



Jernbane-  
direktoratet

# Høringsnotat

KVU Nord-Norgebanen

Dokument nr: 202300988-71

Dato: 01.03.2024

|                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| Utarbeidet av<br>Prosjektgruppa    | Saksnummer<br>202300988        |
| Godkjent av<br>Jan Frederik Geiner | Dokumentnummer<br>202300988-71 |
| Dato<br>01.03.2024                 | Versjon<br>01                  |
| Endringslogg:                      |                                |

# Innhold

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Håndtering av høringsinnspill.....</b>               | <b>5</b>  |
| 1.1      | Hvordan har innspillene blitt håndtert.....             | 5         |
| 1.2      | Hovedfunn i høringssvarene .....                        | 5         |
| 1.2.1    | KVU for transportløsninger i Nord-Norge .....           | 5         |
| 1.2.2    | Hva er en KVU.....                                      | 6         |
| 1.2.3    | Mandatet .....  | 6         |
| 1.2.4    | Rapporten fra Norsk Bane.....                           | 6         |
| 1.2.5    | Metodekritikk.....                                      | 7         |
| 1.2.6    | Trasevurderinger .....                                  | 7         |
| 1.2.7    | Klimagassutslipp .....                                  | 8         |
| 1.2.8    | Ønske om dobbeltspor på Ofotbanen.....                  | 10        |
| 1.2.9    | Samfunnssikkerhet og beredskap.....                     | 10        |
| <b>2</b> | <b>Innspill fra stat- og fylkesnivå .....</b>           | <b>11</b> |
| 2.1      | Statsforvaltere i Nordland og i Troms og Finnmark ..... | 11        |
| 2.2      | Sametinget .....  | 12        |
| 2.3      | Nordland Fylkeskommune .....                            | 13        |
| 2.4      | Troms fylkeskommune.....                                | 13        |
| 2.5      | Statens vegvesen .....                                  | 14        |
| 2.6      | Kystverket .....  | 14        |
| <b>3</b> | <b>Interkommunale politiske råd (Regionråd).....</b>    | <b>15</b> |
| 3.1      | Hålogalandsrådet.....                                   | 15        |
| 3.2      | Lofotrådet .....  | 15        |
| 3.3      | Nord-Tromsrådet.....                                    | 15        |
| 3.4      | Salten regionråd .....                                  | 15        |
| 3.5      | Vesterålsrådet .....                                    | 16        |
| <b>4</b> | <b>Kommuner.....</b>                                    | <b>17</b> |
| 4.1      | Fauske kommune .....                                    | 17        |
| 4.1      | Hamarøy kommune .....                                   | 17        |
| 4.2      | Målselv kommune .....                                   | 17        |
| 4.3      | Narvik kommune.....                                     | 17        |
| 4.4      | Steigen kommune .....                                   | 18        |
| 4.5      | Storfjord kommune .....                                 | 18        |
| 4.6      | Tromsø kommune .....                                    | 18        |
| <b>5</b> | <b>Innspill fra interesseorganisasjoner.....</b>        | <b>19</b> |
| 5.1      | Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen .....                 | 19        |
| 5.2      | Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms.....               | 19        |
| 5.3      | For Jernbane.....                                       | 20        |
| 5.4      | Jernbane Nord AS.....                                   | 20        |
| 5.5      | Natur og ungdom.....                                    | 21        |
| 5.6      | Naturvernforbundet.....                                 | 21        |
| 5.7      | Nordland Senterparti .....                              | 21        |
| 5.8      | Norsk bane .....  | 22        |
| 5.9      | Norsk Jernbaneforbund .....                             | 22        |
| 5.10     | Tromskomiteen for jernbane .....                        | 22        |
| <b>6</b> | <b>Innspill fra næringsliv.....</b>                     | <b>24</b> |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 6.1      | Grovfjord reinbeitedistrikt .....          | 24        |
| 6.2      | Jekta Storsenter .....                     | 24        |
| 6.3      | LKAB .....                                 | 24        |
| 6.4      | Mauken Tromsdalen reinbeitedistrikt .....  | 24        |
| 6.5      | Narvik havn .....                          | 24        |
| 6.6      | NHO .....                                  | 25        |
| 6.7      | NHO Luftfart .....                         | 25        |
| 6.8      | NHO logistikk og transport .....           | 25        |
| 6.9      | Næringsforeningen i Tromsøregionen .....   | 25        |
| 6.10     | Sjømatklyngen Senja .....                  | 26        |
| 6.11     | Visit Tromsø .....                         | 26        |
| <b>7</b> | <b>Innspill fra jernbanesektoren .....</b> | <b>27</b> |
| 7.1      | Bane NOR .....                             | 27        |
| 7.2      | Norske tog .....                           | 27        |
| <b>8</b> | <b>Privatpersoner .....</b>                | <b>28</b> |
| 8.1      | Alexander Klaussen .....                   | 28        |
| 8.2      | Bjørn Jensen .....                         | 28        |
| 8.3      | Eivind Sivertsen .....                     | 28        |
| 8.4      | Hagbart Vebostad .....                     | 28        |
| 8.5      | Hilde Sagland .....                        | 29        |
| 8.6      | Johann Stamm .....                         | 29        |
| 8.7      | Per Hareide .....                          | 29        |
| 8.8      | Terje Walnum .....                         | 30        |
| 8.9      | Torstein Krogh .....                       | 30        |
| <b>9</b> | <b>Vedlegg .....</b>                       | <b>31</b> |

# 1 Håndtering av høringsinnspill

## 1.1 Hvordan har innspillene blitt håndtert

Hovedrapporten for konseptvalgutredningen (KVU) for Nord-Norgebanen ble sendt på høring 04.10.2023 med høringsfrist 15. januar 2024. Dessverre ble det satt feil dato for høringsfrist på Jernbanedirektoratets hjemmeside, etter en helhetsvurdering ble det derfor gitt utsatt høringsfrist til 1. februar 2024.

Av hensyn til at fylkeskommuner skulle få tilstrekkelig tid til å behandle saken hadde disse uansett høringsfrist satt til 1. februar. Dersom enkelte fylkeskommuner ikke fikk behandlet saken innen 1. februar, ble det åpnet for at høringsinnspill kan ettersendes frem til 1. mai 2024. Det ble presisert at eventuelle høringsinnspill levert etter 1. februar ikke vil inngå som innspill til NTP 2025 – 2036, men at disse vil inngå i regjeringens behandling av konseptvalgutredningen.

Hovedrapport kan lastes ned herfra: [KVU Nord-Norgebanen - Jernbanedirektoratet](#)

Hovedoppgaven til KVU-en var å analysere aktuelle jernbanekonsept mellom Fauske og Tromsø, inklusiv mulig arm til Harstad, sett i sammenheng med Nordlandsbanen og Ofotbanen. Jernbanedirektoratet anbefaler ikke utbygging av Nord-Norgebanen eller deler av denne. Derimot anbefales det en utbedring av de eksisterende banene – Nordlandsbanen og Ofotbanen. Konseptet som anbefales har et bedre forhold mellom samfunnsøkonomisk nytte og kostnader, og vil gi økt kapasitet på jernbanen til og fra landsdelen samt redusere klimagassutslipp.

Det kom inn 50 høringssvar med følgende fordeling:

| Grupperinger                             | Antall høringsinnspill |
|--|------------------------|
| Stat- og fylkesnivå                      | 6                      |
| Interkommunale politiske råd (Regionråd) | 5                      |
| Kommuner                                 | 6                      |
| Organisasjoner                           | 11                     |
| Næringsliv                               | 11                     |
| Jernbanesektoren                         | 2                      |
| Privatpersoner                           | 9                      |

Jernbanedirektoratet er kjent med at det vil komme ytterligere høringssvar etter fristen. Det vil utarbeides en oppdatert versjon av høringsnotatet innen 1. mai.

## 1.2 Hovedfunn i høringssvarene

Her er en kort oppsummering av de viktigste punktene som flere av høringsinnspillene peker på.

### 1.2.1 KVU for transportløsninger i Nord-Norge

Det har vært utredet og gjennomført høring av KVU for transportløsninger i Nord-Norge parallelt med høringen til KVU Nord-Norgebanen. Flere høringsinnspill er kommet til begge KVU-ene fra samme avsendere, hvorav flere er likelydende eller beslektet. For høringsinnspill som omhandler Transportløsninger Nord-Norge,

viser vi til Statens vegvesens høringsrapport: KVVU for transportløsninger i Nord-Norge - [Hovedrapport KVVU for transportløsninger i Nord-Norge med delrapporter | Statens vegvesen](#)

### **1.2.2 Hva er en KVVU**

KVVU er en forkortelse for konseptvalgutredning. En KVVU er en faglig statlig utredning som analyserer transportbehov og ulike konseptuelle løsninger som kan løse disse behovene. En KVVU gjennomføres før prosjektplanlegging etter plan- og bygningsloven, og er metodisk mer grovmasket enn slik planlegging. Metodikken er fastsatt gjennom R108/23. I en KVVU er det vist tekniske løsninger som er gjennomførbare, men som ikke har samme detaljeringsnivå som et prosjekt som prosjektplanlegges etter plan- og bygningsloven. Geografisk plassering er også vist overordnet, med vekt på å synliggjøre mulighetsrommet, og vil måtte justeres ved videre planlegging. KVVU-metodikken er grovmasket når det gjelder vurdering av konsekvenser av tiltaket, og må ikke forveksles med en KU (konsekvensutredning), som gjøres i forbindelse med planlegging etter plan- og bygningsloven.

I en KVVU er det ikke krav til en detaljgrad av en slik art som noen av innspillene omhandler. Det vil ikke si at spørsmålene som stilles ikke er relevant, men vil kunne danne grunnlag for et videre arbeid etter KS1. I KS1 tas en beslutning om videre arbeid med valgt konsept på tilfredsstillende grunnlag jf. gjeldende veiledere fra Finansdepartementet. Siden dette er en konseptvalgutredning (KVVU) er det noe som krever en viss detaljeringsgrad på et tidlig tidspunkt, men det er en balansegang i graden av detaljer i en KVVU. Mange av innspillene er vurderinger og optimaliseringer som gjenstår til eventuelle senere faser.

### **1.2.3 Mandatet**

Flere høringsinnspill kritiserer Jernbanedirektoratets tolking av oppdraget (mandatet) fra SD. I supplerende tildelingsbrev nr. 2 av 2022 ber Samferdselsdepartementet om at Jernbanedirektoratet utarbeider en KVVU i henhold til gjeldende metodikk. Jernbanedirektoratets oppfatning er derfor at det skal beskrives et nullalternativ, og at dette kan anbefales i tråd med KVVU-metodikken.

Jernbanedirektoratet har utredet eksisterende baner, samt strekningene Fauske-Narvik-Tromsø med arm til Harstad. I tråd med mandatet har vi også sett på ulike delstrekninger og samlet et betydelig datagrunnlag for hver av disse. Basert på analysene anbefaler Jernbanedirektoratet en utvikling av eksisterende infrastruktur Nordlandsbanen og Ofotbanen. Jernbanedirektoratet anbefaler ikke utbygging av Nord-Norgebanen, heller ingen delstrekninger. Konsept A1 er ikke til hinder for utbygging av Nord-Norgebanen eller deler av denne på lang sikt.

Jernbanedirektoratet mener det er fremskaffet tilstrekkelig med fakta til at det kan fattes politiske vedtak om å bygge banen selv om det ikke er direktoratets anbefaling.

### **1.2.4 Rapporten fra Norsk Bane**

Selskapet Norsk Bane har laget en rapport «Faglig vurdering av KVVU Nord-Norgebanen» på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune. Vurderingen er sterkt kritisk til både metoder og konklusjoner i Jernbanedirektoratets arbeid med KVVU Nord-Norgebanen. Norsk Bane mener «utredningen er bygd på en rekke feil og mangler i praktisk talt alle delene av prosjektutviklingen og lønnsomhetsanalysen». Dersom disse feilene og manglene rettes vil konklusjonen ble langt mer positiv for Nord-Norgebanen, mener Norsk Bane.

Flere av høringsinstansene viser i sitt hørings svar til Norsk Banes vurderinger som er gjort på oppdrag for Troms og Finnmark fylkeskommune.

Jernbanedirektoratet gjennomfører alle sine utredninger etter krav og standarder som følger av statens prosjektmodell og rundskriv fra Finansdepartementet. Det innebærer blant annet at direktoratet benytter en

metode som er lik for alle KVVU-er for å finne både kostander og nytte for alle våre utredninger. Metoden benytter inngangsdata på et abstraksjonsnivå som er tilpasset utredninger i helt tidlig prosjektfase. Gjennomføring av kommunedelplaner og reguleringsplaner er en del av neste planfase, også kalt forprosjekt. Der skal detaljnivået være høyere. Erfaringene viser at kostnadsomfanget normalt øker når flere detaljer blir kartlagt. Jernbanedirektoratet kan ikke se at rapporten fra Norsk Bane tilfører nye momenter som ikke allerede er hensyntatt i vår utredning.

Direktoratets tallgrunnlag og modeller gjennomgås for øvrig gjennom en omfattende ekstern kvalitetssikring (EKS). Eventuelle svakheter ved direktoratets grunnlag vil fremkomme i en egen rapport fra EKS.

### **1.2.5 Metodekritikk**

Flere høringsinnspill kritiserer tallgrunnlaget som er benyttet i KVVU-en og mener verdien av Nord-Norgebanen er undervurdert i analysene. Tallgrunnlaget er det som finnes i nasjonale modeller for framskriving av gods- og persontrafikk, offisiell statistikk, bosettingsmønster og forventet utvikling. Det vil alltid være både styrker og svakheter med dette. Faglig er dette det beste grunnlaget som kan framskaffes og som har den laveste graden av usikkerhet.

Det er gjennomført flere følsomhetsanalyser for å se på potensiell nytteeffekt av økt etterspørsel, både for person og gods. Denne nytteøkningen er av en slik størrelse at det gir marginale utslag sett opp mot utbyggingskostnadene og vil ikke endre konklusjonene i rapporten.

For eksempel er tilbudskonseptene for persontransport som hovedregel utviklet med bakgrunn i modellkjøringsresultater fra Nasjonal Transportmodell (NTM), og et prinsipp om å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet per konsept. Det innebærer at dersom vi hadde lagt inn flere avganger i modellen så ville regnestykket falt dårligere ut fordi hver togavgang ville føre til behov for økt tilskudd. Det er lagt til grunn et minimumstilbud for å ivareta samfunns målet om sammenknytting av regioner. Minimumstilbudet er utviklet med to avganger per retning per dag og strekning, med en én avgang om morgenen og én om ettermiddagen. Ved en eventuell utbygging av ny Nord-Norgebane er det kapasitet til å kjøre flere persontog enn det som er lagt inn i beregningene.

### **1.2.6 Trasevurderinger**

Noen høringsinnspill kritiserer trasevalget og valget av hastighet. I KVVU NNB har vi funnet og avklart jernbanelinje som ble lagt til grunn for kostnadsestimering og vurdering av virkninger. Bredden på den offentliggjorte korridoren er 1 km.

Det er utarbeidet en trasé med minimumskurvatur for 160 km/t, men som vi påpeker i rapporten legges det opp til at hastigheten kan reduseres ned til 100 km/t for å unngå fordyrende løsninger og konflikter.

Linjeføring er en av faktorene som definerer tillatt hastighet på en banestrekning. På noen strekninger vil det være aktuelt med rettlinjer og slak kurvatur som teoretisk muliggjør høyere hastighet enn 160 km/h. Høyeste mulige hastighet per togkategori og delstrekning vil i realiteten bestemmes av flere faktorer, slik som togmateriell, overbygningsklasse, eventuelle planoverganger og signalanlegg, i tillegg til linjeføringen. I dette tilfellet er det godstrafikken som bidrar til størsteparten av nytteverdien. Godstog for transport av intermodale lastbærere (containertog) er i de fleste tilfeller begrenset til en topphastighet på 100 km/t, uavhengig av banens utforming. Det er dermed ikke realistisk at vesentlig høyere hastigheter enn dette bidrar til økt nytte for godstrafikken. Investeringskostnaden er imidlertid en funksjon av blant annet dimensjonerende hastighet, og baner som dimensjoneres for høyere hastigheter har høyere kostnader. Dette skyldes at en stiv linjeføring som regel medfører færre frihetsgrader til å krysse fjorder, daler osv. på de mest optimale stedene. Dette fører til flere dyre og kompliserte løsninger. Den stive linjeføringen gjør det også vanskeligere å unngå bebyggelse og områder med vanskelige grunnforhold. Det er også andre tekniske krav,

knyttet til f.eks. overbygning, energioverførings- og signalsystem, som gjør at forventet kostnad øker som funksjon av dimensjonerende hastighet.

### Kryssing av Tysfjord og Rombakken

Flere av høringsinnspillene kritiserer trasevalget for Nord-Norgebanen som unngår kryssing av Tysfjorden. Disse bruene over dype fjorder vil være særdeles kostbare og per i dag vet vi ikke om de er gjennomførbare. Utfordringen er at vi ikke får fundamentere bruene i dype fjorder, noe som igjen medfører behov for lange spenn. Etter vår kjennskap er det ikke bygget jernbanebruer med så lange spenn som enkeltsporede bruer. Det vil være nødvendige med egne utredninger for å undersøke om det er mulig å bygge jernbanebruer over Tysfjorden, eller andre fjorder. I utredningen fra 2019 har de valgt å satse på at teknologiske fremskritt vil gjøre det mulig å bygge så lange jernbanebruer over fjorder. I denne utredningen ønsket vi å legge frem en korridor vi mener er gjennomførbar med dagens teknologi. Vi har derimot foreslått en lang bru over Rombakken. Vi kjenner noe mer til grunnforholdene her, siden det er bygget en veibru. Men som vi beskriver så er det usikkerhet om denne bruene er gjennomførbar og et alternativ er da å gå rundt Rombakken med en kortere bru lenger inn. Grove kostnadsanalyser viser at kostnaden blir tilsvarende i de to alternativene.

### **1.2.7 Klimagassutslipp**

#### Grunnlagsdata og verktøy

I verktøyet er referanseprosjektene Follobanen og Ringeriksbanen benyttet som grunnlag for å finne type material og mengde for å bygge én meter dagsone, tunnel og bru. Utslippsfaktorene er samkjørt med VegLCA og baserer seg i stor grad på gjennomsnittet av norske EPDer. Dette gjør at beregningene er utført med tanke på norske forhold. I verktøyet kan grunnforhold og bergkvalitet endres fra enkel-middels-vanskelig, men da det ikke er utført undersøkelser langs traséen har det blitt vurdert at middels forhold vil være mest treffende. Plasseringen av Nord-Norgebanen gjør at mer robuste materialer kan bli nødvendig for å tåle et tøffere klima enn referanseprosjektene. Dette er ikke tatt med i beregningene.

#### Drivstoff i anleggsmaskiner og massetransport

Det er lagt inn bruk av 50% utslippsfrie anleggsmaskiner basert på klimakur 2030 og handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser. For massetransport er det benyttet en utslippsfaktor på 1,75 kg CO<sub>2</sub>/liter diesel. Dette er basert på klimabane 2 som er en strategi for at utslipp fra massetransport skal være utslippsfri i 2050. En senere oppstart av utbyggingen enn det som er lagt til grunn (2026) vil gjøre at en høyere andel utslippsfrie maskiner kan benyttes.

#### Høye klimagassutslipp

Det er de indirekte utslippene fra utbyggingen av Nord-Norgebanen som genererer størst utslipp. Dette omfatter materialproduksjon og materialtransport frem til anleggsplassen, i tillegg til produksjon og distribusjon av diesel. De direkte utslippene omfatter alt innenfor anleggsområdet, som utslipp fra anleggsmaskiner, detonering av sprengstoff og frakt av masser. Se tabell 1 nedenfor for utslippstallene for de ulike konseptene.

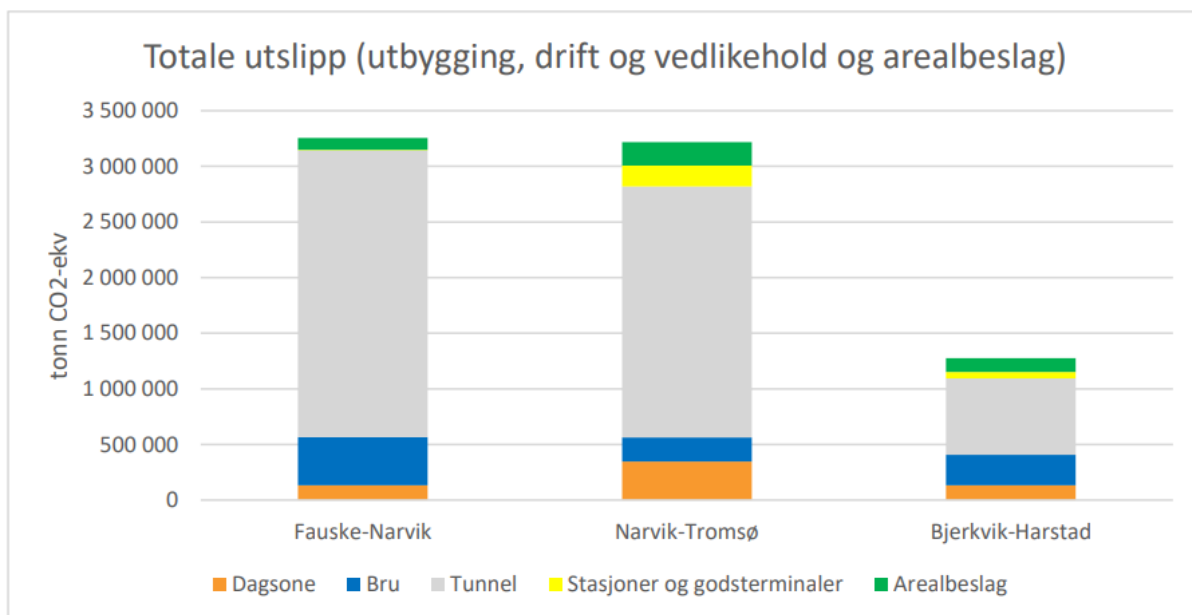
Tabell 1. Utslipp fordelt på utbygging, drift og vedlikehold og arealbeslag. Direkte utslipp er separert ut. Verdi i parentes angir andel av totalt utslipp.



| Totale utslipp [tonn CO2-ekv]          |                                 |                               |                                  |                                  |                                  |
|--|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
|  |                                 | A1                            | A2                               | A3                               | A4                               |
| Utbygging                              | Indirekte utslipp (A1-A5)       | 37 753                        | 6 248 578                        | 5 283 877                        | 2 489 166                        |
|  | Direkte utslipp (A5)            | 11 852                        | 526 256                          | 446 050                          | 237 438                          |
|  | <b>Sum utbygging</b>            | <b>49 605</b><br><b>(76%)</b> | <b>6 774 834</b><br><b>(86%)</b> | <b>5 729 927</b><br><b>(87%)</b> | <b>2 726 604</b><br><b>(87%)</b> |
| Drift og vedlikehold i analyseperioden | Indirekte utslipp (B4)          | 14 369                        | 612 105                          | 514 011                          | 270 976                          |
|  | Direkte utslipp (B4)            | 1 152                         | 54 424                           | 45 301                           | 24 874                           |
|  | <b>Sum drift og vedlikehold</b> | <b>15 521</b><br><b>(24%)</b> | <b>666 529</b><br><b>(8%)</b>    | <b>559 312</b><br><b>(8%)</b>    | <b>295 849</b><br><b>(9%)</b>    |
| Arealbeslag                            |                                 | 0                             | 444 878<br>(6%)                  | 320 047<br>(5%)                  | 124 831<br>(4%)                  |
| <b>Totalt utslipp</b>                  |                                 | <b>65 125</b>                 | <b>7 886 241</b>                 | <b>6 609 286</b>                 | <b>3 147 285</b>                 |
| <b>Andel direkte utslipp (A5+B4)</b>   |                                 | 13 004<br>(20%)               | 580 680<br>(7%)                  | 491 351<br>(7%)                  | 262 312<br>(8%)                  |

Det er utbygging av tunnel som genererer de største utslippene fra utbygging av Nord-Norgebanen. Andel tunnel for delstrekningene er hhv. 78% (Fauske-Narvik), 62% (Narvik-Tromsø) og 52% (Bjerkvik-Harstad), se figur 1. Utfordrende terreng i Nord-Norge gjør at andelen tunnel er høy i forhold til andre jernbanestrekninger i Norge. For både tunnel og bru kreves det mye betong og stål, som inngår i de indirekte utslippene. Figur 1 viser at utslippene fra dagsone og bru er mye lavere enn tunnel for alle delstrekningene.

Utslippene fra arealbeslag er størst for Narvik-Tromsø, der det er en større andel dagsone enn for de to andre strekningene.



Figur 1. Grafisk fremstilling av utslippene fra de tre delstrekningene.

På grunn av at vurderingen er på stadiet konseptvalgutredning er det ikke regnet inn anleggsveier og anleggsplasser, da dette ikke er avklart på nåværende tidspunkt. Traséen ligger mange steder et godt stykke vekk fra eksisterende infrastruktur, noe som vil kreve mye nye anleggsveier, og dermed medfører økte klimagassutslipp.

For massetransport er generisk verdi på 20 km benyttet. Grunnet plassering av traséen vil 20 km i mange tilfeller være urealistisk kort avstand for massetransport. Ved økt avstand vil også utslippene fra massetransport øke noe.

#### Redusere utslipp fra byggefase

Ved senere oppstart av utbyggingen vil teknologi og materialer ha kommet lengre i utviklingene og utslippene vil kunne reduseres noe. Dette gjelder i hovedsak utslipp fra maskiner og mer klimavennlige materialer. Oppstart i 2026 er lagt til grunn for vurderingen.

Det er ikke tatt hensyn til bruk av f.eks. lavkarbonbetong i beregningene, men dette vil kunne redusere utslippene fra betong med opp til ca. 40%. Andre mer klimavennlige materialer og maskiner vil også i økende grad bli tilgjengelig i fremtiden og med det kunne redusere utslippene noe. I tillegg vil optimalisering av arbeidsprosesser og logistikk, og minimere arealbeslag være med på å redusere utslippene.

#### Tog som transportmiddel

Tog som transportmiddel vil alltid være et effektivt transportmiddel på grunn av evne til å frakte mange mennesker og mye gods med energieffektivitet kombinert med lave lønns og driftskostnader. Tradisjonelt har tog vært det eneste kollektive transportmiddelet med null direkte utslipp. Dette er i endring på grunn av en stadig høyere andel nullutslippskjøretøy.

I tillegg til økende nullutslippsandel i konkurrerende transportformer i fremtiden, så vil effekten/nytteverdien av utbyggingen av Nord-Norgebanen ha med hensyn til endring i klimagassutslipp også avhenge av strekningens trafikk- og godsgrunnlag. Prognosene for forventet transport av personreiser og gods viser at det ikke vil være mulig å «tjene inn» klimagassutslippene fra arealutslipp, bygging og drift- og vedlikehold. Dette er vist igjennom beregning av tilbakebetalingstid.

#### **1.2.8 Ønske om dobbeltspor på Ofotbanen**

Flere av høringsinnspillene forutsetter at KVVU-en legger til grunn dobbeltspor på Ofotbanen eller kritiserer at dette ikke er lagt inn. KVVU Nord-Norgebanen har anbefalt følgende tiltak på Ofotbanen: tre nye kryssingsspor (Søsterbekk, Horisontalen og Katterat), samt sporombygging for økt aksellast til 32,5 tonn. Narvikterminalen og tilhørende behov ikke utredet i denne KVVU-en, men ligger inne i tiltakspakken til KVVU transportløsninger i Nord-Norge.

Behov for ytterligere kapasitetsøkende tiltak for Ofotbanen, som dobbeltspor, må planlegges i tett samarbeid med Svenske myndigheter.

#### **1.2.9 Samfunnssikkerhet og beredskap**

Flere av høringsinnspillene kritiserer KVVU-en for å ikke vektlegge samfunnssikkerhet og beredskap i tilstrekkelig grad. Jernbanen er godt egnet for transport av store volum og tunge transporter over lange avstander på relativt kort tid og det er riktig at en Nord-Norgebane vil være veldig positiv for samfunnssikkerhet og beredskap. Vi mener det er viktig at vi har et robust jernbanenett som kan fungere godt også i eventuelle kriser. Derfor er kapasitet og terminaler sentrale stikkord også i beredskapssammenheng. Helheten i transportnettet er et annet nøkkelord i denne sammenhengen, og samspillet mellom transportformene er det som må fungere for å løse også slike behov.

Det er tatt initiativ til tettere kontakt mellom etater og politisk nivå hos oss og i våre naboland for å se på hvordan vi kan styrke de grensekryssende transportårene, både på jernbane og veg. Det vil også være politiske vurderinger som knyttes til dette spørsmålet som det ligger utenfor vårt mandat å mene noe om. Samarbeidsforum for «grensekryssende jernbane» mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket er etablert i 2024.

## 2 Innspill fra stat- og fylkesnivå

### 2.1 Statsforvaltere i Nordland og i Troms og Finnmark

De gir felles høringsuttalelse og mener notat 008 «Samfunnssikkerhet» har store faglige svakheter og er lite egnet for å konkludere slik KVVU-en gjør på samfunnssikkerhetsområdet.

**Metodebruk:** Dette underbygges ved bruk av en metode som er ny og umoden og det er gjort forenklinger med manglende involvering av relevante interesser.

**Forsvar:** Statsforvalterne mener rapporten ikke tar ikke for seg konseptet for vertslandsstøtte og endringen i den sikkerhetspolitiske situasjonen i nord etter Russlands invasjon av Ukraina. Statsforvalterne mener rapportens konklusjon om at konsept A1 ikke utgjør noen forskjell i Forsvarets aktivitet er feil, ettersom Sverige og Finland er i ferd med å bli NATO-medlemmer.

**Forsyningssikkerhet og befolkningens sikkerhet og trygghet:** Når det kommer til forsyningssikkerhet og befolkningens sikkerhet og trygghet er heller ikke Statsforvalterne enig i rapportens konklusjon.

**Brannsikkerhet:** Det trekkes frem at brannberedskap er et kommunalt ansvar og kommunene Fauske, Sørfold, Hamarøy og Narvik vil være ansvarlig for brannberedskapen i dette området. Dette vil kreve store kommunale investeringer, og det er usikkerhet om det i det hele tatt er mulig å bygge opp en kommunal beredskap knyttet til dette, grunnet befolkningsgrunnlaget i området.

**Kunnskapsgrunnlaget:** Det trekkes frem at de to rapportene utarbeidet i forbindelse med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge ikke er tatt med i KVVU Nord-Norgebanen.

**Oppsummering Samfunnssikkerhet og beredskap:** Statsforvalterne anbefaler at området samfunnssikkerhet og beredskap utredes på nytt, og at det må gjennomføres en skikkelig prosess for å få frem styrker og svakheter med de ulike alternativene.

Reinbeitedistriktene nærmer seg smerteterskelen for tap av beitemuligheter vurdert opp mot annen samfunnsutvikling. Tuneller og massehåndtering må i tilfelle planlegges i tett samarbeide med reindriftsnæringen og Statsforvalteren.

Statsforvalterne har ellers ingen merknader til rapportens alternativvurderinger eller anbefalinger.

#### *Jernbanedirektoratets vurdering:*

Statsforvaltere i Nordland og i Troms og Finnmark har sittet i styringsgruppa til begge KVVU-ene, og har derfor hatt god mulighet til å gi innspill underveis.

**Metodebruk:** Vi fastholder at 3R-metoden innehar en del svakheter og at det ikke har foreligget grunnlag eller input fra Forsvaret og andre samfunnssikkerhetsaktører i analysen. Det må likevel påpekes at alle analysemetoder har sine begrensninger og man søker å velge metode basert på hensikt og formål med analysen og hva analysen skal danne beslutningsunderlag for.

Involvering av ulike offentlige og private aktører i en slik analyse innebærer en langt mer omfattende, tid- og ressurskrevende prosess som trolig ikke ville gitt nevneverdige endringer i analyseresultatet og konklusjonen. Dette ville også ha medført et behov for at f.eks. Forsvaret selv hadde utført egne analyser for å kunne gi en verdivurdering av de ulike forsvarsanleggene i Nord-Norge samt en prognose på hvorvidt de ville benyttet eller hatt behov for togtransport mellom forsvarsanlegg i nord i krise- og fredstid.

**Forsvar:** Vi har avgrenset analysen til kun å vurdere samfunnssikkerhet for Norge og ikke våre allierte. Finland og Sverige var heller ikke NATO-medlemmer da vi utarbeidet analysen. I rapporten er det referert til det som da var den nylig publiserte Totalberedskapskommisjonens rapport som viser til viktigheten av å ruste opp vår forsvarsevne i en usikker tid. Det bør utarbeides egne vurderinger av Forsvaret og NATO om nytten av (forbedring av) togtransport i Nord-Norge og til Sverige og Finland slik at dette eventuelt kan danne grunnlag for mer detaljerte vurderinger av effekten av Nord-Norgebanen for samfunnssikkerhet.

**Forsyningssikkerhet og befolkningens sikkerhet og trygghet:** Vi er enige i at forsyningssikkerhet vil forbedres med alle konseptene da dette gir redundans i transport. Dette innebærer muligheter for omlasting og effektiv transport/kommunikasjon mellom trafikknutepunkt. All den tid transport av turister er samfunnsnyttig, er ikke dette medtatt i vurderingene av samfunnssikkerhet, Metoden tilrettelegger for å vurdere samfunnssikkerhet- og nytte basert på befolkningstall (dvs registrerte innbyggere og prognoser på befolkningstall i fremtiden) og da er sesongbaserte eller midlertidige variasjoner i befolkning pga. turisme ikke er medtatt. Befolkningstunge byer og tettsteder og kommunikasjon/transport mellom disse ansees som viktigst. For transport av mennesker fra øyer og tettsteder et stykke unna toglinjen/stasjoner, vil redundansen være mindre relevant all den tid det innebærer en fortsatt avhengighet av personbil/annen kollektivtransport. Omlasting av varer og personell fra skip/havner til vogntog og igjen omlasting til tog ansees også som en tungvint løsning og reduserer muligheten for at dette oppleves samfunnsnyttig, dog gir det delvis redundans ved bortfall av vegnett.

**Brannsikkerhet:** Dette nevner rapporten som et dilemma som ikke er vurdert. Nye tiltak for å redusere risiko og/eller forbedre samfunnssikkerheten kan igjen medføre nye typer risikoer. En utredning som ser på risikoene knyttet til jernbanetraseene anbefales som videre arbeid og ville vært naturlig å utføre de eventuelle neste fasene. I en slik prosess ville det være naturlig at det lokale brannvesenet involveres i eller utarbeider forebyggendeanalyse, beredskapsanalyse og beredskapsplaner.

**Kunnskapsgrunnlaget:** De to rapportene kunne i større grad vært medtatt som en del av kildematerialet og blitt henvist til.

**Oppsummering Samfunnssikkerhet og beredskap:** En vurdering av samfunnssikkerhet basert på valgt metode og med de rammene og forutsetningene som ble satt må naturligvis være overordnet og generell. Enhver analyse eller utredning kan styrkes ved å redusere usikkerheten, ofte gjennom innhenting av mer informasjon og kunnskap. Dette gjelder også for nevnte rapport om samfunnssikkerhet. Det er også grunnen til at rapporten er tydelig på hvilke svakheter og begrensninger den har og at det bør utarbeides flere og andre typer vurderinger.

En mer konkret og detaljert vurdering av samfunnssikkerhet krever at de ulike samfunnsaktørene har gjort egne vurderinger av nytten av togtransport/linjer i krise- og fredstid, en verdivurdering av egne anlegg/funksjoner og hvorvidt muligheter for bruk av togtransport har innvirkning på dette, samt hvilke anlegg- og funksjoner som har størst verdi for samfunnssikkerhet, en gradering av verdien til ulike samfunnsfunksjoner ift. betydning for samfunnssikkerhet (Forsvar, politi, sykehus etc.), prognoser for fremtidige forsyningslinjer, detaljert kunnskap om hva som transporteres hvor (medisiner, utstyr/materiell til samfunnskritiske funksjoner, osv.) og hvorvidt de ulike konseptene medfører ulik grad av positiv påvirkning på forsyning/transport av dette.

Selv om man sitter med denne typen underlag, vil vurderingene i stor grad være kvalitative og basere seg på nå-situasjonen og eksisterende kunnskap. Med en sikkerhetspolitisk situasjon i stadig og rask endring, vil dagens kunnskap og informasjon være utilstrekkelig for å angi nytteverdien 50 år frem i tid. Likevel er rapporten positiv til alle konseptene og har satt som utgangspunkt at redundans og muligheter for massetransport av mennesker, utstyr og materiell gir positiv effekt for samfunnssikkerheten. Når positiv effekt for samfunnssikkerheten veies opp mot økonomiske og miljømessige hensyn, vil ikke nødvendigvis samfunnssikkerhet vektas høyere. Hvis hensynet til nasjonal sikkerhet og Norges rolle som vertskapsland for allierte styrker, samt gode transportmuligheter fra norske havner i nord til Sverige og Finland skal hensyntas, bør det etter vårt syn fremkomme i et oppdatert rundskriv fra Finansdepartementet. Rapporten ser kun overordnet på mulig nytte for Forsvarets anlegg i Nord-Norge og Forsvarets rolle i samfunns-sikkerhet (totalberedskapen) og vurderer heller ikke Norges forpliktelser i NATO og som vertsstøtteland og vertsland for større NATO-øvelser. En supplerende rapport fra Forsvarets side kan derfor vært nyttig som et supplement.

## 2.2 Sametinget

Sametinget støtter anbefalingen av A1 – Bedre baner i nord. Det påpekes imidlertid at det er vanskelig å få overblikk over alle konsekvenser slike tiltak medfører og at det vil kreve mer detaljerte planer. Dette ønskes drøftet nærmere med ansvarlige myndigheter i løpet av slutføringen av denne prosessen.

Sametinget er i utgangspunktet kritisk til nye og større utbygginger av infrastruktur gjennom samiske kjerneområder, slik som for eks. utbygging av Nord-Norgebanen og jernbane gjennom Finland til Sør-Varanger. Det understrekes at slike utbygginger vil ytterligere kunne fragmentere beiteland og kan føre til stor økning av reinpåkjørslar og vanskelig drift for reindriftsnæringen. Strekningen Fauske – Narvik trekkes frem som eksempel som et område hvor det i dag ikke er infrastruktur.

Sametinget om konsultasjoner om saken før endelig valg av konsept blir vedtatt, dette også konsultasjoner på politisk nivå mellom Sametinget og Samferdselsdepartementet før endelig valg av jernbaneløsning. I forkant av konsultasjonene ønsker Sametinget gjerne også en oppsummering av høringsinnspillene som omtaler/omhandler samiske interesser og rettighetshavere. Konsultasjonene på politisk nivå kan samkjøres når det gjelder både KVU Nord-Norgebanen og KVU Nord-Norge.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## 2.3 Nordland Fylkeskommune

Nordland fylkeskommune starter med å berømme Storting og regjering for et ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge.

Det er levert et fylldig hørings svar med mange problemstillinger. Hovedbudskapet fra Nordland Fylkeskommune er at KVU-ene har et for lavt ambisjonsnivå. Når det gjelder jernbane, fremheves det umiddelbart behov for utbedringer på Nordlandsbanen og Ofotbanen i et raskere tempo enn det som skisseres i KVU Nord-Norgebanen.

De mener også at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad har belyst effekten av alternative transportformer og et helhetlig transportsystem. I så måte burde det også vært mer fokus på forsyningsikkerhet, samfunnsikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne; særlig i lys av den endrede internasjonale sikkerhetspolitiske situasjonen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

KVU Nord-Norgebanen er utarbeidet i tett samarbeid med KVU Transportsystemer i Nord-Norge, mens førstnevnte hadde i oppdrag å bare se på jernbanen i særdeleshet så skulle sistnevnte se hele transportsystemet i sammenheng.

Ellers noteres ønsket om en økt satsing på Nordlandsbanen og Ofotbanen.

## 2.4 Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune har levert et svært omfattende hørings svar som omfatter både KVU Nord-Norgebanen og KVU Transportsystemer i Nord-Norge. De er sterkt kritiske til mye ved begge utredningene; også anbefalingene.

Det vises til at det i bestillingen fra Stortinget lyder: « ... arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen». De mener at dette ikke er oppfylt når KVU-en anbefaler å ikke bygge ny bane. Derfor foreslår de at første byggetrinn bør være Ofotbanen via Setermoen til Bardufoss. De skriver også at arbeidet skal gjennomføres slik at den kan bli en del av grunnlaget for neste NTP.

Troms fylkeskommune gikk til bestilling av rapporten «Faglig vurdering av KVVU Nord-Norgebanen» fra selskapet Norsk Bane ettersom de fant grunnlaget svært omfattende og teknisk. Rapporten i sin helhet er vedlagt høringsinnspillet.

Det pekes på at Forsvar, beredskap og samfunnsikkerhet burde fått høy prioritering når Regjering og Storting skal fatte sin beslutning knyttet til de to utredningene.

Troms fylkeskommune etterlyser en mer omfattende analyse av hvordan situasjonen hadde vært både når det gjelder nytte og kostnader hvis det var blitt lagt til rette for jernbane med hastighet opp mot 250 km/t.

Troms fylkeskommune har spilt inn et eget forslag til konseptuell løsning på et helhetlig transportsystem for Nord-Norge. Dette inkluderer alle transportformer.

#### *Jernbanedirektoratets vurdering:*

Når det kommer til vurderingen av rapporten fra Norsk Bane så vises det til delkapittel 1.2.4.

I supplerende tildelingsbrev nr 3 av 2022 ber Samferdselsdepartementet om at Jernbanedirektoratet utarbeider en KVVU i henhold til gjeldende metodikk. Jernbanedirektoratets oppfatning er derfor at det skal beskrives et nullalternativ, og at dette kan anbefales i tråd med KVVU-metodikken. Jernbanedirektoratet mener det er fremskaffet tilstrekkelig med fakta til at det kan fattes politiske vedtak om å bygge banen selv om det ikke er direktoratets anbefaling. Det vises også til delkapitler 1.2.3, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7 og 1.2.9.

KVVU-prosjektet har hatt løpende dialog med de i Jernbanedirektoratet som har arbeidet med innspill til NTP, slik at dette har blitt ivare tatt i så stor grad det har vært mulig.

## **2.5 Statens vegvesen**

Statens vegvesen mener at KVVU Nord-Norgebanen gir et godt grunnlag for de vurderinger og anbefalinger som er gjort i KVVU Nord-Norge for å finne fram til de beste konseptene for et fremtidig transportsystem i Nord-Norge. Utover dette har Statens vegvesen ingen merknader til KVVU for Nord-Norgebanen.

#### *Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## **2.6 Kystverket**

Kystverket støtter konklusjonene i KVVU-en med utgangspunkt i kravet om samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektiv bruk av samfunnets midler. Det vektlegges at sjøtransporten er viktig for landsdelen, og at bedre tilrettelegging for overgang mellom jernbane og sjøtransport i Mosjøen. Mo i Rana, Bodø og Narvik kan gi grunnlag for et fremtidsrettet transportsystem i Nord-Norge. Utvikling av havnene i en desentralisert havnestruktur vil også være viktig for landsdelen.

#### *Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

# 3 Interkommunale politiske råd (Regionråd)

## 3.1 Hålogalandsrådet

Hålogalandsrådet er kritiske til utredningen, og mener de positive effektene av utbygging av ny jernbane er for dårlig belyst. I sin høringsuttalelse skriver de også at sentrale deler av bestillingen er sett bort fra.

Hålogalandsrådet mener Nord-Norgebanen må realiseres, og at utbyggingen bør foregå trinnvis. For øvrig er støtter Hålogalandsrådet anbefalingen om oppgradering av Ofotbanen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering

## 3.2 Lofotrådet

Lofotrådet stiller seg bak anbefalingen til Jernbanedirektoratet og henstiller til at tiltak på Ofotbanen og Nordlandsbanen blir prioritert. Ønsker heller å prioritere havner og farled, veg og et godt flytilbud foran ny jernbane.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering

## 3.3 Nord-Tromsrådet

Høringsinstansen gir en felles uttalelse til KVVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVVU Nord-Norgebanen. Nord-Tromsrådet mener det i utredningsarbeidet er lagt for liten vekt på nye samferdselsløsninger i Nord-Troms og Finnmark og behovet for trygge veier og å knytte land og regioner tettere sammen. Nord-Tromsrådet mener jernbane er en viktig faktor for å hensynta det grønne skiftet og anbefaler at det bygges ny jernbane fra Narvik til Tromsø. Rådet mener også et nytt jernbanetilbud fra Skibotn til Kolari i Finland er viktig, ikke minst i lys av NATO-utvidelsen og behovet for økt samhandling over landegrensene i nord.

Tiltakene bør innarbeides i konseptuelt valg nr 2 i KVVU for transportløsninger i Nord-Norge og benevnelsen bør endres til «Samferdselstiltak i Nord-Norge og nye jernbane mellom Tromsø og Narvik».

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.1.

## 3.4 Salten regionråd

Høringsinstansen gir fellesuttalelse til KVVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVVU Nord-Norgebanen. De mener ambisjonsnivået (183,3 mrd kr) er for lavt noe som Jernbanedirektoratet tolker at gjelder KVVU for transportløsninger i Nord-Norge. De støtter A1 oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen. Intermodal løsning fra bane til båt i Bodø støttes. Saltenpendelen er viktig for bo- og arbeidsmarked rundt Bodø. Ny Nord-Norgebane støttes, men uheldig at det ikke er stopp mellom Fauske og Narvik. De mener oppgradering av

Nordlandsbanen og Ofotbanen må prioriteres først og at bygging av ny Nord- Norgebane må ses i sammenheng med andre transportløsninger.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

### **3.5 Vesterålsrådet**

Vesterålsrådet støtter konklusjonen om å ikke bygge ut Nord Norgebanen. Vesterålsrådet stiller seg bak anbefalingen fra KVVU-en og poengterer at det haster å bygge ut dobbeltspor på Ofotbanen og rådet forventer at dette prioriteres.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.8.



# 4 Kommuner

## 4.1 Fauske kommune

Høringsinstansen er kritisk til KVU NNB og mener den i for liten grad tar hensyn til det store bildet. Instansen mener dette handler om å bygge landet og at samfunnsøkonomiske beregningsmodeller ikke er egnet for slike vurderinger. Fauske kommune anbefaler på det sterkeste å gå videre med arbeidet for å realisere Nord-Norgebanen. Kommunen viser også til høringsinnspillet fra Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og støtter dette.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til etterretning. Det vises også til delkapittel 1.2.5.

## 4.1 Hamarøy kommune

Hamarøy kommune varsler at kommunen på grunn av værhendelser ikke var i stand til å behandle sin høringsuttalelse i formannskapet som planlagt 31.januar. Kommunen vil derfor komme tilbake med innspill etter høringsfristen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar beskjeden fra Hamarøy kommune til orientering.

## 4.2 Målselv kommune

Høringsinstansen mener konklusjonen i KVU NNB er feil. De mener ulempene problematiseres og fordelene ikke kommer godt nok fram. Kommunen anbefaler A4 full utbygging, og understreker viktigheten av at Narvik – Tromsø prioriteres.

Mener også strekningen Nordkjosbotn – Skibotn bør vurderes i tillegg. Ønsker at landbruket hensyntas ved en utbygging. Har synspunkter på foreslått trase og lokalisering av stasjoner i kommunen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.1.

## 4.3 Narvik kommune

Narvik kommune stiller seg positive til Nord-Norgebanen. Dersom en utbygging skal gjennomføres bør strekningen Fauske-Narvik være spesielt aktuell. Kommunen mener likevel tiltak på Ofotbanen og Nordlandsbanen er den viktigste prioriteringen. Ambisjonsnivået på de foreslåtte tiltakene er for lave og de trekker fram fire tiltak som må prioriteres:

1. Krysningsspor på Søsterbekk må ferdigstilles i 2027
2. Terminal Nord/Narvikterminalen må ferdigstilles i 2030
3. Krysningsspor på Horisontalen må ferdigstilles i 2033
4. Dobbeltspor må være ferdig utbygd innen 2035.

Narvik kommune mener KVU-en undervurderer den nye geopolitiske situasjonen der Ofotbanen spiller en viktig rolle.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.8.

#### **4.4 Steigen kommune**

Steigen kommune har tidligere stilt seg positiv til realisering av Nord-Norgebanen. At jernbanen forlenges fra Fauske og nordover, vil både binde landet og Salten mer sammen. Derimot vil trasevalget som er foreslått i KVVU-en ikke bidra med noen positive effekter for Steigen, hverken for gods og næringsliv eller for oss som bor her og besøkende. Dersom vi skal ha en Nord-Norge-bane, mener Steigen kommune at dette må komme mer av Nord-Norges befolkning og eksportregioner til gode, ikke bare de største byene i landsdelen.

Steigen kommune er fornøyd med forslaget om oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen og forventer at disse inkluderes i ny NTP og ved bevilgninger i neste statsbudsjett.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

#### **4.5 Storfjord kommune**

Har gitt høringsuttalelse til KVVU transportløsninger i Nord-Norge. De ønsker jernbaneforbindelse mellom Skibotn og Kolari i Finland, som et tillegg til en Tromsbane mellom Narvik og Tromsø.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.1.

#### **4.6 Tromsø kommune**

Tromsø kommune mener anbefalingene ikke er i tråd med det en skulle forvente ut fra samfunnsmålene. At Nord-Norgebanen ikke anbefales, anses for dårlig begrunnet og forankret. Kommunen gjentar sitt krav om Nord-Norgebanen i NTP 2025-2036, med utbyggingsrekkefølge Narvik-Tromsø, sidearm til Harstad og deretter Narvik-Fauske.

Tromsø kommune mener klimagassutslipp for KVVU NNB er fremstilt kunstig høye, referer til bruk av grunnlagsdata fra referanseprosjekt med diskutabel relevans og at det ikke er hensyntatt innfasing av utslippsfrie løsninger både i industri- og anleggssektor.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.3, 1.2.5 og 1.2.7.

# 5 Innspill fra interesseorganisasjoner

## 5.1 Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen er sterkt uenig i tolkningen av mandatet til KVVU-en, og anbefalingen som gis. I høringsinnspillet fremgår det også at Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen mener KVVU-metodikken er utdatert, og at KVVU-en burde vært utarbeidet av en annen etat. Av konkrete ankepunkter mot utredningen kan følgende trekkes frem:

- Ikke-prissatte nyttevirkninger ikke er godt nok beskrevet/hensyntatt
- Muligheter for å redusere utslipp fra byggefase er ikke grundig nok undersøkt
- Ulike konseptuelle- og tekniske løsninger, slik som jernbaneferge, har blitt forkastet på feilaktig grunnlag

For øvrig viser Aksjonsgruppa til rapporten utarbeidet av Norsk bane, og mener det er store feil og mangler i utredningen.

### *Jernbanedirektoratets vurdering*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering, og viser til omtale av rapporten fra Norsk bane i avsnitt 1.2.4 og delkapittel 1.2.3.

## 5.2 Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms

Besteforeldrenes klimaaksjon mener at KVVU-en svarer ikke på samfunnsmålet for utredningen. Det trekkes frem at det er lagt uriktige premisser til grunn for arbeidet, og at det må gjøres en ny utredning av Nord-Norgebanen basert på andre premisser.

Besteforeldrenes klimaaksjon mener peker blant annet på at:

- Klima ikke er hensyntatt i tilstrekkelig grad i KVVU-en
- Høyhastighetskonseptet er lagt bort på for tynt grunnlag
- KVVU-en ikke har beregnet effekten en moderne NNB vil ha for befolknings-, nærings- og samfunnsutviklingen i landsdelen
- Trasevurderingene er gjort på et altfor grovt nivå
- KVVU-en flere steder velger traseer som innbyr til konflikt med samiske og andre interesser, mens det andre steder peker på konflikter med reindrift selv om banen er lagt i tunnel
- Analysene av hastighet, reisetider og frakttider er for overflatiske
- Prognosene for fremtidig togtrafikk er for lave, og det er lagt for lav frekvens til grunn
- Forsvarets behov er tillagt for liten vekt
- Legger til grunn for høy kilometerpris
- Stiller spørsmål ved klimaregnskapet i KVVU-en

### *Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering, men sier seg uenig i en del av de vurderingene som fremkommer knyttet til påståtte feil i datamaterialet. Det vises også til kapittel 1 for utdypende omtale av flere gjennomgående tema.

### 5.3 For Jernbane

For Jernbane viser til Norsk Bane rapporten. De savner en helhetlig plan for en moderne dobbeltsporet bane for høy fart fra Oslo til Tromsø. Mener full utnyttning først kan skje når en sammenhengende høyfartsbane Oslo-Tromsø, muligens videre, er utbygd.

Det vises til at KVVU-en sier lite om energi og klima. Norge bør gjennomføre et modalt skifte hvor veg- og lufttrafikkens høye omfang reduseres og jernbanenes og bybanenes andel økes.

Det stilles spørsmålsteget ved hvorfor ikke trase via Sørfold, Kjølsvik og Tysfjord ikke er undersøkt, hvor denne kan kombineres med ferjefri E6. Videre foreslår de fellesprosjekt bane/veg på vestsiden av Balsfjord.

De mener KVVU-en har lagt til grunn for brede, ugunstige og lite optimale korridorer med få stasjoner. Dimensjonerende fart er for lav og mener et fartsnivå på 270-320 km/t er relevant, og en bør legge dobbeltspor til grunn. Videre trekkes det frem at KVVU-en har lagt til grunn for høye km-kostander og har svært høye klimagassutslipp sammenlignet med andre prosjekter.

#### *Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. For øvrig vises det til omtale av Norsk Bane-rapporten i avsnitt 1.2.4 og omtale om trasevurdering i avsnitt 1.2.6.

### 5.4 Jernbane Nord AS

Jernbane Nord AS foreslår en ny trase for Nord-Norgebanen fra Bjørnfjell – Setermoen – Bardufoss – Bergneset – Nordkjosbotn – Tromsø (Tromsøbane). Jernbane Nord AS foreslår at denne banen bygges som brobane. Dermed unngår man store fjordkryssinger og omfattende tunnelandel. Jernbane Nord AS anbefaler denne traseen som første byggetrinn. Deretter arm til Harstad (Narvik- Bjerkvik – Evenes – Harstad).

Jernbane Nord AS mener det er mange argumenter for en Nord-Norgebane. Blant annet lange transportavstander, et sårbart og dårlig veinett og den geopolitiske situasjonen. Kapasiteten på Ofotbanen er også for lav. Samtidig som næringslivet, reiselivet, Forsvaret og EU har et økt transportbehov, og særlig transport på jernbane. En Tromsøbane vil svare på alle disse behovene.

Jernbane Nord AS mener det er viktig at Jernbanedirektoratet tar hensyn til naturverdier, reindrift og samiske rettigheter. Men stiller seg tvilende til om dette skal tillegges så stor vekt at det vil kunne brukes som hinder for bygging av Nord-Norgebane. Jernbane Nord AS mener også KVVU-en overvurderer utslippene ved bygging av Nord-Norgebanen og trekker fram blant annet mulighetene for en utslippsgjerrig utbygging, bedre utnyttelse av overskuddsmasser og at konsekvensene av mikroplast fra veitrafikken er neglisjert i utredningen.

En utbygging bør vurderes som OPS-prosjekt. Dette kan redusere kostnadene og øke kvaliteten på prosjektet. Relevante eksempler er Botniabanan og Femern Bælt-tunnelen som begge er OPS-prosjekter. Dersom Tromsøbanen bygges som brobane i nevnte trase mener Jernbane Nord AS også at kostnadene kan reduseres betydelig. Bruk av EU midler gjennom Trans - European Transport Network (TEN-T), Lån gjennom den Europeiske Investeringsbanken (EIB) eller den Nordiske Investeringsbanken (NIB) er tilgjengelig med en vis statlig garanti (ca 25%). NATO-midler til havnespor og sidespor for jernbane er også mulige finansieringskilder ifølge Jernbane Nord AS.

Jernbane Nord AS mener KVVU Nord-Norgebanen er et meget dårlig grunnlag å stanse videre utredning på. Det er ikke tatt hensyn til Totalberedskapskommisjonens og Forsvarskommisjonens anbefalinger. Behovet for grensekryssende korridorer og EUs nye avgifts direktiver, som påvirker sjømatnæringens bruk av vogntog for frakt av varer til Europa, er heller ikke vurdert.

Jernbane Nord AS anbefaler at Samferdselsdepartementet og Nærings- og Fiskeridepartementet gir sin tilrådning til Stortinget om å utrede den nye Tromsbanetraseen, fra Bjørnfjell til Setermoen – Bardufoss – Nordkjosbotn – Tromsø (Indre-Berg). Likeså utrede videreføring av Tromsbanen fra Nordkjosbotn til Skibotn.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering og viser til felles tilbakemeldinger i kapittel 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7 og 1.2.9.

## 5.5 Natur og ungdom

Natur og ungdom krever at Nord-Norgebane mellom Fauske og Tromsø ikke bygges, så lenge klimaeffekten, ødeleggelsen for naturen og samisk kulturutøvelse er skadende.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering

## 5.6 Naturvernforbundet

Likelydende uttalelse til KVV NNB og KVV transportløsninger i Nord-Norge. I denne høringsrapporten oppsummeres de viktigste momentene i høringsinnspillet til KVV NNB. Det vises Klimautvalgets anbefalinger og at utbedringer i transportsystemet må gjøres i tråd med denne. Naturvernforbundet støtter ikke bygging av NNB basert på Jernbanedirektoratets utredning. Viser til Norsk Bane rapporten som interessant kunnskap. Det må imidlertid synliggjøres at ny NNB ikke er så konfliktfylt som foreliggende utredning viser. Naturvernforbundet mener ny jernbane mellom Fauske og Narvik er uaktuell, men aktuelt å utrede ny jernbane fra Tromsø som kobles til Ofotbanen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.4.

## 5.7 Nordland Senterparti

Nordland Senterparti støtter anbefalingen om en oppgradering av Nordlandsbanen. Samt anbefalingen om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken i KVV Transportløsninger i Nord-Norge. Nordland Senterparti støtter ikke hovedkonklusjonen i KVV-en som konkluderer med at man ikke skal bygge ut Nord-Norgebanen. Sikkerhet, beredskap og et næringsliv i vekst taler for at jernbane er en forutsetning for å sikre helhetlige transportløsninger.

Nordland Senterparti er bekymret over at KVV-en i liten grad tar inn over seg den endrede internasjonale sikkerhetspolitiske situasjonen og beredskap. Her spiller Ofotfjorden en svært viktig rolle, med kobling mellom havn og Ofotbanen i en øst-vest-akse. Den nye sikkerhetspolitiske situasjonen og næringslivets behov, gjør at det videre arbeidet med Nord-Norgebanen bør prioriteres.

Nordland Senterparti mener ambisjonsnivået i KVV Nord-Norgebanen er for lavt og viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen skal innebære bygging av tilstrekkelig antall kryssingsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen.

Nordland Senterparti viser til at KVV Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten en jernbane gir i form av alternative transportformer og et mer helhetlig transportsystem. Dette må også ses i sammenheng med statens ansvar for forsyningsikkerhet, samfunnsikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Nordland Senterparti påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.1 og 1.2.9.

## **5.8 Norsk bane**

Norsk Bane har levert inn sin rapport «Faglig vurdering av KVV Nord-Norgebanen» som et eget innspill. Rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet viser til avsnitt 1.2.4 for omtale av rapporten.

## **5.9 Norsk Jernbaneforbund**

Norsk Jernbaneforbund stiller seg bak anbefalt alternativ A1 og at disse tiltakene kommer høyt opp på prioriteringslisten i NTP. Mener at Nord-Norgebanen bør utredes videre og bygges i fremtiden når Ofotbanen og Nordlandsbanen har fått opp kapasitet til å ta imot fremtidige tog fra Nord-Norgebanen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## **5.10 Tromskomiteen for jernbane**

Høringsinstansen mener KVV-en har generelt store svakheter og er ikke langsiktig nok, den bør derfor legges til side, og Nord-Norgebanen bør realiseres som oppfølging av vedtak i Stortinget.

For å sikre bosetting og arbeidsplasser trengs rask og miljøvennlig transport av både gods og folk. Jernbanen egner seg i nord pga lange avstander. Også transport av forsvarsmateriell viktig. KVV NNB undervurderer muligheten for utslippsgjerrig byggeprosess og tar ikke i betraktning at elektriske tog er mest energieffektiv transport og KVV-en neglisjerer utslipp fra mikroplast fra asfaltveier og biltrafikk. I forhold til konsekvenser for reindrift så er det tvilsomt om bygging av NNB er mer konfliktfullt enn vegbygging som krever mer areal. Stor tunnel-andel for NNB er mindre konfliktskapende.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.1, 1.2.6, 1.2.7 og 1.2.9.



# 6 Innspill fra næringsliv

## 6.1 Grovfjord reinbeitedistrikt

Grovfjord reinbeitedistrikt mener det ikke er plass til jernbane i deres reinbeitedistrikt verken nå eller i all framtid. Det er allerede store inngrep i området og det sier seg selv at jernbane vil ødelegge alt for reinbeitedistriktet, det vil aldri gå an å drive reindrift i Grovfjord reinbeitedistrikt hvis det kommer jernbane dit.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## 6.2 Jekta Storsenter

Jekta Storsenter har skrevet en felles høringsuttalelse til KVVU Transportløsninger i Nord-Norge og KVVU Nord-Norgebanen. Høringsuttalelsen understreker flere forhold som er viktige for Nord-Norges befolkning og næringsliv, og peker på det som synes som en urimelig fordeling av samferdselsmidler mellom Nord- og Sør-Norge. Basert på dette foreslås det i høringsuttalelsen at Nord-Norgebanen bør etableres, og at det må gjøres en rekke andre tiltak for å styrke transportinfrastrukturen i Nord-Norge.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## 6.3 LKAB

LKAB støtter anbefaling av konsept A1 – Bedre baner i Nord, og ber om etablering av dobbeltspor så snart som mulig, og senest innen 2025. LKAB understreker også at samarbeidet med Bane NOR må intensiveres.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.8.

## 6.4 Mauken Tromsdalen reinbeitedistrikt

Ønsker ikke en jernbane gjennom reinbeitedistriktet siden dette vil være svært forstyrrende for deres driftsmønster og distriktet er allerede er hardt belastet når det kommer til arealinngrep. Støtter KVVU-ens anbefaling.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## 6.5 Narvik havn

Narvik havn i støtter konklusjonen i KVVU Nord-Norgebanen om å ruste opp eksisterende jernbaner, fremfor å bygge ny. Både Nordlandsbanen og Ofotbanen må prioriteres for å øke kapasiteten for transport til og fra Nord Norge. Narvik havn påpeker at vareeksporten fra Nord-Norge nær tredoblet på ti år og eksporten fra nord spiller en større og større rolle for vekst og velferd i hele landet. Kapasitetsbegrensninger på Ofotbanen er prekært og den nye geopolitiske situasjonen styrker behovet for oppgraderinger.



Ofotbanen må bygges ut med følgende tiltak:

1. Krysningsspor på Søsterbekk må ferdigstilles i 2027
2. Terminal Nord/Narvikterminalen må ferdigstilles i 2030
3. Krysningsspor på Horisontalen må ferdigstilles i 2033
4. Dobbeltspor må være ferdig utbygd innen 2035.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.8.

## 6.6 NHO

NHO støtter anbefaling om videreutvikling av Ofotbanen og Nordlandsbanen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering

## 6.7 NHO Luftfart

NHO Luftfart støtter Jernbanedirektoratet sin anbefaling fra KVVU-en. I høringsinnspillet fremheves forhold ved luftfartens betydning for Norge generelt, og Nord-Norge spesielt, og vektlegger luftfartens viktige rolle i transportsystemet. Disse forholdene bygger opp under anbefalingen fra KVVU-en.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## 6.8 NHO logistikk og transport

Høringsinstansen mener det ikke er et godsmarked som kan rettferdiggjøre en så stor investering som Nord-Norgebanen. Transportløsningene må skje ved en kombinasjon mellom båt, bane og veg, herunder nullutslipp båtforbindelse fra jernbane i Bodø og nordover. Viktig med dobbeltspor på Ofotbanen. Oppgradering av E6 vil tjene næringslivets transportbehov bedre enn NNB.

*Jernbanedirektoratets vurdering*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.1.

## 6.9 Næringsforeningen i Tromsøregionen

Høringsinstansen er positiv til en bygging av Nord-Norgebanen. Foreningen mener dette må skje uten å gå på bekostning av annen samferdselsoppgradering. Oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen må stå sentralt uansett valg av konsept.

Næringsforeningen i Tromsøregionen er kritisk til KVVU-en og oppfatter at den ikke svarer ut oppdraget. KVVU-en tar ikke høyde for de nasjonale vekstambisjonene innen havbruk, fiskeri, mineraler og reiseliv. Samfunnssikkerhet og beredskap må spille en sentral rolle i vurderingen av Nord-Norgebanen.

Høringsinstansen slutter seg til Troms fylkeskommunes kritikk av manglende trinnvis beskrivelse og satsinger i regionen, samt at høringsfristen er så knapp at reell innflytelse begrenses. Samfunnsøkonomisk nytteverdi blir i denne KVVU-en tillagt for stor vekt sammenliknet med andre regioner der store infrastrukturbygginger er gjennomført.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.3, 1.2.5 og 1.2.9.

## 6.10 Sjømatklyngen Senja

Høringsinstansen gir en felles uttalelse til KVVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVVU Nord-Norgebanen. Sjømatklyngen Senja er opptatt av behovet for oppgradering av vegnettet fra Senja og inn til E6. Sjømatklyngen Senja mener utredningen av Nord-Norgebanen er for dårlig og at den baserer seg på et utdatert virkelighetsbilde, en snever situasjonsbeskrivelse og legger for liten vekt på gods og sjømat. Instansen mener den foreslåtte traseen ikke svarer ut de behovene for transport som næringslivet har. Høringsinstansen mener en bane fra Narvik/Kiruna nordover til Skibotn vil kunne få betydning for godstransporten og at dette er et alternativ det bør jobbes videre med, også i lys av Nato-utvidelsen. Hensynet til forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap bør også prioriteres.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapittel 1.2.1.

## 6.11 Visit Tromsø

Høringsinstansen mener en utbygging av jernbane ikke må gå på bekostning av annen samferdselsoppgradering eller at transportløsninger settes opp mot hverandre. Nord-Norge har stort behov for å utbedre vegnettet samtidig som det er behov for jernbane i nord.

Visit Tromsø mener reiselivsnæringen ikke er riktig dokumentert i KVVU-en med tanke på framtida. Instansen viser til at Menon Economics estimerer en omsetningsvekst på nær 50% for reiselivet framover til 2030 og reiselivet i nord vil ta en vesentlig del av denne veksten. Visit Tromsø mener Nord-Norgebanen er en av de viktigste løsningene for å gi tilreisende muligheten for å ta mer klimavennlige valg, og at dette vil bli enda mer etterspurt framover.

Høringsinstansen slutter seg eller til vedtaket i Troms fylkesting 23.11.2023 der regjeringen bes om straks å følge opp Stortingsvedtaket fra 20.04.2021 om å sette i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.5 og 1.2.7.

# 7 Innspill fra jernbanesektoren

## 7.1 Bane NOR

Bane NOR støtter Jernbanedirektoratets anbefaling. Bane NOR vurderer at gjennomføringen av en ny Nord-Norgebane vil være svært teknisk utfordrende, noe som gjenspeiles i kostnadsestimater og usikkerhetsanalyse.

Det påpekes at i det videre arbeidet må vurderes om foreslåtte tiltak i konsept A1 er tilstrekkelig til å gi en robust bane for næringslivet i regionen. Understreker at det også etableres et tett samarbeid med Trafikkverket i Sverige da foreslått konsept vil være avhengig av tiltak også på svensk side.

Poengterer at det må gjøres utredninger av tiltaksbehovet utenfor tiltaksområdet. Peker på kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen og Kongsvingerbanen samt utbygging av terminalkapasitet i Sør-Norge må gjøres i det videre arbeidet. Bane NOR jobber med å redusere klimagassutslipp, noe som kan redusere klimagassutslippene for utvikling av Nordlandsbanen, Ofotbanen og en eventuell fremtidig Nord-Norgebane.

Poengterer også behovet for økt kunnskap om jernbanebruer og massehåndtering som kan ha stor betydning for teknisk gjennomførbarhet og videre optimalisering.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet har jobbet tett med Bane NOR i denne utredning, for øvrig tar vi høringsinnspillet til orientering.

## 7.2 Norske tog

Norske tog hadde ingen kommentarer til konseptvalgutredningen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

# 8 Privatpersoner

## 8.1 Alexander Klaussen

Høringsinnspillet er kritisk mot flere aspekter ved KVVU-en, og grunnlagsmaterialet som er brukt. Det påstås i høringsinnspillet også at passasjer- og godsvolumene er beregnet feil. Klaussen mener også at det er lagt for lite vekt på å legge til rette for sømløse reiser og samfunnssikkerhet, at utslipp fra byggefase er overestimert og at konfliktpotensialet med reindriftsnæringen er overvurdert.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til kapittel 1 for utdypende omtale av flere gjennomgående tema.

## 8.2 Bjørn Jensen

Høringsinnspillet begynner med å påpeke at KVVU-en fremstår som grundig, men at enkelte perspektiver er mangelfullt belyst. Dette dreier seg primært om at infrastrukturkonseptet til konsept A2 synes å være overdimensjonert med tanke på at den største nytten av tiltaket vil være knyttet til godstrafikk. Jensen påpeker i høringsinnspillet også at effektene for redundansen i transportsystemet, og virkningene for forsyningsikkerheten av A2 ikke er tilstrekkelig beskrevet.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

## 8.3 Eivind Sivertsen

Eivind Sivertsen trekker frem følgende tema fra KVVU-en:

- Når det gjelder passering av Tysfjord, kan en flytebro med vippe-/svingfunksjon for skipspassering (jf. Bjørnafjorden) over Drag-Hulløya-Kjøpsvik gi mulighet for sammenbinding til E6 i samme bro
- Stiller spørsmål ved hvorfor dimensjonerende hastighet er satt så lavt at effekt for flyreiser uteblir? Sivertsen mener også at frekvensen er for lav.
- Anslag for break-even-time for klimaeffekt er for høye. Med moderne teknologi kan den nesten halveres.
- Det er ikke gjort gode nok vurderinger av hvordan konflikter med reindrift kan reduseres. Tunnel, brubaner og over-/underganger vil redusere konflikten.
- Det står ikke noe i mandatet om at Nord-Norgebanen skal legges bort for godt. Det politisk vedtak om realisering av banen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.3, 1.2.6, 1.2.1 og 1.2.7.

## 8.4 Hagbart Vebostad

Vebostad mener det er flere tema som er dårlig behandlet i utredningen, blant annet klimagassutslipp, dimensjonerende hastighet, trasevurdering og natur og miljø. Det vises også til rapporten fra Norsk Bane.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.7, 1.2.6 og 1.2.4.

## 8.5 Hilde Sagland

Høringsinnspillet er kritisk til flere aspekter i KVVU-en. Sagland mener det er en uforståelig konklusjon og påpeker at samfunnssikkerhet og regionforstørring bør vektlegges mer. Ønsker en igangsettelse av KVU og mener strekningen Narvik-Tromsø må bygges først for deretter hele strekningen. Er kritisk til klimaregnskapet og den dimensjonerende hastigheten som legges til grunn.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering. Det vises også til kapittel 1 for utdypende omtale av flere gjennomgående tema.

## 8.6 Johann Stamm

Stamm mener utredningen har flere svakheter. Blant annet vurderer ikke KVVU-en nødvendige kapasitetsøkende tiltak på det svenske jernbanenettet, kun det norske. Det vil være behov for kapasitetsøkende tiltak også på svenske side dersom Ofotbanen skal frakte mer gods til Nord-Norge.

Detaljnivået i KVVU-en er også lavere enn forventet sammenliknet med utredningen som Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2019. Stamm mener KVVU-en forkaster flere mulige traseer for tidlig i prosessen. Både traseen Fauske–Narvik–Bjørnfjell–Tromsø og ytre traseer over Tysfjorden med fjordkryssing ved hjelp av bruer. Disse trasene bør derfor utelukkes uten tilstrekkelige undersøkelser.

Stamm mener KVVU-en inneholder metodiske feil. KVVU-en legger til grunn for høye CO<sub>2</sub> utslipp knyttet til bygging og problematiserer ikke energibehovet til transport i de ulike alternativene. Elektrifisering av veitransporten vil medføre et energibehov og en energiutbygging som vil kreve mer urørt natur enn byggingen av Nord-Norgebanen. KVVU-en bruker nasjonal transportmodell (NTM) til å regne ut hvor mange passasjerer som kommer til å ta toget. NTM har noen ulemper som rammer Nord-Norgebanen spesielt hardt. NTM tar f.eks. ikke hensyn til at tog korresponderer, reiser til/fra utlandet eller reiser under 70 km. Dette er begrensninger man kan kompensere for, men det ble ikke gjort.

Stamm mener Nord-Norgebanen bør planlegges og bygges med dobbeltspor. Dette gir betydelig bedre kapasitet og robusthet i avvikssituasjoner. Samtidig som det vil være billigere å bygge dobbeltspor med en gang, framfor å etablere to spor i ettertid. Som et minimum bør traseen være tilpasset en fremtidig dobbeltsporutbygging.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering og viser til felles tilbakemeldinger i kapittel 1.2.5, 1.2.6 og 1.2.9.

## 8.7 Per Hareide

Høringsinnspillet er i all hovedsak innspill til KS1-prosessen og spørsmål det ønskes svar på i det arbeidet. Spørsmålene er knyttet til kostnadsnivået og CO<sub>2</sub>-utslippsberegningene. I tillegg kommer det forslag om andre mulige traséer som burde vært utredet nærmere, og spørsmål knyttet til både arealbeslag og alternative kostnader ved disse alternativene.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Innspillet blir oversendt til KS1-konsulenten slik det er forespurt. For øvrig tar Jernbanedirektoratet innspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.5, 1.2.6 og 1.2.7.

## 8.8 Terje Walnum

Høringsinnspillet legger til grunn at utredningen fra Jernbanedirektoratet har en god del feil og mangler og at Jernbanedirektoratet er uimottagelig for kritikk samt ikke er en nøytral egnet instans. Høringsuttalelse derfor også sendt til Samferdselsdepartementet da det er liten hensikt å sende til direktoratet.

Det er et svært langt høringsinnspill. Nevner noen sentrale momenter.

- A1 støttes, men påpekes at kapasitetstaket på banene er nådd for lengst.
- Tromsø-Narvik viktigst for NNB. Konkrete forslag til endringer i konsept og godsterminaler som gir kostnadsbesparelser.
- KVVU-en underestimerer godsmengdene sterkt og dermed blir samfunnsøkonomien undervurdert.
- Nye EU CO<sub>2</sub> avgifter fra 2030 vil straffe sjømatnæringen hardt og gjøre NNB lønnsom.
- Er for lav frekvens og hastighet på persontogtilbudet. NTM er uegnet.
- Banen viktig for Forsvaret og dette er ikke tatt i betraktning i prissatte konsekvenser.
- Miljøregnskapet blir positivt pga mer realistiske prognoser for togtransport og mindre utslipp i byggefasen.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet har lagt til grunn en KVVU-prosess med involvering, verksteder og møter i Nord-Norge og alle høringsinnspill blir tatt med i prosessen og oversendes KS1 og Samferdselsdepartementet. Det er faglige vurderinger som ligger til grunn for anbefalingene.

*Det presiseres at en god del av de momenter som ligger til grunn for høringsinnspillet som økte CO<sub>2</sub> avgifter, økte godsmengder spesielt for sjømat, endring i godsterminaler, økt etterspørsel etter persontransport, er mer eller mindre tatt i betraktning i følsomhetsanalysene.*

Jernbanedirektoratet tar ellers høringsinnspillet til orientering. Det vises også til delkapitler 1.2.3, 1.2.5, 1.2.6 og 1.2.7.

## 8.9 Torstein Krogh

Høringsinnspillet er tydelig negativt til både Jernbanedirektoratet generelt og KVVU-en spesielt. Det pekes på enkelte problemstillinger som kunne vært omtalt i problembeskrivelsen, og foreslås noen løsninger knyttet til både reindrift og bruk av fyllmasser. Det poengteres at Nord-Norgebanen bør bygges i sin helhet.

*Jernbanedirektoratets vurdering:*

Jernbanedirektoratet tar høringsinnspillet til orientering.

# 9 Vedlegg

Se samtlige høringsinnspill i vedlagt pdf.