

RAPPORT 04 Oppsummering idéverksted

KVU Nord-Norgebanen

Oppsummering fra verksted i Tromsø 21. juni 2022

FORORD

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev av 24. februar 2022 gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norgebanen på strekningen Fauske – Tromsø med mulig arm til Harstad. Løsninger for Nord-Norgebanen skal ses i sammenheng med Ofotbanen og Nordlandsbanen. Konseptvalgutredningen skal vurdere virkninger for andre deler av jernbanenettet i Norge og Sverige og skal leveres til Samferdselsdepartementet medio august 2023. Multiconsult bistår Jernbanedirektoratet i arbeidet.

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er formuleringer i Hurdalsplattformen og Stortingets behandling av samferdselsbudsjettet for 2022.

KVU Nord-Norgebanen skal finne den mest aktuelle jernbaneløsningen for Nord-Norge, mens KVU Nord-Norge skal være beslutningsgrunnlag for konseptvalg for overordnede transportløsninger i landsdelen.

Konseptvalgutredningen gjennomføres i henhold til Finansdepartementets rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell som angir følgende struktur for konseptvalgutredningen (både prosessen og selve rapporten):

1. Problembeskrivelse
2. Behovsanalyse
3. Strategiske mål
4. Rammebetingelser for konseptvalg
5. Mulighetsstudie
6. Alternativanalyse
7. Føringer for forprosjektfasen

Verkstedet er en del av medvirkningsprosessen, og avholdes tidlig i prosessen for å få innspill om behov, mål og rammebetingelser. Oppsummeringen fra verkstedet er utarbeidet av Multiconsult AS som er rådgiver for KVU-arbeidet.

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Program	4
1.2	Deltakere	5
1.3	Gruppearbeidene - gjennomføring og behandling av innspillene.....	6
2	Gruppearbeid 1: Hvilke transportbehov dekker dagens jernbane?	7
2.1	Innledende presentasjoner.....	7
2.2	Hvilke transportbehov dekker dagens jernbaner i Nord-Norge - innspill fra gruppene.....	8
3	Gruppearbeid 2: Hvilke transportbehov er de viktigste en Nord-Norgebane kan løse?	10
3.1	Innledende presentasjoner.....	11
3.2	Innspill fra gruppene	11
4	Gruppearbeid 3: Hvordan bør utredningen håndtere interessekonflikter?	14
4.1	Innledende presentasjoner.....	14
4.2	Innspill fra gruppene	15
5	Oppsummering	17
	Vedlegg	18

1 Innledning

Denne delrapporten fra KVV Nord-Norgebanen oppsummerer innspillene fra verkstedet i Tromsø 21. juni 2022. Formålet med verkstedet var å gi ulike interessenter mulighet for å medvirke i KVV-prosessen. Synspunktene fra verkstedet er en del av grunnlaget for å vurdere prosjektutløsende behov, effektmål og rammebetingelser..

1.1 Program

Det meste av tida på verkstedet ble brukt til tre gruppearbeid. Før hver av gruppeoppgavene var det korte innlegg fra ulike interessenter og fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Alle presentasjonene ligger på prosjektets nettsider <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategiar-og-utgreiingar/utgreiingar/kvu-nord-norgebanen/>. I de etterfølgende kapitlene gjengis kort hoved-punkter fra innleggene som bakteppe for det etterfølgende gruppearbeidet.

Transport av et økende volum sjømat er et viktig behov knyttet til en mulig Nord-Norgebane. En representant fra Lerøy Aurora skulle innledet om sjømatnæringas behov, men måtte dessverre melde forfall. Sjømat Norge deltok på verkstedet og kom med sine innspill i gruppearbeidene.

Når	Hva	Hvem
08:00	Dørene åpnes – registrering og kaffe	
08.30	Velkommen, bakgrunn og hensikt for samlinga	Anita Skauge og Njål Svingheim, JDIR
08.45	Mandat, samfunns mål og formål med KVV-en	Madeleine Kristensen, JDIR
9:00	Dagens jernbanestrekninger i nord, status for Nordlandsbanen og Ofotbanen <ul style="list-style-type: none">- Dagens kapasitet og planlagte utbedringstiltak- Dagens trafikk - gods og person- Betrakninger fra godstransportør - Betrakninger fra aktør innen persontransport	Thor Brækkan, Bane NOR (på Teams) Tor Nicolaisen, JDIR CargoNet, Carl Fredrik Karlsen (på Teams) Innspill fra SJ Norge (presentert av Njål Svingheim, JDIR)
09.30	Transportbehov; i dag og i framtiden (mot 2060) <ul style="list-style-type: none">- Fylkeskommune – Troms og Finnmark (BA-regioner) - Forsvaret	Bjørn H. Kavli, Divisjonsdirektør for samferdsel Oberstløytnant Eskil Enger-Johnsen
10:00	Pause	
10:15	Presentasjon om behovsanalysen	Madeleine Kristensen, JDIR
10:40	Gruppearbeid: Hvilke transportbehov dekker dagens jernbane (Nordlandsbanen og Ofotbanen) på kort og lang sikt (2060)?	Fasilitator: Hanne Juul, JDIR
11:30	Lunsj	
12:30	Hvilke deler av transportbehovet kan løses ved en Nord-Norgebane?	

Når	Hva	Hvem
	- Konseptuelle muligheter og mulige tilbudskonsepter	Cecilie Bjørlykke og Fredrik A. Wyller, JDIR
13:15	Pause	
13:30	Gruppearbeid: Hvilke transportbehov er de viktigste en Nord-Norgebane kan løse?	
14:20	Pause	
14:30	Hvordan bør utredningen håndtere interessekonflikter? <ul style="list-style-type: none"> - Sametinget - Reindrift - Turisme 	Sametingsråd Hans Ole Eira (forhåndsinnspilt innlegg) Stein Tage Domaas, Statsforvalteren Nordland Arctic 365, Lene Nymark
15:00	Gruppearbeid: Hvordan bør utredningen håndtere interessekonflikter?	
15:45	Oppsummering	Gjermund Evanger, Troms og Finnmark fylkeskommune Børge Edvardsen Klingan, Narvik havn Madeleine Kristensen, JDIR
16:00	Slutt	

1.2 Deltakere

Det var et mål at deltakerne på verkstedet skulle dekke bredden av behov knyttet til Nord-Norgebanen – både interessenter som vil ha nytte av en ny jernbaneforbindelse og de som vil oppleve ulemper. Det ble sendt ut invitasjoner til over 70 organisasjoner og offentlige aktører. Ikke alle hadde anledning til å delta.

Det var 34 deltakere på verkstedet. I tillegg deltok ressurspersoner fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR og en fra rådgiver Multiconsult. Følgende organisasjoner deltok:

- Samferdselsetater
- Statsforvalteren
- Forsvaret
- Regionråd
- Fylkeskommuner
- Kommuner
- Næringsliv
- Interesseorganisasjoner
- Aksjonsgrupper

1.3 Gruppearbeidene - gjennomføring og behandling av innspillene

For å få inn flest mulig innspill fra deltakerne var det satt av god tid til tre gruppeoppgaver. De påmeldte var på forhånd delt inn i sju bredt sammensatte grupper med deltakere fra flere ulike interesser. Alle gruppene hadde en sekretær fra Jernbanedirektoratet.

De tre gruppearbeidene ble innledet med at deltakerne hver for seg skrev ned sine poenger/innspill på gule lapper som deretter ble presentert for de andre deltakerne og diskutert i gruppa. Hver runde med gruppearbeid ble avsluttet med en runde i plenum. Gruppesekretærene fungerte som prosessledere i gruppene og noterte ned innspillene fra deltakerne som «gule lapper» i det digitale verktøyet MIRO. De «gule lappene» fra de sju gruppene er vist i Vedlegg 2.

Kapitlene 2.2, 3.2 og 4.2 sammenstiller innspillene fra de tre gruppearbeidene supplert med poenger fra presentasjoner og diskusjon i plenum. Innspill som hører tematisk sammen, er forsøkt samlet, og gjentakelser er i størst mulig grad luket ut. Den uredigerte summen av innspill er dokumentert i Vedlegg 2 og gir blant annet oversikt over sammenfall i synspunkter fra de sju gruppene.

Innspillene står for deltakernes regning og er ikke kommentert. Gruppene var ikke nødvendigvis enige om at, og enkelte av innspillene vil derfor være i konflikt med hverandre. Videre bearbeiding og vurdering av innspillene vil være en viktig del av videre arbeid med behovsanalysen og formulering av effektmål og rammebetingelser.



Foto: Njål Svingheim/Jernbanedirektoratet

2 Gruppearbeid 1: Hvilke transportbehov dekker dagens jernbane?

2.1 Innledende presentasjoner

Anita Skauge, Jernbanedirektoratet ønsket velkommen til verkstedet og understreket at konseptvalgutredningen skal se på Nord-Norgebanen på nytt uten bindinger fra tidligere runder med utredning. Jernbanedirektoratet starter med blanke ark og skal utrede hvilke markedsbehov jernbanen kan løse - godstransport eller persontransport og regionforstørring.

Madeleine Kristensen, Jernbanedirektoratet er prosjektleder for KVUen, og orienterte om bakgrunn for og organisering av KVU-arbeidet. Arbeidet foregår i tett samarbeid med KVU Nord-Norge.

Samferdselsdepartementet har vedtatt følgende samfunns mål for Nord-Norgebanen:

«Det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnsikkerhet og beredskap.»

Thor Brækkan, Bane NOR orienterte om status på dagens banestrekninger i Nord-Norge. I dag har **Nordlandsbanen** 7 – 12 togpar per døgn. Det er flest tog mellom Bodø og Rognan (Saltendelen) og mellom Mo i Rana og Ørtfjell (malmtog fra Rana Gruber). Det jobbes med kapasitetsøkende tiltak på Nordlandsbanen.

Ofofbanen har gjennomgått stor utbygging etter 2010/2012 med lengre og flere kryssinger. Det er satt av midler til økt kapasitet på stasjonen og godsterminalen i Narvik. Det jobbes dessuten med kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen. I svenskenes kommende nasjonale plan for infrastruktur er det ingen større kapasitetsøkende tiltak på Malmabanen.

Tor Nicolaisen, Jernbanedirektoratet presenterte status for etterspørsel etter transport på Ofofbanen og Nordlandsbanen.

Ofofbanen. Det er ca. 60 000 reisende per år på Ofofbanen, og trafikken er stigende.

Godstrafikken består av tre togpar med kombigods Narvik – Alnabru (inkl. Narvik – Malmø/Padborg). Det går sjømattoget fra Narvik til Malmø og Alnabru.

Nordlandsbanen. Persontrafikken består av Saltendelen (Rognan – Bodø med 99 000 reisende per år) pluss region- og fjerntog (ca. 355 000 passasjerer per år).

Tilbudet for kombigods er doblet fra to til fire togpar. Tonnmengden er økt fra 350 000 – 450 000 til 800 000 – 900 000 tonn per år.

Carl Fredrik Karlsen, CargoNet Godsmengden på Nordlandsbanen har økt betydelig siden 2019. I tillegg er det etablert nye togtilbud fra Narvik. I dag er det vanskelig å tilfredsstille etterspørsel etter ruteleier for gods.

Tog er foretrukket for lange transporter mellom landsdeler. Det er viktig å fjerne barrierer for transport over landegrensene. Toget konkurrerer på hastighet og kostnader, men det vil uansett være behov for alternativer til tog. Vi må bruke toget på langs og bilen på tvers.

SJ Norge (oversendt innlegg presentert av Njål Svingheim i Jernbanedirektoratet). SJ har kjørt persontog i nord fra sommeren 2020. På grunn av Covid-pandemien har det vært lav trafikk, men den tar seg opp.

Bjørn H. Kavli, Troms og Finnmark fylkeskommune tok utgangspunkt i hva som driver næringslivets transportbehov.

Næringslivet i Nord-Norge har landets høyeste transportkostnader. Transportsektoren står for de største klimagassutslippene i Nord-Norge.

Produksjonen av sjømat, som er en av største driverne for transportetterspørsel i Nord-Norge, forventes å øke. Høy verdiskaping forsvaret store investeringer i infrastruktur.

Oberstløytnant Eskil Enger-Johnsen, Forsvaret redegjorde for forsvarets transportbehov i dag og frem mot 2060. Transportinfrastruktur er en vesentlig del av totalforsvaret. Forsvaret vil kunne bruke jernbane til transport av materiell og personell i fredstid, blant annet under større øvelser. Det er behov for flere transportalternativer. Det vil være en fordel for sivilsamfunnet at militære transporter overføres fra veg til jernbane.

Madeleine Kristensen, Jernbanedirektoratet orienterte om formålet med og innholdet i problembeskrivelse og behovsanalysen.

Problembeskrivelsen inneholder informasjon om befolkning, bosettingsmønster, arbeidsplasser og næringsliv, transportetterspørsel (personer og gods), naturressurser og verneverdier.

Behovsanalysen synliggjør bredden av behov med utgangspunkt i problembeskrivelsen og kartlegger interessenter og viktige aktører. Denne fasen i KVVU-prosessen skal formulere prosjektutløsende behov som skal ligge til grunn for utvikling og vurdering av løsninger.

2.2 Hvilke transportbehov dekker dagens jernbaner i Nord-Norge - innspill fra gruppene

På kort sikt

Generelt (gjelder både Nordlandsbanen og Ofotbanen)

Gods er viktigst. Dagens jernbaner i Nord-Norge transporterer primært gods og sekundært personer. Nord-Norge har et transportbehov som vi i dag ikke dekker innenfor landets grenser, men ved hjelp av det svenske jernbanenettet.

Et bedre togtilbud kan erstatte regionale flyruter. Jernbane konkurrerer på miljø og er et mer bærekraftig transportalternativ enn veg og luftfart. EU-krav til bærekraftig transport vil slå inn. Jernbane bidrar til å nå mål om klima, miljø og redusert mengde plastforurensing, men Nordlandsbanen med dieseltog tilfredsstiller ikke markedets krav til grønn transport.

Et alternativ for godstransport over store avstander. Dagens jernbaner er et alternativ for godstransport over store avstander, også for noe gods til Europa. Jernbane kan gi lavere transportkostnader. Det er betydelig transport av dagligvarer fra Sør-Norge til Nord-Norge. Nordlandsbanen og Ofotbanen dekker til dels behovet for næringstransport, særlig sjømat, fra nord til sør. Frakt av sjømatgods dekkes best i Helgeland og Troms. Malm- og mineraltransport på Nordlandsbanen er også viktig. Dagens jernbanestrekninger sikrer forutsigbar godstransport.

I dag henger ikke jernbanelinjene i Nord-Norge sammen. Det er behov for helhetlige løsninger for sømløse person- og godstransporter (med jernbane som rygggrad).

Nordlandsbanen er et alternativ for Forsvarets transport av materiell og personell. Forsvarets behov kan endre seg når Sverige og Finland blir medlemmer i NATO. Begge banene bidrar til økt redundans og samfunnssikkerhet, men det er et stort hull i jernbanenettet mellom Narvik og Fauske.

Nordlandsbanen og Ofotbanen gir valgmuligheter for personreiser og godstransport. For næringslivets konkurransekraft er det viktig med alternative transportløsninger. Jernbane med få omlastinger er foretrukket når varer skal relativt raskt fram.

Jernbane bidrar til verdiskaping og differensiert næringsstruktur ved å binde regioner sammen. Et bedre persontogtilbud kan bidra til regionforstørring og bedre integrering internt i Nord-Norge og til bedre kontakt med Nord-Sverige/Finland. En mulighet er et system med togtransport i aksene nord – sør og vegtransport øst - vest.

Nordlandsbanen

Nordlandsbanen transporterer store godsmengder i aksen nord – sør. Valg av togtransport handler om miljø, sikkerhet, økonomi og tid. Nordlandsbanen gir regularitet og regional verdiskaping.

Jernbanen bidrar til lokal og regional verdiskaping og forutsigbar transport. Tog gir pålitelig fremføring vinterstid for personer og gods.

Nordlandsbanen gir mulighet for lokal pendling med tog, men en av gruppene hevder at det ikke er hensiktsmessig å pendle med jernbanen. Nordlandsbanen bidrar til regionforstørring som gir økt verdiskaping og mer differensiert næringsstruktur. Dette gjelder internt i Salten, på strekningen Salten – Helgeland og internt i Helgeland. Tog konkurrerer med bil, buss og fly. Utvikle Saltenpendelen for BA-region Bodø. Eksisterende bane utnytter ikke befolkningsgrunnlaget på strekningen Fauske - Bodø på grunn av for få stopp og for lav frekvens. Nordlandsbanen kan bidra til et felles bolig- og arbeidsmarked (BA-region) mellom Mo og Mosjøen.

Nordlandsbanen er et alternativ for gjennomgående reiser Bodø – Trondheim – Oslo (for turister og fastboende). Persontog Trondheim – Bodø (nattog) er konkurransedyktig med fly. Nordlandsbanen knytter Nord-Norge og Sør-Norge sammen – også for godstransport. Langdistansereiser for de som har god tid.

Jernbane er et alternativ til vegtransport (bidrar til økt sikkerhet og beredskap). For turistnæringen er togreiser både et transportmiddel og et produkt i seg selv. Det bør utvikles nye reiseprodukter - for eksempel tog + ferje til Lofoten og Vesterålen. Miljøturister med elektrisk togtransport - det må utvikles nullutslippsløsninger for Nordlandsbanen.

Ofofbanen

Ofofbanen med terminalen i Narvik er et viktig knutepunkt for næringslivets godstransporter – blant annet for omlasting mellom land- og sjøtransport. Ofofbanen knytter sammen Norge og Sverige.

Ofofbanen har økt turisttrafikk, blant annet reiser til og fra Finland. Behovet for kapasitet er ivaretatt på kort sikt, både for malmtransport og turisttrafikk.

Hvilke behov dekkes ikke av dagens jernbaner i Nord-Norge?

Det er et økende behov for godstransport på jernbane til og fra Nord-Norge som ikke dekkes i dag. Det er behov for økt kapasitet i jernbanenettet for å betjene økte volumer sjømat, økt volum malm, økt turisme og nye næringer. Nordlandsbanen og Ofofbanen dekker ikke godt nok etterspørsel etter grønn godstransport og bærekraftig mobilitet i og mellom regioner i Nord-Norge.

Nord-Norge har betydelige godsmengder, men har i liten grad kunder i egen landsdel. Nord-Norge er en eksportregion. Produkter må kunne fraktes til kundene. Nord-Norge har varer, men ikke kunder. Det er viktig å kunne nå markeder på en trygg og hurtig måte.

Dårlig forutsigbarhet med for mange forsinkelser er en utfordring for tidskritisk gods. Forsinket transport kan bety redusert pris for produktene og tapte transporter for jernbaneselskapene.

Lav prioritering av godstog betyr lang transporttid for gods. Fremføring av persontogene er prioritert slik at det er godstogene som må stoppe og vente på kryssende persontog.

Det er for dårlig tilbud for sømløs transport og reiser nord – sør uten overgang mellom transportmidler. Dagens infrastruktur og togtilbud dekker ikke transportbehovet på strekningen Bodø – Narvik samt Narvik og nordover. Dagens jernbanetilbud dekker ikke Finnmarksområdet.

Jernbanetilbudet er gammeldags og konkurrerer ikke med bil på fart og fleksibilitet.

Samfunnssikkerhet er det viktigste behovet som ikke er dekket av dagens jernbaner i Nord-Norge. Dette omfatter sikkerhet, beredskap og behov for redundans. Forsvarets behov for totalforsvar dekkes ikke.

På lang sikt (frem mot 2060)

Jernbane kan løse transportbehov for næringslivet, herunder nye næringer. Gevinst/inntekt fra godstransport på jernbane må brukes til å videreutvikle infrastrukturen. Infrastruktur for jernbane er avgjørende for lokalisering av grønn industri. Det må legges til rette for økt transport av LNG og hydrogen på jernbane. Mineraltransportene vil øke, men kapasiteten på jernbane er for liten allerede i dag.

Togtilbud for godstransport må være tilpasset nye verdi- og logistikk-kjeder. Jernbane bør tilby et transportalternativ for økt sjømatproduksjon (i sjøen og på land). Det er stor usikkerhet rundt teknologiutvikling i havbruksnæringen (flyttes produksjon inn på land og ut av Norge?).

Det er behov for et togtilbud som legger bedre til rette for lokal pendling. Andre hevder at jernbane ikke vil bidra til ønsket bo-utvikling, eller til å stoppe urbaniseringen. Tog kan ikke utkonkurrere fly.

Dagens jernbane kan ikke tilfredsstille økte behov knyttet til forsvar og samfunnssikkerhet.

Jernbane kan få økt betydning for godstransport nord-sør. Fiskeri (sjømat) og næringsutvikling vil bety økt transportetterspørsel. Jernbane kan koples til sjøtransport i Bodø og vegtransport i Fauske

Det er forventet vekst i turisttrafikken som ikke kan tilfredsstilles av dagens jernbanetilbud.

Kapasiteten vil være sprengt allerede i 2040. Det vil ikke være kapasitet til å dekke markedets etterspørsel etter miljøvennlig transport av personer og gods.

Betydningen av strengere EU-krav til miljø er trolig undervurdert. Det er sannsynlig med overgang fra dieseldrift til nullutslipp.

Dagens retningsbalanse med størst etterspørsel etter godstransport fra sør til nord holder prisene fra Nord-Norge nede. Dette kan endre seg.

Bedre infrastruktur for jernbane kan føre til at folk flytter til Nord-Norge. Dette vil eventuelt bidra til økt etterspørsel etter transport.

Ofofbanen

Ofofbanen vil få økende strategisk betydning (samfunnssikkerhet). Banen kan få større betydning mot Finland og Øst-Europa (samfunnssikkerhet og markedsutvikling). Ofofbanen kan være et ledd i et jernbanesystem som binder sammen Nordkalotten, inkl. Baltikum.

På lang sikt vil kapasiteten på Ofofbanen være sprengt. Det forventes blant annet vekst i turisttrafikken.



Foto: Njål Svingheim/Jernbanedirektoratet

3 Grupperarbeid 2: Hvilke transportbehov er de viktigste en Nord-Norgebane kan løse?

3.1 Innledende presentasjoner

Cecilie Bjørlykke og Fredrik A. Wyller, Jernbanedirektoratet innledet om konseptuelle grep og mulige tilbudskonsepter. Et konsept er en mulig måte å gå fram på for å løse et problem eller skape en endring.

3.2 Innspill fra gruppene

Generelt/overordnet

Nord-Norgebanen vil knytte Norge bedre sammen fra nord til sør og legge til rette for mer effektiv godstransport. Nord-Norgebanen vil bety redusert transporttid og lavere transportkostnader. Nord-Norgebanen kopler Nord-Norge på resten av landet.

Nord-Norgebanen vil gi økt fleksibilitet for markedsaktørene og legge til rette for nye industrietableringer (for eksempel produksjon av batterier og hydrogen). Løsningen må imidlertid være god nok til at kundene faktisk vil velge toget. Effekten er avhengig av samspill med andre transportformer, og ulike deler av transportsystemet må «snakke sammen» for å kunne gi et mest mulig sømløst transporttilbud.

Jernbane er en samfunnsbygger som påvirker næringsutvikling og bolyst. Bygging av jernbane vil ha en symbolverdi som stimulerer til samfunnsutvikling (økt «bo- og blilyst»). Jernbane med et godt togtilbud vil ha stor tiltrekningskraft for ny utvikling. Nord-Norgebanen vil gi framtidstro og vise at Norge satser i nord. Bygging av Nord-Norgebanen kan motvirke negative utviklingstrender.

Næringslivets transporter

Nord-Norgebanen vil redusere antall omlastingspunkt som betyr reduserte transportkostnader og kortere framføringstid.

Jernbane Fauske – Tromsø vil redusere vegtrafikk og frigjøre vegkapasitet i Troms, gi økt trafikksikkerhet og redusere kostnader til vedlikehold av vegnettet.

Klima og miljø

Nord-Norgebanen vil redusere klimaavtrykket av transport, blant annet på grunn av færre flyreiser. Godsoverføring fra veg til jernbane stimuleres av økte CO₂-avgifter. Det er viktig med nullutslippsteknologi på Nord-Norgebanen - og på Nordlandsbanen.

Tog har videre lavere utslipp av partikler. Miljøeffektene vil blant annet avhenge av forholdet mellom billettpriser for tog og fly. Nord-Norgebanen er et helt nytt transportsystem som ikke finnes i dag og blant annet gi mulighet for klimavennlig inntransport av turister.

Overføring fra veg til jernbane er i tråd med EUs klimamål.

Redundans

En jernbaneforbindelse Fauske – Tromsø vil styrke redundans og sikkerhet i transportsystemet. Nord-Norgebanen vil være et supplement til E6 og vil bidra til bedre framkommelighet i et døgnåpent transporttilbud. Jernbane mellom Narvik og Fauske betyr at godstransport som i dag går på jernbane gjennom Sverige, kan flyttes til Norge. Flere baneforbindelser i nord bidrar til forsyningsikkerhet. Mer gods

på bane er i tråd med NTP-målene. Færre tunge godsbiler betyr mye for redusert belastning og slitasje på E6.

Godstransport

Nord-Norgebanen vil være en godsbane som i enkelte områder vil ha stor betydning for persontransport. Persontransport er en bonus. Det viktigste er at Nord-Norgebanen dekker behov for godstransport.

Persontransport og beredskap er underordnet hensyn til godstransport. For persontransport er det flere transportalternativer enn for godstransport.

Nord-Norgebanen vil primært være et alternativ for ikke tidskritisk gods. Jernbanen kan tilby vare-eierne pålitelig transport til riktig tid. Det er viktig med tiltak som bidrar til bedre retningsbalanse. Malmtransporten har ikke noe alternativ til jernbane.

Nord-Norgebanen vil redusere avhengigheten av det svenske banenettet som er sårbart og har mange forsinkelser som kan bety reduserte priser for vare-eierne.

Nord-Norgebanen gir mulighet for sømløs godstransport uten omlastinger og rask godstransport fra Tromsø via Alnabru og direkte på tog til kontinentet. Tilgang til internasjonale transportkorridorer. Nord-Norgebanen kan åpne for nye godstransportrelasjoner (ruter), gjerne utenom Alnabru.

Nord-Norgebanen er avhengig av at Nordlandsbanen oppgraderes. Det er behov for investeringer i resten av banenettet.

I dag konkurrer togtransport primært med godstransport på veg. Hvis sjøtransport blir mer miljøvennlig, kan det øke konkurransen mellom jernbane og sjø.

Jernbane Fauske – Tromsø kan sikre transport for den nye grønne industrien. Nord-Norgebanen kan utløse potensial for utvikling av mineralnæring og turisme. Transport av sjømat kan femdobles innen 2050.

Persontransport

Nord-Norgebanen kan være ryggraden i et kollektivsystem i nord. Mer effektiv transport mellom byene kan frigjøre ressurser som i dag brukes til kollektivtransport. Det er størst marked for bedre persontogtilbud i Midt-Troms, dvs. i Tromsøregionen og i korridoren Narvik – Harstad. Jernbane kan gi mer effektiv og bærekraftig transport mellom regionsentre (HUBer), blant annet læringsstedene i Nord-Norge. Det kan være markedsgrunnlag for persontransport Narvik – Tromsø, men befolkningsgrunnlaget Fauske – Narvik er magert.

Nord-Norgebanen kan bli viktig for turistreiser. Reisekomfort er viktig for persontransport og kanskje spesielt for reiselivet. Nord-Norgebanen vil også gi nytte for helsereiser.

Nord-Norgebanen vil gi bedre trafiksikkerhet på strekninger med mye tungtransport, spesielt vinterstid.

Ny infrastruktur for jernbane vil påvirke samfunnet positivt. Nye muligheter vil endre reisevaner og øke transporttettersspørselen på relasjoner der det tidligere ikke har vært behov.

Kapasitet

Nord-Norgebanen vil gi kapasitet for transport av økte volumer og en annen type gods. Nord-Norgebanen vil tilby nok kapasitet for gods som må fort fram.

Rask transport gir mulighet for økt inntjening for reiselivet.

Regionforstørring og agglomerasjon

Nord-Norgebanen vil redusere avstandsulemper og åpne for å etablere sterke BAS-regioner¹ i Nord-Salten, Ofoten og Troms (Bardu/Setermoen/Silsand) med bedre tilgang til kompetent arbeidskraft. Jernbane gir også mulighet for knutepunktsutvikling rundt stasjonene og vil knytte distriktene sammen med region-nodene/korte reisetida til regionsentra.

Ved å realisere Nord-Norgebanen snarest – helst til Finnmark – vil vi heve «status»/attraktivitet til Nord-Norge og distriktene. Har vi råd til å la være? Vi utvikler hele Norge ved å bygge Nord-Norgebanen.

Nord-Norgebanen kan skape bedre samhandling ved å knytte regionene i Nord-Norge bedre sammen. Det vil være viktig å knytte Finnmark til Nord-Norgebanen på en god måte. Nord-Norgebanen kan bidra til mer effektiv regional og internordisk transport.

Om traséer

Det kan være et alternativ å bygge en arm Narvik – Evenes, men ikke helt til Harstad.

Forsvarets behov

Nord-Norgebanen vil være nyttig for Forsvarets transport av materiell og personell i fred, krise og krig. Jernbane kan styrke totalforsvaret, og det er viktig for hele landet. Ny virkelighet og nye utfordringer betyr at det må legges økt vekt på totalforsvar og beredskap. Det er viktig å dekke alliertes transportbehov. Nord-Norgebanen vil være en vesentlig del av totalforsvaret og understøtte forsvarsevnen og være avgjørende for statssikkerheten.

Flere baneforbindelser i nord bidrar til forsyningsikkerhet, beredskap og økt forsvarsevne. Nord-Norgebanen gir et mer robust transportsystem som tåler dårlig vær. Alternative transportakser vil øke samlet kapasitet til å fremføre militære styrker.

Hvilke behov vil ikke dekkes av Nord-Norgebanen?

Bygging av Nord-Norgebanen vil isolert sett ikke redusere billettprisene for personreiser i Nord-Norge.

Tiltaket vil heller ikke bidra til opprusting av fylkesveger og vil i liten grad ivareta transportbehovet i Finnmark.

Ny jernbane vil ikke være konkurransedyktig for langdistansereiser som fortsatt vil skje med fly.

¹ BAS-regioner er felles marked for arbeid, bolig og service.

4 Gruppearbeid 3: Hvordan bør utredningen håndtere interessekonflikter?

4.1 Innledende presentasjoner

Sametingsråd Hans Ole Eira redegjorde i video-opptak for hvordan Nord-Norgebanen kan påvirke reindrift og samiske interesser. Vedtak i slike saker må bygge på et solid kunnskapsgrunnlag fordi forvaltning av arealer og naturressurser vil påvirke framtidige generasjoners muligheter for å fremme den samiske kulturen. Nord-Norgebanen vil bety store arealinngrep i samiske kjerneområder.

I de aktuelle områdene er det samisk reindrift, utmarksbruk, tradisjonelt fiske, landbruk, kulturminner og kulturlandskap. Foreliggende planer for Nord-Norgebanen vil bety et av de største naturinngrepene i den nordlige delen av det samiske området. Sametinget forutsetter at reindrift ikke hindres eller nektes og er sterkt kritisk til nye og store utbygginger i samiske kjerneområder. Nord-Norgebanen kan bety tap av beiteland, og influenssonene rundt jernbanen kan gi økt belastning på gjenværende beiteland.

Erfaringer fra andre jernbaner (blant annet Ofotbanen og Nordlandsbanen mellom Fauske og Bodø) gir en pekepinn på konsekvensene. En

Sametinget mener det bør planlegges med mål om nulltoleranse for reinpåkjørslar for en eventuell Nord-Norgebane.

Det er positivt at alle berørte reinbeitedistrikter er invitert til verkstedet. De sitter med tradisjonell kunnskap om sitt område. Sametinget vil understreke betydningen av at samiske interessenter er med i slike store prosesser fra start. Det er viktig å vurdere hvilken samlet belastning jernbaneutbygging vil ha sammen med andre inngrep for hvert av reinbeitedistriktene. Rovdyr og klimaendringer må også tas med i vurderingen.

I KVV-arbeidet må det utarbeides en folkerettslig vurdering spesielt i forhold til om den samlede belastningen for de ulike reinbeitedistriktene overskrider folkerettslige terskler. Dette gjelder både virkninger for reindriftsnæringen og andre samiske interesser langs traséen som utmarksbruk, tradisjonelt fiske og kulturlandskap. Sametinget håper KVV Nord-Norge som vurderer alle samferdselssektorer, vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag for hva som er riktig prioritering framover. Spesielt om Nord-Norgebanen vil løse det som var hovedargumentene for en ny vurdering, økt volum sjømat og flere turister. Kanskje finnes det andre og bedre løsninger enn å bygge en Nord-Norgebane som utvilsomt vil få store negative konsekvenser for samisk kultur, næring og samfunnsliv.

Stein Tage Domaas, statsforvalteren i Nordland gikk igjennom status for reindriften i Norge. Samenes rettigheter er beskyttet av grunnlovens §108 og ILO artikkel 169. Hele Nord-Norge er reinbeiteområde.

Status for reindriften er viktig for vurdering av virkninger av store tiltak og inngrep. Produksjon av slakt er en avgjørende faktor for vurdering av status for reindriftsnæringa. Kalveslaktfaktor er antall kalv slaktet/totalt antall dyr.

Lena Nymark, Turisme/Arctic 365 presenterte reiselivets perspektiv på en mulig Nord-Norgebane. En Menon-rapport forventer stor vekst for reiselivet i Nord-Norge. Reiselivsutvikling kan skape arbeidsplasser og bolyst. Internasjonale gjester er det største segmentet innenfor turistnæringa. De ønsker å se hele Nord-Norge. De fleste turistene kommer til Nord-Norge med fly, og lufthavner i Nord-Norge bygges ut.

4.2 Innspill fra gruppene

Potensielle konflikter

Miljøhensyn må inn i vurderingene, herunder gevinst i form av reduserte klimagassutslipp i driftsfasen. Det er en polarisert samfunnsdebatt i Nord-Norge. Interesser knyttet til arealbruk (naturmangfold, naturressurser og kulturarv) må blant annet veies mot utvikling av attraktive BA-regioner.

Nord-Norgebanen kommer på toppen av en rekke andre inngrep og belastninger. Summen av inngrep og belastninger er viktig for reindriften: tap av beiteareal, blokkering av flytteveier og trekkleier, tap ved påkjørsler og oppstyking av beiteareal.

Vi må passe på at det ikke blir en kamp mellom ulike interesser, for eksempel næring mot næring. Turisme vs naturmangfold. Jernbane vs fylkesveger. Hvordan skal vi vektlegge samfunnssikkerhet og beredskap i NKA?

Nord-Norgebanen må være en egen satsing – og ikke gå på bekostning av andre tiltak i Nord-Norge. Bygging av Nord-Norgebanen kan bety mindre penger til fylkesvegnettet.

Bygging av lange, nye jernbanestrekninger vil være i konflikt med jordvern, friluftsliv og naturmangfold. Jernbanen vil gi store konsekvenser i «evig tid». «Tomrom» (lommer) mellom infrastruktur er livsfarlig for dyr (behov for viltoverganger og sikring).

Generelt om løsninger og prosess

Det trengs en strategi for å håndtere konflikter. Det er viktig med nøytral dialog. God dialog er viktig for å se hva som ligger under konflikten og kan gi eierskap til løsningene. Jernbanedirektoratet bør legge vekt på å lytte, involvere, legge til rette for medvirkning og samvirke. Det er nyttig å «konsultere» lokale interesser. Diskutere trasévalg som ivaretar reindrift.

Viktig at prosessene gir mulighet for reell medvirkning. Innspill må lyttes til og behandles på en ordentlig måte.

Når det gjelder samiske interesser, bør man ta Fosen-dommen til etterretning.

Det må settes av tid og ressurser for å kartlegge interessenter og synliggjøre interessekonflikter – belyse begge sider. Også viktig å være tydelige når det gjelder begrensninger innen ny teknologi (for eksempel er eksisterende bredbånd og mobilnett dårlig i regionen). Få fram ringvirkninger og påvirkning i en større sammenheng. Også beskrive positive sider for berørte aktører. Det er et generelt fenomen at de som blir skadelidende av et planlagt tiltak, vil protestere kraftig, mens de som vil ha nytte av en investering er relativt tause. Hvilke inngrep kommer hvis ikke Nord-Norgebanen bygges? KVVU-en skal synliggjøre interessekonflikter, men ikke løse dem.

Interessekonflikter bør håndteres strekning for strekning og trasé for trasé.

Tidlig i prosessen

Interessenter bør involveres tidlig, blant annet med sikte på å løse problemer som kan løses tidlig. Vi bør lære av hvordan andre land håndterer interessekonflikter. Vi bør avklare hvem som er mest berørt så tidlig som mulig og gå i dialog med disse interessene. Hva er de største åpne/usikre faktorene? Utrede mulige teknologiske løsninger i samspill med samiske aktører.

Interessekonflikter bør identifiseres tidlig slik at de berørte kan involveres i problembeskrivelse og utarbeiding av alternative løsninger.

Det er avgjørende med åpenhet og informasjon underveis. «APB» – alt på bordet/ikke stikke noe under en stol. La viktige interessenter få lese beskrivelser og analyser tidlig i prosessen og jevnlig orientere de viktigste interessentene.

Reindrift og samiske interesser må hensyntas som en særlig viktig og stor berørt part. Unngå at reinbeite, samebefolkningen eller andre interessenter blir sittende med «Svarte-Per». Sametinget ønsker også positiv utvikling. En må kommunisere hvorfor konsepter skrotes slik at ikke én næring får «skylda». Er det mulig å bygge Nord-Norgebanen og samtidig ivareta folkerettslige prinsipper?

Det må settes av tilstrekkelige ressurser til beskrivelser og arbeid med avbøtende tiltak. Det er viktig å kommunisere hvordan ny teknologi kan avbøte skadevirkninger. Bygge ny infrastruktur tett inntil eksisterende for å minimere «bit for bit» nedbygging av beiteområdene. Viltoverganger og dukter kan ivareta naturmangfold og reindriften interesser.

Det er mye oppmerksomhet rundt traséer. Viktig med gjennomsluttig prosess. Reindriften har et særlig vern i rettssystemet, og dette må ivaretas ved valg av trasé. Det er behov for tett involvering av reindriften i vurdering og valg av traséer. Vi må inkludere reindriften interesser i hele prosessen. Turisme og reindrift har i noen grad sammenfallende behov.

Referansealternativet må defineres tydelig for å synliggjøre hva som skjer om vi ikke bygger Nord-Norgebanen.

KVU-en må bygge på bred kunnskap om virkninger av Nord-Norgebanen, blant annet for reindriftsamene. Geografisk og kulturell forståelse må ligge i bunn. Traséene må gjennomgå distrikt etter distrikt for å vurdere virkninger for reinbeiteområder. Prosessen må synliggjøre fordeler og ulemper ved konseptene. Effekter må kartlegges, drøftes og dokumenteres godt. Mulige avbøtende tiltak bør synliggjøres.

Det bør utarbeides omforente planer for arealbruk i reinbeitedistriktene. Er det aktuelt med nye konsepter for reindrift (mer aktiv styring av trekk og beiteområder).

Det vil bli en utfordring hvordan ulike effektmål skal vektles. Det bør etableres et målhierarki og målkonflikter må synliggjøres. Betydningen av infrastruktur må sees i et større perspektiv. Vektlegge verdiskaping av bedre mobilitet og økt transportkapasitet /lavere kostnader for næringstransport. Jernbane er dessuten viktig for samfunnsikkerhet, beredskap og totalforsvaret.

Stoppmønster og lokale/regionale markeder for persontransport må avveies mot fremføringshastighet for fjerntog og godstransport.

Det kan være konflikt mellom vern av naturmangfold og klima. Parsellen fra E6 til Tromsø er svært problematisk hvis den legges i urørt natur.

Det er ikke bestandig viktigst å måle vekst, men skape gode og attraktive samfunn. I konseptvalg-utredninger er imidlertid samfunnsøkonomiske virkninger i fokus. Vurdering og anbefaling av konsept må balansere prissatte, ikke prissatte og semi-prissatte konsekvenser.

Jernbanedirektoratet bør tilby faglig eller økonomisk støtte til berørte interessenter. Kommunene kan lage temakart over områder som kan bli berørt av en Nord-Norgebane. Det er behov for kompensasjon til de som blir berørt.

5 Oppsummering

Til slutt oppsummerte to av deltakerne og prosjektleder i Jernbanedirektoratet sine inntrykk fra verkstedet. Sistnevnte sa også noen ord om den videre prosessen.

Gjermund Evanger, Troms og Finnmark fylkeskommune stilte spørsmålet om hva Norge vil med Nord-Norge. «Business as usual» uten nye satsinger gir ingen endring. Samferdselsinvesteringer er en av de viktigste nøklene for å løse utfordringene i landsdelen. Nord-Norgebanen skal tilfredsstillе behov for næringsutvikling, miljø og samfunnsbygging. Samfunnssikkerhet og Forsvarets behov for transport er dessuten avhengig av et bedre transportsystem.

Børge Edvardsen Klingan, havnedirektør i Narvik påpekte at det må tenkes system på tvers av transportformer. Det er planer for store investeringer i Nord-Norge. Videre er det store planer for næringsutvikling nord i Sverige og Finland.

Madeleine Kristensen, Jernbanedirektoratet avrundet verkstedet og takket for gode innspill til det videre arbeidet. KVVU-rapporten skal leveres til Samferdselsdepartementet i august 2023. Rapporten skal legges ut på høring og kvalitetssikres av ekstern konsulent. Innspillene fra verkstedet skal oppsummeres i rapport på prosjektets hjemmesider på <https://www.jernbanedirektoratet.no/>.



Foto: Njål Svingheim/Jernbanedirektoratet

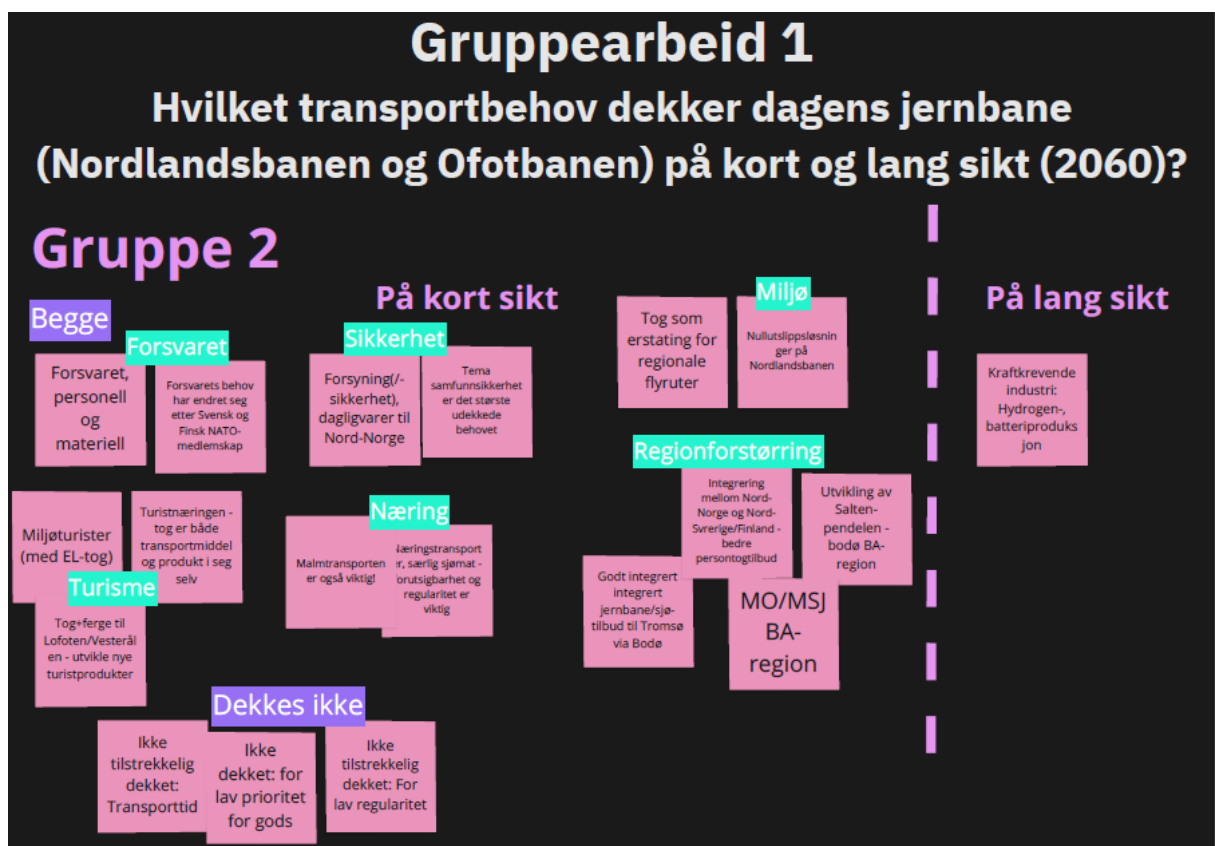
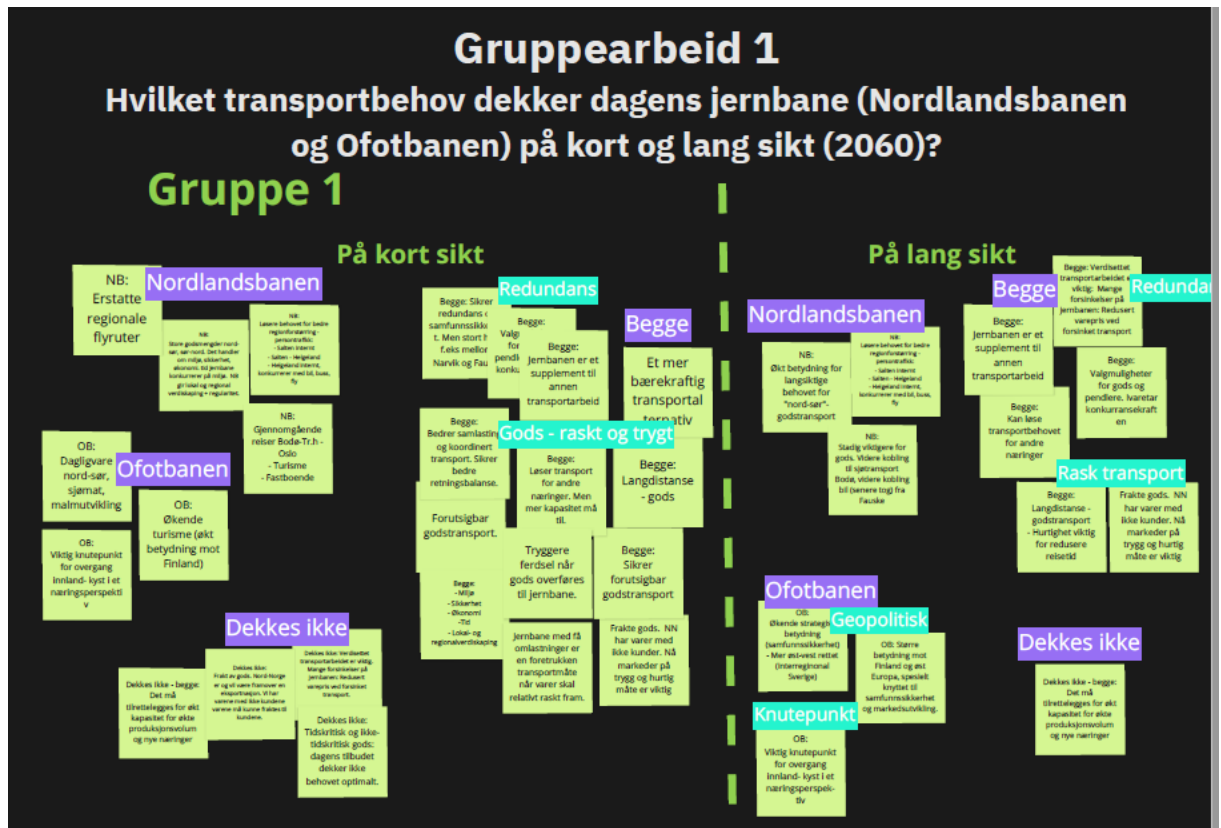
Vedlegg

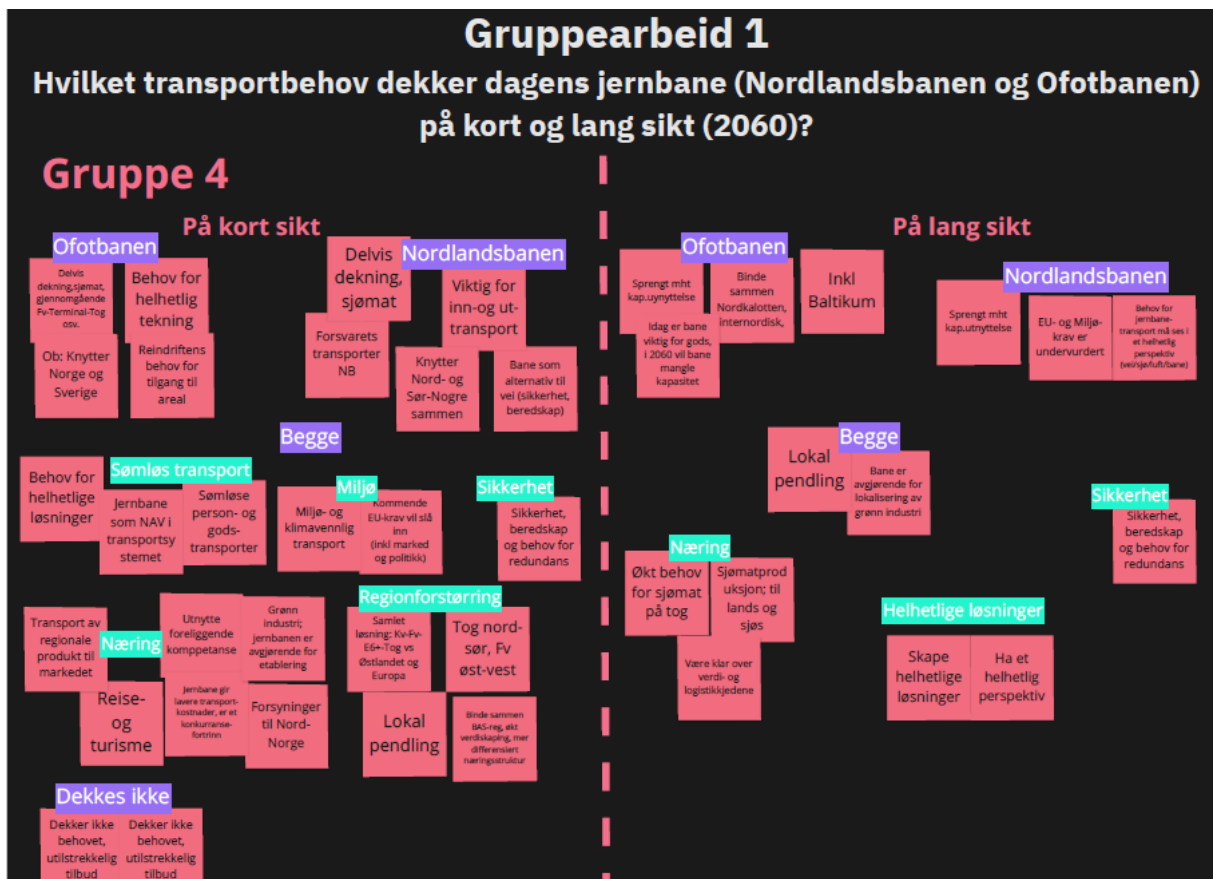
VEDLEGG 1: DELTAKERE

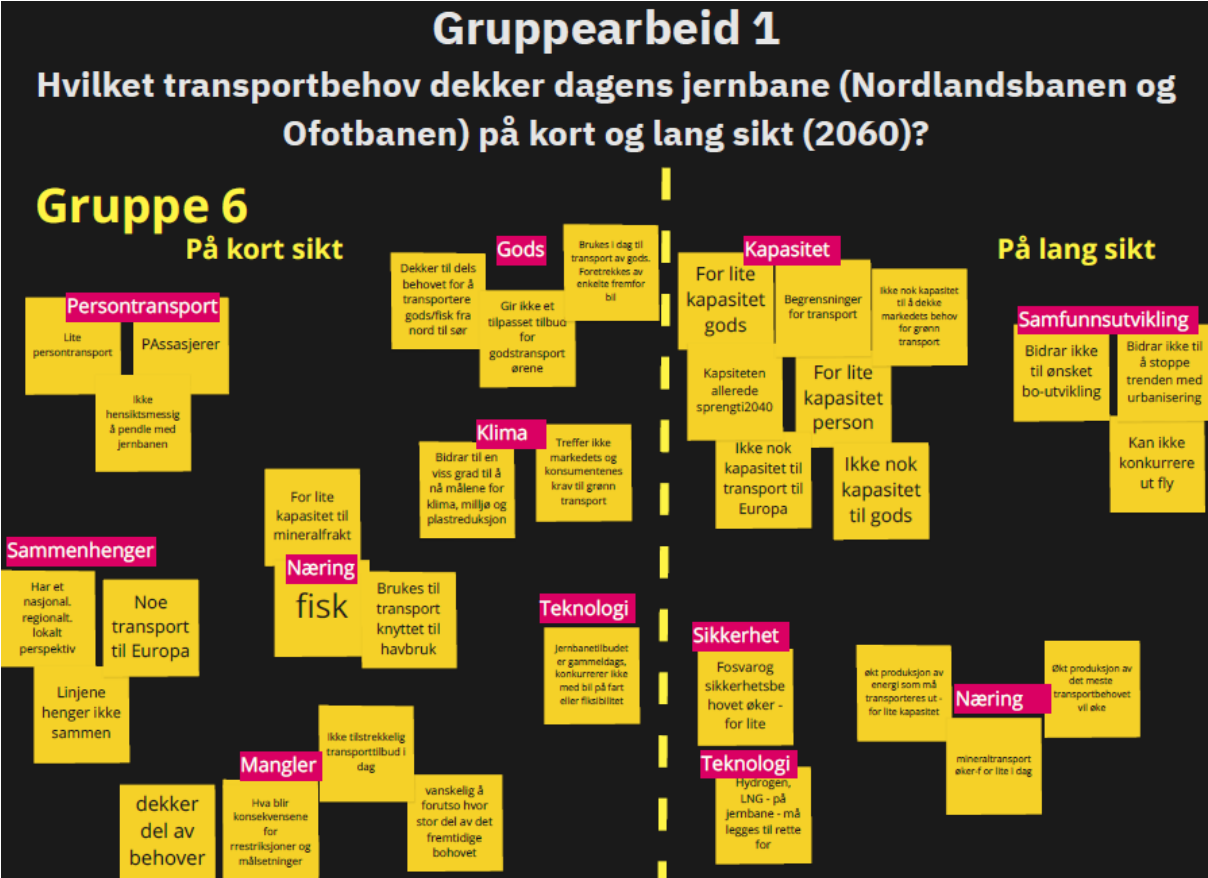
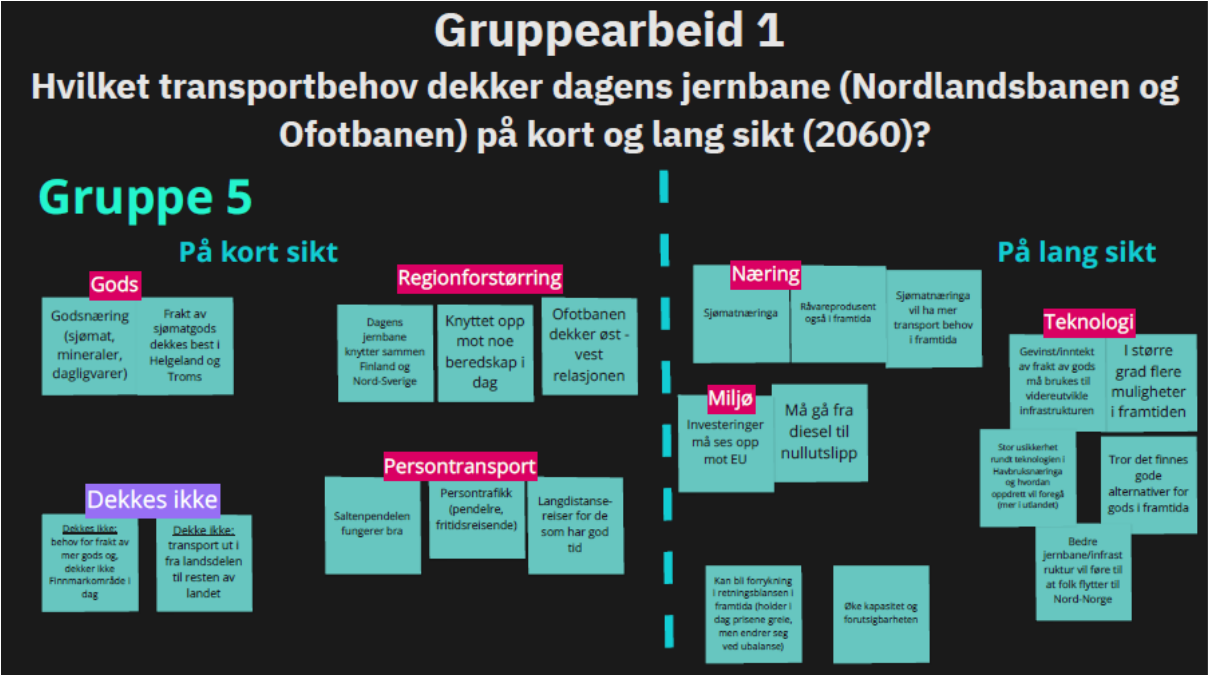
Navn	Virksomhet (tittel/ansvarsområde)	Gruppe
Geir Varvik	Nord-Troms regionråd/Storfjord kommune	6
Stein Kristiansen	LO, Troms og Finnmark	1
Sigrud Bjørnhaug Hammer	Tromsø kommune (politiker)	6
Kari-Anne Opsal	Ordfører i Harstad	7
Per Gaute Pettersen	Salten regionråd (prosjektleder samferdsel)	1
Louis S. Edvardsen	Midt-Tromsrådet (daglig leder)	2
Charlotte Lindquister	NHO (arktisk rådgiver)	1
Stian Jensen	Jernbaneforum Nord	2
Erling Bangsund	Tromsø havn (forretningsutvikler)	2
Hans Kristian Rønningen	Statsforvalteren Troms og Finnmark (plan)	2
Terje Ingemar Traavik	Jernbane Nord AS (nestleder)	6
Patricija Olchoviciuté	Næringsforeningen i Tromsøregionen	2
Nils Petter Rusånes	Statens vegvesen	1
Robert Jensen	Nord-Troms regionråd (daglig leder)	3
Yngve Voktor	Tromsø kommune (samfunn, innovasjon og næring)	2
Svein Arnt Uhre	Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen	3
Britt Kristoffersen	Ordfører i Hamarøy kommune	4
Gunnar A Kajander	For Jernbane, nestleder	4
Gjermund Evanger	Arktisk jernbaneforum	4
Bjørn H. Kavli	Troms og Finnmark fylkeskommune (samferdsel)	1
Vidar Eng	Tromskomiteen for jernbane (nestleder)	4
Kine Mari Karlsen	Sjømat Norge (regionsjef Havbruk Nord)	4
Børge Edvardsen Klingan	Narvik havn (havnedirektør)	5
Sigbjørn Astrup	Hålogalandrådet	6
Ole Johan Eira	Gielas reinbeitedistrikt	4
Barbara Vögele	Tromsø kommune (hovedutvalg Miljø, klima og samferdsel)	5
Tor Vidar Olsen	Kystverket	5
Stein Tage Domaas	Statsforvalteren i Nordland	6
Lena Nymark	Arctic-365	3

Navn	Virksomhet (tittel/ansvarsområde)	Gruppe
John Thomassen Bjerkaas	Grovfjord reinbeitedistrikt	5
Lone Thomassen Bjerkaas	Grovfjord reinbeitedistrikt	3
Ante Johan Oskal	Hjerttind reinbeitedistrikt	7
Eskil Enger-Johnsen	Forsvaret	7
Lars Draagen	Avinor	5
Anita Skauge	Jernbanedirektoratet	
Madeleine Kristensen	Jernbanedirektoratet	
Hanne Dybwik	Jernbanedirektoratet	
Cesilie Skorstad Iversen	Jernbanedirektoratet	
Sara Brøngel Grimstad	Jernbanedirektoratet	
Cecilie Bjørlykke	Jernbanedirektoratet	
Hanne Juul	Jernbanedirektoratet	
Fredrik August Wyller	Jernbanedirektoratet	
Nils Henning Anderssen	Jernbanedirektoratet	
Njål Svingheim	Jernbanedirektoratet	
Tor Johan Nicolaisen	Jernbanedirektoratet	
Morten K. Flisnes	Jernbanedirektoratet	
Ingvild Nilsen	Jernbanedirektoratet	
Marianne Hermansen	Bane NOR	
Raimon Olsen	Bane NOR	
Anders Jordbakke	Multiconsult	

VEDLEGG 2: INNSPILL FRA GRUPPENE







Gruppearbeid 1

Hvilket transportbehov dekker dagens jernbane (Nordlandsbanen og Ofotbanen) på kort og lang sikt (2060)?

Gruppe 7

På kort sikt

Kort og lang sikt:
- gårdsdagens behov

Dagens jernbane:
- primært gods
- sekundært person

Militært materiell og logistikk

eksisterende bane personer:
- befolkningsgrunnlag på strekningen Fauske-Bodø ikke utnyttet på grunn av for få stopp og frekvens

På lang sikt

Økt godsmengde avhenger av miljøkrav og transport hvor mye.

Militært materiell og logistikk

Dekker ikke

Dekker ikke transportbehovet på strekningen Bodø-Narvik samt Narvik og nordover

Både ift gods, forsvar, persontrafikk, turisme*
* dekker gårdsdagens behov - (vinter OK+)

Dekker ikke persontransport i hele landsdelen

GRUPPEARBEID 2

Gruppearbeid 2

Hvilket transportbehov er de viktigste en Nord-Norgebane skal løse?

Samordning

Knyttet Norge sammen - gods- og persontrafikk

Viktig å tenke transportkjeden (fra sør til nord)

Nærings

Øke produksjonsvolum i alle næringer

Tilrettelegge for nyetablering i regionen. Løser behovet vi har - transportere varer ut.

Kapasitet

Reduserer veitrafikk i Troms og øke trafikktilskilleret og reduserer vedlikeholdskostnader

Frigjør kapasiteten på vegnettet

Frigjør kostnader knyttet til vedlikeholdsarbeid på vei

Redundans

Styrker fremkommelighet en - døgntilbud

Et supplement til E6

Klima

Godsoverføring fra veg til bane

Økt behov for nullutslipp. NNB et miljøvennlig transportalternativ

Transportkostnader vil øke

Gods

Legge til rette for nyetablering fordi infrastrukturtilbud blir mer mangfoldig

En NNB er en godsbane som i enkelte områder vil ha stor betydning for persontrafikken

Reduserte godskostnader for gods

Sikre bedre retningsbalanse (?) - mer volum fraktes på tog

Regionforstørring

Ringvirkingsanalyse av NNB er viktig og interessant: tidsbruk, klima og miljø etc.

Stort potensial mellom Narvik og Rovaniemi for godstransport. Vil resultere i at godstransport flyttes fra Sverige til Norge

Knyttet knutepunkt utviklingen

Etablere sterke BAS-regioner i: - Nord-Salten - Ofoten - Troms

Dekkes ikke

Dekkes ikke: Høye billettpreiser for persontransport?

Dekkes ikke: transportbehov for fylkesveier

Dekkes ikke: transportbehov i Finnmark

Persontransport

Norge har et transportbehov som vi selv ikke klarer å dekke

Mennesker, materiell og varer

Pendlerreiser

Persontransport mellom byer: Mer effektiv transport mellom byer i Nord-Norge. Flgere ressurser kan brukes til dagens kollektivtransport

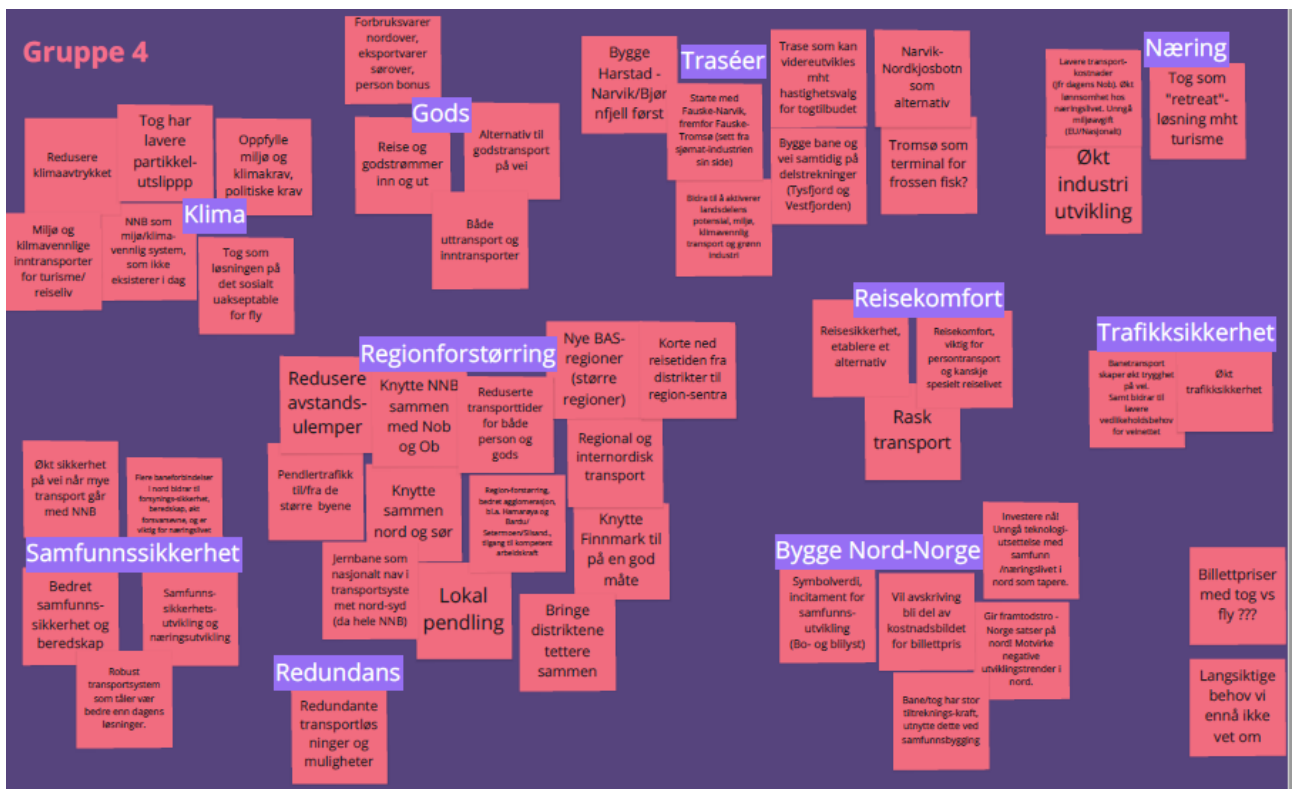
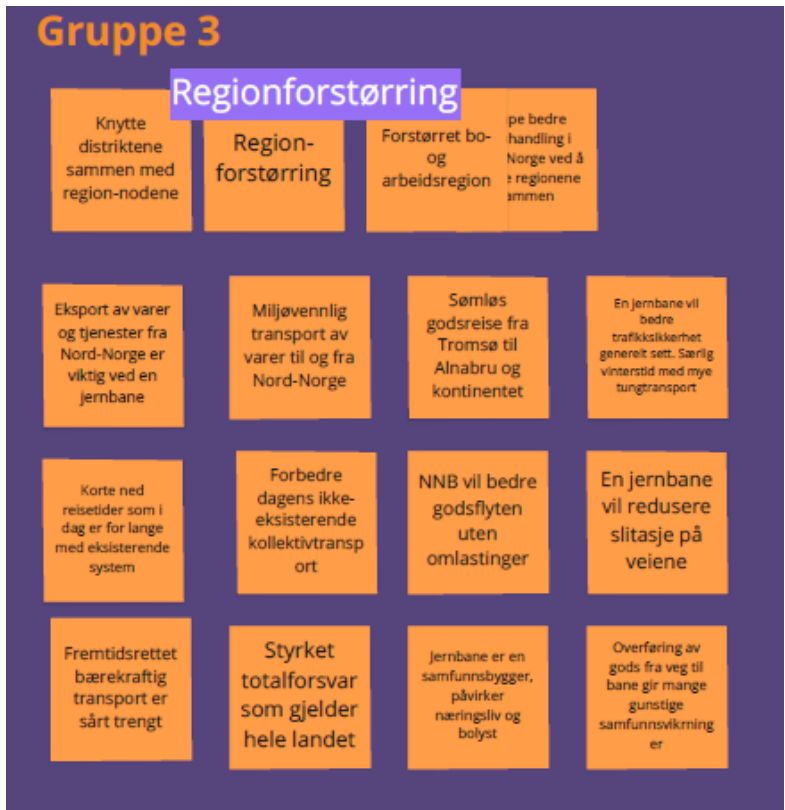
Traséer

Narvik - Evens som en arm

Alternativ: Bygge bane til Evens og koble til Harstad. Behøver mellom Harstad og Narvik reduseres betydelig. Men blir et attraktivt tilbud.

Gruppe 2

Fylle Nord-Norges rettmessige andel av samferdselsbevilgningene (Kompensere for forsømmelse av 1963-vedtaket)	Turistreiser	Ny godstransportrelasjoner, gjerne utenom Alnabru	
Godstransport mellom SN og NN - NB: dette krever infrastrukturtiltak utover NNB	Fersk fisk fra NN til markedene	Mer gods på bane itråd med NTP-målene	Lavere belastning på E6
Mer effektiv, bærekraftig transport mellom HUBene, f.eks. læringsstedene i NN	Helsetransport	Kan dekke behovet for pendlerreiser i Tromsø-området, i Narvik-området og Harstad-Narvik - utvidede BA-reg.	Bærekraftig persontransport innad i NN og mellom SN og NN - krever infrastrukturtiltak utover NNB
Forsvarets behov for transport - materiell og personell, i fred, krise og krig	Redundans i transport-systemene	Tilbudskonsept med biltoget - for personreiser og næringstransport	Transporter til fra nyetablert industri, f.eks. batteri og hydrogenproduksjon



Gruppe 5

Som dekker EUs klimamål og Greendal - utslippsfri jernbane

Langdistanse transportbehov

Løsningen må være god for at toget skal velges

Det som skal gå på jernbane må ses i samspill med andre transportformer

For at jernbanen skal funke må det være god tilførsel og sammenheng med andre transportformer

Systemene må snakke sammen

Det viktigste er at en Nord-Norgebane skal dekke behov for frakt gods

Person og beredskap prioriteres under frakt av gods

Pendling inn og ut av store byer som Tromsø og Harstad

Det må bli attraktivt å pendle

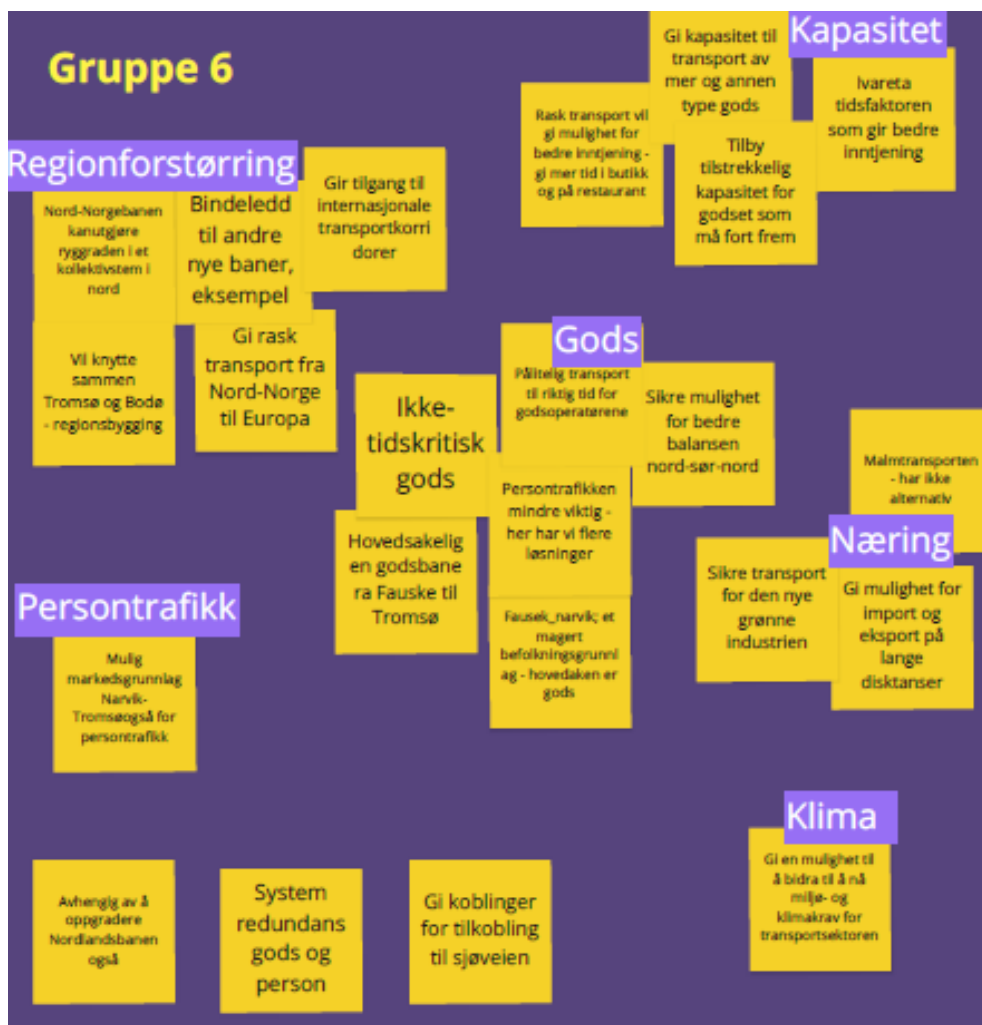
Om sjøtransporten blir grønn, større konkurranse mot jernbane

Del av ei bærekraftig løsning, ei systemløsning

Dekkes ikke: langdistanse reiser fly

Samfunns mål/klimamål i seg sjøl, påvirker transportbehovet

Koble Nord-Norge på resten av landet



Gruppe 7

Sjømattransport:
5-doblet
produksjon innen
2050

Flere alternative
transportakser vil
øke den totale
kapasiteten til å
fremføre militære
styrker

Persontransport
nord-sør dersom
man kobler på
Tromsø og
Harstad

Ny framtid/nye
miljøkrav for
transport. Påvirker
mange av NN
bedrifter/næringer.

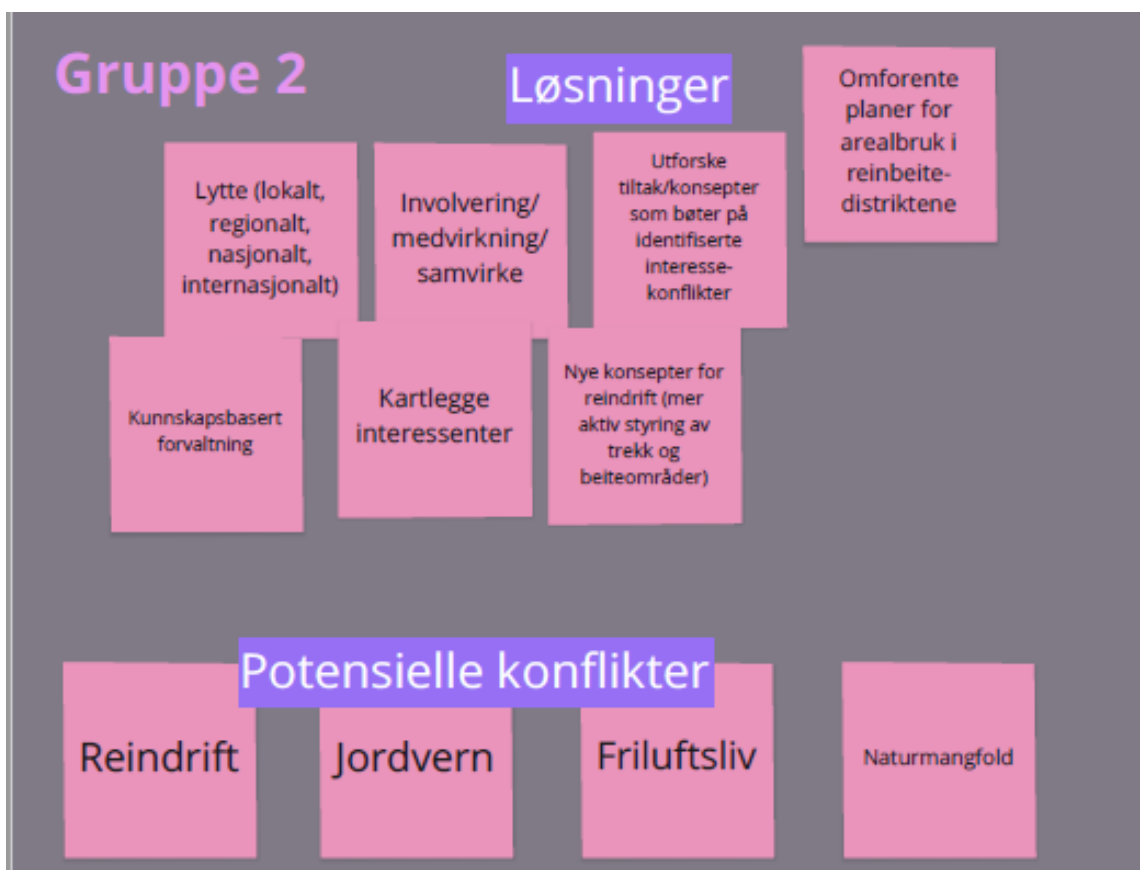
Mineralnæring
og turisme
- utløse
potensiale

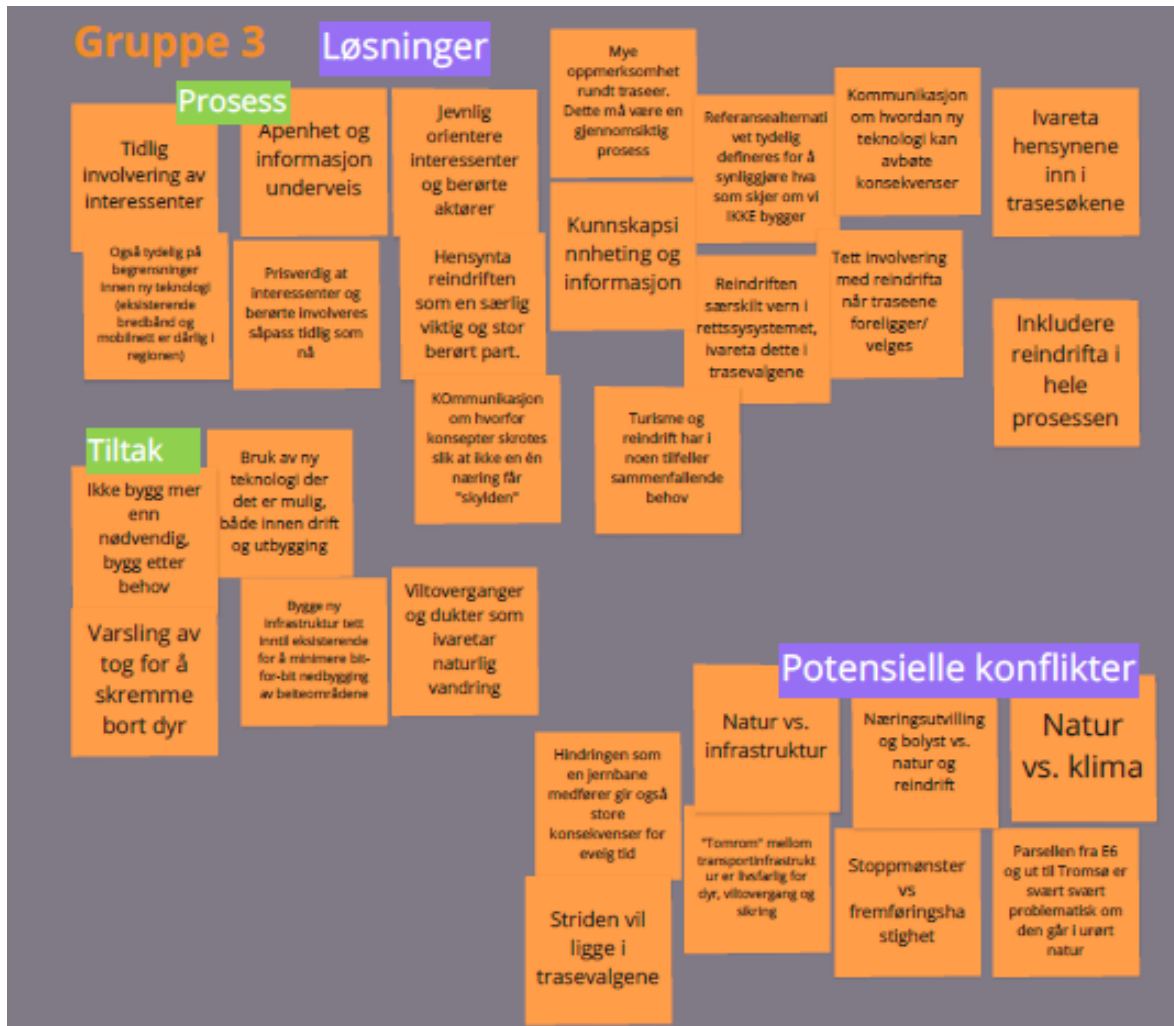
Totalforsvar/
beredskap
Ny virkelig het,
nye
utfordringer

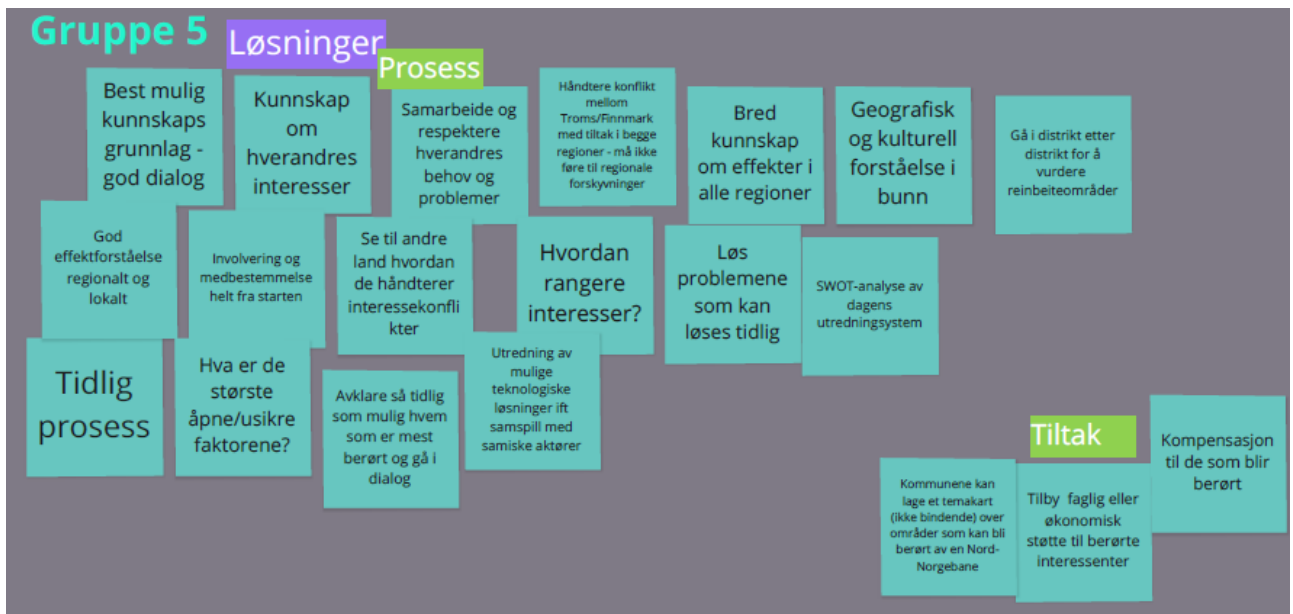
Dekke norske
alliertes behov for
å transportere
store mengder
militært materiell
og logistikk

Nord-Norgebanen vil
utgjøre en vesentlig del
av totalforsvaret ved at
den understøtter
forsvaresevnen og vil
være avgjørende for
statssikkerheten.

GRUPPEARBEID 3







Gruppe 7

Utredningen må peke på interessekonflikter/synliggjøre de - ikke løse de på dette nivået

Tidlig konsultasjon i hht konsultasjonsplikten konsultasjonsloven

Være oppmerksom på:
- tap av beiteareal
- blokkering av flytteveier og trekkleie
- produksjonstap ved påkjørsler
- oppstyking av beiteareal

Norman-utvalgets rapport (NOU 2020:15) "Det handler om Norge" som peker på konsekvensene av demografutfordringer i spesielt nord. (forts på lapp nedenfor)

Positiv påvirkning på samfunnet:
Nye muligheter vil endre reisevaner og øke volum hvor det tidligere ikke har vært behov

Interessekonflikter bør håndteres strekning for strekning/trase for trase

Interessekonflikter bør identifiseres tidlig, slik at de berørte involveres i problembeskrivelse og utarbeidelse av alternativer for løsning

Ved å realisere NNB snarest - helst til Finmark - vil vi heve "status" /attraktivitet til NN og distriktene. (forts nedenfor)

Avslutning:
- Har vi råd til å la være?
- Vi utvikler hele Norge ved å bygge NNB!

Ungdommen vil få oppleve at politikere/Stortinget ønsker å satse på deres landsdel - VIKTIG!!!
- kanskje ungdommen flytter tilbake
- kanskje sørlinger flytter nordover (forts nedenfor)

Samfunnsøkonomisk endring i fokus:
- ikke bestandig måle vekst
- men skape gode og attraktive samfunn