyser lett kan

bli for snevre og overskygge muligheter for utbygginger som er *samfunnsviktig* – både på kort og lang sikt.

NJK konstaterer at utbygging av NNB er et svært krevende teknisk prosjekt, ved at den skal anlegges i et vanskelig terreng (større fjellpartier og dype, til dels breie fjorder), og at den på enkelte parseller må passere områder som er ubebodd eller svært tynt bebodd. Vi ser at dette momentet er inngående berørt i utredninga, men at det samtidig er diskutert fram til mulige løsninger, der både bruer og tunneler inngår. Noen av dem er utfordrende og antakelig helt i grensa av hva som er teknisk mulig med dagens teknologi og erfaring. NJK tar som premiss at NNB ikke skal ha jernbaneferger for å krysse fjorder. Vi konstaterer at det heller ikke er nevnt som noen mulighet i utredninga.

NJK ser at en utbygging blir både tidkrevende, utfordrende og kostbar. De største utfordringene er på strekninga Fauske – Narvik, der de fleste dype fjordarmene og de mest massive og lange fjellpartiene er. Denne parsellen er den mest kostbare og krevende å bygge og må oppfattes som en «transportetappe» siden den går gjennom et tynt befolket område. Den mest krevende delen av den er parsellen Kobbelv – Sørfjordbotn der det også er tynnest befolket.

NJK synes utredninga av de enkelte strekningene er gjort på en interessant måte, som gir god innsikt i mulighetene og problemene. Vi synes det er en god framstilling å ha to alternativ på hver parsell – høy tunnelandel (HT) og maksimal dagsone (MD). NJK vil i sin uttalelse kommentere de enkelte parsellene slik de er beskrevet i vedlegg 2, trasevurderinger. Vi ser at på enkelte parseller kan det gi en like god løsning å veksle mellom traseene for HT og MD. Som gjennomgående prinsipp for å velge trase, vil NJK foreslå at momentet å *inkludere områder med størst befolkning* skal veie tyngst, dernest *maksimal dagsone*.

Som en følge av det vil NJK foreslå at utbygginga starter med strekninga Narvik – Tromsø. Den er rimeligst og går i terreng som er betydelig enklere å bygge i enn Fauske - Narvik. Fra Narvik er det jernbaneforbindelse gjennom Sverige og videre til Europa og til Norge over flere grenseoverganger lenger sør. NJK synes det er viktig å komme i gang med å knytte Troms til jernbanenettet, og denne løsninga vil gi den raskeste og rimeligste måten å gjøre det på. Så kan utbygging av Fauske – Narvik, som er den mest krevende og kostbare, vente til det forhåpentligvis er kommet nyere metoder og teknikker for å forsere utfordringene her. Likeså mener NJK at også at å bygge parsellen Bjerkvik – Harstad kan vente til hovedlinja Narvik – Tromsø står ferdig; den er etter NJKs syn sekundær i forhold til Narvik – Tromsø.

NJK vil kommentere strekninga Narvik – Tromsø gjennom hver av de tre parsellene utredninga deler den opp i. Kommentarene er kommentert ut fra retning fra sør mot nord:

Narvik – Bjerkvik – Setermoen

Den største utfordringa på denne parsellen er kryssing av Rombaksfjorden. Den nye Hålogalandsbrua er ei hengebru på totalt 1533 m med et hovedspenn på 1145 m – landets nest lengste hengebru for veitrafikk. Det hadde vært fristende å foreslå at den ble bygd ut og forsterket til ei kombinert vei- og jernbanebru – men konstruksjonen er neppe dimensjonert for det. Veibrua viser i alle fall at det er teknisk mulig å krysse fjorden her, med dagens teknologi.

De to traseene som er utredet for denne strekningen, er omtrent lik i linjeføring og det er liten forskjell på total tunnallengde. Begge traseene passerer de samme tettstedene. NJK vil foreslå at den endelige traseen kan være en kombinasjon av de to, slik at det totalt sett blir maksimal dagsone. De to foreslåtte traseene krysser hverandre flere steder, slik at det kan være mulig å veksle mellom dem. Ut over det har NJK ingen preferanse for en av de to traseene.

Setermoen – Bardufoss – Storsteinnes/Aursfjordbotn

Her vil NJK foreslå at en velger en kombinasjon av de to traseene (HT og MD). På den første fram til Målselv bru bør MD velges fordi den går *gjennom* tettstedet Bardufoss (nesten 5500 innbyggere). Derfra bør HT velges fordi den inkluderer tettstedet Storsteinnes med nær 4000 innbyggere. Den er noe lengre, men det bør ikke være et avgjørende moment. Det viktigste er å nå flest mulig.

Storsteinnes/Aursfjordbotn – Tromsø

Der de to traseene møtes igjen ved Honkefjell tunnel nord for henholdsvis Storsteinnes og Aursfjordbotn, bør MD-traseen velges videre fram til Tromsø. NJK synes det er en ugunstig løsning med en lang og svært kostbar undersjøisk tunnel der en kan få en bedre trase i dagen med korte fjordkryssinger og ei lang bru inn til Tromsø. På det siste strekket det er mulig å bygge pilarbru med godt håndterbare spenn over grunne fjordstrekninger. Her er det uansett ingen store tettsteder, men MD-traseen gir best mulighet for innbyggere langs Balsfjorden og inn til Tromsø.

Med vennlig hilsen

Nils-Kristian Møller /s/
styreleder Norsk Jernbaneklubb

Eirik Lien /s/
Jernbanepolitisk utvalg, NJK

PERSONTRANSPORT OG INTERCITY I NORD-NORGE

KALKYLEGRUNNLAG FOR NORD-NORGEBANEN 2019 .

Innledning. Høringuttalelse. "Stetind-traseen"

I et kommunikasjonsnett for *persontransport i Nord-Norge* er samspillet mellom jernbane og andre kommunikasjonformer særdeles viktig. I denne utredningen gjelder det spesielt traseen innenfor Hinnøyregionen dvs. mellom Hamarøy og Ballangen - i hovedsak gjennom Tysfjord kommune. Dette er den teknisk og økonomisk mest utfordrende delen av hele prosjekt Nord-Norgebanen til Tromsø.

I et kommunikasjonsnett for en *stambane nord-sør* er helhet på riksplan - og den siste del av traseen mot Nordkjosbotn - en etappe i stambaneprosjektet - spesielt viktig å vurdere. Konkret fra Takvatn til Tromsø. På grunn av beskjedne nåværende befolkningstall i Finnmarkregionen vil det i overskuelig framtid være *godstransport* som vil være de viktigste vurderingsfaktorene for dette området. Her er godstransport til og fra Finnmark en av de viktigste grunnene for trasevalget over Nordkjosbotn, for framtidig videreføring til Finnmark. I et turist-scenario vil imidlertid persontransport ha voksende betydning også for Finnmark. Det er presentert flere og helt andre traseer i utredningen fra 1992- enn det som er gjort i kostnads-alternativet som er kalkulert i 2019-kalkylen.

I området innenfor Hinnøy - dvs. traseen gjennom Tysfjord er traseen i 2019-utredningen lagt etter minst teknisk utfordrende traseer- fjernt fra befolkede områder.

For Nord-norsk intercity persontrafikk og tjenesteyting er dette svært uheldig.

I et scenario der globale miljø og utslippsperspektiv får økende betydning, kan det være et tidsspørsmål før nattog med sovekupe seiler opp som et vesentlig alternativ for hele Nord-Norges befolkning både når de skal dra på feriereiser til fjernere strøk, og når de skal delta i aktiviteter på riksplan- ofte lagt til Sør-Norge. Etter en byggeperiode på 12 år- slik det er skissert i 92-utredningen - er det nå sannsynligvis bare nok tid til å ferdigplanlegge og bygge banen før miljørestriksjoner på nasjonalt og internasjonalt plan vil stoppe den dagsaktuelle reiseaktiviteten og dagens reisemønster.

Da må Nord-Norge i sin helhet ha et funksjonelt alternativ på plass.

For Lofot-/Vesteråls-/Hinnøyregionen - der det nå er 4 tverrforbindelser («raske" Vestfjordkryssinger) med bil/ferge, og en femte med småfly, er Vestfjordkryssinger uunngåelige og et endret reisemønster nord-sør med en framtidig bane rundt Narvik urealistisk. Det vil medføre alt for store omveger og forsinkelser.

For intercityforbindelser på jernbane mellom Hinnøy og – Lofoten, Vesterålen og Harstad - og nordover mot Narvik - Tromsø- Finnmark er banetraseens sidespor funksjonell.

For å ivareta Nord-Sørfunksjonalitet i reisemønsteret mellom Hinnøyregionen og reisemål lengre syd, må jernbanetraseen derfor ligge så nært Hinnøy som mulig og dette lar seg enklest realisere med den korteste mulige fergestrekningen- dvs. Lødingen - Ytre Efjord (Skarstad-området) i stedet for eksisterende ferge Lødingen - Bognes.

1. STETIND-TRASEEN, 5 BROER - VEG OG JERNBANE

Tysfjord-traseen er malplassert, og alt for langt inn i landet, om banen skal ha en funksjonalitet i forhold til *persontransport og intercityfunksjonalitet mellom Salten/Bodø / resten av landet dvs til og fra Nordlandsbanen og til og fra og Hinnøyregionen*. (se også pkt 3 om oppgradering av eksisterende Nordlandsbane).

Med Hinnøyregionen menes i denne sammenheng *Hinnøya med Lofoten, Vesterålen samt deler av Kvæfjord og Harstad*. Dette er ett av de tettest befolkede områdene samlet i hele landsdelen, selv om Tromsø og Bodø er de to største byene.

Dette er et forslag om at en «Hinnøyregion-nær trase» vil gå gjennom Stetind, nært Kjøpsvik i Tysfjord og ytterst i Efjord, og derfor får den her navnet «**Stetind 5-broer- veg og jernbane**» - trasealternativet.

Utredningsarbeidet til nå - og oppdateringen 2019 som er presentert fra Jernbanedirektoratet, er en «godsutredning», som har alt for lav vektlegging av persontrafikken innad i landsdelen, og persontrafikk på jernbane mot det øvrige Norge.

En styrking av persontransport-funksjon vil vektlegge langt sterkere at banetrase og stopp er nærmest mulig inntil eller gjennom de mest folketette områder, uten at det derved blir for dyrt, for mange kurver eller for mange stopp til å oppnå «ekspressfunksjonalitet» på den framtidige Nord-Norgebanen.

Reiseretningene og reisemønsteret som vil råde for folk i Hinnøy/Lofoten/Vesterålsregionen er i hovedsak sør-nord, dermed blir turen rundt Narvik en sterk forsinkelse for de fleste- rett og slett en gedigen omveg. Dette endrer ikke på prinsippet om å legge en sidearm til Hinnøy via Narvik, men det vil være miljømessig nødvendig å tone ned tilførselsfunksjoner til Evenes flyplass- store deler av den trafikken vil i stedet på sikt bli tvunget over på jernbane - og her kan spørsmålet bli å finne den minst smertefulle måten.

Det rådende reisemønsteret er "å legge veien» (i overført betydning) rett over Vestfjorden med en av de fire eksisterende fergestrekningene, om en ikke bruker kortbane-nettet- («Kyllingmarkene").

Dette betyr konkret at trase Sørffjorden i utredningen (i innlandet/ødemarken) overser befolkningsgeografien og det viktigste etablerte reisemønsteret, og dermed mister banen en stor del av sin funksjonalitet som persontransportør, samtidig som traseen ødelegger en del av tanken om Nord-norsk intercity-samarbeid. Dermed ikke sagt at reisemønsteret ikke kan endre seg over tid, også knyttet til nye tilbud.

Både tilslutningsreiser til Nordlandsbanestrekningen (videre for tilslutning mot Trøndelag og Sør-Norge) og intercityturer mellom Hinnøy-Lofot-Vesterålsregionen og Bodø/ Salten /Øvrige Nordland vil være sterkt skadelidende under en slik planlegging.

Dersom Jernbanedirektoratet ikke kjenner til, eller ikke har vurdert **Statens Vegvesens utredning fra August 2003 om E6 Tysfjord** så burde dere sette dere inn i trasekartene der (SIDE 13- ALTERNATIV FIRE BRUER), som har en langt bedre «HINNØYNÆRHET enn den strekningen dere har planlagt og utredet: Figur 2-7 (Side 18) Strekning Sørffjordbotn – Ballangen – Narvik-

som er den samme som den i 92-rapporten.(bearbejdet kart vedlagt denne rapporten)
Traseen slik den opprinnelig er foreslått nå, går gjennom ødemarken - i folketomme områder.
Denne virker for meg som en overlevning av «Polareizenbahn» - Hitlers trasealternativ for jernbane til Finnmark.

En kryssing av Tysfjordsambandet: Hellemofjord, Grunnfjorden, Mannfjord og Tysfjord for både veg og jernbane, vil bety en sterk forbedring i hver av del-kalkylene for fergefri E6 og Nord-Norgebanen.

FELLES VEG OG JERNBANETRASE HAMARØY/TYSFJORD - TIL EFJORD.

Det bør planlegges felles trase for jernbane og veg for Tysfjordsambandet- en fergefri E6 og en ny parallell jernbanetrase der fire av de fem brustrekkene blir felles veg/ jernbanebruer med E6 og - Nord-Norgebanen samtidig. Traseen vil kunne gjennomføres med maksimal parallell-legging av veg og jernbanetunnel der det er behov.

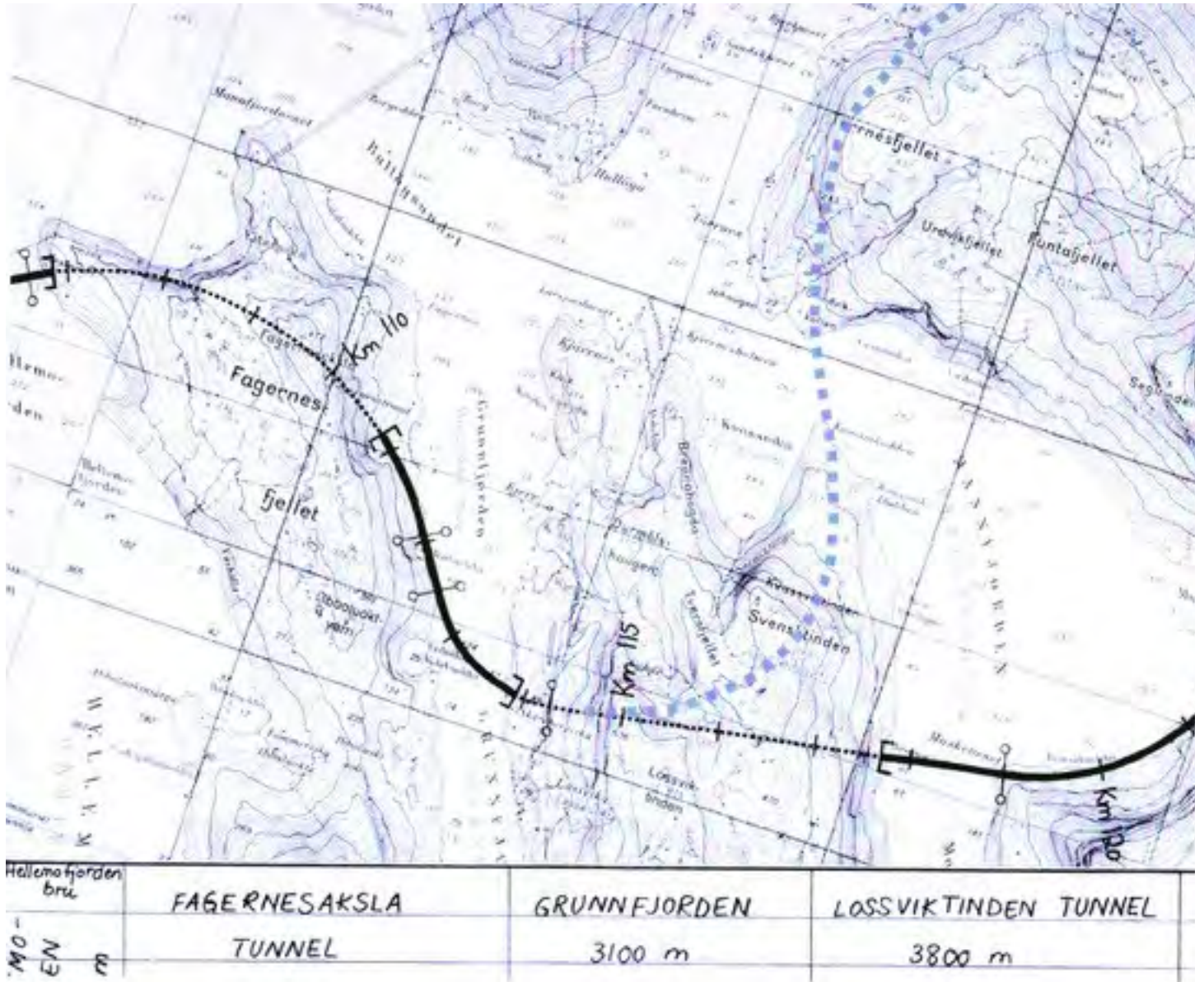
Innsparingen fra en slik veg/jernbanebroløsning vil være vesentlig og kost/nyttebrøken vil nødvendigvis bli helt annerledes for et totalprosjekt.

Det betyr samme bro for veg og jernbane, og to parallelle tunnellop veg og jernbane - normalt en økonomisk og miljømessig besparelse - samt økt sikkerhet.

De tredje gunstige effekten i tillegg til ekspressfunksjonaliteten på en Nord-Norgebane, vil være tilførselsveger til trafikksentrum med veg og jernbane, og muligheten for regional / lokaltrafikk med lokale regionforstørrelseeffekter for eksempel på en pendeltogstrekning mellom Kjøpsvik og Narvik på samme måte som en i dag har det med Saltenpendelen mellom Saltdal - Fauske-Bodø. I forrige år var dette den persontogstrekningen med størst økning i persontrafikken i hele landet - hele 23%.

En slik lokal togforbindelse kan også tenkes mellom Bodø og Drag (Nord-Saltenpendelen Bodø-Fauske- Sørfold-Hamarøy). En har allerede utredet en slik forbindelse for en Helgelandspendel, langs eksisterende Nordlandsbane, og har i tillegg en lokal pendel Bodø- Mosjøen, samt Grong - Trondheim på Trønderbanen - med forbindelse til Meråkerbanen og Sverige.

En slik FOLKENÆR jernbanetrase ville følge NSB 92`s alternativ for kryssingen over Hellemofjorden fra Helland v Drag (innenfor eksisterende fergeleie for fergesambandet Drag-Kjøpsvik). Den ville også passere Grunnfjord etter gjeldende trase fra 92-utredningen kart 1:50.000.



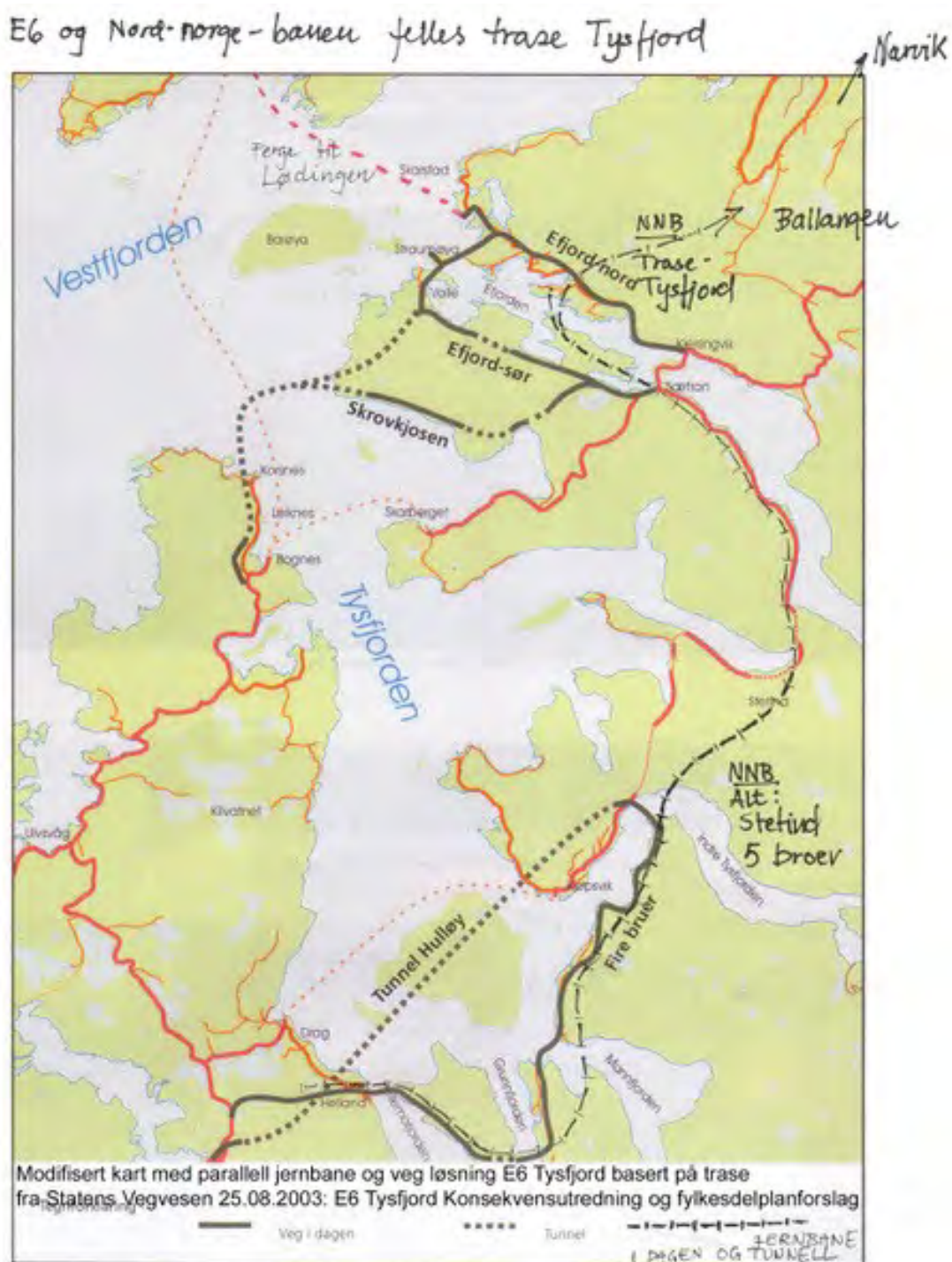
Men så ville jernbanetraseen velge et nytt løp sammen med E6; -dreie av etter Grunnfjorden mot nordvest i retning Ytre Mannfjord, krysse denne på østsida av Tysfjorden, og dermed sløyfe fjordkryssingen til Muskneset- og droppe videreføringen til Sørfjord.

Stetind-traseen vil videre krysse Indre Tysfjord i fjordknekk Brennvika -Sørvinmarka/ ca 5 km nord-nord-øst for Kjøpsvik - også her på felles veg/jernbanebru.

For å optimalisere veg/jernbaneløsning vil også vegtraseen måtte omlegges og tilpasses fellesprosjektet spesielt for Mannfjorden og for kryssinga i «Indre-Tysfjord-Kneet» mot Stetind. Her vil også bli en naturlig plassering av Kjøpsvik stasjon for persontrafikk med en 5 km. direkte eksisterende veg forbindelse til Kjøpsvik RV 827.

Traseen går altså langs nye E6-Tysfjord til der Indre Tysfjorden bøyer av mot sørøst "i Tysfjord-kneet» over veg/jernbanebro - og går videre i tunnell rett igjennom Stetinden hvor den igjen

møter traseen til riksveg 827 og fortsetter videre ut langs sørsiden av Efjorden (parallellt med eksisterende riksveg 827) - for så å krysse **Ytre Efjorden** i en stor sving i Særtran/Kjerringvik/området utenfor der nåværende Efjord vegbru E6 ligger. Herfra blir Efjord stasjon med direkte fergeforbindelse til Lødingen. (erstatte den tidligere Lødingen - Bognesferga)



Jo lengre ut i E fjord - og jo nærmere Skarstadhamn- ved munningen av Ofotfjordens østside- jo bedre for persontransport - linken til Hinnøyregionen.

Det gir kortere tilslutning til overfart til Hinnøya - fortrinnsvis til Lødingen. Alternativt kunne en slik *Hinnøyregion-nærhet* planlegges fra Hamarøy, men det ville gi betydelig lengre veg over fjorden og større sving på banetraseen - samt et «mindre omland» for en slik forbindelse på Lofot-sida.

For Hamarøy - Steigenregionen kan en framtidig forlengelse av RV17 fra Bodø med ferge fra Tårnvik til Steigen være en god ytre parallell til jernbanetrase i innlandet, med tilstrekkelige tverrforbindelser til et stopp i Innhav-området (95 km fra Fauske etter traseforslaget fra 1992). Det eksisterer også en tverrforbindelse over Vestfjorden Skutvik - Skrova - Svolvær som også kan ta av for turist-trafikk på jernbane med Lofoten som mål med reisetid 1 t 30 min.

I Ytre E fjord må det planlegges et Hinnøy-togstopp med persontrafikk - sentrumsfunksjonalitet buss-bil-ferge-tog og kanskje også hurtigbåt.

I fortsettelsen nordover krysser så banen E fjorden med den 5. brua, som gir traseen navnet "**Stetind - 5 broer veg og jernbane**».

Avhengig av sporgeometri svinger så banen etter kryssing av E fjorden i nord-østlig retning mot Ballangen og Narvik, der godsterminal er planlagt i forbindelse med eksisterende anlegg. For gods fra Hinnøyregionen vil sannsynligvis terminalfunksjonalitet i Narvik være tilstrekkelig.

Hele Tysfjord-sambandet med fjordarmer blei befart, fotografert og filmet i 2006, og det har gitt god oversikt over både landskap, undervanns-topografi, og det er et godt men nødvendig korreks til hovedrapport og rapportdelene 1992

Traseskisser basert delvis på Statens Vegvesen 2003 og NSB 92 vedlagt.

For Tysfjordsambandet er en felles veg - jernbaneløsning nøkkelen til å få akseptable kostnader og en forbedret kost/nyttebrøk. Det er også det vanskeligste området totalt med flest utfordringer på fjordkryssinger, der også meteorologiske faktorer og delutredninger (vind/strømforhold i Hellekofjord-kjeften - en nødvendig egen delutredning for en flytebrokryssing). Å bygge veg og jernbane parallellt vil også redusere miljøbelastningen på samisk kultur og næringsdrift i området, noe som også er utredet i Vegvesenet 2003: E6-Tysfjord.

Det er godt mulig at **felles veg / jernbaneutredning** kan gjøres for **flere deler av traseen mot Tromsø** i en KVVU, selv om den nye Hålogalandsbrua er en grelt eksempel på sementering av en utvikling kun basert på veg, hvor jernbanen er satt i skyggen - tross aktualitet i hele byggeperioden.

Uten å hefte jernbanesatsinga nevneverdig, bør felles veg / jernbane utredes for de delene av traseen som er sterkt preget av bro eller tunell, og det vil være et viktig perspektiv i en KVVU-fase i arbeidet.

2.

NORD-NORGE-BANEN - STAMBANEN VIA NORDKJOSBOTN.

Det andre trase-strekket som er «på ville veier» er traseen på **sørsiden av Balsfjord** som er valgt ut for kalkyle i 2019-utredningen.

Her er det **Nordkjosbotn** (med tilhørende godsterminal) som er det eneste logiske alternativ, siden godstransport i dagens situasjon for Finnmark er sentralt.

Men også for framtidig persontransport og intercityfunksjonalitet mellom Troms og Finnmark kan jernbane vise seg langt viktigere.

Etter noen år med ferdig bygde, raske og effektive kommunikasjonsveger mellom Troms og Finnmark, der både befolkningen og reiselivsaktører har gevinst, kan det tenkes at det vil være endrede politiske holdninger, og grunnlag for nye vurderinger enn det som er tilfelle nå. Den vurderingen skal på ingen måte forskutteres, men etter at en ny etappe til Tromsø er fullført, vil det være et naturlig spørsmål om stambaneprosjektet også skal inkludere Finnmark. I 1924 blei traseen til Kirkenes stukket og utførlig dokumentert med fotografier av daværende NSB.

Nordkjosbotn et beste traseen, og den gir mulighet for videreføring av Nord-Norgebanen som en **stambane** nord-sør gjennom hele landet - med neste etappe til Finnmark.

Stambaneprosjektet er bare en av grunnene til at Nordkjosbotn-trasevalget er naturlig - men det er helt utilstrekkelig ikke å ta med denne traseen - som er hovedtraseen i en «stambane» - et riksdekkende samferdselsprosjekt - som dekker hele landet.

3.

Krav om oppdatering av Nordlandsbanen for 200 km/h, Delprosjekt 1.3 i Planutredning for Nord-Norgebanen NSB Engineering 17. Februar 1992.

Å kalkulere et jernbaneprosjekt - løsrevet fra det nettverket det skal knyttes til, svekker beslutningsgrunnlaget og forsinker den politiske prosessen og det reduserer realismen i prosjektet betydelig. Oppgradering og elektrifisering av Nordlandsbanen til 200 km/t blei også lagt fram og kalkulert i forbindelse med utredningen i 1992 med rapporten: **Nordlandsbanen for 200 km/h, Delprosjekt 1.3 i Planutredning for Nord-Norgebanen NSB Engineering 17. Februar 1992.**

I dag ville det ha vært med en hastighet på 250 km/t. Delprosjektet inneholdt også elektrifisering. Jeg kan ikke finne en tilsvarende analyse i det kostnadsoverslaget som er gjort av Jernbanedirektoratet i 2019, og forutsatt at det mangler, er det en betydelig mangel med hele utredningsarbeidet.

2 Kartskisser vedlagt som risser opp Stetindtraseen - et fellesprosjekt mellom Nord-Norgebanen og E6 Tysfjord

Med vennlig hilsen

Eivin Kantun

Lektor Maurveien 16

Mørkved 8027 Bodø

48216250 kantun@online.no

From: EWY ANETTE KORSNES <evykor01@online.no>
Sent: Monday, July 1, 2019 4:07 PM
To: Srv Post
Subject: Nordnorgebanen

Vedr. høring om utbygging av NordNorgebanen.

Jeg ser det er sendt ut på høring om utbygging av NordNorgebanen. Som beboer i NordNorge og samfunnsengasjert, vil jeg peke på en løsning som er bærekraftig, billig, energieffektiv og sikker, også mtp dyrepåkjørsler. Direktoratet har kanhende allerede sett på Skyway Technologies Rail Sky Way sin transportløsning. Selskapet har utviklet til nå 19 forskjellige vogner (vehicles) til forskjellige formål; persontransport og cargo. Jeg vil be om at representanter fra jernbanedirektoratet besøker Skyways Eco-park i Marijna Gorka i Minsk, Hviterussland, og ser med egne øyne på denne løsningen, før det fattes et vedtak om bygging. Med Skyway sin løsning kan milliarder spares, mange dyreliv kan spares, man forurenses minimalt, og det blir iflg Skyway billigere å bygge og å reise. Min kjennskap til selskapet er som investor i bærekraftig og miljøvennlig industri. Skyway er utviklingsmessig i fase 13 av 15 og har fått en rekke godkjenninger på sitt utstyr. De er vel ikke klare til å levere pr i dag, men blir det om en tid. Skyway finansierer ca 28 % av totalfinansieringen som MLM. Tanken med dette er å fordele fremtidige inntekter på mange og ikke bare noen få eiere. Dårlig rykte på MLM, gjelder ikke her, da det er reelle verdier som ligger til grunn for det man investerer i, og er ingen såkalt pyramide. Skyway har aldri vært annet enn stueren i alle henseender. De har i de 4 årene jeg har investert, vist seg å være pålitelige og holder det de lover. De er meget seriøse.

Som ydmyk medborger med et lite kunnskapsnivå om komplisert transport, kan jeg bare peke på denne løsningen for dere og be dere om å se videoen nedenfor og gjøre egne vurderinger basert på informasjon dere selv innhenter og som er relevant. Youtube har også flere presentasjoner om Skyway.

Skyways slagord er: "Build Skyway, save the planet!"

<https://www.youtube.com/watch?v=7FpROnBM9a0>

Med vennlig hilsen

Ewy Anette Korsnes

From: Frode Flægstad <frode.flagstad@gmail.com>
Sent: Saturday, August 24, 2019 9:59 AM
To: NordNorgebanen
Subject: nordnorgebanen - trase

Follow Up Flag: Følg opp
Flag Status: Completed

Hei

Ser i NoU om Nordnorgebanen på alternative traseer som er utredet. Jeg har ikke sett noe steder hva hovedhensikten er med en utbygging. Jeg antar det ikke er primært for å gjøre det enklere å dra fra Bodø og nordover men for å gjøre det enklere å få folk og gods til og fra Troms Finnmark. Ser ikke at det i utredningen er tatt ned muligheten for å droppe Fauske-Narvik men heller legge et spor fra Abisko på Ofotbanen inn i Troms og tilsvarende inn i Finnmark (slik som finnene tenker med spor til Kirkenes). Ville da slippe kryssing av Tysfjorden og lange strekninger med tunneller på Fauske-Narvik. Men en slik løsning er vel ikke vurdert eller regnet på?

Med sammenkobling til det svenske (og finske) jernbanenettet ville vi i nordfylket få gode forbindelser for persontransport og gods til skandinavia og videre inn i Norge (Narvik, Trondheim, Oslo) eller videre ut i Europa.

--

-- Frode Flægstad, Skyåsvegen 42, N-7045 Tyholt Trondheim +4791617618

From: Tarjei Jensen <tarjei99@gmail.com>
Sent: Thursday, July 4, 2019 12:05 PM
To: Srv Post
Subject: Nordnorgebanen

Hei,

Jeg ser at dere ikke har tatt med noe angående Forsvaret i grunnlaget høringen. En jernbane til indre Troms kan revitalisere forsynings situasjonen for et forsvar av Norge i indre Troms. Spesielt hvis man går for mest mulig tunnel og unngår bruer Spesielt nord for Narvik. Jeg vet ikke om dere har fått med dere at forsvaret er i ferd med å flytte sakte sørover.

Dette har en samfunnsverdi. Og dette kan også påvirke jernbanenettet sør for Fauske også. Hvis man skal ha effektiv transport må man jo ha dobbeltspor/kryssingsspor som gir minst mulig forstyrrelse av trafikken.

Det bør i hvertfall være synergieffekter sammen med bilveier når det gjelder å unngå ferger fra Tysfjord mot Narvik. Tunnellene kan fungere som rømningsvei for hverandre og dermed redusere kostnadene ved bygging.

Man kan kompensere for manglende utsikt ved å montere 4K/8K skjermer som vindu på toget. Det er mulig at transport av bil på tog kan bli attraktivt. Spesielt på natten.

Strømforsyning

Hvis man er avhengig av svensk strøm for å drive toget så kan det være veldig attraktivt å utvikle en alternativ strømkilde. Spesielt hvis Forsvaret skal være avhengig av å bruke banen. Da kan man få såpass stor synergi at samfunnsverdien går solid i pluss for jernbanen.

Jeg tenker da på modulære flytende-salt reaktorer. En slik er veldig kompakt og gir mye og ren strøm. Hvis dere trenger en kjapp innføring i hva dette er så prøv <https://youtu.be/GAiHtrWHxKO>

Nøkkelfakta

- CO2-fri strøm
- 60% kost av kullkraft (beregning fra ThorCon)
- Allerede nedsmeltet
- Walkaway safe
- Veldig lite avfall
- Avfall trenger 400 år med lagring. Ikke 300 000 år.

Synergier :

- Gir olje-leverandørindustrien en mulighet til å overleve nedskalering av oljeproduksjonen
 - Det er flere land som begynner å tilpasse godkjennings-systemet sitt til flytende-salt reaktorer
 - Når Kina begynner å serieprodusere denne typen reaktorer, så er det slutt på høy oljepris
- Midtpunkt i industri-kluster basert på strøm og varme
 - Kjemisk industri : gjødsel, sement, metaller
 - Foredling av olje til andre produkter
- Kan gi StatKraft muligheter i utlandet

- Strømforsyning Svalbard
- Strømforsyning Nordvestlandet
- Tørrårssikring
- Drastisk reduksjon av CO2 utslipp utenfor landets grenser.
- Vindmøller blir helt unødvendig

Annet

Tunnelene og bruene bør være dimensjonert slik at togene kan ha vogntog som last. Og man bør kanskje tenke på at det kan være en mulighet for at skinnebredden økes. Dette fordi at det ikke er noe jernbanenett i området slik at man ikke nødvendigvis trenger å ta hensyn til eksisterende skinnegang. MAO man driter i å være kompatibel med banen til Sverige eller blir enig med svenskene om at en bredere skinnegang gir bedre økonomi i malmtransporten.

Begrunnelsen for å ta høyde for en mulig økning av skinnebredden er at i en verden som blir mer og mer hissig på å flytte varetransport vekk fra vei til skinner, så kan det bli nødvendig/attraktivt å øke bredden på skinnegangen. Da kan det være greit å ha tenkt på dette på forhånd siden det er dyrt å ettermontere bredere tunneller.

Hvis jernbanenettet fra Trondheim og sørover blir revitalisert slik at togtransport kan gå uhindret sørover, så kan det være attraktivt å sende ferskvarer lastet på vogntog med toget ned til kontinentet. Man slipper å ta hensyn til hviletid og man trenger ikke ha med sjåfør.

Helsingar,

From: Tor Hilmar Årnes <tor1957@hotmail.com>
Sent: Friday, July 19, 2019 9:25 AM
To: Hanne Juul
Cc: NordNorgebanen
Subject: Jernbanen i Nord

Hei!

Elendig utredning ved. Nord-Norge banen. 😞 Bare miljøtiltakene ved en slik bane er nok til at den MÅ bygges.
Jernbanen bør i tillegg bygges enda lenger nord, men med en slik holding som dere har så er jo det umulig.
Trist at dere har så lite innsikt og hvor fantastisk en jernbane i nord ville bli, miljøgevinster og naturopplevelser for alle.
God sommer.

vh
Tor Hilmar Årnes

NORD-NORGE BANEN

INNSPILL TIL JERNBANEDIREKTORATETS UTREDNING

Anders Beitnes og Trond Johansen, november 2019

Undertegnede uttaler oss i denne sammenheng som representanter for «den gamle skole» av anleggsingeniører som har deltatt i flere store utbygginger innenfor vannkraft, bane og veg de siste 50 år. Vi mener oss meningsberettiget også fordi vi har deltatt som fagspesialister i usikkerhetsanalysen av kostnadskalkylen som inngår i utredningen ref. Jernbaneverkets rapport av 01.07.2019. Vi reagerer på rapportens konklusjon sett i lys av de reaksjoner som har fremkommet i media i etterkant av rapportens utgivelse. Når Jernbanedirektoratet konkluderer med at banen fra Fauske til Narvik:

- vil koste mellom 113 og 120 milliarder
- betinge tekniske løsninger som er utenfor erfaringsgrunnlaget (lange bruer), og
- medføre betydelige interessekonflikter med bl.a. reindrift,

kjenner vi oss ikke igjen relatert til de innspill og diskusjoner vi var med på og de dokumenter vi leverte fra oss. Som deltagere av en kostnadsmessig usikkerhetsanalyse var vår oppgave relatert til prosjektets investeringskostnader. Prosjektets

lønnsomhet, som rapporten i stor grad berører, har vi ingen kommentarer til. Nedenfor kommenterer vi de teknisk/økonomiske aspekter ved selve utbyggingen, hvor vår intensjon med dette utspillet er å få fram et mer korrekt bilde. Man kan ha ulike meninger og beveggrunner for hva som skrives, men i en offentlig utredning som skal benyttes som premiss og beslutningsgrunnlag, vil vi forvente at man er opptatt av å presentere så vederheftig grunnlag som mulig.

1 Trasealternativer

Til vårt arbeid med usikkerhetsanalysen fikk vi presentert en kostnadsoversikt for to alternative traseer utarbeidet av Jernbanedirektoratet i samarbeid med konsultantselskapet Asplan Viak. Vi har senere fått vite at Asplan Viak sin oppgave ikke ga rom for å se på optimalisering av strekningene, noe som kunne vært utført med enkle midler til en høy grad av løsningsforbedring, gitt effektiv bruk av dagens hjelpemidler med datakart. Allerede her pådrar man seg altså en svakhet ved utredningen som resulterer i unødig høye investeringskostnader.

Trond Johansen

Siv.ing bygg i 1970, med fordypning i anleggsdrift og ingeniørgeologi. Erfaring fra prosjektledelse av vannkraftverk, veg- og jernbanebygging, samt offshore-prosjekter, hvorav flere år i utlandet.

De siste 10 år som rådgiver for entreprenører, konsulenter og byggherrer i forbindelse med større samferdselsprosjekter.

Meddommer i entrepriserettssaker og deltager i konfliktløsningsråd.

Anders Beitnes

Siv.ing bygg 1970, med fordypning i ingeniørgeolog og geoteknikk. Erfaring som rådgiver og prosjektleder innen vannkraft, jernbane, vegbygging og forskning og utvikling. Spesialkompetanse på bergtetting, konstruksjoner i grunnen og konseptutvikling. Meddommer i entrepriserettssaker og deltager i konfliktløsningsråd.

Alternativ 1 hadde en linjeføring innenfor Hellemobotn i Tysfjord; her utgjorde tunnelene hele 70,7 % av strekningen Fauske-Narvik, og 57,8 % Fauske-Tromsø. Alternativ 2 som hadde linjeføring via Hamarøy, hadde en total tunnelandel (Fauske-Tromsø) på 44,1 %, men med flere meget store og vanskelige broer for å krysse bl.a. Tysfjorden. Kostnadene i utgangskalkylene for trase via Hamarøy var ca. 7 milliarder lavere enn via Hellemobotn. Den minst realistiske linjeføringen (pga. vanskelige broer) ble således presentert som den billigste, mens en fullt mulig linjeføring (med mange tunneler) ble den dyreste. Alternativ 1, kalt «tunnelalternativet» ble bl.a. dyrere fordi man over lange strekninger hvor de to alternativene løp parallelt, innførte tunneler i stedet for å benytte i-dagen-løsninger som for Alt. 2. Alt. 1 får da unødig mange tunneler; på parallelle strekninger kan jo billigste alternativ velges. Gjør man det, vil kostnadene for «tunnelalternativet» (med Jernbaneverkets enhetspriser) reduseres med ca. 10 milliarder.

Etter usikkerhetsanalysen ble «tunnelalternativet» ca. 7 milliarder billigere enn «i-dagen-alternativet», og begge overslagene ble en del redusert.

Dermed påpeker vi at prosjektet kan forbedres betraktelig bare ved å komponere deltraseene litt mer optimalt.

2 Kostnadsnivå

Kostnadene var strukturert som «byggeklosser» med priser oppgitt per meter jernbane for tunnel, bro og bane i dagen, med en vanskelighetsgradering (kompleksitetsgradering) for disse tre banetyperne. Til sammen besto kostnadsoversikten fra Fauske til Tromsø av priser for vel 150 delstrekninger. Vår oppgave var å analysere usikkerheten til disse prisene, - vi skulle imidlertid ikke analysere basiskostnadene i nevnte byggeklosser, ei heller de valgte løsningene inkl. broplasseringer.

Analysemetoden ut fra disse forutsetningene er for så vidt OK: Relativt snart i prosessen reagerte vi imidlertid over de presenterte byggeklossprisene som det var meningen vi skulle akseptere som en forutsetning. På grunn av en-bloc-priser som var oppbygd av mange fag der delpriser ikke var oppgitt, og hvor ikke alle sto i forhold til antall meter, fant vi det vanskelig å kjenne seg igjen i de kostnader vi har erfaring for gjennom vårt virke. Vi ba dermed om en forklaring på hvordan de presenterte enhetsprisene (Byggekloss-kostnadene) var bygd opp. På bakgrunn av disse opplysningene, som vi fikk, kunne vi bedre sammenlikne med våre erfarte entreprisekostnader for tunneler, broer og bane i dagen, samt at vi kunne beregne rømnings tunneler og andre varierende kostnader, påslag for etablering, prosjekteringskostnader og administrasjonskostnader. Når så de jernbanetekniske etableringer ble tillagt, kunne vi sammenlikne med Jernbaneverkets Byggekloss-kostnader. Våre konservative beregninger, justert for dagens prisnivå, medførte følgende forskjeller i forhold til Jernbanedirektoratets kostnader:

- Tunneler, 65 % av Jernbaneverkets kostnader!!
- Broer, 105 % av Jernbaneverkets kostnader (usikkerheten er stor med stor effekt av broenes spennvidder)
- Bane i dagen, 95 % av Jernbaneverkets kostnader

Avviket for tunnelkostnader er veldig stort. Faktum er at tunnelbygging i krystalline bergarter uten store utfordringer fra geologi eller lokalmiljø, består av forutsigbare kostnadselementer. I vår analyse har vi lagt inn høye krav til sikring og vanntetting og service-/ rømnings tunneler overalt hvor lengden tilsier det. Allikevel får vi altså et overraskende stort avvik fra byggeklossprisene, noe som kan bare

forklares ved at Jernbanelinjenets priser er basert på erfaringer med bynære og kompliserte anlegg, svært forskjellig fra hva som vil være tilfelle på Nord-Norgebanen. I beskjeden grad har våre innspill blitt tatt med, ved at det er lagt inn en mulighet for 25 % lavere m-pris på tunnel i anslaget for «best case», men utslaget på sannsynlig kostnad blir sterkt undertrykt.

For de to traseene med tunnelandeler på omkring hhv ca 60 og 45 %, blir den systematiske feilen i tunnelkostnader dramatisk. I forhold til utredningens kostnadsestimater skal, slik vi ser det:

- Alternativ 1 reduseres med 22 Mrd, og
- Alternativ 2 reduseres med 16 Mrd

Et ytterligere forhold som ble spilt inn av oss, er at en slik mega-utbygging vil drive fram teknologiutvikling – både for tekniske løsninger og byggemetoder – som kan bli en «game-changer» med potensiale for betydelig effektivisering i forhold til det vi har av sammenligningsgrunnlag i dag. Dette har rapporten unnlatt å legge vekt på.

Vi vil hevde at en mer omfattende, realistisk kalkyle av tunnelene samt gjennomføring av åpenbare traseoptimaliseringer vil medføre at totalkostnaden for strekningen Fauske-Tromsø kommer langt under 100 mrd.

3 Lange bruer, lang tunnel og innføring til Tromsø

Bru over Tysfjorden er nevnt. Den og flere andre lange bruer unngås med det indre alternativet om Hellembotn. For begge alternativene er kryssing av Rombaksfjorden ved Narvik nevnt både som et stort og usikkert kostnadselement, samt at det kan stoppe hele prosjektet pga. sin tekniske vanskelighetsgrad. En enkel alternativs-vurdering viser at man med tunnel inn til Sørneset (der hvor E6 tidligere krysset Rombaksfjorden), bro parallelt med gamle Rombaksbrua, og tunnel videre til Bjerkvik, så vil man kunne krysse fjorden med velkjent teknikk, spare penger og redusere risiko.

Det gjøres et poeng av at tunnelen mellom Livsejavrre og Sjøfjordbotn blir 53 km og en av verdens lengste samferdselstunneler. Dette er feil. Det er helt naturlig å planlegge med en dagstrekning midt på, i Hellembotn, på ca 2 km, og de lengdene som da gjenstår er helt innenfor med moderne TBM-driving.

En ytterligere optimalisering av linjeføringen inn mot Tromsø by/Tromsøya er også på sin plass. Her ser vi at en del politikere er våkne, og vi er enige i at det ikke kan være nødvendig å spandere i størrelsesorden 10 milliarder for å komme helt over på Tromsøya med bl.a. en lang undersjøisk tunnel.

4 Interessekonflikter

Vi stiller oss undrende til det som i rapporten benevnes som konfliktområder; vi kan ikke se de store konflikter relatert til verken naturmiljø, kulturmiljø, friluftsliv, reindrift eller naturressurser. Med 60 – 70 % av banen i tunnel mener vi konfliktområdene er overdrevet. Et sitat fra pressedekningen nevnes: «*Banen vil gå gjennom en del områder der det er store utfordringer knyttet til samisk kultur og reindrift, sier Hanne Juul, som er seniorrådgiver i Jernbanedirektoratet.*» Spesielt gjør vi oppmerksom på at det i saksgrunnlaget er markert for konflikt med reindrift i området Livsejavrre-Sjøfjordbotn, selv om hele denne strekningen (med unntak av inntil 2 km i Hellembotn) går i tunnel opptil 1000 m under terreng! Vi innskyter også at banestrekninger i dagen gjennom kupert terreng med stiv linjeføring, vil

få et betydelig antall viadukter (bruer over terreng) som muliggjør kanalisert reinkryssing uten fare for påkjøringer.

5 Optimalisering, konklusjon

I rapporten fra kostnadsanalysen er det listet opp flere tiltak for reduksjon av kostnader for en mulig utbygging, reduksjoner som kanskje kan sies å være utenfor det mandat som lå til grunn. At disse tiltak ikke er nevnt i Jernbanedirektoratets hovedrapport finner vi litt merkelig, all den tid både politikere og media i stor grad har fokusert på kostnader og andre tekniske utfordringer som enten lar seg redusere og/eller eliminere.

Vår konklusjon etter å ha deltatt i usikkerhetsanalysen er følgende:

- Det billigste alternativet (og helt klart det mest realistiske) for en kommende Nord-Norgebane er via Hellemobotn
- Dette alternativet er gjennomførbart med dagens tekniske kunnskap dersom kryssing av Rombaksfjorden skjer lenger inn i fjorden.
- Fremføringen mot Tromsø bør utredes nærmere med stasjon/terminal på landsiden
- Kostnadene for en optimalisert linjeføring vil ligge betydelig under 100 milliarder
- Alternativet via Hamarøy har både høyere kostnad og mer risiko grunnet flere lange broer.

Kostnadmessig er det helt avgjørende for et slikt gigantprosjekt at det så snart som mulig igangsettes suksessive forundersøkelser med tanke på linjevalg og broplasseringer.