Jernbane-
direktoratet

Høringsuttalelser

KVU Nord-Norgebanen

Dato: 05.02.2024

From: "Gjermund Evanger" <gjermund.evanger@tromsfylke.no>
Sent: Wed, 13 Dec 2023 10:26:38 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen
Attachments: Saksprotokoll med Troms fylkestings vedtak.PDF

Det er ikke ofte du mottar e-post fra gjermund.evanger@tromsfylke.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei,

På vegne av Troms fylkeskommune oversendes her fylkeskommunens høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen behandlet av Troms fylkesting 05.12.2023.
Som det fremgår i vedtaket, utgjør både saksfremlegget og vedtaket Troms fylkeskommunes uttalelse i saken. Vedlagt ligger også rapporten *Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen* levert av Norsk Bane etter oppdrag fra fylkeskommunen.

DA JERNBANEDIREKTORATET HAR BEGRENSNINGER PÅ 35 MB PER OVERSENDELSE, SENDES TROMS FYLKESKOMMUNES HØRINGSUTTALELSE I TRE OVERSENDELSER:

OVERSENDELSE 1 MED SAKSPROTOKOLL MED VEDTAK FRA TROMS FYLKESTING
OVERSENDELSE 2 MED SAKSFREMLEGG
OVERSENDELSE 3 MED RAPPORTEN FAGLIG VURDERING AV KVU NORD-NORGEBANEN

Mvh.

Gjermund Evanger

Seniorrådgiver, strategistab
Samferdselsetaten
Tlf.: 97678318

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

From: "Gjermund Evanger" <gjermund.evanger@tromsfylke.no>
Sent: Wed, 13 Dec 2023 10:28:11 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen
Attachments: Nord-Norge frem mot 2060 -Troms fylkeskommunes innspill til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen.PDF

Det er ikke ofte du mottar e-post fra gjermund.evanger@tromsfylke.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Oversendelse 2

Mvh.

Gjermund Evanger

Seniorrådgiver, strategistab
Samferdselsetaten
Tlf.: 97678318

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Fra: Gjermund Evanger
Sendt: onsdag 13. desember 2023 10:27
Til: post@jernbanedirektoratet.no
Emne: Høring KVU Nord-Norgebanen

Hei,

På vegne av Troms fylkeskommune oversendes her fylkeskommunens høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen behandlet av Troms fylkesting 05.12.2023.
Som det fremgår i vedtaket, utgjør både saksfremlegget og vedtaket Troms fylkeskommunes uttalelse i saken. Vedlagt ligger også rapporten *Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen* levert av Norsk Bane etter oppdrag fra fylkeskommunen.

DA JERNBANEDIREKTORATET HAR BEGRENSNINGER PÅ 35 MB PER OVERSENDELSE, SENDES TROMS FYLKESKOMMUNES HØRINGSUTTALELSE I TRE OVERSENDELSER:

OVERSENDELSE 1 MED SAKSPROTOKOLL MED VEDTAK FRA TROMS FYLKESTING
OVERSENDELSE 2 MED SAKSFREMLEGG
OVERSENDELSE 3 MED RAPPORTEN FAGLIG VURDERING AV KVU NORD-NORGEBANEN

Mvh.

Gjermund Evanger

Seniorrådgiver, strategistab

Samferdselsetaten
Tlf.: 97678318

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

From: "Gjermund Evanger" <gjermund.evanger@tromsfylke.no>
Sent: Wed, 13 Dec 2023 12:02:52 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen
Attachments: Norsk banes faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen.PDF

Det er ikke ofte du mottar e-post fra gjermund.evanger@tromsfylke.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Gjermund Evanger har delt en OneDrive for Business-fil med deg. Klikk koblingen nedenfor for å vise den.

Norsk banes faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen.PDF

Oversendelse 3

Mvh.

Gjermund Evanger

Seniorrådgiver, strategistab
Samferdselsetaten
Tlf.: 97678318

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Fra: Gjermund Evanger
Sendt: onsdag 13. desember 2023 10:28
Til: 'post@jernbanedirektoratet.no' <post@jernbanedirektoratet.no>
Emne: Høring KVU Nord-Norgebanen

Oversendelse 2

Mvh.

Gjermund Evanger

Seniorrådgiver, strategistab
Samferdselsetaten
Tlf.: 97678318

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Fra: Gjermund Evanger
Sendt: onsdag 13. desember 2023 10:27
Til: post@jernbanedirektoratet.no
Emne: Høring KVU Nord-Norgebanen

Hei,

På vegne av Troms fylkeskommune oversendes her fylkeskommunens høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen behandlet av Troms fylkesting 05.12.2023.
Som det fremgår i vedtaket, utgjør både saksfremlegget og vedtaket Troms fylkeskommunes uttalelse i saken. Vedlagt ligger også rapporten *Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen* levert av Norsk Bane etter oppdrag fra fylkeskommunen.

DA JERNBANEDIREKTORATET HAR BEGRENSNINGER PÅ 35 MB PER OVERSENDELSE, SENDES TROMS FYLKESKOMMUNES HØRINGSUTTALELSE I TRE OVERSENDELSER:

OVERSENDELSE 1 MED SAKSPROTOKOLL MED VEDTAK FRA TROMS FYLKESTING
OVERSENDELSE 2 MED SAKSFREMLEGG
OVERSENDELSE 3 MED RAPPORTEN FAGLIG VURDERING AV KVU NORD-NORGEBANEN

Mvh.

Gjermund Evanger

Seniorrådgiver, strategistab
Samferdselsetaten
Tlf.: 97678318

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Arkivsaksnummer: 23/00048-1
Saksbehandler: Camilla Heggeli Bjørn

Saksgang	Møtedato	Saksnr
Fylkesutvalg	28.11.2023	26/23
Fylkestinget	05.12.2023	

Nord-Norge frem mot 2060: Troms fylkeskommunes innspill til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen

Fylkeskommunedirektørens innstilling:

Fylkesutvalget tilrår fylkestinget å fatte slikt vedtak:

1. Troms fylkeskommune har behandlet fylkeskommunens innspill til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen. Både vedtak og saksfremlegg i utgjør Troms fylkeskommunes høringsuttalelse i saken.

2. Troms fylkeskommune er sterkt kritisk til transportvirksomhetenes leveranser *KVU for transportløsninger i Nord-Norge* og *KVU Nord-Norgebanen* da disse ikke svarer på utfordringsbildet, der metoder som er benyttet fremstår mangelfulle, og der transportvirksomhetene unnlater å anbefale viktig utvikling av transportsystemet i fylket og landsdelen tross beviselige behov og kritiske omstendigheter.

3. Troms fylkeskommune er kritisk til at transportvirksomhetene har gått bort fra statens prosjektstyringsmodell og KVU-metodikken. De fremlagte konseptene svarer ikke ut de definerte målsettingene. Tiltakspakken fremstår som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste på enkelttiltak, og svarer dermed ikke på oppdraget og behovene i nord.

4. Troms fylkeskommune ber samferdselsdepartementet sørge for at KS1 på begge konseptvalgutredningene leveres i god tid *før* Stortingets behandling av Nasjonal transportplan slik at KVUene reelt sett kan legges til grunn for NTP-behandlingen, i tråd med bestillingen.

5. Troms fylkeskommune ber Regjering og Storting om å prioritere hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet i Norges viktigste strategiske område og igangsette en sterk, langvarig og bred satsing på utvikling av transportinfrastruktur i Troms og i Nord-Norge. En slik opptrappingsplan for utbygging av transportinfrastruktur må sikre et robust og bærekraftig transportsystem på tvers av *alle* transportformer, skape nye omkjøringsmuligheter, knytte landet bedre sammen internt og med allierte naboland Finland og Sverige.

6. Troms og Finnmark har en svært strategisk posisjon mot Barentshavet og Svalbard med Svalbardsonen. Norges sjøareal er seks ganger større enn landarealet, og størstedelen av dette ligger i det vi definerer som Nordområdene. Norsk suverenitetshevdelse betinger tilstedeværelse og bofast sysselsetting, og dette aspektet er viktigere enn noen gang. Det

forventes at anbefalinger fra både Totalberedskapskommisjonens og Forsvarskommisjonen følges opp med tiltak som inkluderer strategisk viktige havnetiltak og samferdselsinvesteringer.

7. Troms fylkeskommune ber Regjeringen om å straks følge opp Stortingsvedtak fra 20.04.2021: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana». Første utbyggingstrinn bør være mellom Ofotbanen (Narvikområdet) via Setermoen til Bardufoss. Neste trinn vil være tilknytning til Tromsø, Skibotn (med framtidig forbindelse til Finland), og gjennom Finnmark via Alta.

Tromsø, 23.11.2023

Camilla Bjørn	Bjørn Kavli
Fylkeskommunedirektør	Etatssjef samferdsel

Vedlegg

Norsk banes faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen
KVU for transportløsninger i Nord-Norge hovedrapport
KVU Nord-Norgebanen hovedrapport
KVU for transportløsninger i Nord-Norge hovedrapport

Bakgrunn

Jernbanedirektoratets utredning om Nord-Norgebanen fra 2019 fulgte *ikke* KVU-metodikken og Statens prosjektstyringsmodell. Solberg-Regjeringa ga i anledning bompengeforliket 10.juni 2020 *Statens Vegvesen* i oppdrag å lede arbeidet med en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge (i henhold til statens prosjektstyringsmodell), men der en nå også ønsket å inkludere *alle* transportformer og inkludere *hele* Nord-Norge; *KVU for transportløsninger i Nord-Norge*.

20.04.2021 vedtok Stortinget i sin behandling av nordområdemeldinga; *Meld. St. 9 (2020-2021) Mennesker, muligheter og norske interesser i nord følgende*:

> *«Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.»*

I tillegg vedtok Stortinget den 02.12.2021 «Finansinnstillingen – nasjonalbudsjettet og statsbudsjettet 2022» (Meld. St. 1 (2021 – 2022), Innst. 2 S (2021 – 2022) (i vedtak 35) følgende:

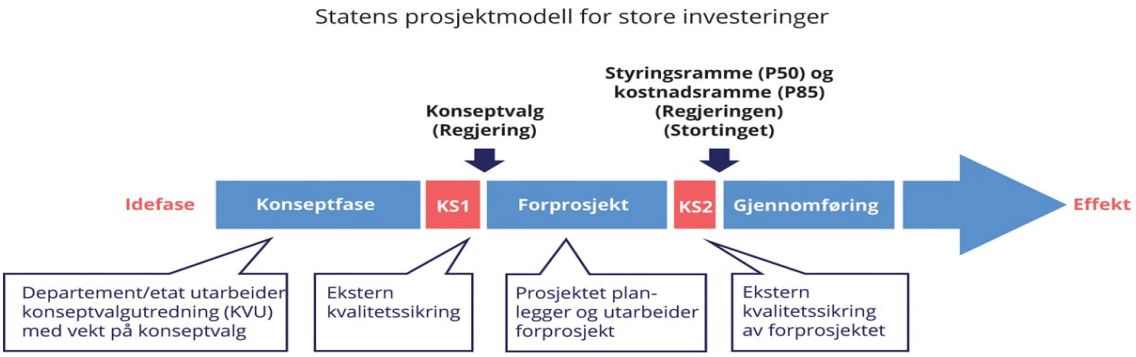
> *«Stortinget ber Regjeringen: Sikre en fullverdig KVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP.»*

Med bakgrunn i dette, ga Samferdselsdepartementet 24. februar 2022, Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre *KVU for Nord-Norgebanen*.

Hva er en konseptvalgutredning?

En konseptvalgutredning skal være en faglig utredning av alternative måter (konsepter) å løse behov på. For statlige prosjekter med antatt kostnad over 1 mrd. kroner, skal det gjennomføres konseptvalgutredning. Her er hensikten å vurdere alternative måter å løse transportbehov.

KVU inngår og reguleres av Statens prosjektstyringsmodell, der det er nedfelt krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter.



Konseptvalgutredningenes relevans til Nasjonal transportplan

Som det fremgår under *Om saken*, vil KVU'ene inngå som viktige grunnlagsdokumenter i departementets behandling av kommende Nasjonale transportplaner.

Nasjonal transportplan (NTP) er som kjent stortingsmeldingen som presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver hvilke målsettinger og prinsipper regjeringen legger til grunn for den,

der ansvaret for NTP ligger til Samferdsels-, og Nærings og fiskeridepartementet. Planen lages for en tolvårsperiode, men med hovedvekt på de seks første årene.

NTP revideres som regel hvert fjerde år. Utviklingen av kommende NTP er imidlertid forsert med ett år og ny plan vil gjelde fra 2025 – 2036, der forseringen fra Regjeringen i juni 2022 ble begrunnet i endrede økonomiske rammebetingelser.

Planrammen på *gjeldende* NTP 2022 – 2033 (lagt fram mars 2021) er på 1 200 mrd. kroner.
Her påpekes det at om lag 1/3 av disponeringene går til jernbane, der Troms og Finnmark er utelatt. En framtidig potensiell realisering av en Nord-Norgebane danner utgangpunktet for begge konseptvalgutredningene.

KVU Nord-Norgebanen

I det påfølgende vil oppdrag, målsetting og faktisk leveranse med anbefalinger fra transportvirksomhetene for KVU Nord-Norgebanen, utarbeidet av Jernbanedirektoratet gjennomgås. Da jernbanekonseptet fra KVU Nord-Norgebanen også inngår i KVU for transportløsninger i Nord-Norge gjennomgås denne først.

Troms og Finnmark fylkeskommunes tidligere innspill til utredningen

Da det blei kjent at Jernbanedirektoratet skulle få i oppdrag å utarbeide en KVU for Nord-Norgebanen, sendte Troms og Finnmark fylkeskommune i brev av 25.01.2022 innspill til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. Følgende punkter ble spilt inn:

- Utredningen må legge til grunn en analyse som inkluderer effektene av realisering av jernbanen for næringslivet, for miljøet, for samfunnet (her også innkorting av reisetid og sammenkobling av bo og arbeidsmarkedsregioner), og i et Forsvars beredskaps-, og sikkerhetspolitisk perspektiv.
- Utredningen må være egnet, både i detaljnivå og kvalitet, til at den danner tilstrekkelig grunnlag for å kunne starte byggeprosessen av banen.
- Utredningen må inkludere jernbanestrekninger også gjennom Finnmark, med mål om å bygge sammen *hele* landet med et utslippsfritt transportsystem.
- Utredningen bør utformes slik at Nord-Norgebanen enkelt kan deles opp i strekningsvise etapper, både hva angår trasévalg, kostnadsoverslag og nærings-og samfunnsmessige konsekvenser (heri også sammenkobling av bo og arbeidsmarkedsregioner) som grunnlag for *etappevis* realisering av banen.
- Utredningen må analysere mulighetene de utviklingsprosjektene som foregår i våre naboland og i EU har, her også utviklingen av Norrbottniabanan og Ten-T-nettverket hvor Narvik havn inngår, og de mulighetene for synergier dette gir for Nord-Norgebanen og samfunnsutviklingseffekten generelt.
- Regjeringens arbeid med utslippsfrie anleggsplasser, her også *Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren*, og de mulighetene som finnes her må legges til grunn for å optimalisere klima og miljøgevinsten ved realisering av banen.
- Utredningen må ses i sammenheng med utredninger og planlagte utbygginger av annen infrastruktur som vegstrekninger i regionen, eksempelvis *KVU Innfarter til Tromsø*, med mål om synergier og reduserte kostnader i en anleggsperiode.
- En må i analysen, i tråd med Nordområdemeldingen[1], sørge for at *infrastrukturtiltak prioriteres, måles og baseres på også andre faktorer enn ren samfunnsøkonomisk nytte*. Faktorer som må vektlegges tyngre her er:
    - Det forsvars-, sikkerhets-, og beredskapsmessige aspektet ved realisering av jernbane i Troms og Finnmark, der en sørger for å inkludere at Forsvaret, som en sentral aktør i landsdelen, inkluderes som en definerende part i utredningen.

[1] Meld. St. 9 (2020–2021) *Mennesker, muligheter og norske interesser i nord* s 131: «Det er store avstander i nord, og relativt sett lavt folketall. Utbygging av infrastruktur basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil ofte slå negativt ut i denne landsdelen… (…)Infrastrukturtiltak må derfor prioriteres, måles og baseres på andre faktorer enn ren samfunnsøkonomisk nytte.»

Oppdrag

I brev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet (*Statsbudsjettet 2022 – supplerende tildelingsbrev nr. 2 av 24.02.2022 (vedlagt))* beskrives mandatet for en egen konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen. I brevet fremkommer følgende:

- I Hurdalsplattformen går det frem at regjeringen vil: «Gjennomføre en konseptvalgutredning med mål om å realisere utbygging av Nord-Norgebanen. Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles og behandles i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.» Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2022 vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak: «Stortinget ber regjeringen sikre en fullverdig KVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP».
- KVUen skal utrede ulike konseptuelle jernbaneløsninger mellom Fauske og Tromsø, som i ulik grad svarer på behov for næringstransporter/gods og persontransport. KVUen avgrenses geografisk til Fauske–Narvik–Tromsø, med mulig arm til Harstad, og må ses i sammenheng med tilstøtende jernbanestrekninger som Ofotbanen og Nordlandsbanen.
- Hvordan en trinnvis utbygging kan gjennomføres, skal beskrives. Konsekvenser for andre deler av jernbanenettet, både på norsk og svensk side, må vurderes.
- Gjennom KVU Nord-Norgebanen skal det utarbeides en grundigere analyse av hvilket jernbanekonsept mellom Fauske og Tromsø som er mest aktuelt å gjennomføre. Analysen må derfor inneholde vurderinger av behovet i ulike markeder, herunder
    - Godstransport
    - effektiv kollektivtransport i bo- og arbeidsmarkedsregioner
    - lengre pendlerreiser til og fra større kompetanse- eller arbeidsplassintensive tyngdepunkt
    - regionale og lange fritidsreiser og turistreiser.

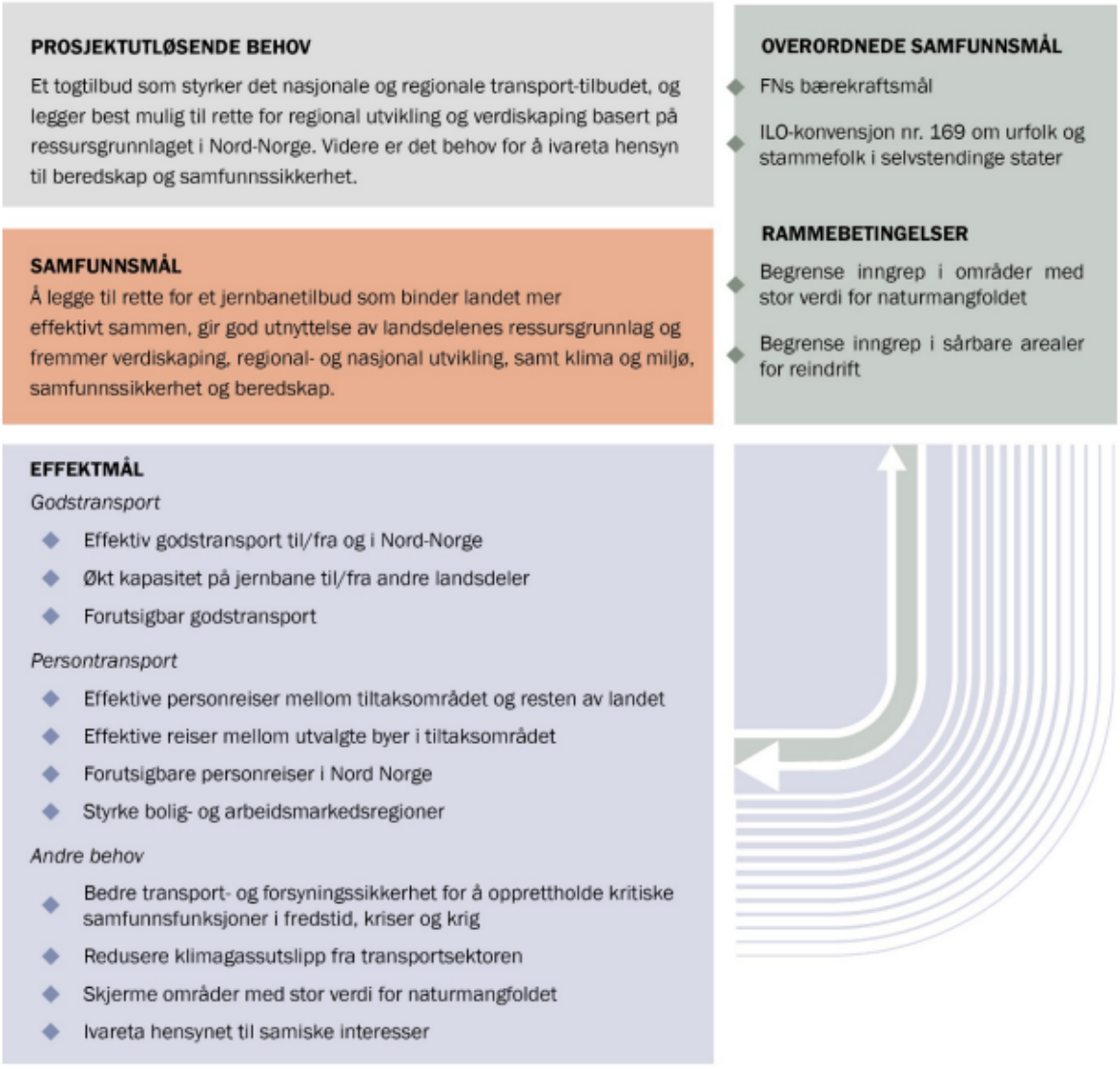
  En *sammenstilling* av disse vurderingene skal kunne benyttes til å finne den mest aktuelle jernbaneløsningen for det transportbehovet jernbanen kan betjene i Nord-Norge, og hva en slik løsning vil innebære av effekter, konsekvenser og kostnader.
- Samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell, punkt 5.6. Arbeidet skal benytte samme referansebaner som KVU for transportløsninger i Nord-Norge, slik at konseptene fra KVU for Nord-Norgebanen kan sammenlignes med KVU for transportløsninger i Nord-Norge.
- Forholdet til reindriften skal inngå i utredningen, og Sametinget og representanter for berørte samiske interesser skal bli konsultert. Der samiske interesser blir berørt, må det tas hensyn til disse i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.
- Beregninger av effekt på klimagassutslipp av konseptene skal, i den grad det lar seg gjøre, omfatte alle utslippsendringer som teller på det norske utslippsregnskapet. Dette omfatter utslipp fra byggefasen, utslipp fra drift og vedlikehold, utslipp fra endret trafikk og utslipp som følger av arealbruksendringer. Utslipp fra materialbruk skal belyses i den grad dette er mulig, uavhengig av hvor utslippene skjer.
- Begge KVU-ene vil benyttes som beslutningsgrunnlag i kommende Nasjonal transportplan.

Samfunnsmål

«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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Jernbanedirektoratets leveranse og anbefaling for KVU Nord-Norgebanen

Oppsummerende figur over samfunnsmål, effektmål og rammebetingelser lagt til grunn av Jernbanedirektoratet



Konsepter

I en gjennomført *mulighetsstudie* legger Jernbanedirektoratet til grunn følgende konseptideer for full utbygging av Nord-Norgebanen (Fauske – Tromsø med sidearm til Harstad)

K1: Bedre baner i nord (hentet fra alternativanalysen og ikke analysert videre)
K2: Ny Nord-Norgebane for næringsliv
K3: Ny Nord-Norgebane for raske regiontog
K4: Ny Nord-Norgebane for hurtige fjerntog

I alternativanalysen lander Jernbanedirektoratet på følgende alternative konsepter:

A1: Bedre baner i nord
A2: Fauske – Tromsø m/ arm til Harstad
A3: Fauske – Tromsø

A4: Narvik – Tromsø

Sentrale føringer fra Jernbanedirektoratet
(Utdrag fra KVU Nord-Norgebanen)
Som i tidligere utredninger utgjør godsnytten, som er den samme for alle konseptene, brorparten av transportnytten av full utbygging av Nord-Norgebanen, 85 – 90 prosent av beregnet samlet nytte. Godstransporten oppnår ingen ekstra nytte av en jernbane bygd for høyere hastighet enn 100 km/t. Transportanalysene i mulighetsstudien viser dermed liten forskjell i transportnytte (for gods- og persontransport) mellom de tre konseptene med utbygging av Nord-Norgebanen. Nåverdien av samlet nytte over en periode på 40 år varierer i mulighetsstudien fra 29,7 for K2A til 31,6 mrd. kroner for K4A. Trafikantnytten for personreiser utgjør i størrelsesorden 2,5 – 4,5 mrd. kroner av samlet nytte.

Ved siling i mulighetsstudien forelå ikke sammenlignbare anslag for investeringskostnader for ulike konsepter for Nord-Norgebanen. Det ble imidlertid antatt at bygging for høyere hastighet for å gjøre NordNorgebanen konkurransedyktig med fly mellom Nord-Norge og Sør-Norge ville gitt betydelig økte investeringskostnader sammenlignet med forskjell i trafikantnytte. På denne bakgrunn ble konsept K4 silt bort.

Som grunnlag for siling er det videre antatt at det er vanskelig for høyhastighetstog å konkurrere med fly på lange avstander som uansett gir store forskjeller i reisetid med tog og fly. Det må dessuten tas hensyn til at togreiser mellom Nord-Norge og Sør-Norge i stor grad vil foregå på gamle banestrekninger som ikke tillater høy fart.

For å høste av nyttepotensialet for personreiser, ble en hybrid av K2 og K3 videreført i alternativanalysen med en linje med dimensjonerende hastighet 160 km/t. For å redusere arealkonflikter og begrense investeringskostnader ble det i trasésøket åpnet for å redusere dimensjonerende hastighet ned til 100 km/t på delstrekninger der det er spesielt viktig at jernbanetraséen er godt tilpasset til terrenget.

Konsept K1 Bedre baner i nord, blant annet med delelektrifisering av Nordlandsbanen, ble videreført til alternativanalysen som et konsept på Trinn 3, med forbedring av eksisterende infrastruktur. Tidligere utredninger viser at utbygging av Nord-Norgebanen, uansett konsept, vil kreve investeringer på Nordlandsbanen og Ofotbanen. I tillegg til å være et selvstendig konsept kan K1 derfor også være et første trinn for utbygging av (deler av) Nord-Norgebanen.
(Utdrag slutt.)

Investeringskostnader

Tabell 7-18: Oversikt over investeringskostnader i konseptene (mill. 2022-kroner)

	A1	A2	A3	A4
Nord-Norgebane og kapasitetsøkende tiltak og terminaler på Nordlandsbanen (P50)	6 552	272 800	226 300	103 000
Kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen (P50)	2 067	2 067	2 067	2 067
Delelektrifisering av Nordlandsbanen (P50)	6 152	6 152	6 152	6 152
Sum investeringskostnad (P50)	**14 771**	**281 019**	**234 519**	**111 219**

Effektmål

	Effektmål	A1	A2	A3	A4
GODSTRANSPORT	Effektiv godstransport til/fra og i Nord-Norge	+1	+4	+4	+2
	Økt kapasitet for godstransport på jernbane til og fra andre landsdeler	+2	+3	+3	+2
	Forutsigbar godstransport	+1	+3	+3	+2
PERSONREISER	Effektive personreiser mellom tiltaksområdet og resten av landet.	0	+2	+2	0
	Effektive personreiser mellom utvalgte byer i tiltaksområdet	0	+4	+3	+2
	Forutsigbare personreiser i Nord-Norge	+1	+3	+3	+2
	Styrke bolig- og arbeidsmarkedsregioner	0	+2	+1	+1
ANDRE BEHOV	Bedre transport- og forsyningssikkerhet for å opprettholde kritiske samfunnsfunksjoner i fredstid, kriser og krig	+1	+4	+3	+2
	Redusere klimagassutslipp fra transportsektoren	+1	-4	-4	-4
	Skjerme områder med stor verdi for naturmangfoldet	0	-4	-4	-4
	Ivareta hensyn til samiske interesser	0	-4	-4	-4

Jernbanedirektoratet legger til grunn en effektmålsvurdering målt opp mot tre overordnede kategorier; *Godstransport*, *Personreiser* og *Andre behov.*

I vurderingen legges det til grunn en skala fra -4 til +4 for de ikke-prissatte kriteriene. Det fremgår ikke hvilken metode Jernbanedirektoratet har benyttet for å lande på de ulike karakterene i denne målingen[2]*.*

Jernbanedirektoratets anbefaling:
(Utdrag fra KVU Nord-Norgebanen)
Anbefalingen bygger på en helhetlig drøfting som sammenholder resultater og vurderinger fra samfunnsøkonomisk analyse (prissatte og ikke-prissatte virkninger) og vurdering av måloppnåelse. Samlet rangering av konsepter ut fra en helhetlig vurdering av alle virkninger og effektmål vil avhenge av hvilken vekt som tillegges ulike virkninger og effektmål.

Referanse er det beste konseptet når det gjelder samfunnsøkonomisk lønnsomhet (prissatte virkninger). Referanse betyr imidlertid at det fortsatt vil være for lite kapasitet på Nordlandsbanen og Ofotbanen til å tilfredsstille næringslivets etterspørsel etter forutsigbar og miljøvennlig godstransport.

Konseptene A2 – A4 har store negative virkninger. Dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kraftig økning i klimagassutslipp og store arealkonflikter betyr at Nord-Norgebanen ikke bør utredes videre. Positive virkninger for samfunnssikkerhet og regionforstørring kan ikke tillegges så stor vekt at planlegging av nye banestrekninger nord for Fauske og Narvik kan anbefales.

[2] *Denne skalaen er eksempelvis ikke sammenfallende med underrapporten Not -008 – Samfunnssikkerhet (utarbeidet av Multiconsult).* Se for øvrig eget punkt på *Effektmåling* i fylkeskommunens vurdering.

Konsept A1 ser ut til å gi vesentlig lavere samfunnsøkonomisk underskudd enn konseptene med NordNorgebanen. Konsept A1 gir økt kapasitet på jernbanen til og fra landsdelen og sikrer delelektrisk fremføring på Nordlandsbanen. Dette gir mer forutsigbar og klimavennlig transport på dagens baner. Konsept A1 har ingen eller neglisjerbare negative virkninger for ikke-prissatte virkninger og bidrar til økt samfunnssikkerhet sammenlignet med Referanse.

Konsept A1 har også det fortrinn at det kan høstes nytte av trinnvis utbygging. Ved valg av A2 – A4 må det bygges hele delstrekninger (pluss kapasitetstiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen) før det gir transportnytte. Samtidig er konsept A1 ikke til hinder for å bygge ut Nord-Norgebanen på lang sikt.

Bedre forhold mellom samfunnsøkonomisk nytte og kostnader, mer forutsigbart transporttilbud, redusert klimagassutslipp, samt ubetydelig konflikt med andre interesser gjør at Jernbanedirektoratet anbefaler konsept A1.
(Utdrag slutt.)

Konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge

I det påfølgende vil oppdrag, målsetting og faktisk leveranse med anbefalinger fra transportvirksomhetene for KVU for transportløsninger i Nord-Norge, ledet av Statens vegvesen gjennomgås.

Oppdraget

I oppdraget fra departementene til Statens vegvesen fremgikk det at KVU for transportløsninger i Nord-Norge skal:

- konsentrere seg om de lange transportstrekningene, det vil si strekningene som har som funksjon *å binde landsdelen sammen*, og knytte denne til resten av landet og utlandet, med et perspektiv frem til *2060*.
- Utredningen skal belyse *hva som trengs for å utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur, som gir attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene*.
- Utredningen skal skaffe et bilde av kostnader og samfunnsnytte for de aktuelle løsningene.

Til grunn for utredningen ligger også mål om:

- Transporten i Norge skal bli grønnere og omstilling til lavutslippssamfunnet
- Den må også ta høyde for at ny teknologi kan åpne for nye muligheter og løsninger,
- og de ulike konseptene må sees i sammenheng på tvers av transportformer.

Av detaljer fra oppdraget, så kan det nevnes at KVU for transportløsninger i Nord-Norge etter oppdraget skal:

- Se nærmere på forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø. Videre må det ses på alternative konsepter på tvers av transportsektorene for å løse transportutfordringene som en forlengelse av Nord-Norgebanen er tenkt å ivareta.
- KVUen må også inkludere strekninger som binder landsdelen sammen nord, sør og vest for Fauske-Tromsø-aksen, og som knytter landsdelen til resten av landet og utlandet.
- For veisiden vil det være naturlig å se spesielt på E6. Dette er eneste gjennomgående veiforbindelse i Nord-Norge.

- I tillegg må utredningen se på de grensekryssende korridorene og innfartsveiene mot byene, men der selve Byområder og terminalstrukturer i utgangspunktet ikke inngår i utredningsarbeidet.

Samfunnsmål

Med store utfordringer i landsdelen, er oppgradering av transportsystemet hovedgrepet for å oppnå effekt på samfunnsmålet. Samfunnsmålet som er definert for KVU for transportløsninger i Nord-Norge er:

> «Nord-Norge skal ha et bærekraftig transportsystem som binder land og folk effektivt sammen. Transportsystemet sikrer enklere reisehverdag, fremmer nasjonal og regional utvikling og sikrer god samfunnssikkerhet og beredskap.»

Transportvirksomhetenes leveranse og anbefaling (KVU for transportløsninger i Nord-Norge)

I konseptvalgutredningens innledende sammendrag påpekes det fra transportvirksomhetenes side at KVU for transportløsninger i Nord-Norge har vært særlig utfordrende fordi den er så omfattende både geografisk og faglig. Dette har gjort at transportvirksomhetene har sett seg nødt til å *avvike* fra den tradisjonelle KVU-metodikken der alternative konsepter for ett konkret tiltak eller én strekning normalt skal vurderes.

Kompleksiteten i utredningen, der ulike behov og hensyn over et massivt geografisk område (34,9 % av Norges landareal) inngår, har gjort at transportvirksomhetene har gått bort fra metodikken med forskjellige konsepter, der en har valgt å legge en rekke tiltak i en såkalt *tiltakspakke* fremfor i et anbefalt konsept. Tiltakspakken er ment å svare på utfordringen med å finne forskjellige konsepter på tvers av transportformer som skal være gjeldende for hele landsdelen sett under ett, men inneholder ikke klare anbefalinger for hvilke tiltak i den totale pakken som anbefales gjennomført.

Med bakgrunn i dette består transportvirksomhetenes løsning på oppdraget av *både et konseptuelt valg og en tiltakspakke*, der det konseptuelle valget ifølge SVV alene *ikke* kan oppfylle det fastsatte samfunnsmålet.

Konseptene
De konseptuelle valgene skal jf. oppdraget «*fokusere på de lange transportstrekningene, dvs. strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen og knytte denne til resten av landet og utlandet. Det vil være viktig å belyse nærmere hva som vil kreves for å utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur som gir gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene*.»

Transportvirksomhetene ledet av Statens vegvesen la til grunn følgende *konsepter*:

K1: Forbedring av eksisterende veg og jernbane

Tabell 27 Tiltak og investeringskostnad for konseptuelt valg i konsept 1.

Nyinvesteringer og større ombygginger	• E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnellene)
Forbedring av eksisterende infrastruktur	• E6 Fauske – fv. 866 (Skjervøy) (unntatt Sørfoldtunnellene) • E10 mellom E6 og Sverige • Rv. 80 Fauske – Løding • Ofotbanen • Nordlandsbanen
Tiltak på eksisterende infrastruktur	• E6 fv. 866 (Skjervøy) – Alta • E8 mellom E6 og Tromsø • E6 Trøndelag grense – Fauske
Kostnad	**77 mrd. kroner**

K2: Ny jernbane i Nord-Norge mellom Narvik og Tromsø

Nyinvesteringer og større ombygginger	• E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnellene) • Jernbane Narvik – Tromsø (ref. A4 KVU Nord-Norgebanen)
Forbedring av eksisterende infrastruktur	• E6 Nordkjosbotn – Alta • Rv. 80 Fauske – Løding • Ofotbanen • Nordlandsbanen
Tiltak på eksisterende infrastruktur	• E8 mellom E6 og Tromsø • E6 Narvik – Nordkjosbotn • E10 mellom E6 og Sverige • E6 Trøndelag grense – Fauske
Kostnad	**166 mrd. kroner**

K3: Ny fergefri hovedveg i Nord-Norge

Nyinvesteringer og større ombygginger	• E8 Buktamoen – Tromsø • E6 Fauske – Nordkjosbotn
Forbedring av eksisterende infrastruktur	• E6 Nordkjosbotn – Alta • E10 mellom E6 og Sverige • E6 Trøndelag grense – Fauske • Rv. 80 Fauske – Løding • Ofotbanen • Nordlandsbanen
Kostnad	**118 mrd. kroner**

K4: Ny jernbane i Nord-Norge mellom Fauske og Tromsø

Nyinvesteringer og større ombygginger	• Jernbane Fauske – Tromsø (ref. A3 KVU Nord-Norgebanen) • E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnellene)
Forbedring av eksisterende infrastruktur	• E6 Nordkjosbotn – Alta • Rv. 80 Fauske – Løding • Ofotbanen • Nordlandsbanen
Tiltak på eksisterende infrastruktur	• E8 mellom E6 og Tromsø • E6 Trøndelag grense – Nordkjosbotn (unntatt Sørfoldtunnellene) • E10 mellom E6 og Sverige
Kostnad	**271 mrd. kroner**

Felles forutsetninger lagt til grunn for alle de fire konseptuelle valgmulighetene:

- *Forbedring av Nordlandsbanen og Ofotbanen – en forutsetning for bedre trafikkflyt og oppnåelse av vedtatte klimamål.*
- *Forbedring av rv. 80 mellom Fauske og Lødingen på grunn av dagens dårlige standard. Strekningen har mye trafikk, er ulykkesbelastet og har potensial for bedre sammenbinding av bo- og arbeidsmarkedsregionene Bodø og Fauske.*

Legger til grunn en *tiltakspakke*

Transportvirksomheten har satt sammen en tredelt tiltakspakke av hensikt å klare å svare ut målsettingen lagt til grunn for konseptvalgutredningen. Det legges opp til at tiltakspakken skal følges opp i fremtidige NTP'er[3]. Her heter det at

> «Summen for alle aktuelle tiltak samlet, er mer enn de 100 mrd. kr som foreslås i tiltakspakken. Tiltakspakken vil være grunnlag for kommende prioriteringer. Pakken er ikke en begrensning, men et uttrykk for tiltak vi vurderer vil bidra til god måloppnåelse.»

Tiltakspakken er ifølge KVUen lik for alle konsepter. Pakken inneholder ifølge KVUens hovedrapport:

> «*en rekke ulike tiltak som bidrar til å nå samfunnsmålet. Tiltakspakken er delt inn i tre ulike måltema med tilhørende tiltakskategorier som er i tråd med prosjektutløsende behov og samfunnsmålet.. …Hver tiltakskategori inneholder flere konkrete tiltak, som har varierende grad av modenhet. Tiltakene er vurdert i mulighetsstudien og den samlede effekten av disse tiltakene forventes å svare ut store deler av behovet, og dermed bidra til å nå samfunnsmålet. Tiltakene kan gjennomføres trinnvis og er uavhengig av det konseptuelle valget. Tiltakene er nærmere beskrevet i samlerapporten [4]til KVU-en*.»

Tiltakspakkens tiltakskategorier og prissetting

[3] Jf. omtale under *Føringer for videre planlegging*, KVU transportløsninger i Nord-Norge s 171.

[4] Samlerapporten med de *faktiske tiltakene* i Tiltakspakken er foreløpig uklar for fylkeskommunen da Statens vegvesen i skrivende stund, 15.11.2023 (tross utsatt leveringsfrist til 27.09.2023 og pågående høring) fortsatt ikke har offentliggjort dette dokumentet. Det fylkeskommunen legger til grunn er den begrensede informasjonen som finnes i hovedrapporten for KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Se for øvrig eget punkt om Tiltakspakken under fylkeskommunens vurdering.

MÅLTEMA	TILTAKSKATEGORIER
Bolyst og bli-lyst	Regionforstørring (statlige prosjekt)
	Utvalgte lufthavner
	Kollektivtilbud (alle transportformer)
	Tilrettelegging for gående og syklende
	Mikrourbanisme
Delsum *Bolyst og bli-lyst*	**25.mrd.kr**
Rikdom fra havet og andre næringer	**Tiltak logistikkjeder:** • Innseiling og havn • Farleder • Fylkesveger • Riks- og europaveger • Narvikterminal • Døgnåpen tollstasjon E10 • Servicetilbud (hvile-, raste- og ladetilbud)
	Reiseliv – sykkelturisme
	Reindrift
Delsum *Rikdom fra havet og andre næringer*	**65 mrd.kr**
Forberedt!	Sårbare strekninger (riks-, europa- og fylkesveger)
	Beredskap mot akutt forurensning
	Vertslandsstøtte – Militær transport
	Suverenitetshevdelse – Infrastruktur på Svalbard
Delsum *Forberedt!*	**10 mrd.kr**
SUM	**100 mrd.kr**

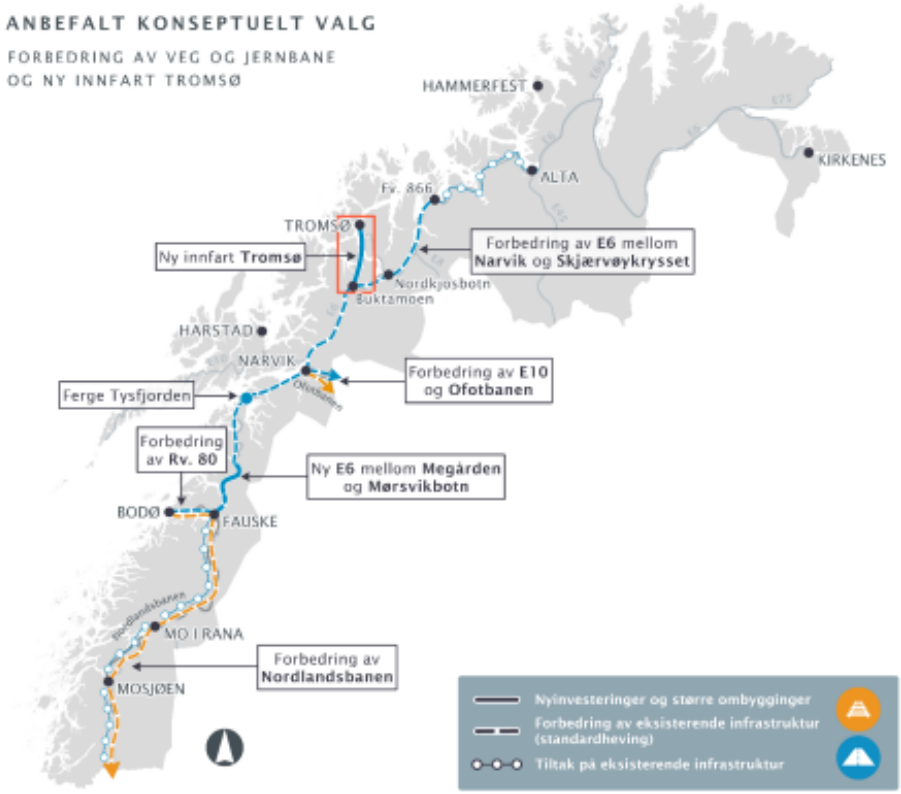
Oppsummert prissetting av konseptene og tiltakspakke:

Tabell 1 Konseptene og investeringskostnad.

Kostnader i milliarder kroner			
Konsept	Konseptuelt valg	Tiltakspakke	Sum
K1	77	100	**177**
K2	166	100	**266**
K3	118	100	**218**
K4	271	100	**371**
K1 med ny innfart Tromsø	84	100	**184**

Transportvirksomhetenes anbefaling for KVU for transportløsninger i Nord-Norge:

> *« Tiltakspakken og konseptuelt valg 1, kombinert med ny innfart til Tromsø fra konseptuelt valg 3, anbefales fordi det samlet gir best samfunnsøkonomi og god måloppnåelse. Transportvirksomhetenes anbefaling av konsept for KVU Transportløsninger i Nord-Norge er:*
>
> *Tiltakspakke og konseptuelt valg 1, kombinert med ny innfart til Tromsø fra konseptuelt valg 3, anbefales som helhetlig løsning for transportsystemet i Nord-Norge.»*



Figur 65 Anbefalt konseptuelt valg (*konseptuelt valg 1* med ny innfart Tromsø).

Vurdering

Påfølgende vurdering er delt opp etter følgende struktur:

- *En overordnet vurdering – felles for begge konseptvalgutredningene*
- *En del spesifikt til KVU Nord-Norgebanen*
- *En del spesifikt til KVU for transportløsninger i Nord-Norge*
- *En oppsummering. I oppsummeringen presenteres også tiltak som etter Troms fylkeskommunes vurdering må inngå for å kunne oppnå målsettingen om et helhetlig transportsystem i Nord-Norge i 2060.*

Overordnet vurdering – *felles for begge konseptvalgutredningene*

Prosess og medvirkning

Fylkeskommunens deltakelse og ressursbruk i KVU-prosessen
Medvirkningsprosessen har jf. oppdragene i stor grad vært sammenfallende de to KVUene imellom, der det har vært arrangert felles møter for de to KVUene.
Fylkeskommunen har siden det første oppdraget blei gitt i sluttet av 2020, brukt store ressurser på deltakelse i prosessen med utviklingen av konseptvalgutredningene. Arbeidet har hatt høy prioritet da konseptvalgutredningen er definert å skulle danne grunnlag for flere kommende NTPer, og

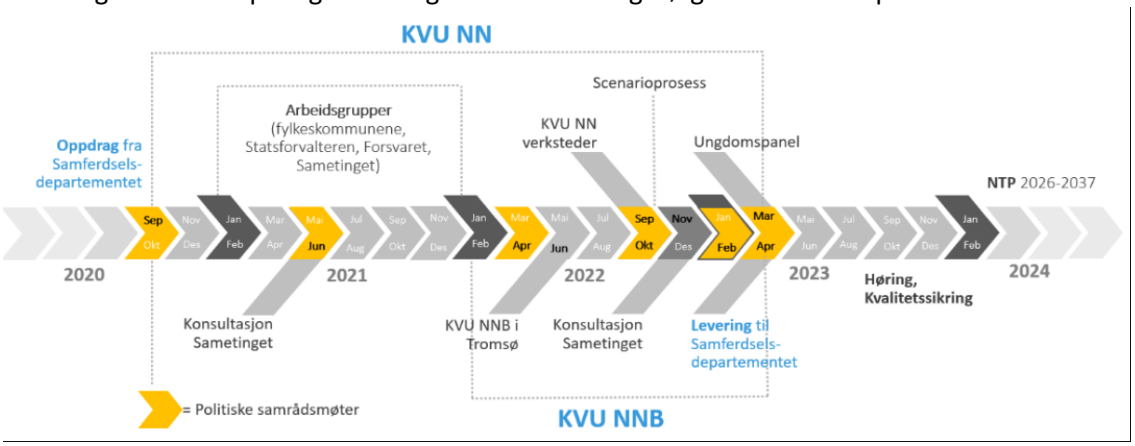
således svært viktig for mulighetene til å utvikle transportsystemet og gjennom dette samfunnet ellers i fylket framover:

- Fylkeskommunen har gjennom et *bredt* spekter av administrative representanter i perioden jan/feb. 2021 til årsskiftet 21/22 deltatt i arbeidsgrupper ifm. utarbeidelse av et *kunnskapsgrunnlag* hvis senere har dannet utgangspunktet for de ulike tematiske delrapportene. Disse arbeidsgruppene bestod av representanter fra Troms og Finnmark fylkeskommune, Nordland FK, statsforvalter, Forsvaret og Sametinget. I tillegg har representanter fra transportvirksomhetene ledet disse arbeidsgruppene.

- Det har i prosessen vært gjennomført totalt 6 *politiske samrådsmøter*. Her har det i all hovedsak vært fokusert på de overordnede problemstillingene ved transportsystemet i nord, og på delrapportene som har vært produsert i de ulike arbeidsgruppene. Det også har vært brukt mye tid på en omfattende framtidsscenariobeskrivelse (vedlagt).

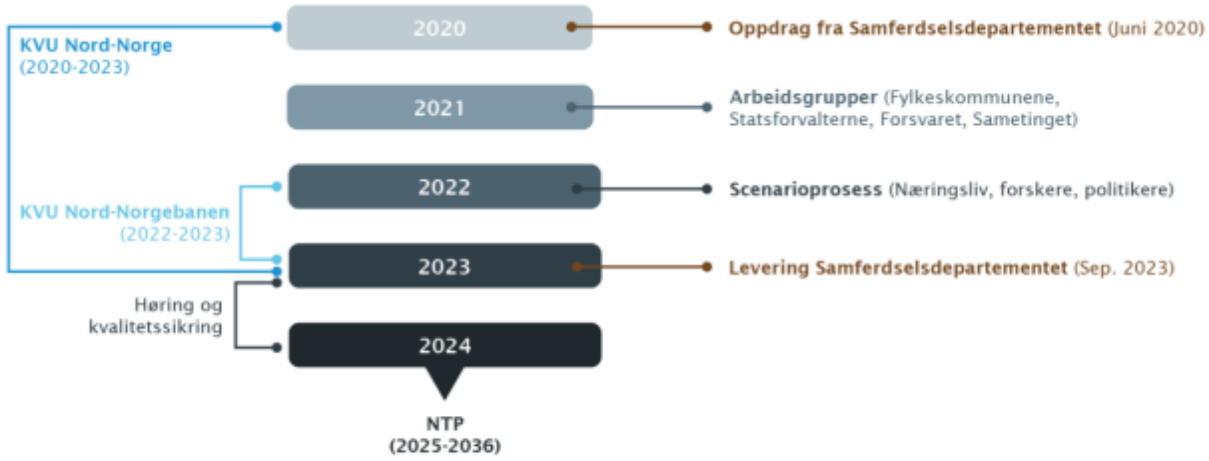
- Det siste året har fylkeskommunen vært lite involvert i arbeidet. Fylkeskommunen har i hovedsak blitt involvert i framtidsscenarioarbeidet for KVUen, men har ikke blitt inkludert i selve konseptutviklingen.

Leveransen for KVU-arbeidene hadde opprinnelig leveringsfrist sommeren 2023. Fristen ble utsatt til 27. september 2023 med begrunnelse i endrede forhold knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap. Utviklingen av konseptvalgutredningene har elles fulgt følgene fremdriftsplan:



Framdriftsplan for KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen

Tross å ha etterspurt dette ved flere anledninger, fikk hverken fylkeskommunen eller andre relevante regionale aktører anledning til å delta i konseptutviklingen for KVUene. Slik fylkeskommunen vurderer det, burde de regionale aktørene blitt sterkere involvert i konseptutviklingsprosessen, både for å unngå feil, men også for å bedre sikre forankring og legitimitet til utredningene.



Figur 6 Prosess og fremdrift for utredningen.

Det må videre påpekes at det i utarbeidelsen av grunnlagsdokumentene for hovedrapporten til KVU for transportløsninger i Nord-Norge, *ikke* blei lagt til grunn å ta hensyn til fremtidig utvikling av en ny jernbaneforbindelse i Troms og Finnmark. Dette som følge av at transportvirksomhetene pekte på at jernbane skulle håndteres *i KVU Nord-Norgebanen*. Dette blir særlig utslagsgivende når KVU Nord-Norgebanen senere skal bygge på disse delrapportene som grunnlagsdokumenter. Dette betyr i praksis at store deler av beslutningsgrunnlaget som ligger til grunn for KVU Nord-Norgebanen vurderer alle andre deler av transportsystemet *bortsett* fra en Nord-Norgebane. Dette vil naturlig nok svekke beslutningsgrunnlaget for en jernbanerealisering, samtidig som det svekker beslutningsgrunnlaget også for øvrige transportformer, da jernbanealternativet ikke er vurdert i sammenheng med disse. Etter Fylkeskommunens vurdering svekker dette begge konseptvalgutredningene.

Ungdomsmedvirkning

Det er fra transportvirksomhetenes side ikke lagt opp til medvirkning fra ungdom, ut over et digitalt innspillsmøte for en håndfull spesielt utplukkede ungdommer i tilknytning til ett møte om scenarioprosessen så sent som våren 2023 – kort tid før opprinnelig leveringsfrist. Det er etter fylkeskommunens vurdering *svært* beklagelig at ungdom i landsdelen ikke har blitt sterkere involvert i prosessen med utvikling av framtidens transportløsninger og utviklingen av landsdelen, da det er dagens unge som forhåpentligvis skal benytte seg av dette i framtiden. Spørsmålet om reell medvirkning for alle relevante parter blir forsterket ved at kun et begrenset utvalg av ungdom fikk delta i prosessen, samt at det skjer mot slutten av prosessen. I likhet med Troms og Finnmark fylkeskommune ikke fikk ungdom mulighet til å ta del i utviklingen av de faktiske løsningene – konseptene.

Nye Veier

I oppdraget fra samferdselsdepartementet fremgår følgende:

> *«Det er en forutsetning for gjennomføringen av KVU-arbeidet at alle berørte transportvirksomheter involveres og bidrar i utredningen.»*

Statens vegvesen har unnlatt å involvere Nye Veier i arbeidet med KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Nye Veier har per i dag ansvar for svært viktige vegprosjekter for fylket og landsdelen i sin portefølje; Kvænangsfjellet, E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng og E6 Olderdalen – Langslett. Fylkeskommunen er videre kjent med at Nye Veier i sitt innspill til Samferdselsdepartementet til Nasjonal transportplan har ønsket et sammenhengende ansvar for hele transportkorridoren i fylket.

Med bakgrunn i dette mener Fylkeskommunen det er en betydelig mangel i utredningen at Nye Veier fra Statens vegvesens side ikke har blitt involvert i utarbeidelsen av utredningen, noe som kan bidra til å diskreditere utredningen da de som en sentral, ansvarshavende fagetat ikke har fått bidra med kunnskap sentrale deler av transportsystemet i fylket som de i dag har ansvaret for.

Fylkeskommunen vil med bakgrunn med de ulike punktene hva angår medvirkning over, stille spørsmål ved om transportvirksomhetene har lagt opp til *reell medvirkning* da de involverte partene *ikke* har hatt anledning til å se eller komme med innspill på transportvirksomhetenes valgte føringer (herunder effektmål og rammebetingelser) og på transportvirksomhetenes valg og utforming av konseptene.

Leveringstidspunktet

- Tross leveranse av hovedrapporten 27. september, der begge konseptvalgutredningene nå er på høring, er fortsatt ikke viktige underlagsdokumenter offentliggjort. *Tiltakspakken* som inngår som en betydelig del av transportvirksomhetenes anbefalte løsning er ikke offentliggjort. Dette er svært beklagelig og umuliggjør fylkeskommunens og andres mulighet til å vurdere Tiltakspakken i seg selv, men også KVU for transportløsninger i Nord-Norge som helhet.
- Den utsatte fristen for levering av KVUene til 27. september har gitt fylkeskommunen svært dårlig tid i sin behandling av denne sett i sammenheng med NTP-prosessen, der transportvirksomhetene leverte sine siste anbefalinger 3. oktober. Dette er beklagelig da det som kjent heter at KVUene skal danne grunnlag for NTP-arbeidet. Fylkeskommunen vurderer det som krevende å ha reell anledning til å påvirke NTP-arbeidet med bakgrunn i leveransen for KVUene med så korte frister.
- Utsatt leveringsfrist ble innvilget som følge av endrede forutsetninger for forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet etter Russlands invasjon i Ukraina. Selv om tematikken til dels inngår i KVUene, kan ikke fylkeskommunen se at dette har påvirket konseptuelt valg, der Troms og Finnmark kommer svært dårlig ut. Fylkeskommunen mener dette er beklagelig da det haster med å få på plass omfattende infrastrukturtiltak i lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen og norsk suverenitetshevdelse i nord.

Viktige faktorer som vektes for svakt i KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen

Samfunnssikkerhet og beredskap
Begrepene samfunnssikkerhet og beredskap har blitt løftet fram som svært viktige i mange ulike fora den siste tiden, spesielt etter krigen i Ukraina brøt ut. Et utvalg av disse er:

- Forsvarskommisjonens rapport[5] – Forsvarskommisjonen av 2021, Forsvar for fred og frihet
- Totalberedskapskommisjonens rapport[6] – Nå er det alvor, Rustet for en usikker fremtid
- Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren, samferdselsdepartementet[7]

[5] https://www.regjeringen.no/contentassets/8b8a7fc642f44ef5b27a1465301492ff/no/pdfs/nou202320230014000dddpdfs.pdf

[6] https://www.regjeringen.no/contentassets/4b9ba57bebae44d2bebfc845ff6cd5f5/no/pdfs/nou202320230017000dddpdfs.pdf

[7] https://www.regjeringen.no/contentassets/88bc393f2779462a9bc39768735e98fd/strategi-for-samfunnssikkerhet-i-transportsektoren-2020.pdf

- Jernbanedirektoratets samfunnssikkerhetsanalyse i KVU Nord-Norgebanen[8]
- Delrapport KVU Nord-Norge, Samfunnssikkerhet og beredskap[9]
- Artikkel publisert på Norges Forsvars Forenings hjemmeside[10], «Jernbanen må kunne frakte militært materiell».
- Diverse artikler om jernbane og forsvar i Nord-Norge:
    - Utredning med feil fokus[11]
    - En uforutsigbar nabo i øst krever en forutsigbar løsning i nord[12]
    - Jernbane i Troms og Finnmark for forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet[13]

Begrepene og det faktiske arbeidet med å forbedre samfunnssikkerhet og beredskap i Nord-Norge og landet for øvrig, er viktig. Slik fylkeskommunen vurderer det, kan verdien av dette ikke måles i kroner og øre, der samfunnsøkonomiske beregningsmetoder i dag er den viktigste målbare referansen øverst i enhver utredning hva gjelder ny infrastruktur. *Transportevne* bør være en langt viktigere referanse for å måle effekt av utbygging.

Det må arbeides mot å sikre samfunnet for å kunne håndtere mer ekstreme værtyper, beredskap mot digitale trusler, naturfare, utfall og bortfall i kraftnettet og i elektroniske kommunikasjonsnett. Forsyningssikkerheten må ivaretas og langvarig forsyningssvikt må kunne takles. Forsvarets mobilisering og sivil- militært samarbeid må kunne gjennomføres på en transportinfrastruktur som er pålitelig og utviklet for tiden vi befinner oss i.
Klimaendringene merkes godt i nordområdene. Lange avstander, en spredt befolkning i grenseområdet til Russland bør sees på som en særlig utfordring. Samfunnssikkerhet og beredskap må utvikles i takt med endringer i trusselbildet samt behovet for utvikling av samfunnet. Dette vil kreve betydelig oppmerksomhet, planlegging, økonomiske prioriteringer og endring i hvordan Norge prioriterer utvikling av infrastruktur, spesielt i Nord-Norge. Disse kostnadene må forstås som en investering i trygghet, beredskap og sikkerhet, ikke som en investering som ikke er samfunnsøkonomisk nyttig.

Vurdering av KVUene i lys av hensynet til Forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap
I vurderingen av konseptanbefaling i KVUenes hovedrapporter, er det særlig nødvendig å se på underrapporter, heri «*Samfunnssikkerhet og beredskap*» og «*Samfunnssikkerhet 3R-analyse*». Normalt sett ville man tro at grunnlagsdokumentene som omhandler samfunnssikkerhet ville gjenspeile seg i beslutning om konseptvalg, men det er ikke tilfellet her.

Samfunnssikkerhet 3R-analyse:
Analysen gjør forenklede vurderinger av de fire konseptene knyttet til betydning/verdi (lokal, regional eller nasjonal) og konsekvens sett opp mot positive eller negative virkninger på samfunnssikkerheten.
Rapporten peker på flere viktige utfordringer, problemstillinger og hvilken betydning investering i samfunnssikkerhet og beredskap vil ha for landsdelen, noe som vi også finner igjen i *totalberedskapskommisjonens rapport*[14].

[8] https://www.jernbanedirektoratet.no/kvu-nordnorgebanen
[9] https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/kvunordnorge/
[10] Jernbanen må kunne frakte militært materiell – Norges Forsvarsforening (forsvarsforeningen.no)
[11] Nord-Norgebanen, Konseptvalgutredning | Utredning med feil fokus (nordnorskdebatt.no)
[12] https://www.nordnorskdebatt.no/en-uforutsigbar-nabo-i-ost-krever-en-forutsigbar-losning-i-nord/o/5-124-252588
[13] https://www.nordnorskdebatt.no/jernbane-i-troms-og-finnmark-for-forsvar-beredskap-og-samfunnssikkerhet/o/5-124-233922

[14] https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2023-17/id2982767/

Konsept 2 (A2: Nord-Norgebane Fauske – Tromsø med arm til Harstad) er det konseptet analysen trekker fram som klart mest betydningsfullt der dette vil ha en «*betydelig positiv effekt på samfunnssikkerhet både regionalt og nasjonalt, og vil utgjøre en betydelig styrking av robusthet og redundans for regionen og nasjonen sett opp mot referansealternativet*». Dette konseptet har fått den høyeste scoren (8). Konsept 3 og 4 følger på de neste plassene.
Konsept 1 som er anbefalingen i KVU Nord-Norge har fått 1 i score i denne analysen. Det pekes på at dette konseptet «*ikke vil ha noen nevneverdig effekt på samfunnssikkerheten i forhold til referansealternativet. Det vil være noe bedring av robusthet, men det vil ikke gi økt redundans. Forbedring av eksisterende jernbane vil ha lokal betydning*».

Samfunnssikkerhet 3R-analyse - Effektvurdering av jernbanekonsepter for beredskap og samfunnssikkerhet

Alternativ	Referanse-alternativ	A1	A2	A3	A4
Score	0	1	8	6	2
Rangering	5	4	1	2	3

A1: Bedre baner i nord (uten bygging av ny bane)
A2: Nord-Norgebane Fauske – Tromsø m/ arm til Harstad
A3: Nord-Norgebane Fauske – Tromsø
A4: Nord-Norgebane Narvik - Tromsø

Delrapport *Samfunnssikkerhet og beredskap*:
Jf. tidligere beskrivelser om fylkeskommunens deltakelse i innledende arbeidsgrupper (under *Prosess og medvirkning*), fikk fylkeskommunen kun levere status og problembeskrivelse, på hvilke utfordringer eksisterende *vegnett* hadde på det tidspunktet arbeidsgruppen var i drift, og ble ekskludert fra å se på løsninger og tiltak.

Arbeidsgruppen Samfunnssikkerhet og beredskap bestod av:
- Statens vegvesen
- Avinor
- Forsvaret
- Troms og Finnmark FK
- Jernbanedirektoratet
- Kystverket
- Statsforvalterne i Nordland, Troms og Finnmark
- Nordland FK

Delrapporten innleder med følgende setning:
«*En viktig del av samfunnsmålet for KVU Nord-Norge er å legge til rette for en infrastruktur som styrker samfunnssikkerhet og beredskap, både i et regionalt og nasjonalt perspektiv*».
Delrapporten trekker videre fram viktigheten av å analysere viktige eksisterende og framtidige risiko- og sårbarheter i transportsystemene, vurdere tiltak som har samfunnssikkerhet og beredskap som hovedformål, og vurdere tiltak der transporthensyn er hovedformålet, men samfunnssikkerhets- og beredskapshensyn berøres.

I delrapportens problembeskrivelser finner vi en del aktørspesifikke problemstillinger og utfordringer, men mye går også på det samme. Utfordringer som svekker samfunnssikkerhet og beredskap, samt Forsvarets oppgaveløsning er mange. De viktigste som kan trekkes fram:
- Befolkningsnedgang
- Lange avstander og lang kystlinje
- Ekstremvær, skred, flom og nedbør
- Manglende omkjøringsmuligheter og alternativ transport
- Dårlig framkommelighet på flere transportformer
- Dårlig vegstandard, smale tunneler, dårlig bæreevne på veg og bru
- Få eller ingen alternative landtransportakser for Forsvaret

- Sårbar og mangel på infrastruktur for mottak av alliert forsterkning
- Tidkrevende transport av tungt forsvarsmateriell på land
- Trafikksikkerhet
- Elektrifisering
- Naturfare

Om KVUenes konseptvalg:
Slik fylkeskommunen vurderer det svarer ikke transportvirksomhetenes anbefalte konseptuelle valg på oppdraget, behov for transportutvikling eller investering i forsvarsbehov og samfunnssikkerhet og beredskap.

Her er det nødvendig å påpeke følgende:

1. Kap. 4.4, Interessegruppers behov – Hvorfor er ikke Forsvaret og andre aktører med ansvar innfor samfunnssikkerhet og beredskap nevnt som primære eller sekundære interessenter? Beredskap er nevnt med innholdet forutsigbar reisetid, redundans og sikkert og trygt transportsystem.
2. Kap. 4.5, Prosjektutløsende behov – «*Det er behov for et transportsystem som legger til rette for utnyttelse av ressursgrunnlaget og som ivaretar hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap i regionen*». Dette gjenspeiler seg ikke i hovedrapportens konklusjon.
3. Kap. 5.1 Samfunnsmål - «*Nord-Norge har et bærekraftig transportsystem som binder land og folk effektivt sammen. Transportsystemet gir enklere reisehverdag, fremmer nasjonal og regional utvikling og sikrer god samfunnssikkerhet og beredskap*». Det er vanskelig å se hvordan hele regionen skal få et transportsystem som tilfredsstiller krav til samfunnsutvikling, samfunnssikkerhet og beredskap. Dette samfunnsmålet oppfylles ikke med det konseptvalget man har landet på.
4. Kap. 5.2, Effektmål – Effektmål for samfunnssikkerhet og beredskap er kun definert som «*omkjøringsmulighet for godstransport og militært materiell*». Her finnes det store mengder empiri som tilsier at behovene for Forsvar og bedre samfunnssikkerhet og beredskap er svært mye mer. Dette er en urovekkende snever beskrivelse av samfunnssikkerhet og beredskap som er lagt til grunn. Det er kun sett på omkjøringsmuligheter som det viktigste.

Det er i tillegg viet et kapittel til «Usikkerhet» og scenarioer for framtidens transportsystem i Nord-Norge der det er gjort en øvelse for å se på hvordan situasjonen i Nord-Norge er om 40 år. I et langsiktig perspektiv trekkes det fram hvordan transportbehov i Nord-Norge kan utvikle seg fram mot 2060. Det pekes på følgende i scenarioene «Bastion Nord», «Klondike» og «Siste villmark»:

- EU presser på for europeisk selvforsyning
- Sikkerhet og beredskap blir ekstra viktig
- Behovet for transport av varer og personer har økt kraftig
- Behovet for energi og sjømat øker kraftig i en rivende næringsutvikling
- Isen på Nordpolen er borte og Nord-Norge fungerer som brohode for eksport til Europa
- Voksende ønske om å bevare kulturarv, urbefolkning, urørt natur, som igjen demper utnyttelse av naturressurser og behovet for transport

Sett opp mot foreliggende utredinger innenfor forsvar og totalberedskap, hadde man også kunne forvente at man allerede i 2024 gjennom KVU arbeidet, foreslår noen visjoner som legger til rette for hvordan en skal møte både dagens og framtidens utfordringer på samfunnssikkerhets og beredskapsområdet og tilfredsstille forsvarets og NATOS behov og de forpliktelser vi har som medlemsland.

Dessverre er det fra transportvirksomhetenes side ikke anbefalt prioritet på noe ny infrastruktur i fylket annet enn ny innfartsveg til Tromsø fram mot 2060. Denne ble for øvrig utredet og anbefalt i av Statens vegvesen i *KVU innfarter til Tromsø*, hvis framdrift har stått i ro i påvente av disse KVUene.

I beskrivelsene av Tiltakspakken nevnes riks- og fylkesveger, men det er ikke mulig å se hva som anbefales utført på de ulike strekningene, spesielt på fylkesveg. Her fremgår ingen planer som ivaretar Forsvarets behov for flere transportakser nordover fra Narvik/Bardu, ingen planer om utvikling i Finnmark ut over tiltak på noen fylkesveger og eksisterende E6, ingen planer å redusere reisetid gjennom ny infrastruktur som også vil gjøre eksisterende veg til omkjøringsalternativer å gjøre transportsystemet mer robust, og ingen planer for tiltak/infrastruktur som legger til rette for samfunnsutvikling og samfunnssikkerhet og beredskap generelt nord for Tromsø.

Dette står i sterk kontrast til det veldokumenterte behovet beskrevet av Forsvarskommisjonen, Totalberedskapskommisjonen, i Distriktsmeldingen, i Nordområdemeldingen i tillegg til det regionale planverket.

Fylkeskommunen mener hensynet til forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet må veie tyngst når en skal utvikle grunnleggende infrastruktur for samfunnet, der forsvaret og sivilsamfunnet fungerer i rammen av totalforsvaret. I oppsummeringen av fylkeskommunen vurdering presenteres også tiltak som fylkeskommunen mener må ligge til grunn for et helhetlig transportsystem i Nord-Norge fram mot 2060. Her er disse hensynene lagt inn som en forutsetning.

Behovet for å binde landsdelen sammen med utlandet
EU har stor påvirkningskraft på Nord-Norge, som stor importør av produkter produsert i regionen. Her er det i hovedsak snakk om fisk, mineraler og energi. Samtidig har EU et økt fokus på nordområdene og Arktis - både med tanke på klimaendringene, som skjer 3-4 ganger raskere i Arktis, men også på grunn av den nye geopolitiske situasjonen. Transport er et viktig område både for EU og Nord-Norge, og sektoren kommer til å spille en særlig viktig rolle for å oppnå klimanøytralitet innen 2050. EUs ambisiøse Green Deal-plan har som mål om å være klimanøytralt innen 2050 der det er gjort en lang rekke revideringer av dagens lov- og regelverk, kalt Fit for 55. Lovpakken har en rekke transportrelaterte direktiver og regelverk som bl.a. vedrører utbygging av infrastruktur generelt, men også infrastruktur for alternativt drivstoff for transporter på vei, sjø og luftfart.

Det vil også medføre en rekke revideringer av dagens lovverk og regelverk. I tillegg kommer EU til å legge frem en rekke strategier og programmer som en del av pakken Green Deal. En av EUs strategier som ble lansert i desember 2020, er EUs nye transportstrategi, *Sustainable and Smart Mobility Strategy*. Denne strategien har som mål å transformere EUs transportsystem gjennom en grønn og digital endring, i tillegg til at den skal bli mer motstandsdyktig for fremtidige kriser. Blant annet skal utslippene fra transportsektoren senkes med hele 90% innen 2050. For å få dette til skal transportsektoren effektiviseres og bli smartere samtidig som man skal bygge opp under et samlet europeisk marked der man konkurrerer på like vilkår. I tillegg skal det europeiske transportnettet gjennom et såkalt modalt skifte fra vei til sjø, bane og luft.

I Nord-Sverige og Nord- og Øst-Finland foregår det en enorm grønn reindustrialisering – i tillegg til at NATO-utvidelse legger press på omfattende (kritisk) infrastrukturutbygging, og hvor selvforsyning (strategisk autonomi) er et sentralt prinsipp for EU.

Slik fylkeskommunen vurderer det, klarer ikke KVUene å ivareta hensynet til utviklingen i EU og i landene rundt oss i utviklingen av framtidens transportsystem i Nord-Norge. Her kan en for Troms del spesielt se til forkastingen av en framtidig jernbaneforbindelse mellom Skibotn og Finland, men mer generelt hva angår mangelen på tiltak som sikrer overgangen til lavutslippssamfunnet og til et miljømessig bærekraftig transportsystem viktig for et eksportrettet nordnorsk næringsliv som uten

tilgang på dette risikerer ytterligere konkurranseulemper på toppen av avstandsulempene og høye transportkostnader.

Sjøtransport
Potensialet for maritim aktivitetsøkning i nordområdene er i hovedsak knyttet til tre forhold; industriell aktivitet offshore, destinasjonstransport og transpolar gjennomfart. I hele Nord-Norge er det av stor betydning at tilstrekkelig mange havner kan ta inn større skip. I de aller fleste marine/maritime næringer øker skipsstørrelsen (offshore, supply, gods, fiskeri og havbruk). Egnet havneinfrastruktur vil muliggjøre økt godsoverføring til kjøl, tilrettelegge for ny industri, ha stor betydning for samfunnssikkerhet og beredskap, herunder Forsvarets transportbehov. Dette er i liten grad omtalt i KVU-arbeidene, og burde inngått som premisser i konseptvalgene.
I et bredt samarbeid mellom transportetatene der også Kystverket har deltatt, er det skuffende at ikke sjøtransport er viet større oppmerksomhet. Bygging av samferdselsinfrastruktur som i langt større grad tilrettelegger for intermodalitet mellom havn-veg-bane burde blitt belyst nærmere.

Vurdering av KVU Nord-Norgebanen

Da Jernbanedirektoratets leveranse på KVU Nord-Norgebanen både er omfattende og teknisk krevende med stort innslag av metodikk og jernbanefaglige begreper, har fylkeskommunen i sin saksforberedelse gått til anskaffelse av en ekstern jernbanefaglig vurdering av denne. I det følgende gjengis i sin helhet sammendraget av funnene fra Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen utarbeidet av Norsk Bane AS. Fullstendig rapport fra Norsk Bane er vedlagt saken.

Utdrag fra *Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen*:

1 Sammendrag
Troms og Finnmark fylkeskommune har bedt om et notat med vår faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen, publisert av Jernbanedirektoratet 27.09.2023. Vi hadde tre uker til rådighet for arbeidet med denne rapporten.

Etter vår vurdering har KVU Nord-Norgebanen svært mange faglige svakheter og alvorlige mangler. Først og fremst mangler utredningen grunnleggende analyser av hvilken rolle Nord- Norgebanen skal og vil kunne spille for samfunns- og næringsutviklingen i landsdelen, hvilket marked den kan ha mulighet til å dekke – og hva som skal til for å lykkes med dette.

Forslagene til linjeføring og togtilbud vil gi lange reise- og frakttider, bare to avganger daglig i persontogtrafikken og en begrenset økning i godstogtrafikken. Det svarer ikke på samfunnsmålet som Samferdselsdepartementet har satt for utredningen:

> *«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, samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Kun delrapporten «Notat 008 Samfunnssikkerhet» ser ut til å ha tatt dette på alvor. Den konklu-derer med at byggingen av Nord-Norgebanen Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske «vil ha en bety-delig positiv effekt på samfunnssikkerhet både regionalt og nasjonalt, og vil utgjøre en betydelig styrking av robusthet og redundans for regionen og nasjonen.»[1] Rapporten gir en grundig og nyttig oversikt

over de samfunnsmessige argumentene for bygging av Nord-Norgebanen,[2] her-under betydningen for befolkningsvekst i landsdelen, et perspektiv som i liten grad inngår i øvrige deler av utredningen.

De øvrige delrapportene i KVU Nord-Norgebanen har dessverre mange svakheter. Det rammer også utredningens hovedkonklusjoner, blant annet om prosjektets kostnad og lønnsomhet, og om konsekvensene for klima, urørt natur og reindrift. KVU Nord-Norgebanen utgjør derfor et mangelfullt beslutningsgrunnlag om Nord-Norgebanen.

Traséundersøkelsene
Traséundersøkelsene mangler et nødvendig vekselspill mellom analyser av konsekvensene for natur, miljø og kulturarv, anleggskostnadene, hastighetsdimensjoneringen, markedspotensialet, driftskostnadene, inntektsmulighetene, klimaeffektene og de øvrige samfunnsvirkningene.

Trasélinjer er tegnet med en bredde på tusen meter. Det er alt for grovt til å kunne si noe pålitelig om konsekvensene for natur og miljø, om anleggskostnadene, kjøretidene eller klimaeffektene.

Traseundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen er omtalt i tre ulike delrapporter som er til dels sterkt sprikende. I notatet med en grundig kartlegging av verdifulle områder fraråder en eksem-pelvis på det sterkeste en trasé via Hellmobotn (innerst i Tysfjorden) fordi, sitat: «Dette gir stor konflikt med registrerte natur- og friluftsverdier og korridoren ligger også i et område med mange kulturminner. Denne korridoren vurderes å utgjøre en vesentlig større konflikt enn en fjordkryssing lenger ute i fjorden.»

I et annet notat, som danner grunnlaget for hovedrapporten, legges traséen derimot akkurat der. Når man på denne måten skaper helt unødvendige konflikter med blant annet samiske interesser, etterlater det store spørsmål om mål og mening med hele planleggingsprosessen.

Andre steder har en markert røde soner for hvor banen ikke kan gå, men som framstår som helt meningsløse. For eksempel er «dype fjorder» markert som røde soner, selv om *dybden* på en fjord som oftest har veldig lite med saken å gjøre. Det som derimot kan være en utfordring, er lengden på det største *spennet* på en bru.

Videre har en nord for Bardufoss lagt en stor rød forbudssone også over det området hvor Statens Vegvesen nå har planer for «Ny E8 Østre Malangenkorridor». På denne måten ble flere interes-sante traséer utelukket fra en vurdering, mens andre ble favorisert på feil grunnlag.

Trafikkprognosene for persontrafikk
Til prognosene for persontrafikk har en brukt Nasjonal transportmodell NTM6. Denne modellen har noen fordeler, men også betydelige svakheter, som særlig gjør seg gjeldende ved vurderingen av et nytt jernbaneprosjekt i Nord-Norge. All kollektivtransport er i modellen samlet i en gruppe. Det skilles ikke mellom buss og tog. Det gjør imidlertid de reisende. En moderne Nord-Norgebane vil være et premium reisetilbud, og det blir derfor feil å beregne passasjertallene som om det var et gjennomsnittlig norsk kollektivtilbud.

Reiser til og fra utlandet inngår ikke i modellen. Transportmodellen tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til at Nord-Norge har et høyt antall personer som oppholder seg i landsdelen, men som er registrert bosatt andre steder. Dette gjelder blant annet turister, studenter, vernepliktige og annet personell i Forsvaret, samt mange ansatte i helsevesenet, oljenæringen, anleggsbransjen og fiskeindustrien.

Modellen er videre begrenset til mer enn 7 mil lange reiser. I utredningen har en ikke i tilstrekkelig grad undersøkt potensialet for kortere togreiser, eller vurdert antall stasjoner og plassering av disse. Stasjonene er bare bestemt av Jernbanedirektoratet uten nærmere begrunnelser.

Modellen kan beregne konsekvensene ved mindre endringer i et transporttilbud, men er ikke egnet for prognoser ved store endringer, som etableringen av Nord-Norgebanen vil være.

Antallet togpassasjerer reduseres også i modellberegningene fordi togtilbudet uten noen begrunnelse ble begrenset til bare to avganger i døgnet i hver retning på Nord-Norgebanen. På hver delstrekning har en for eksempel beregnet gjennomsnittlig bare 38 togreisende per dag overført fra fly og 46 reisende overført fra bil.[3] Til sammenligning kan det på aksen Tromsø – Oslo ventes minst 7400 flyreisende per dag sør for Evenes.

Det er sterkt kritikkverdig at sammenhengen mellom togtilbudets kvalitet og jernbanens trafikkpotensial ikke er undersøkt noe sted i konseptvalgutredningen. En slik mangel ville vært utenkelig i enhver annen økonomisk sammenheng.

Trafikkprognosene for godstrafikk

Konseptvalgutredningen inneholder to forskjellige beregninger av godstrafikk med svært ulike resultat. Begge er kopiert inn i hovedrapporten uten noen kommentar til forskjellene. I rapportene beskrives bare noen av forutsetningene og noen av resultatene. En slik selektiv resultat-presentasjon gjør resultatene blir vanskelig å kontrollere. Det er svært uheldig.

Det framstår også som ganske underlig at elektrifiseringen av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor (konsept «A1») skal gi en firedobling av godsmengdene som lastes på Fauske og seks godstog per døgn og retning sør for Fauske, mens det bare skal bli åtte godstog når hele Nord-Norgebanen er bygd (konsept «A2»).

På samme vis som ved prognosene for persontrafikken, mangler også prognosene for godstrafikk en analyse av sammenhengen mellom kvaliteten på togtilbudet og trafikkpotensialet. I den sammenheng burde en også ha undersøkt spørsmål som:

- Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke den framtidige markedsutviklingen for sjømat?
- Hvordan vil planlagte avgiftsøkninger for lastebiltrafikk i EØS-området påvirke den framtidige utviklingen for sjømatsnæringen i Nord-Norge, både ved ulike typer godsfrakt med tog og dersom det ikke bygges noen ny bane i Nord-Norge?
- Hvilke delstrekninger sør for Fauske utgjør de største flaskehalsene for utviklingen av effektive løsninger for godsfrakt med tog i, til og fra Nord-Norge?

I forbindelse med det sistnevnte spørsmålet kan det nevnes at det er bare Nordlandsbanens delstrekninger over Saltfjellet og mellom Steinkjer og Stjørdal som har svært sterke stigninger. Omlegginger her vil kunne styrke godstransporten på både Nord-Norgebanen og Nordlands-banen vesentlig.

Kostnadskalkylene

I kostnadsanslaget har en brukt de tre prosjektene Venjar – Langset og Kleverud – Sørli – Åkersvika på Dovrebanen og Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen som erfaringsgrunnlag. De to første har liten relevans for Nord-Norgebanen. Farriseidet – Porsgrunn har omtrent like høy tunnel- og bruandel som stipulert for Nord-Norgebanen. Den er en dobbeltsporet bane med en kostnad på ca. 460 mill. kr per km, justert til 2022-kroner.

Ved 20 – 30 % rimeligere bane med enkeltspor, gir det om lag 320 – 370 mill. kr per km. KVU Nord-Norgebanen opererer derimot med 420 mill. kr. per km. På toppen av dette er det lagt på en usikkerhetsmargin på 36 %. Dette gir en gjennomsnittlig kostnad per km på rundt 570 mill. kr (uten

stasjoner og godsterminaler) for en enkeltsporet bane, rundt 60 – 80 % høyere enn rele-vante erfaringstall burde tilsi!

KVU Nord-Norgebanen inneholder ingen beskrivelse av hvordan driftskostnadene for gods- og persontrafikken er beregnet. Det finnes heller ingen drøftelse av ulike faktorer som vil påvirke disse kostnadene og hvilke konsekvenser dette vil ha for valg av forskjellige konsepter.

Beregningen av klimagassutslippene
I KVU Nord-Norgebanen er klimagassutslippene under bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske beregnet til 7,75 mill. tonn CO_2-ekvivalenter, eller 17,7 tonn CO_2-ekv. per meter bane. Det er et svært høyt tall, særlig for en enkeltsporet bane. 93 % av utslippene kommer fra «indirekte utslipp», trolig særlig fra produksjon av betong, sement og stål.

Beregningene «er basert på erfaringstall fra Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 og Follobanen, og utslippsfaktorer fra databasen EcoInvent.»

Disse prosjektene i Oslo-området har liten relevans. Follobanen ble bygd i et komplisert område, for en stor del under bebyggelse. 90 % av banen består av to parallelle tunneler som er fullstendig innvendig kledd med 40 cm tykke, armerte betongelementer. Det har gitt store utslag i klimaregn-skapet for Follobanen. Og den 23 km lange Krokskogtunnelen i Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 karakteriserer kvalitetssikringsrapporten slik: «Både geologi og grunnvannsforhold [er] mer kompliserte og utfordrende enn for de aller fleste andre tunnelanlegg som er bygget i Norge.»

Det blir feil, og gir store utslag i klimaberegningene, å bruke disse to tunnelene som grunnlag for utslippsberegninger for Nord-Norgebanen. Den vil gå gjennom geologiske langt gunstigere områ-der der det trolig bare unntaksvis være behov for full utstøpning eller kledning med betong-element.

Anleggsbransjen, og industrien som produserer bl.a. stål og sement, jobber også aktivt for å redusere sine klimagassutslipp. Bane NOR har selv satt som mål å redusere sine utslipp med 40 % innen 2030. Ved Hestnestunnelen på Dovrebanen er de med på å utvikle en metode med forinjeksjon for vann- og frostsikring i tunneler, som de håper skal redusere CO_2-utslipp under bygging av tunnelen på opp mot 80 prosent. H2 Green Steel har besluttet å etablere en fabrikk for produksjon av grønt stål i Boden fra 2024. Ved å bruke hydrogen, skal utslipp av CO_2 fra produksjonen elimineres.

I sammenligning med utslipp fra vei, er det interessant at Stakeholder AS, i en rapport for NHO Transport i mars 2022, fant at indirekte utslipp fra produksjon av alle nyregistrerte personbiler i Norge i 2021 var på 2,5 millioner tonn CO_2. I løpet av bare tre år vil altså nybilsalget i Norge kunne bidra med større indirekte klimagassutslipp enn beregnet i KVU Nord-Norgebanen for byggingen av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og vedlikehold av denne i 75 år.

KVU Nord-Norgebanen sin konklusjon om at det ikke er mulig å kompensere klimagassutslippene under bygging med utslippsreduksjoner i driftsfasen, bygger på for altfor høye beregnede utslipp under bygging (med Follobanen og Ringeriksbanen som referanser) og på urealistisk lave trafikk-prognoser for person- og godstrafikken.

Nord-Norgebanen er et prosjekt der flere forhold tvert imot taler for spesielt store, positive klimaeffekter, bl.a. på grunn av muligheten til å få overført lastebiltransporter over svært lange distanser til tog. Jernbanen vil også kunne være et godt alternativ til flytrafikken, dersom en ser moderne bane mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske som del av en konkurransekraftig «Norgesbane» mellom Nord- og Sør-Norge.

Til sammenligning er det mindre sannsynlig at togdriften på InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet vil kunne føre til utslippsreduksjoner som kan kompensere klimagassutslippene i anleggsperioden. Det skyldes at prosjektene bare har små positive virkninger for jernbanens konkurransekraft i forhold til fly og lastebil.

Den samfunnsøkonomiske analysen
KVU Nord-Norgebanen konkluderer en med betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte ved bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Men dette resultatet er en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som blant annet trafikkprognosene for gods- og persontrafikk, beregningene av klimaeffekter og anleggskostnader.

Vår gjennomgang viser at traséforlagene for en stor del er baserte på sviktende grunnlag, at anleggskostnadene trolig kan bli lavere, at det mangler en konseptutvikling i et samspill mellom blant annet trasé- og markedsvurderinger og at potensialet for person- og godstogtrafikk også derfor er sterkt undervurdert. Med et annet konsept og andre valg for blant annet linjeføring og hastighetsdimensjonering for Nord-Norgebanen, vil klimaeffektene og de samfunnsøkonomiske resultatene av prosjektet kunne bli langt mer positive.

Det må også tilføyes at en samfunnsøkonomisk analyse bare vurderer konsekvenser som er mulig å verdsette i kroner i øre. Viktige mål for Nord-Norge-banen, som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping og regional og nasjonal utvikling, inngår ikke i et slikt regnestykke, men har likevel stor betydning for vurderingen av prosjektet.

(Utdrag slutt.)

Andre momenter:

- Effektmåling: I vurderingen legges det til grunn en skala fra -4 til +4. Det fremgår ikke hvilken metode Jernbanedirektoratet har benyttet for å lande på de ulike karakterene i denne målingen. Underliggende rapporter, eksempelvis *Samfunnssikkerhet* utarbeidet av Multiconsult legger til grunn en helt annen skala, der full utbygging av Nord-Norgebanen får karakteren +8. En endring av skalaen gir mindre mulighet til differensiering, slik at de store positive effektene for samfunnssikkerhet hvis er vurdert etter 3R metoden, fremstår som sammenlignbar styrkenivå med andre vurderte effekter uten en slik metodisk tilnærming. Hensynet til reindriften er her vurdert til – 4, uten at det fremgår noen metodebeskrivelser på hvordan en har kommet frem til dette, heller ikke om eller på hvilken måte en forsøker å unngå slike konflikter, her også hvordan den høye tunnelandelen vil påvirke dette.
- I oppdraget fremgår det: En *sammenstilling* av disse vurderingene skal kunne benyttes til å finne den mest aktuelle jernbaneløsningen for det transportbehovet jernbanen kan betjene i Nord-Norge, og hva en slik løsning vil innebære av effekter, konsekvenser og kostnader.

  Jernbanedirektoratet bes altså i oppdraget om å lage en *sammenstilling*, mens en i utvelgelsen av jernbanekonsept kan hevde at det er det motsatte som er gjort, der en har satt ulike jernbanefunksjoner opp mot hverandre, for så å rendyrke et godskonsept. Dette godskonseptet, da med lav hastighet på banen, gjør jernbanekonseptet svært lite konkurransedyktig for persontransport, noe som igjen tilsynelatende effektivt går ut over den samfunnsøkonomiske beregningene.
- Hastighet: Jernbanedirektoratet viser ikke hvordan en hastighet opp mot 250 km/t vil slå ut hva angår kostnader, klimagassutslipp og samfunnsøkonomisk beregning. En jernbane i Nord-Norge vil måtte svare på flere behov, ikke være tilpasset ett av disse. En moderne jernbane med hastighet opp mot 250 km/t, vil bidra til stor innkorting av reisetid, der banen fortsatt kan gå

innom byene. Den kan da dermed frakte både pendlere, gods og langtreisende effektivt, i en og samme trasé. Det er god ressursutnyttelse, økonomisk og miljømessig. Heller ikke brobaneteknologi vurderes i tilstrekkelig grad.

- Med en økning i hastighet, vil attraktiviteten til jernbanen for persontransportmiddel drastisk øke, og bidra til mulighetene til arbeidspendling slik en ser i Nordland der det er stadig større etterspørsel knyttet til Saltenpendelen, og der jernbanen effektivt vil binde sammen de store avstandene og de i dag separerte bo- og arbeidsmarkedsregionene i Troms og Finnmark. Dette vil trolig gi store positive ringvirkninger for næringslivets tilgang på kompetent arbeidskraft, bidra til lettere rekruttering, særlig i distriktene, og vil kunne bidra til å motvirke negativ demografiutvikling.
- Økt hastighet har naturligvis også stor betydning for jernbanens egnethet i beredskapssammenheng, der dette vil være avgjørende for eksempelvis Forsvarets evne til rask mobilisering og mobilitetsevne. Hastigheten vil samtidig ha stor betydning for næringslivet, der hastigheten vil være direkte knyttet opp mot verdi på særlig de eksportrettede produktene fra regionen, der hastigheten vil bidra til å motvirke de konkurranseulempene som de lange avstandene innad i regionen, men spesielt til markedet gir landsdelens næringsliv.

Vurdering av *KVU for transportløsninger i Nord-Norge*

Fylkeskommunen gjennomgår i den påfølgende vurderingen hovedpunktene knyttet spesifikt opp mot KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Konseptvalgutredningen er svært omfattende, med en lang rekke underrapporter, men der fokuset fra fylkeskommunen er på de elementene som fremstår som retningsgivende for transportvirksomhetenes anbefalinger.

Sentrale føringer fra transportvirksomhetene

Effektmålene

Tabell 15 Effektmål for godstransport[17].

	EFFEKTMÅL	INDIKATOR
1	Effektivitet	Redusert reisetid på følgende strekninger: • Fauske – Narvik • Narvik – Tromsø • Oslo – Narvik
		Reduksjon i antall hindringer og problempunkt på følgende strekninger (flaskehalser)[18]: • Trøndelag grense – Fauske • Fauske – Bodø • Fauske – Narvik • Narvik – Riksgrensen • Narvik – Tromsø • Tromsø – Alta Totalt 45 flaskehalser[19].
		Bedre kapasitet for godstransport på strekningene: • Kryssing av Tysfjorden • Ofotbanen • Nordlandsbanen
2	Forutsigbarhet	Døgnåpent og fullt tilgjengelig transportsystem: • Kryssing av Tysfjorden
		Fjerne naturfarepunkt: • E6 Saltfjellet (Drivsnø) • Nordlandsbanen (Skred) • E6 Kråkmofjellet (Drivsnø) • E10 Bjørnfjell (Drivsnø) • Ofotbanen (Drivsnø) • E6 Gratangsfjellet (Drivsnø) • E6 Grasnes – Falsnes (Skred) • E6 Baddereidet (Drivsnø) • E6 Langfjorden (Skred)

Transportvirksomhetene under lederskap av Statens vegvesen har i sin utarbeidelse av effektmålene lagt sterke føringer på resultatet gjennom sine definisjoner av effektmål og dets indikatorer. Som tabellen viser, innebærer dette *eksempelvis* at effektmålet for godstransport *Effektivitet* har fått indikator på bedre kapasitet for godstransport på strekninger utelukkende i Nordland. Totalt er det kun 7 av 22 av disse indikatorene for effekt som finnes i Troms og Finnmark, der fire av disse er knyttet til relativt sett små tiltak knyttet til fjerning av naturfarepunkt. Resten er i Nordland.

Effektmålet for samfunnssikkerhet og beredskap (Tabell 16), er begrenset til å være «Omkjøringsmulighet for godstransport og militært materiell», og da knyttet spesifikt til kun veg, og da spesifikt til europavegstrekningene E6 Fauske – Narvik, E6 Narvik – Nordkjosbotn, E6 Nordkjosbotn – Alta, E8 Nordkjosbotn – Tromsø.

Tabell 16 Effektmål for samfunnssikkerhet og beredskap.

	EFFEKTMÅL	INDIKATOR
		Omkjøring for:

Tabell 17 Effektmål for persontransport.

	EFFEKTMÅL	INDIKATOR
4	Bedre sammenbinding av BAS-region: • Midt Troms–Tromsø	Reisetid: • Til større bykommune med over 15 000 innbyggere < 1time 30 min • Til sykehus < 1time 30 min
5	Bedre sammenbinding av BA-regionene: • Vefsn – Rana • Fauske – Bodø	Frekvens pendlertog*: • To morgentog og to ettermiddagstog t/r
6	Attraktivt kollektivtilbud på tog	Personreiser på: • Nordlandsbanen • Nord-Norgebanen

*Ekspressbuss kan i teorien ha samme effekt.

Også effektmålene for persontransport er svært begrenset, der en ikke legger til grunn sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i Troms og Finnmark ut over strekningen Midt-Troms – Tromsø som effektmål. Et attraktivt kollektivtilbud på tog er definert som et effektmål på persontransport, der personreiser på Nord-Norgebanen er en indikator, men der Nord-Norgebanen i utredningen kun er definert som Fauske – Narvik – Tromsø, med en potensiell sidearm til Harstad, utelukker dette effektmål på persontransport for resten av Troms og hele Finnmark. Når transportvirksomhetene samtidig legger til grunn et godskonsept på Nord-Norgebanen (med kun 2 tog i døgnet), og ikke anbefaler dette, blir disse effektmålene uten betydning.

Effektmålene er av transportvirksomhetene satt opp i prioritert rekkefølge med førsteprioritet til Effektivisering av-, og mer forutsigbar godstransport foran samfunnssikkerhet og beredskap, og persontransport.

Sett i lys av de endrede forholdene knyttet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet i Europa generelt, men Nord-Norge spesielt, der disse hensynene er godt beskrevet av Forsvarskommisjonen og Totalberedkspakommisjonen, og der konseptvalgutredningene har fått utsatt leveringsfrist av hensyn til dette, fremstår denne rangeringen for fylkeskommunen som en feilslutning. Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet, og særlig i Troms og Finnmark med tanke på regionens betydning som Norges strategisk viktigste område, er en forutsetning for all annen virksomhet i regionen, og all infrastrukturutvikling i regionen må ses i lys av dette.

Transportvirksomhetenes konsepts måloppnåelse sett opp mot effektmålene

Tabell 2 Måloppnåelse for effektmålene.

EFFEKTMÅL	K0	K1	K2	K3	K4
Samlet rangering alle effektmål	0	+1	+2	+3	+4
Investeringskostnad (mrd. kroner)	–	76.9	166.1	117.8	271.0

Rammebetingelser

Rammebetingelser kan forstås som de samlede forutsetningene som bør legges til grunn for utviklingen av transportsystemet. Det er flere hensyn som fylkeskommunen vurderer som viktige rammebetingelser når en skal vurdere utviklingen av transportsystemet i Nord-Norge, særlig i en såpass lang tidshorisont som det 40-årsperspektivet som er tilfelle for KVU for transportløsninger i

Nord-Norge. Viktigst er naturlig nok hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet der dette naturlig nok er en grunnforutsetning all annen nærings- og samfunnsutvikling ikke bare i landsdelen, men for landet som helhet, og i lys av Sverige og Finlands medlemskap i NATO, behovet for en klar forsterking av til/fra Troms/Finnmark og østover. Våre byer og lokalsamfunn i Troms og Finnmark er alle avgjørende for å skape verdier og sikre bosetting, forsyningssikkerhet og suverenitetshevdelse i nord. I forlengelsen av dette må en derfor også legge til grunn behovet for positiv samfunnsutvikling/demografiutvikling, koble sammen isolerte bo- og arbeidsmarkedsregioner for å imøtekomme behovet på kompetent arbeidskraft, tilgang på helsetjenester, tilgangen på kraft (fortrinnsvis fornybar), der utviklingen av transportsystemet må ses i sammenheng med dette.

Samferdselsinfrastruktur er kritisk viktig for fylket og en grunnleggende forutsetning for et velfungerende samfunn. Det er et stort behov for investeringer innenfor alle de statlige ansvarsområdene. Utviklingen av den statlige delen av transportinfrastrukturen er også viktig av hensyn til *nasjonale* interesser:
Fylket innehar viktige nasjonale funksjoner og kompetansemiljøer, og har en sentral plassering i et forsvars- og sikkerhetspolitisk bilde. Her er positiv nærings- og samfunnsutvikling en nøkkel for å sikre tilstedeværelse og beredskap.
Fylket bidrar stort til landets eksportverdier, særlig innenfor sjømat. De siste tiårene har Troms og Finnmark fått en lavere andel av nasjonale budsjetter enn hva befolkningsgrunnlaget og bidrag til bruttonasjonalprodukt skulle tilsi, og en opplever i stor grad negativ demografiutvikling.
Omfattende statlige investeringer er derfor *nødvendig* for å gi næringslivet konkurransekraft, sørge for positiv samfunnsutvikling og overgangen til bærekraftige transportløsninger, forbedre samfunnssikkerhet og beredskap, bedre trafikksikkerhet, dekke Forsvarets transportbehov, sikre framkommelighet og regularitet gjennom hele året, slik at folk kan leve godt og videreutvikle næringslivet i landsdelen. Forsvarets interesser og behov må i sterkere grad enn tidligere ivaretas i vurderinger og prioriteringer i KVU'ene, og i NTP.

Det er i lys av dette svært beklagelig at transportetatene reduserer rammebetingelsene lagt til grunn for KVU for transportløsninger i Nord-Norge til kun å omfatte 1/3 av bærekraftbegrepet (miljømessig bærekraft: redusere CO2-utslipp, minimere inngrep i natur) i tillegg til hensynet til reindrift og urfolks rett til kulturutøvelse. Dette er utvilsomt viktige hensyn, men dekker på langt nær alle rammebetingelsene viktig for å kunne lykkes. En del av disse rammebetingelsene ville naturlig nok blitt inkludert om en inkluderte også de to andre delene av bærekraftbegrepet ut over miljømessig bærekraft; sosial bærekraft og økonomisk bærekraft.

Tabell 18 Rammebetingelser.

RAMMEBETINGELSER	INDIKATORER	MÅLEMETODE
R1: Miljømessig bærekraft: Redusere CO2-utslipp	CO2-utslipp (EFFEKT)	Tonn CO2
R2: Miljømessig bærekraft: Minimere inngrep i natur	Inngrep i vernede områder og kryssing av vernede vassdrag	Areal
R3: Reindrift: Sikre bærekraftig reindrift og urfolks rett til kulturutøvelse	Sannsynlighet for hendelse i og ved: • Kalvingsområder • Flyttleier • Reinpåkjørsler	-

Tiltakspakken
Samlerapporten der detaljene i Tiltakspakken skal fremgå er foreløpig uklar for fylkeskommunen da Statens vegvesen i skrivende stund, 16.11.2023 (tross utsatt leveringsfrist til 27.09.2023 og pågående høring) fortsatt ikke har offentliggjort dette dokumentet. Fylkeskommunen har fått tilsendt en tidlig versjon av dokumentet, men dette dokumentet er ikke offisielt, og inneholder ingen konklusjon om videre arbeid. Det fylkeskommunen dermed kan legge til grunn er den begrensede informasjonen som finnes i hovedrapporten for KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Tiltakspakken fremstår

med bakgrunn i den informasjonen fylkeskommunen har tilgjengelig som en helt uforpliktende oppramsing av prosjekter fra transportvirksomhetenes. Disse vil slik fylkeskommunen forstår det måtte konkurrere med alle andre øvrige prosjekter i framtidige NTPer på lik linje med alle andre prosjekter, slik at transportvirksomhetenes anbefaling av en investering på 100 mrd. kr er på ingen måte forpliktende, der det også er uklart om Tiltakspakken omfattes av KS1-vurderingen som nå er igangsatt. Som det fremgår under beskrivelsen av alternativanalysen (s 18), er det heller ikke gjennomført en alternativanalyse for Tiltakspakken, tross av at dette utgjør en vesentlig del av transportvirksomhetenes leveranse og som svar på samfunnsmålet. Da det viktigste tiltaket for å svare på utfordringene i nord, *realisering av en moderne jernbane,* er definert som et *konsept* som transportvirksomhetene velger bort, fremstår også tiltakspakken som svært mangelfull, der valgte konsept og alle tiltakene i tiltakspakken på langt nær evner å erstatte jernbanens positive effekter.

Forkastede tiltak

Det er verdt å merke seg at følgende tiltak av transportvirksomhetene er utelukket uten noen større beskrivelse på hvorfor. For Troms' del kan en jo spesielt legge merke til at Jernbane i Skibotn er forkastet under påskudd av at Ofotbanen dekker behovet, og at det ikke foreligger planer på Finsk side. Begge disse årsakene er feilaktig, da Ofotbanen ikke kan erstatte en ny jernbanelinje mellom Nord-Troms og Finland, og der det har vært flere initiativ i Finlands ift. banen, og der også Tornedalsrådet ønsker å realisere denne, der forbindelsen også aktualiseres som følge av endret sikkerhetspolitisk situasjon og Finlands og Sveriges inntog i NATO.

Også potensialet i sammenkobling av Kautokeino og Nordreisa avvises uten å vurdere hensynet til sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner, nytteverdien for reindriften, virkningen som omkjøringsveg og for forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet for å nevne noe.

Tabell 23 Forkastede tiltak.

Forkastet tiltak	Årsak
Ny veg gjennom Reisadalen fra Storslett til Kautokeino	Stort inngrep i urørt natur, store konflikter og lavt trafikkgrunnlag
Ny veg Hamningberg til Båtsfjord	Stort inngrep i urørt natur, lavt trafikkgrunnlag
Kortbaneflyplass i Kautokeino	Alta lufthavn kan dekke behovet, utbedringer på E45 gir bedre framkommelighet
Andre veglinjer Fauske –Narvik	Fastlagte planer for Sørfoldtunnelene, inngrep i urørt natur og viktige områder for reindrift
Andre linjer for jernbane Fauske – Narvik (ytre linje)	Geografiske forhold og urealistiske fjordkryssinger mht. teknologi og kostnader
Jernbane i Skibotndalen	Ofotbanen dekker behovet, ikke plan på finsk side

Forutsetningene

Som gjennomgått under transportvirksomhetenes leveranse på KVU for transportløsninger i Nord-Norge, så har disse under lederskap av Statens vegvesen definert to felles forutsetninger for alle de fire konseptuelle valgmulighetene, begge i Nordland. Disse er

- *Forbedring av Nordlandsbanen og Ofotbanen – en forutsetning for bedre trafikkflyt og oppnåelse av vedtatte klimamål.*
- *Forbedring av rv. 80 mellom Fauske og Løding på grunn av dagens dårlige standard. Strekningen har mye trafikk, er ulykkesbelastet og har potensial for bedre sammenbinding av bo- og arbeidsmarkedsregionene Bodø og Fauske.*

Det legges altså til grunn at forbedring av Nordlandsbanen og Ofotbanen er en forutsetning for bedre trafikkflyt og oppnåelse av vedtatte klimamål. Slik fylkeskommunen vurderer det, kan dermed ikke disse hensynene samtidig da være et argument *mot* realisering av jernbane i Troms og Finnmark.

Samtidig bør jo ikke forbedring av Nordlandsbanen legges som en absolutt forutsetning dersom en velger å gå for et jernbanekonsept med etappevis realisering av etapper Narvik – Tromsø.

Det er ellers verdt å merke seg at utbedring av jernbane i Nordland omtales som en *forutsetning* for bedre trafikkflyt og oppnåelse av klimamål, men disse effektene av jernbane legges *ikke* til grunn for vurderingen knyttet til realisering av jernbane i Troms og Finnmark. Dette fremstår da som en selvmotsigelse hva angår jernbanens kvaliteter, og videre som merkelig da en vurderer forutsetninger for et *helhetlig* transportsystem for *hele* landsdelen fram mot 2060 der anbefalingen fra transportvirksomhetene er *ikke* å bygge mer bane.

Når det kommer til den andre forutsetningen; Forbedring av rv. 80 mellom Fauske og Løding, så fremstår det som uklart hvorfor dette er lagt inn som en forutsetning for hele resten av transportsystemet i Nord-Norge de neste 40 årene. Dette er ikke en strekning som binder landsdelen bedre sammen med resten av Norge nord-sør, og heller ikke en strekning som binder landet bedre sammen med naboland. Det er dermed svært uklart hva som skiller denne strekningen fra andre strekninger i landsdelen hva angår dårlig standard, trafikkbelastning og potensial for bedre sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Her hadde det vært formålstjenlig med en sammenstilling av slike strekninger i nord, eksempelvis sammenlignet med en Ullsfjordforbindelse som alene vil bidra til å koble sammen Troms og Finnmark og boa-regionene her med rundt 40 minutter redusert reisetid.

Kartutsnitt rv. 80

Andre momenter

- Under kapittel 4.3 Regionale behov gis det inntrykk av at KVUen beskriver hva regionale myndigheter uttrykker som viktig for egne innbyggere, næringsliv, kulturliv og utviklingsområder med hensyn til utvikling av det overordnede transportsystemet. For Troms fylkeskommunes side, er det som presenteres kun en *meget begrenset* og *forenklet* og dermed til dels villedende sammenstilling som fremgår. Her har en eksempelvis utelukket alle beskrivelser og vedtak tilknyttet jernbane hvis som kjent utgjør en sentral del av det KVUene tar opp.
- Riksvegutredningen[15] fra 2015 er ikke lagt til grunn for KVUene: Her kartla Statens vegvesen selv behovet, der dette allerede i 2015 overgikk anbefalingene i KVUen. Riksvegutredningen kartla eksempelvis et behov på riksvegnettet i Troms og Finnmark på 106,5 mrd. kr. Dette fremgår ikke i av de forelagte KVU-leveransene.

[15] https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2018-2029/ntp-2018-sektor-riksvegutredning-hovedrapport.pdf?_version=6845315

Konseptuelt valg
Det anbefalte konseptuelle valget inneholder etter fylkeskommunens vurdering ikke løsninger for et helhetlig transportsystem, på tvers av transportformer, frem mot 2060. Leveransen legger ikke opp til bærekraftige løsninger nord for Nordland, og ivaretar heller ikke hensynet til forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet. KVU for transportløsninger i Nord-Norge svarer i all hovedsak *kun* på transportutfordringene i Nordland, men unnlater å løse de kritiske behovene i Troms så vel som i Finnmark. Fylkeskommunen mener leveransen KVU for transportløsninger i Nord-Norge ikke ivaretar innspillene gitt underveis i prosessen, og heller ikke samsvarer med forventningene og de enorme behovene for løsninger på tvers av veg, bane, sjø og i lufta i hoveddelen av Nord-Norge, utenfor Nordland.

Oppsummering av fylkeskommunens vurdering av KVU for transportløsninger og KVU Nord-Norgebanen

Oppsummert vurderer fylkeskommunen at transportvirksomhetene svikter i sine leveranser både hva angår metodisk tilnærming og i sitt forsøk på å svare på samfunnsmålet for utredningene. Det er sterkt kritikkverdig at ikke forventningene til betydelige samferdselsinvesteringer er fanget tydeligere opp. Dette har vært formidlet tydelig fra fagkompetanse hos involverte instanser, innspillsmøter og klare tilbakemeldinger fra politisk nivå, fagmiljø, næringsliv, kommuner, m.fl.

Transportvirksomhetene har tross i oppdragenes målsetninger satt de ulike delene av transportsystemet opp mot hverandre, noe som har umuliggjort utarbeidelse av et helhetlig transportkonsept, har utarbeidet snevre effektmål hvis føringer i stor grad prioriterer investeringer i Nordland, der større investeringer i Troms og Finnmark utelukkes. Når KVUene er ment å ligge til grunn for flere kommende NTPer er dette i praksis en tilrådning om marginalisering av Troms og Finnmark.

I lys av behovene innenfor næringsutvikling og verdiskaping, omstilling til lavutslippssamfunnet og ivaretakelse av klima- og miljømål, behovet for positiv samfunnsutvikling og hensynet til tilgang på kompetent arbeidskraft, sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner, og ikke minst av hensynet til (total)forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet, er dette svært beklagelig.

Det fremstår uheldig som at transportevne gjennomgående er vurdert som mindre viktig enn samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Troms har en strategisk viktig posisjon for landet og også for NATO. Norsk suverenitetshevdelse i nord trenger substans gjennom bosetting, fornuftig ressursforvaltning og aktiv næringsutøvelse. Samferdselsinfrastruktur er den viktigste basisforutsetningen for at landsdelen kan utnytte sine muligheter og for at Norge kan sikre tilstedeværelse og hevde suverenitet.

Da Regjeringen offentliggjorde at arbeidet med ny Nasjonal transportplan skulle forseres med ett år i juni 2022, var endrede økonomiske rammebetingelser brukt som begrunnelse, der gjeldende NTP fra Regjeringen blei omtalt som urealistisk. Men i februar 2022 invaderte Russland Ukraina. Det endret hele oppfatningen om trusselbildet i Europa, og behovet for å tenke annerledes hva angår infrastrukturinvesteringer i de strategisk viktige områdene Troms og Finnmark blei forsterket av hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet, der viktigheten av dette også har blitt påpekt av Forsvarskommisjonen og Totalberedskapskommisjonen. Her er positiv samfunnsbygging avgjørende for forsterking av totalforsvaret, og transportinfrastruktur har en sentral rolle i dette gjennom tilrettelegging for næringsliv, næringsutvikling og verdiskaping, sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner og snu negativ demografiutvikling, omlegging til lavutslippssamfunnet.

Dette i tillegg til Forsvarets direkte nytte gjennom økt mobilitet, der også grensekryssende korridorer må ses i lys av Sverige og Finlands NATO-medlemskap.

I lys av dette fremstår valgte anbefalinger for fylkeskommunen visjonsløse. Det er ikke grunn til å tro annet enn at signaleffekten vil gi en selvforsterkende negativ utvikling dersom nasjonen Norge ikke har ambisjoner om å tilrettelegge for at landsdelen får utvikle sitt potensial eller tilrettelegge for (total)forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet.

Innspillene fra regionalt politisk nivå er ikke hensyntatt i konseptutviklingen, der fylkeskommunen og andre har blitt nektet reell medvirkning i utarbeidelse av løsningene - konseptene. Dette er særlig beklagelig gitt den samfunnsutviklerrollen som fylkeskommunen er gitt av staten. Særlig beklagelig er også transportvirksomhetenes unnlatelse av inkludering av unge i denne prosessen hvis forhåpentligvis vil være brukerne av transportsystemet i fylket.

Slik fylkeskommunen vurderer det, svarer utredningene ikke på samfunnsmålet, og heller ikke på behovet for positiv samfunnsutvikling, ei heller forsvarets behov. De vil ikke løse framtidige ytterligere konkurranseulemper, eller omstilling til lavutslippsfylket for Troms. Slik fylkeskommunen vurderer det, må nasjonale politikere på tvers av partitilhørighet sørge for en langvarig og sterk satsing på utvikling av et helhetlig transportsystem på tvers av alle transportformer, inklusivt jernbane, hvis en ønsker en annen retning på utviklingen i nord enn det en opplever i dag.

Troms fylkeskommunens innspill til konseptuell løsning på et helhetlig transportsystem for Nord-Norge

For å imøtekomme konseptvalgutredningenes mangler med konstruktive innspill, er det utarbeidet et alternativt løsningskonsept for en helhetlig transportsystem for Nord-Norge i 2060.

Troms og Finnmark fylkeskommune er i sitt innspill til ny nasjonal transportplan tydelig på hva som bør prioriteres innenfor samferdselsområdet i fylket fram til 2036. Dette vil danne *utgangspunktet* også for fylkeskommunens prioriteringer i et 40-årsperspektiv:

Hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet veier tyngst
Forsvarsveger og jernbane er utvilsomt viktig for alliert støtte og transitt av store mengder tungt militært materiell. Jernbane er uten sammenlikning den best egnete transportformen for dette. I dagens KVU er samfunnsøkonomisk nytte vektet høyere enn forsvar av Norge og nordområdene. Det er ventet at vårt naboland Russland vil bruke de neste 10 år på å bygge seg opp militært når krigen i Ukraina avsluttes. Da bør også vi som nasjon og region ha en styrket beredskap og økt forsvarsevne. Dette bør ligge som premiss for både utbedring av forsvarsveger og utbygging av jernbane, men også for å styrke regionen i et samfunnssikkerhetsperspektiv og hvordan totalforsvaret skal ha mulighet til å fungere i framtiden.

Troms og Finnmark sin strategiske posisjon mot Barentshavet og Svalbard med Svalbardsonen, er viet lite oppmerksomhet i KVU-arbeidene. Norges sjøareal er seks ganger større enn landarealet, og størstedelen av dette ligger i det vi definerer som Nordområdene. Norsk suverenitetshevdelse betinger tilstedeværelse og bofast sysselsetting, og dette aspektet er viktigere enn noen gang. Dette burde inngått som premisser i konseptvalgene fordi det medfører forventninger til økt maritim aktivitet i nordområdene innen fiskeri/havbruk, industriell aktivitet offshore (kan inkludere offshore vindproduksjon), destinasjonstransport og transpolar gjennomfart. Ingen av KVU'ene peker på nødvendigheten av at Nord-Norge har behov for at tilstrekkelig mange havner kan ta inn større skip. Egnet havneinfrastruktur vil muliggjøre økt godsoverføring til kjøl (som lenge har være et overordnet

politisk mål), tilrettelegge for ny industri, ha stor betydning for samfunnssikkerhet og beredskap, herunder Forsvarets transportbehov.
I et bredt samarbeid mellom transportetatene der også Kystverket har deltatt, er det skuffende at ikke sjøtransport er viet større oppmerksomhet. Bygging av samferdselsinfrastruktur som i langt større grad tilrettelegger for intermodalitet mellom havn-veg-bane burde blitt belyst nærmere.

Andre viktige overordnede hensyn:

- Behovet for positiv samfunnsutvikling (her også totalforsvar)
- Tilrettelegge for næringsutvikling og økt verdiskaping
- Behov for sammenkobling av bo- og arbeidsmarkedsregioner for mer livskraftige samfunn, økt bolyst med stedsattraktivitet og økt tilgang på kompetent arbeidskraft
- Hensynet til klima, miljø og omstilling til lavutslippssamfunnet

Forutsetninger:

- Bedre og tryggere vegstandard
- Tilrettelegging for myke trafikanter, særlig på gjennomfartsveger og skoleveger.
- Bedre fremkommelighet og vinterregularitet i form av utbedring av vegbredde, kurvatur og stigninger
- Skredsikring
- Framtidsrettet infrastruktur for lav- og nullutslippsløsninger, tilrettelagt for person- og næringstransport i hele fylket
- Tilrettelegging av hvileplasser for tungtransport
- Fjerning av flaskehalser i form av bruer med for lavt akseltrykk, fjelloverganger med utilfredsstillende regularitet
- At staten tar ansvar for viktige omkjøringsvegtiltak.

Med bakgrunn i dette inneholder Troms fylkeskommunes konseptuelle løsning på et helhetlig transportsystem i Nord-Norge i 2060 følgende tiltak:

Nordland:
Tilsvarende anbefalt konseptuelt valg i KVU for Transportløsninger i Nord-Norge:
- E6 Sørfoldtunneler
- Fergefri forbindelse Tysfjord
- Oppgradering Nordlandsbanen
- Dobbeltspor Ofotbanen
- Utbedring RV 80

Hva gjelder fergefri E6 (kryssing av Tysfjorden), er det vanskelig å se noen velfundert faglig begrunnelse for at dette skal prioriteres over den lange rekken av mer kritisk viktige strekningsutbedringer og innkortingsprosjekter i Nord-Norge. Vi vil her vise til vegvesenets egen utredning fra 2015 som beskriver et investeringsbehov i korridor 8a og 8b på 106,5 milliarder kroner. I denne inngår fergefri E6 som er kostnadsberegnet til 13 milliarder kroner.
Registrerte trafikkmengder på fergestrekningene er ifølge vegvesenets trafikkdata:
- E6 Bognes – Skarberget: ÅDT på 148 med 39% lange kjøretøy
- Rv. 827 Drag – Kjøpsvik: ÅDT på 121 med 64% lange kjøretøy

Til sammenlikning har fergesambandene Breivikeidet – Svensby og Lyngseidet – Olderdalen henholdsvis ÅDT på 640 og 191 (tilsvarende 12% og 21% lange kjøretøy)

All den tid KVU'ene ikke velger å inkludere vegvesenet egne anbefalinger hva gjelder investeringer og utbedringer på riksvegnettet som er godt dokumentert i Riksvegutredningen fra 2015, ser vi ingen åpenbar grunn til å inkludere fergefri E6 som har lave trafikktall, høy regularitet og mulighet for omkjøring over Lødingen, Kjøpsvik og Sverige.

Troms fylkeskommune mener det er hensiktsmessig med en kritisk gjennomgang av behovet for fergefri E6 over Tysfjord sett opp mot andre og mer presserende samferdselsinvesteringer som i større grad svarer ut behovet for oppgradering for samfunnssikkerhet og beredskap, bo- og bli-lyst og effektmålene i KVU-en.

Troms:
I 10 års perspektivet legger vi til grunn at jernbaneutbygging til Bardufoss bør igangsettes så fort som mulig. Forsvarsvegene anbefales forsterket og oppgradert. Dette er gjennomførbart ved å utnytte eksisterende levetid og utbedre vegene gjennom et fastsatt planprogram. Bruene bør forsterkes eller erstattes i samme planprogram:

Jernbane:
Fylkeskommunen mener at det bør legges opp til en trinnvis utbygging av jernbane.

1. Trinnvis utbygging av Nord-Norgebanen der første strekning Narvik – Bardufoss igangsettes i løpet av første 10 årsperiode

40 års perspektiv:

2. Fortsatt trinnvis realisering av jernbane: Nordover mot Nord–Troms og Finnmark, med armer ut mot Harstad og Tromsø og inn mot Finland fra Skibotn. Minimum til Alta i 2060.

Veg:

- E8 Malangen (Innfart til Tromsø)
- Ullsfjordforbindelsen FV91
- Hålogalandsveien + RV 83 arm til Harstad
- Næringsveier på fylkesvegnettet
- Evakueringstunneler FV862 (?)
- E6 Nord-Troms
- Skredsikring tunnel E6 Grasnes
- Eksisterende forsvarsveger med tilhørende bruer må oppgraderes og forsterkes i henhold til forsvarets behov (MLC):
    - Fv. 84 Fossbakken – Sørreisa
    - Fv. 86 Sørreisa – Andselv vest X E6
    - Fv. 87 Elverum – Skjold
    - Fv. 87 Skjold – Øvergård X E6
    - Fv. 864 Tomasjord – Grøtnes Havn
    - Fv. 8240 Breistrand – X E10 Ramsund
    - Fv. 854 Olsborg – Minde
    - Fv. 7834 Minde – Aursfjord
    - Fv. 7830 Nytrøen – Fossmofeltet
    - Fv. 8570 Heia – Skjold
    - Fv. Olsborg – Rundhaug
    - Fv. 7890 Aursfjord – Storsteinnes
    - Fv. 98 Lakselv – Tana
    - Fv. 8062 Lakselv – Holmen bru
    - Fv. 8850 Hesseng - Nyrud

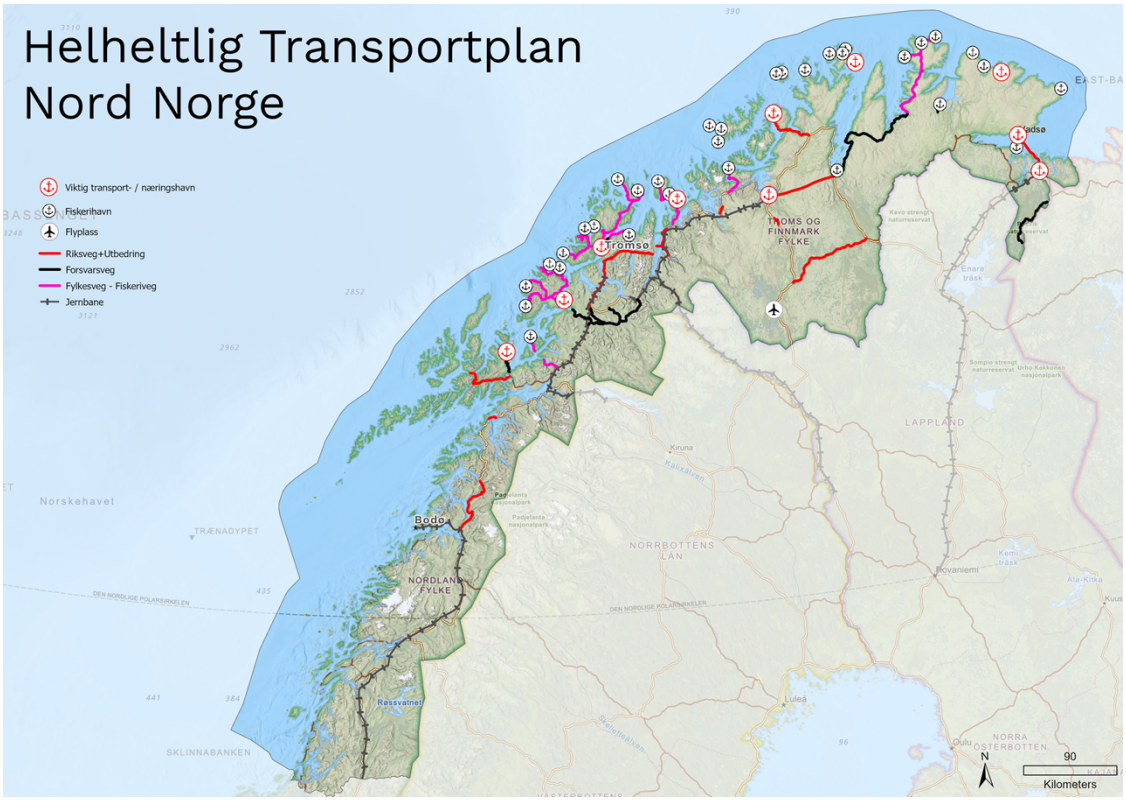
- Næringsaktive fiskerihavner i Senja, Tromsø, Karlsøy og Skjervøy kommuner. Her vil det være behov for både skjermings- og mudringstiltak for at havnene blir tilpasset en mer diversifisert sjømatnæring hva gjelder fartøy, og at havnene dimensjoneres for å tåle mer ekstremvær. Innseiling og havner har allerede et stort etterslep hva gjelder seilingsdybder, og en bygging for fremtiden må gjøres både med tanke på større fartøy og nye energiformer. Tiltakspakken må inkluderer havnetiltak som tilrettelegger for fremtidens (ikke gårsdagens) flåte.

Finnmark:

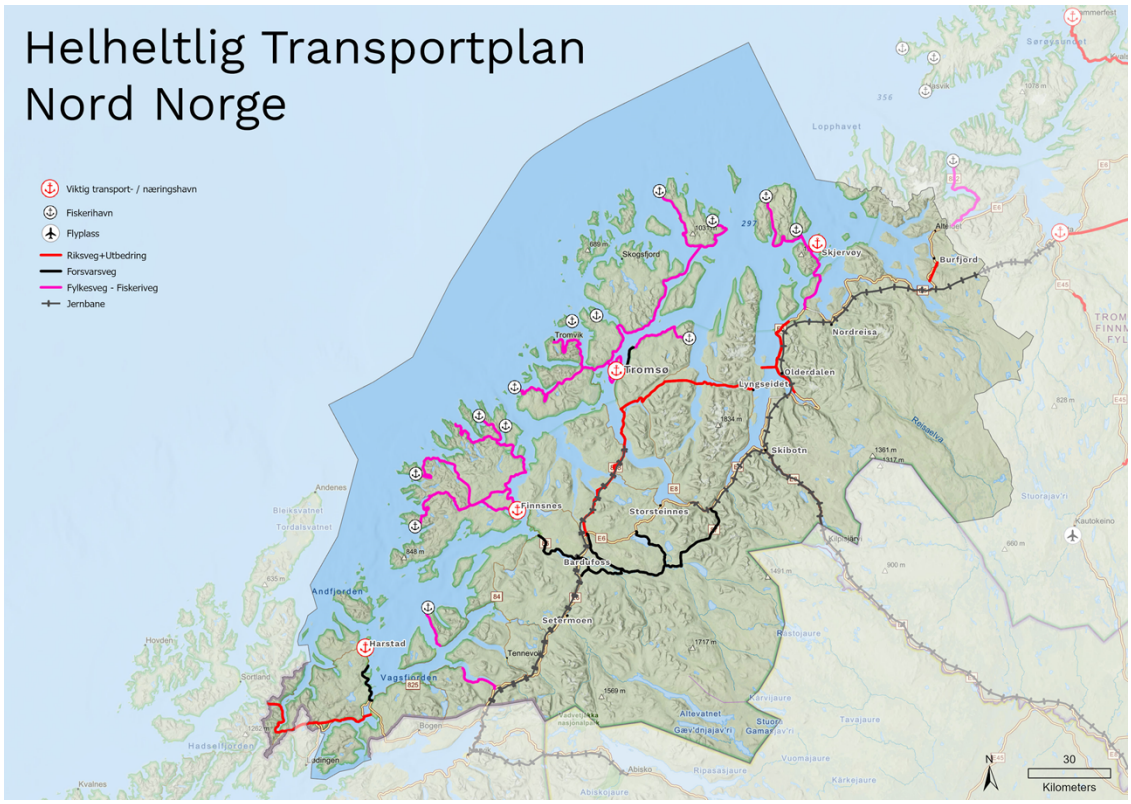
- E45 Kløfta
- RV 92 Gievdnegoika – Karasjok
- RV94 Hammerfest – Skaidi
- FV 98 – Lakselv – Ifjord
- FV 8850 Pasvikveien
- Flyplass Kautokeino
- Ny trasé Lakselv – Alta
- Jernbane Rovaniemi – Kirkenes
- VarangerXpressen Vadsø – Kirkenes
- Fastboerbevis flypriser
- Næringsveier (Ifjord – Kjøllefjord – Mehamn)
- FV882 – Øksfjord – Langfjordbotn

- Næringsaktive fiskerihavner. Samme behovsvurdering som for Troms legges til grunn

Troms fylkeskommunes konseptuelle løsning på et helhetlig transportsystem i Nord-Norge i 2060



Troms fylkeskommunes konseptuelle løsning på et helhetlig transportsystem i Nord-Norge i 2060 - Troms



Vedlegg:

KVU Nord-Norgebanen:

- Oppdraget til KVU Nord-Norgebanen, hos Regjeringens nettsider: Oppdrag KVU Nord-Norgebanen
- Alle utredningsdokumenter, hos Jernbanedirektoratets nettsider: KVU Nord-Norgebanen

Her inngår:

- *KVU Nord-Norgebanen hovedrapport*
- *Delrapport Trasésøk og kostnadsestimat for ny bane*
- *Notat 001 Ikke-prissatte konsekvenser i mulighetsstudien*
- *Notat 002 Mål og rammebetingelser*
- *Notat 003 Transportanalyse NGM*
- *Notat 004 Transportanalyse persontrafikk*
- *Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse av KVU Nord-Norgebanen*
- *Notat 007 Klimagassberegninger Nord-Norgebanen*
- *Notat 008 Samfunnssikkerhet*
- *Notat 009 Kapasitetsanalyse KVU Nord-Norgebanen*
- *Notat 010 Kostnadsestimat kapasitetsøkende tiltak eksisterende baner*
- *Notat Vurdering av eksisterende godsterminaler*
- *Notat 012 Usikkerhetsanalyse*
- *Rapport 02 Problembeskrivelse og behovsanalyse*
- *Rapport 03 Mulighetsstudien*
- *Rapport 04 Oppsummering idéverksted*
- *Rapport 05 Natur og miljø (erstatter Notat 006)*
- *Høringsbrev KVU Nord-Norgebanen*

KVU for transportløsninger i Nord-Norge:

- Oppdraget til KVU for transportløsninger i Nord-Norge, hos Statens vegvesens nettsider: Oppdraget KVU for transportløsninger i Nord-Norge
- Alle utredningsdokumenter, hos Statens vegvesens nettsider: KVU for transportløsninger i Nord-Norge

Her inngår:

- *KVU for transportløsninger i Nord-Norge – hovedrapport*
- *Delrapport Samfunnssikkerhet og beredskap*
- *Delrapport Urfolks interesser og rettigheter*
- *Delrapport Næringer*
- *Delrapport Verdsetting av Samfunnssikkerhet og beredskap*
- *Delrapport Regionale problemstillinger for persontransport*
- *Delrapport Befolkning og regioner*
- *Delrapport Landskap og miljøtema – virkninger av ny veg og jernbane på strekningen Fauske – Tromsø*
- *Delrapport Reindrift – Virkninger av ny veg og jernbanekorridorer på strekningen Fauske – Tromsø*
- *Delrapport Godstransport – situasjon og problembeskrivelse*
- *Delrapport Linjesøk Fauske – Tromsø – for riksveg*
- *Samlerapport: Notater om konseptuelt valg, transportanalyse, prissatte virkninger, tiltakspakken, måloppnåelse for effektmål og deltakeroversikt*
- *Næringstransporter i Nord-Norge (Transportutvikling AS)*
- *Sluttrapport «Scenarioer» (Asplan Viak og Diez Foresight)*
- *Teknologinotat*
- *Samfunnsøkonomisk analyse værutsatte strekninger og fjelloverganger*
- *Kunnskapsgrunnlag, energi og nettbehov «Hva skal til for at sjøtransporten blir utslippsfri.*

norsk bane
– Nye tider for Norge

FAGLIG VURDERING

av

KVU Nord-Norgebanen

Et oppdrag for
Troms og Finnmark fylkeskommune

Ålesund, 10.11.2023

Innhold

Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen 4
1 Sammendrag 4
2 Traséundersøkelsene 8
2.1 Hva er en traséundersøkelse? 8
2.2 Traséundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen – overblikk 8
2.3 Traséundersøkelsene i Mulighetsstudien 8
2.3.1 Framgangsmåten i Mulighetsstudien 8
2.3.2 Trasékorridorene fra Bane NOR 8
2.3.3 Uforståelig valg av hastighetsdimensjonering 9
2.3.4 Mangelfull grunnlagsinformasjon for trasésøket 10
2.3.5 Ingen avklaring om en velegnet hastighetsdimensjonering 11
2.3.6 Ubegrunnet lokalisering av stasjoner og godsterminaler 11
2.3.7 Flere irrelevante vurderinger av inngrep i natur, miljø og kulturarv 12
2.3.8 Feil i kostnadsanslag 12
2.4 Silingen av trasékorridorer i Mulighetsstudien 13
2.4.1 Sammenhengen mellom hastighet, anleggskostnader og inngrep 14
2.4.2 Om metodikken for nytteberegningen 14
2.4.3 Kalkylen av trafikantnytten 14
2.4.4 Kalkylen av godsnytten 15
2.4.5 Siling på feil grunnlag 16
2.5 Traséundersøkelsene i delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat 16
2.5.1 Samme grunnleggende feil som i Mulighetsstudien 16
2.5.2 Misvisende framstillinger om «dype fjorder» 18
3 Trafikkprognosene for persontrafikk 19
3.1 Begrensninger i transportmodellen 19
3.2 Spesielle valg som forsterker feilene i trafikkprognosene 21
3.3 Andre og mer hensiktsmessige framgangsmåter 22
3.3.1 Grunnlag for et attraktivt togtilbud? 22
3.3.2 Nord-Norgebanen som ledd i et moderne, nordisk jernbanenett 24
4 Trafikkprognosene for godstrafikk 25
4.1 Store motsetninger mellom forskjellige rapporter 26
4.2 Endringer i transportmodellen 26
4.3 Mange viktige undersøkelser er ikke gjennomført 28
5 Kostnadskalkylene 29
5.1 Anleggskostnadene 29
5.1.1 Erfaringer fra andre prosjekter 29
5.1.2 Utilstrekkelige undersøkelser av viktige konseptvalg 30
5.2 Driftskostnadene for gods- og persontrafikken på Nord-Norgebanen 31
6 Beregningen av klimagassutslippene 32
6.1 Utslipp under bygging av Nord-Norgebanen 32
6.1.1 Lite relevante referanseprosjekt for utslippsberegningene 32
6.1.2 Utviklingen i anleggsbransjen er i liten grad tatt hensyn til 33
6.1.3 Mangelfulle traséundersøkelser gir usikre tall også for klimautslipp 33
6.1.4 Energibruk og klimagassutslipp 33

6.2 Utslippsreduksjoner i driftsfasen 34
6.2.1 Om Nord-Norgebanen og oppgraderingen av Nordlandsbanen 34
6.2.2 Beregningen av utslipp fra biler og fly 34
6.2.3 Nord-Norgebanen vil kunne gi store positive klimaeffekter 35
7 Den samfunnsøkonomiske analysen 36
7.1 Utilstrekkelig samsvar mellom resultat og inngangsdata 36
7.2 Mer omfattende dokumentasjon av forutsetningene 37
7.3 Skattefinansieringskostnad 37
7.4 Referansealternativet 38
7.5 Jernbanedirektoratets konklusjon 38

Utredningen er gjennomført av:

Norsk Bane AS, Kirkegata 2, N-6004 Ålesund,
Tlf. +47 70 10 16 40, post@norskbane.no, https://www.norskbane.no.
Daglig leder Jørg Westermann, tlf. 70 10 16 44, har det faglige ansvaret.

Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen

1 Sammendrag

Troms og Finnmark fylkeskommune har bedt om et notat med vår faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen, publisert av Jernbanedirektoratet 27.09.2023. Vi hadde tre uker til rådighet for arbeidet med denne rapporten.

Etter vår vurdering har KVU Nord-Norgebanen svært mange faglige svakheter og alvorlige mangler. Først og fremst mangler utredningen grunnleggende analyser av hvilken rolle Nord-Norgebanen skal og vil kunne spille for samfunns- og næringsutviklingen i landsdelen, hvilket marked den kan ha mulighet til å dekke – og hva som skal til for å lykkes med dette.

Forslagene til linjeføring og togtilbud vil gi lange reise- og frakttider, bare to avganger daglig i persontogtrafikken og en begrenset økning i godstogtrafikken. Det svarer ikke på samfunnsmålet som Samferdselsdepartementet har satt for utredningen:

> *«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, samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Kun delrapporten «Notat 008 Samfunnssikkerhet» ser ut til å ha tatt dette på alvor. Den konkluderer med at byggingen av Nord-Norgebanen Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske «vil ha en betydelig positiv effekt på samfunnssikkerhet både regionalt og nasjonalt, og vil utgjøre en betydelig styrking av robusthet og redundans for regionen og nasjonen.»[1] Rapporten gir en grundig og nyttig oversikt over de samfunnsmessige argumentene for bygging av Nord-Norgebanen,[2] herunder betydningen for befolkningsvekst i landsdelen, et perspektiv som i liten grad inngår i øvrige deler av utredningen.

De øvrige delrapportene i KVU Nord-Norgebanen har dessverre mange svakheter. Det rammer også utredningens hovedkonklusjoner, blant annet om prosjektets kostnad og lønnsomhet, og om konsekvensene for klima, urørt natur og reindrift. KVU Nord-Norgebanen utgjør derfor et mangelfullt beslutningsgrunnlag om Nord-Norgebanen.

Traséundersøkelsene

Traséundersøkelsene mangler et nødvendig vekselspill mellom analyser av konsekvensene for natur, miljø og kulturarv, anleggskostnadene, hastighetsdimensjoneringen, markedspotensialet, driftskostnadene, inntektsmulighetene, klimaeffektene og de øvrige samfunnsvirkningene.

Trasélinjer er tegnet med en bredde på tusen meter. Det er alt for grovt til å kunne si noe pålitelig om konsekvensene for natur og miljø, om anleggskostnadene, kjøretidene eller klimaeffektene.

Traseundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen er omtalt i tre ulike delrapporter som er til dels sterkt sprikende. I notatet med en grundig kartlegging av verdifulle områder fraråder en eksempelvis på det sterkeste en trasé via Hellmobotn (innerst i Tysfjorden) fordi, sitat: «Dette gir stor konflikt med registrerte natur- og friluftsverdier og korridoren ligger også i et område med mange kulturminner. Denne korridoren vurderes å utgjøre en vesentlig større konflikt enn en fjordkryssing lenger ute i fjorden.»

[1] Se Notat 008 Samfunnssikkerhet, tabell 1-2, s. 2. Se også omtalen under «1.3 Mål og kontekst», s. 5.

[2] Se bl.a. «1.3 Mål og kontekst», s. 5., kapittel 3.2 og kapitlene 3.2.1 – 3.2.7.

I et annet notat, som danner grunnlaget for hovedrapporten, legges traséen derimot akkurat der. Når man på denne måten skaper helt unødvendige konflikter med blant annet samiske interesser, etterlater det store spørsmål om mål og mening med hele planleggingsprosessen.

Andre steder har en markert røde soner for hvor banen ikke kan gå, men som framstår som helt meningsløse. For eksempel er «dype fjorder» markert som røde soner, selv om *dybden* på en fjord som oftest har veldig lite med saken å gjøre. Det som derimot kan være en utfordring, er lengden på det største *spennet* på en bru.

Videre har en nord for Bardufoss lagt en stor rød forbudssone også over det området hvor Statens Vegvesen nå har planer for «Ny E8 Østre Malangenkorridor». På denne måten ble flere interessante traséer utelukket fra en vurdering, mens andre ble favorisert på feil grunnlag.

Trafikkprognosene for persontrafikk

Til prognosene for persontrafikk har en brukt Nasjonal transportmodell NTM6. Denne modellen har noen fordeler, men også betydelige svakheter, som særlig gjør seg gjeldende ved vurderingen av et nytt jernbaneprosjekt i Nord-Norge. All kollektivtransport er i modellen samlet i en gruppe. Det skilles ikke mellom buss og tog. Det gjør imidlertid de reisende. En moderne Nord-Norgebane vil være et premium reisetilbud, og det blir derfor feil å beregne passasjertallene som om det var et gjennomsnittlig norsk kollektivtilbud.

Reiser til og fra utlandet inngår ikke i modellen. Transportmodellen tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til at Nord-Norge har et høyt antall personer som oppholder seg i landsdelen, men som er registrert bosatt andre steder. Dette gjelder blant annet turister, studenter, vernepliktige og annet personell i Forsvaret, samt mange ansatte i helsevesenet, oljenæringen, anleggsbransjen og fiskeindustrien.

Modellen er videre begrenset til mer enn 7 mil lange reiser. I utredningen har en ikke i tilstrekkelig grad undersøkt potensialet for kortere togreiser, eller vurdert antall stasjoner og plassering av disse. Stasjonene er bare bestemt av Jernbanedirektoratet uten nærmere begrunnelser.

Modellen kan beregne konsekvensene ved mindre endringer i et transporttilbud, men er ikke egnet for prognoser ved store endringer, som etableringen av Nord-Norgebanen vil være.

Antallet togpassasjerer reduseres også i modellberegningene fordi togtilbudet uten noen begrunnelse ble begrenset til bare to avganger i døgnet i hver retning på Nord-Norgebanen. På hver delstrekning har en for eksempel beregnet gjennomsnittlig bare 38 togreisende per dag overført fra fly og 46 reisende overført fra bil.[3] Til sammenligning kan det på aksen Tromsø – Oslo ventes minst 7400 flyreisende per dag sør for Evenes.

Det er sterkt kritikkverdig at sammenhengen mellom togtilbudets kvalitet og jernbanens trafikkpotensial ikke er undersøkt noe sted i konseptvalgutredningen. En slik mangel ville vært utenkelig i enhver annen økonomisk sammenheng.

Trafikkprognosene for godstrafikk

Konseptvalgutredningen inneholder to forskjellige beregninger av godstrafikk med svært ulike resultat. Begge er kopiert inn i hovedrapporten uten noen kommentar til forskjellene. I rapportene beskrives bare noen av forutsetningene og noen av resultatene. En slik selektiv resultatpresentasjon gjør resultatene blir vanskelig å kontrollere. Det er svært uheldig.

[3] Henholdsvis 19 % og 23 % av gjennomsnittlig 200 reisende daglig, se kapitlene 3.3.1 og 3.3.2

Det framstår også som ganske underlig at elektrifiseringen av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor (konsept «A1») skal gi en firedobling av godsmengdene som lastes på Fauske og seks godstog per døgn og retning sør for Fauske, mens det bare skal bli åtte godstog når hele Nord-Norgebanen er bygd (konsept «A2»).

På samme vis som ved prognosene for persontrafikken, mangler også prognosene for godstrafikk en analyse av sammenhengen mellom kvaliteten på togtilbudet og trafikkpotensialet. I den sammenheng burde en også ha undersøkt spørsmål som:

- Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke den framtidige markedsutviklingen for sjømat?
- Hvordan vil planlagte avgiftsøkninger for lastebiltrafikk i EØS-området påvirke den framtidige utviklingen for sjømatsnæringen i Nord-Norge, både ved ulike typer godsfrakt med tog og dersom det ikke bygges noen ny bane i Nord-Norge?
- Hvilke delstrekninger sør for Fauske utgjør de største flaskehalsene for utviklingen av effektive løsninger for godsfrakt med tog i, til og fra Nord-Norge?

I forbindelse med det sistnevnte spørsmålet kan det nevnes at det er bare Nordlandsbanens delstrekninger over Saltfjellet og mellom Steinkjer og Stjørdal som har svært sterke stigninger. Omlegginger her vil kunne styrke godstransporten på både Nord-Norgebanen og Nordlandsbanen vesentlig.

Kostnadskalkylene

I kostnadsanslaget har en brukt de tre prosjektene Venjar – Langset og Kleverud – Sørli – Åkersvika på Dovrebanen og Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen som erfaringsgrunnlag. De to første har liten relevans for Nord-Norgebanen. Farriseidet – Porsgrunn har omtrent like høy tunnel- og bruandel som stipulert for Nord-Norgebanen. Den er en dobbeltsporet bane med en kostnad på ca. 460 mill. kr per km, justert til 2022-kroner.

Ved 20 – 30 % rimeligere bane med enkeltspor, gir det om lag 320 – 370 mill. kr per km. KVU Nord-Norgebanen opererer derimot med 420 mill. kr. per km. På toppen av dette er det lagt på en usikkerhetsmargin på 36 %. Dette gir en gjennomsnittlig kostnad per km på rundt 570 mill. kr (uten stasjoner og godsterminaler) for en enkeltsporet bane, rundt 60 – 80 % høyere enn relevante erfaringstall burde tilsi!

KVU Nord-Norgebanen inneholder ingen beskrivelse av hvordan driftskostnadene for gods- og persontrafikken er beregnet. Det finnes heller ingen drøftelse av ulike faktorer som vil påvirke disse kostnadene og hvilke konsekvenser dette vil ha for valg av forskjellige konsepter.

Beregningen av klimagassutslippene

I KVU Nord-Norgebanen er klimagassutslippene under bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske beregnet til 7,75 mill. tonn CO_2-ekvivalenter, eller 17,7 tonn CO_2-ekv. per meter bane. Det er et svært høyt tall, særlig for en enkeltsporet bane. 93 % av utslippene kommer fra «indirekte utslipp», trolig særlig fra produksjon av betong, sement og stål.

Beregningene «er basert på erfaringstall fra Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 og Follobanen, og utslippsfaktorer fra databasen EcoInvent.»

Disse prosjektene i Oslo-området har liten relevans. Follobanen ble bygd i et komplisert område, for en stor del under bebyggelse. 90 % av banen består av to parallelle tunneler som er fullstendig innvendig kledd med 40 cm tykke, armerte betongelementer. Det har gitt store utslag i klimaregnskapet for Follobanen. Og den 23 km lange Krokskogtunnelen i Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 karakteriserer kvalitetssikringsrapporten slik: «Både geologi og grunnvannsforhold [er] mer kompliserte og utfordrende enn for de aller fleste andre tunnelanlegg som er bygget i Norge.»

Det blir feil, og gir store utslag i klimaberegningene, å bruke disse to tunnelene som grunnlag for utslippsberegninger for Nord-Norgebanen. Den vil gå gjennom geologiske langt gunstigere områder der det trolig bare unntaksvis være behov for full utstøpning eller kledning med betongelement.

Anleggsbransjen, og industrien som produserer bl.a. stål og sement, jobber også aktivt for å redusere sine klimagassutslipp. Bane NOR har selv satt som mål å redusere sine utslipp med 40 % innen 2030. Ved Hestnestunnelen på Dovrebanen er de med på å utvikle en metode med forinjeksjon for vann- og frostsikring i tunneler, som de håper skal redusere CO_2-utslipp under bygging av tunnelen på opp mot 80 prosent. H2 Green Steel har besluttet å etablere en fabrikk for produksjon av grønt stål i Boden fra 2024. Ved å bruke hydrogen, skal utslipp av CO_2 fra produksjonen elimineres.

I sammenligning med utslipp fra vei, er det interessant at Stakeholder AS, i en rapport for NHO Transport i mars 2022, fant at indirekte utslipp fra produksjon av alle nyregistrerte personbiler i Norge i 2021 var på 2,5 millioner tonn CO_2. I løpet av bare tre år vil altså nybilsalget i Norge kunne bidra med større indirekte klimagassutslipp enn beregnet i KVU Nord-Norgebanen for byggingen av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og vedlikehold av denne i 75 år.

KVU Nord-Norgebanen sin konklusjon om at det ikke er mulig å kompensere klimagassutslippene under bygging med utslippsreduksjoner i driftsfasen, bygger på for altfor høye beregnede utslipp under bygging (med Follobanen og Ringeriksbanen som referanser) og på urealistisk lave trafikkprognoser for person- og godstrafikken.

Nord-Norgebanen er et prosjekt der flere forhold tvert imot taler for spesielt store, positive klimaeffekter, bl.a. på grunn av muligheten til å få overført lastebiltransporter over svært lange distanser til tog. Jernbanen vil også kunne være et godt alternativ til flytrafikken, dersom en ser moderne bane mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske som del av en konkurransekraftig «Norgesbane» mellom Nord- og Sør-Norge.

Til sammenligning er det mindre sannsynlig at togdriften på InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet vil kunne føre til utslippsreduksjoner som kan kompensere klimagassutslippene i anleggsperioden. Det skyldes at prosjektene bare har små positive virkninger for jernbanens konkurransekraft i forhold til fly og lastebil.

Den samfunnsøkonomiske analysen

KVU Nord-Norgebanen konkluderer en med betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte ved bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Men dette resultatet er en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som blant annet trafikkprognosene for gods- og persontrafikk, beregningene av klimaeffekter og anleggskostnader.

Vår gjennomgang viser at traséforlagene for en stor del er baserte på sviktende grunnlag, at anleggskostnadene trolig kan bli lavere, at det mangler en konseptutvikling i et samspill mellom blant annet trasé- og markedsvurderinger og at potensialet for person- og godstogtrafikk også derfor er sterkt undervurdert. Med et annet konsept og andre valg for blant annet linjeføring og hastighetsdimensjonering for Nord-Norgebanen, vil klimaeffektene og de samfunnsøkonomiske resultatene av prosjektet kunne bli langt mer positive.

Det må også tilføyes at en samfunnsøkonomisk analyse bare vurderer konsekvenser som er mulig å verdsette i kroner i øre. Viktige mål for Nord-Norge-banen, som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping og regional og nasjonal utvikling, inngår ikke i et slikt regnestykke, men har likevel stor betydning for vurderingen av prosjektet.

2 Traséundersøkelsene

2.1 Hva er en traséundersøkelse?

En traséundersøkelse er selve kjerneoppgaven i utviklingen av et jernbaneprosjekt. Den skal gi svar på spørsmål om anleggskostnader og lokale konsekvenser for natur, miljø og kulturarv, men har sin viktigste funksjon i et vekselspill med analyser av markedspotensial, driftskostnader og øvrige samfunnsvirkninger. Med utgangspunkt i sentrale mål for prosjektet kan en slik finne fram til blant annet hensiktsmessige lokaliseringer av trasé, stasjoner og godsterminaler, hastighetsdimensjoneringer og reise- og frakttider. Dessverre har en valgt en helt annen framgangsmåte i Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning om Nord-Norgebanen.

2.2 Traséundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen – overblikk

I KVU Nord-Norgebanen finnes traséundersøkelser i tre ulike delrapporter:

- Delrapport Trasésøk og kostnadsestimat, utarbeidet av Bane NOR
- Rapport 03 Mulighetsstudien, utarbeidet av Multiconsult
- Notat 001 Ikke-prissatte konsekvenser i Mulighetsstudien, utarbeidet av Multiconsult

Disse tre delrapportene inneholder to forskjellige traséundersøkelser. Mye av relevant dokumentasjon og vurderinger i de to sistnevnte delrapportene ignoreres og snus på hodet i den førstnevnte delrapporten, som ligger til grunn for hovedrapporten.

2.3 Traséundersøkelsene i Mulighetsstudien

2.3.1 Framgangsmåten i Mulighetsstudien

I Mulighetsstudien og notatet om ikke-prissatte konsekvenser finnes det en rekke detaljerte kart. De viser naturvern- og andre verdifulle områder som en jernbane ikke bør berøre[4], samt fire ulike trasékorridorer for Nord-Norgebanen. Denne kartleggingen av mulige konflikter med natur, miljø og kulturarv burde selvsagt vært et grunnlag for traséundersøkelsene. Kartleggingen burde blitt brukt til å styre trasékorridorene utenom de verdifulle områdene. Men det ble ikke gjort.

I stedet ble trasékorridorene hentet fra Bane NOR, som hadde generert dem maskinelt med programvaren Quantm. Deretter undersøkte Multiconsult i hvilket omfang de fire trasékorridorene vil komme i konflikt med verdifulle områder. Dermed ble mye av Mulighetsstudien en form for etterpåklokskap, og ikke en aktiv del av et trasésøk.

2.3.2 Trasékorridorene fra Bane NOR

Trasékorridorene fra Bane NOR er vist på kartene som 1000 meter brede striper. (Til sammenligning er avstanden mellom eksisterende og planlagt, ny flyplass i Bodø på 900 meter.) Ved en slik trasébredde er det umulig å si noe pålitelig om konsekvensene for natur og miljø. Hvis banen for eksempel legges midt i korridoren, vil den kanskje berøre et våtmarksområde. Flyttes banen derimot noen hundre meter til sides, vil den kunne gå i fjelltunnel. Også kostnadsanslagene blir svært grove og usikre på et slikt grunnlag. Det er uforståelig at en har valgt en så omtrentlig trasélokalisering i en studie som blant annet skal si noe om forskjellene mellom ulike alternativ.

Trasékorridorene er tegnet mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske. Det finnes imidlertid ikke noen vurdering av hvor traséene bør gå med tanke på mulige videreføringer i forskjellige retnin-

[4] Det gjelder blant annet for oppsamlingsområder og flytt- og trekkleier for rein, fornminner og viktige friluftsområder. Kartene er hentet fra Miljødirektoratets Naturbase og lett å verifisere. Det gis også utfyllende informasjon, for eksempel om samisk kulturarv, i rapportteksten. Skytefelt er derimot ikke avmerket.

ger, som mot Nord-Troms og Finnmark, fra Fauske mot Bodø, fra Evenes/Harstad mot Gullesfjordbotn og Sortland, og fra Fauske mot Helgeland og Sør-Norge.

Slike vurderinger vil ikke bare kunne ha stor betydning for trasévalgene i undersøkelsesområdet, men også for hastighetsdimensjoneringen og valget mellom enkelt- og dobbeltspor. Da blir det uforståelig at en for eksempel ikke har undersøkt trafikkpotensial og prinsippløsninger for helt eller delvis nye traséer fra Fauske mot både Bodø og Oslo. Det er også underlig at en bruker utredningsressurser til trasékorridorer som går inn mot Tromsø via vestsiden av Balsfjorden uten at en forbindelse mot Nord-Troms og Finnmark er del av vurderingen.

2.3.3 Uforståelig valg av hastighetsdimensjonering

De fire trasékorridorene er dimensjonerte for tre forskjellige maksimumshastigheter og ved den laveste av dem også for to ulike, maksimale stigningsnivå. Det ene av disse, med opptil 19 promille stigning, er imidlertid bare unntaksvis tillatt og svært lite hensiktsmessig for en bane med betydelig godstrafikk.[5]

Det ble definert konsepter for følgende maksimumshastigheter:

- Konsept 2 (K2) for 100 km/t
- Konsept 2-19 (K2-19) for 100 km/t, men med maksimalt 19 promille stigning
- Konsept 3 (K3) for 160 km/t
- Konsept 4 (K4) for 200 km/t

Et slikt utvalg av konsepter framstår som svært lite hensiktsmessig. Etter gjeldende retningslinjer skal InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet bygges for 250 km/t, selv om disse primært er ment for regionaltog med mange stopp på stasjoner. I Nord-Norge vil avstandene mellom stasjonene derimot være mye lengre, og muligheten for å kunne gjøre nytte av en bane for høy fart, tilsvarende større.

En dimensjonering for høy fart følger også av Samferdselsdepartementets samfunnsmål 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, samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Alle disse samfunnsvirkningene blir sterkere når reise- og frakttidene med tog går ned. Enkelte steder i utlandet tilbys nå togreisetider på litt over fire timer på strekninger som er like lange som Bardufoss – Oslo.[6] Selv om dette kan ikke overføres direkte til Norge, blir det likevel uforståelig hvorfor en ikke også har vurdert et høyhastighetskonsept, for eksempel for 250 – 300 km/t.

Like underlig er det at en i det hele tatt har vurdert konsepter for kun 100 km/t. Arktisk klima og krevende topografi i Nord-Norge, kombinert med stigninger på maksimalt 1,25 % på en bane for gods- og persontrafikk, vil nødvendigvis måtte resultere i en høy andel bruer og tunneler, uansett hvilket fartsnivå en måtte velge.[7] Da blir kostnadsforskjellene mellom ulike hastighetsdimensjoneringer små. Selv i ekstreme forhold som på Tibetplatået i 5000 meters høyde over havet bygges det ikke nye baner for mindre enn 160 km/t. En maksimumsfart på 100 km/t for Nord-Norgebanen framstår derfor som et nøkkelpremiss for et ulønnsomt prosjekt.

---

[5] Se https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Prosjektering/Sporets_trasé#Fall_og_stigninger. Normalkravet er maksimalt 12,5 promille.

[6] Eksemplet gjelder Beijing – Shanghai. Luftlinjeavstanden er 1070 km, mens Bardufoss – Oslo er 1080 km.

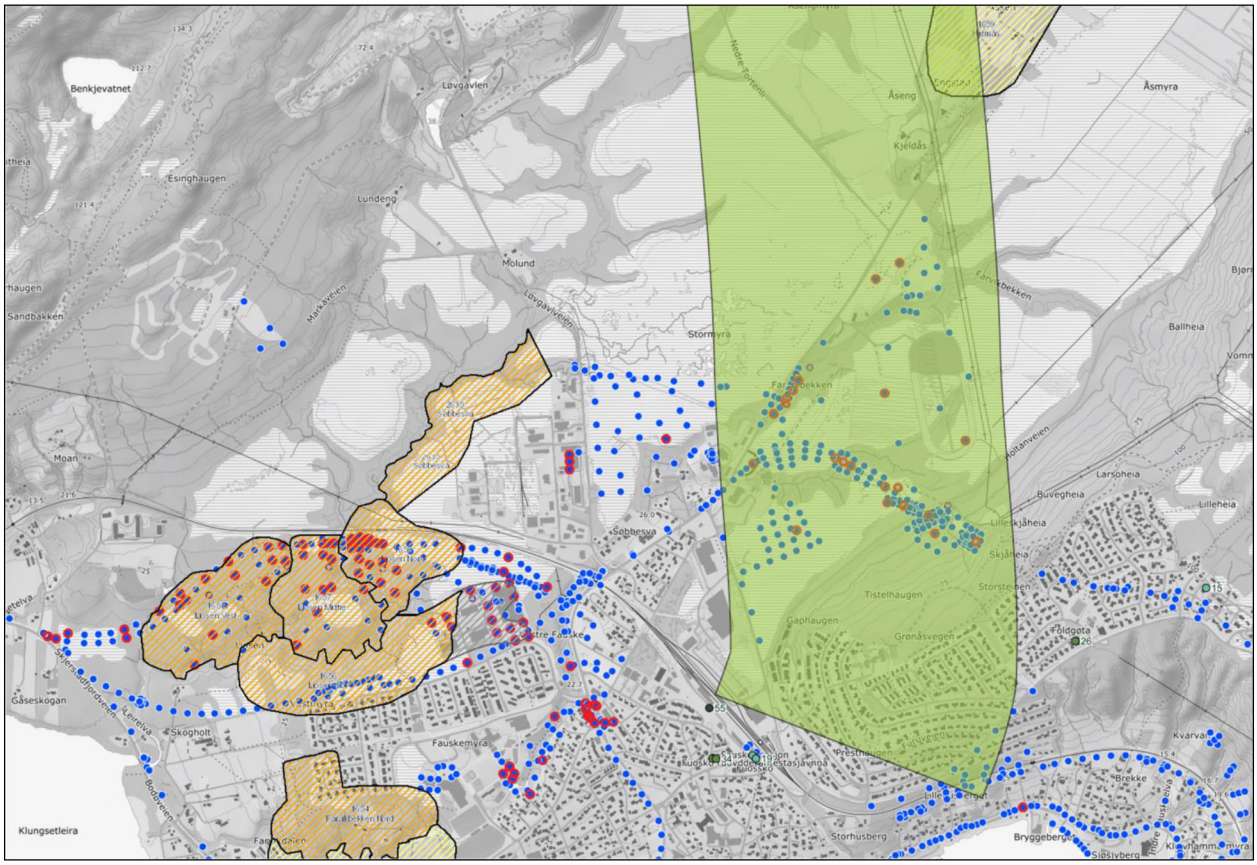
[7] Konseptvalgutredningen har kommet til 74 % bru og tunnel for en lavhastighetsbane, men denne konklusjonen er bygd på en rekke sviktende premisser. Det er likevel ingen tvil om at bru- og tunnelandelen blir høy.

2.3.4 Mangelfull grunnlagsinformasjon for trasésøket

Programmet Quantm benytter i utgangspunktet kun høydeinformasjon om terrenget, opplysninger om eksisterende infrastruktur og grove kostnadsanslag for ulike konstruksjonstyper (tunnel, bru, m.m.) til å finne en trasé som er teknisk mulig og som antas å være økonomisk gunstig.[8] En kan likevel til en viss grad overstyre den rent anleggsøkonomiske prioriteringen mellom ulike traséalternativ. Det er f.eks. mulig å bestemme steder som banen skal gå innom, definere utvalgte områder som «tabu» og legge inn en ekstra kostnad for linjer som går gjennom kritiske eller vanskelige områder.

Problemet er at det kreves et svært omfattende arbeid for å definere ulike områder som tabu, kritiske eller vanskelige når undersøkelsesområdet er 300 km langt og minst 50 km bredt. Dette arbeidet ble tydeligvis ikke gjennomført i nødvendig omfang. Det reiser også spørsmålet om en i det hele tatt skal bruke en programvare som Quantm til trasésøk på lengre strekninger.

Nordvest for Fauske går for eksempel alle de fire trasékorridorene over et stort område med dype lag av marin leire og kvikkleire, og gjennom flere myrer, se kartet nedenfor. Disse myrene er bare delvis registrerte som verdifulle områder for plante- og dyreliv, men kan selvsagt også ha stor verdi som karbonlager, avhengig av dybde og andre lokale forhold.



Kart 1: Utsnittet viser store deler av Fauske sentrum og den 1 km brede trasékorridoren for konsept 2, i grønt, kopiert inn fra figur 7-11 på s. 49 i Mulighetsstudien. De andre trasékorridorene går i samme område. Geotekniske borepunkt er vist i blått og borepunkt med funn av kvikkleire i rødt. Registrerte fareområder for kvikkleire er avmerket med gul og oransje skravur, men det finnes sannsynligvis også kvikkleire mange andre steder, der det til nå ikke er gjennomført grunnboringer. Kartet viser også at banen til Bodø (mot vest) går over usikker grunn. Ved Fauske stasjon, se mørkegrønn prikk, er det 55 meter ned til fjellet. Kilde: https://geo.ngu.no/kart/nadag_mobil/.

[8] Se siste avsnitt på side 31 i Mulighetsstudien og https://constructionsoftware.trimble.com/products/quantm/ .

Dette «vet» ikke programmet, om det ikke får fortalt det. Programmet «forstår» heller ikke at et kvikkleireskred også kan utløses utenfor registrerte faresoner. Det «ser» ikke om en fjellside er rasfarlig eller ikke, og kan ikke foreta alle de viktige avveiningene som er selvskrevne for en erfaren planlegger, men uhyre krevende å mate inn i et dataprogram.

Slik genererte programmet mange ubrukelige trasékorridorer på en rekke ulike delstrekninger, for eksempel tvers gjennom boligfelt på Setermoen eller i statlig sikra friluftsområder i Tromsdalen. Dermed ble også mange av de mest velegnete traséene oversett, fordi programmet genererte bare én trasékorridor for hvert hastighetskonsept. Framgangsmåten i traséundersøkelsene sikret på ingen måte at velegnete trasékorridorer i det hele tatt ble identifisert.

2.3.5 Ingen avklaring om en velegnet hastighetsdimensjonering

Når en overlater trasésøket til programmet Quantm, aksepterer en også at begrunnelsen for resultatet forblir skjult. Programmet forklarer ikke hvorfor den har tegnet en linje på et bestemt sted og ikke på et annet, og mange steder er dette helt umulig å forstå. Det gjelder blant annet for spørsmålet hvorfor trasékorridorene for ulike hastigheter går gjennom svært ulike områder på betydelige deler av strekningene. Trasékorridoren for 160 km/t kommer for eksempel via vestsiden av Balsfjorden inn mot Tromsø, mens trasékorridoren for 200 km/t ligger på østsiden av fjorden.

Det innrømmes imidlertid ett sted i teksten at de forskjellige trasékorridorene ikke bare er et resultat av ulike hastighetsvalg, men at Bane NOR hadde lagt inn premisser for enkelte korridorer som ikke ble lagt inn for andre korridorer.[9]

Det betyr at det er umulig å bruke forskjellene mellom trasékorridorene til konklusjoner om ulike hastighetsdimensjoneringer. Når det i Mulighetsstudien heter at enkelte delstrekninger vil ha høye kostnader eller gi sterke konflikter med natur, miljø og kulturarv, kan det vel så mye ha sin forklaring i premisser som Bane NOR hadde lagt inn, som i fartsnivået. Dermed mister sentrale deler av Mulighetsstudien enhver troverdighet. Mer om det i kapittel 2.4.

2.3.6 Ubegrunnet lokalisering av stasjoner og godsterminaler

De fire trasékorridorene bestemmes blant annet av lokaliseringen av stasjoner og godsterminaler. Disse er simpelthen «lagt inn» i Quantm, etter føringer fra Jernbanedirektoratet.[10] Det en derimot burde ha gjort, var å undersøke forskjellige traséer med ulike antall og lokaliseringer av stasjoner og godsterminaler i et vekselspill med trafikkprognoser og vurderinger av samfunnsvirkningene.

Det kan innvendes at en slik undersøkelse ville krevet langt grundigere traséanalyser enn det er mulig å gjennomføre med en programvare som Quantm. Da burde en imidlertid i tillegg ha gjennomført detaljerte undersøkelser av virkningene for trafikk og samfunn ved ulike lokaliseringer av stasjoner og godsterminaler, og brukt disse til å utvikle forskjellige traséer.

Det er for eksempel nokså uforståelig hvorfor en ikke har undersøkt noen stasjon nærmere Tromsø enn Storsteinnes, blant annet nær Ramfjorden, og hvorfor det ikke skal være noen stasjon eller godsterminal på den om lag 18 mil lange strekningen mellom Narvik og Fauske. Det bor tross alt over 10 000 personer i mellomliggende kommuner,[11] og i en krisesituasjon vil det selvsagt også på denne strekningen være viktig å kunne laste militært materiell på eller av et tog.

---

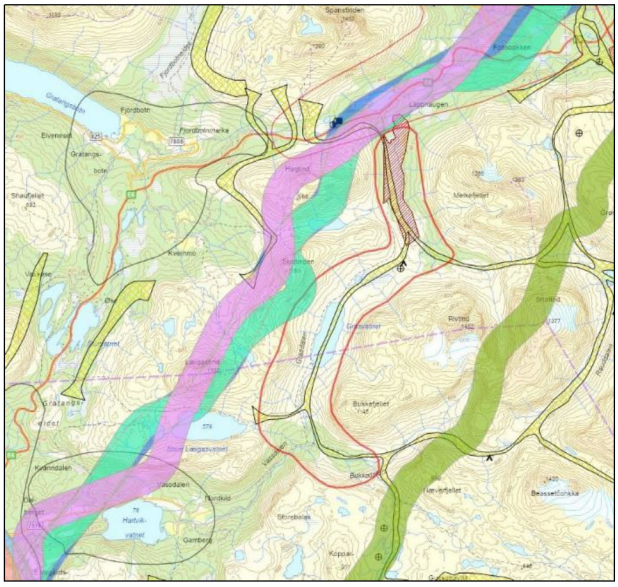
[9] I Mulighetsstudien på side 35 heter det at trasékorridoren for 160 km/t (og bare den) «ikke er tvunget til å gå innom Storsteinnes.» Det kan heller ikke utelukkes at det er lagt inn andre premisser som ikke er gjort rede for.

[10] Det kan innvendes at en i Mulighetsstudien har vurdert forskjellige antall godsterminaler. Lokaliseringen av terminalene ble imidlertid basert på Jernbanedirektoratets føringer, uten noen drøftelse.

[11] Folketall for 2019, for å skille ut kommuner som nå er sammenslått med andre: Ballangen: 2470, Tysfjord: 1925, Hamarøy: 1747, Steigen: 2576 og Sørfold: 1975. Sum: 10 693. Stasjoner mellom Narvik og Fauske vil også kunne være av interesse for reisende til og fra Lofoten, for eksempel i kombinasjon med en båtforbindelse over Vestfjorden.

2.3.7 Flere irrelevante vurderinger av inngrep i natur, miljø og kulturarv

Mulighetsstudien og rapporten om ikke-prissatte konsekvenser inneholder mange kart som skal vise steder der de fire trasékorridorene som Bane NOR hadde generert, vil kunne komme i konflikt med natur, miljø og kulturarv. Disse kartene og tilhørende beskrivelser er imidlertid delvis misvisende fordi de ble utarbeidet av personer som åpenbart ikke hadde tilgang til tilstrekkelig informasjon om trasékorridorene.



Kart 2: Utsnittet er identisk med kartet som inngår i Mulighetsstudien. Trekk- og flyttleier for rein er vist i gult, og Stormyra naturreservat med rød skravur.

Et eksempel er kartet fra søndre del av Gratangen og nordre del av Narvik kommune med følgende undertekst: «På strekningen mellom Hartvikvatnet og Fossbakken tilsier både topografi og tunge konflikter med reindriftsinteresser at en banekorridor bør gå i tunnel.»[12]

Dette er i for seg korrekt, men likevel misvisende. Her *må* alle trasékorridorene gå i tunnel, uten noen konflikt med reindriften. Ingen bane med lovlig stigning fra en stasjon nær Bjerkvik vil kunne komme opp til og gå i dagen gjennom reindriftsområdene som ligger rundt 400 meter over havet og er spesielt avmerket på kartet.

Framstillingen kan derimot lett leses som om det er en betydelig risiko for konflikt med reindriftsnæringen. Lignende, misvisende kart og framstillinger finnes andre steder i de nevnte rapportene.[13]

2.3.8 Feil i kostnadsanslag

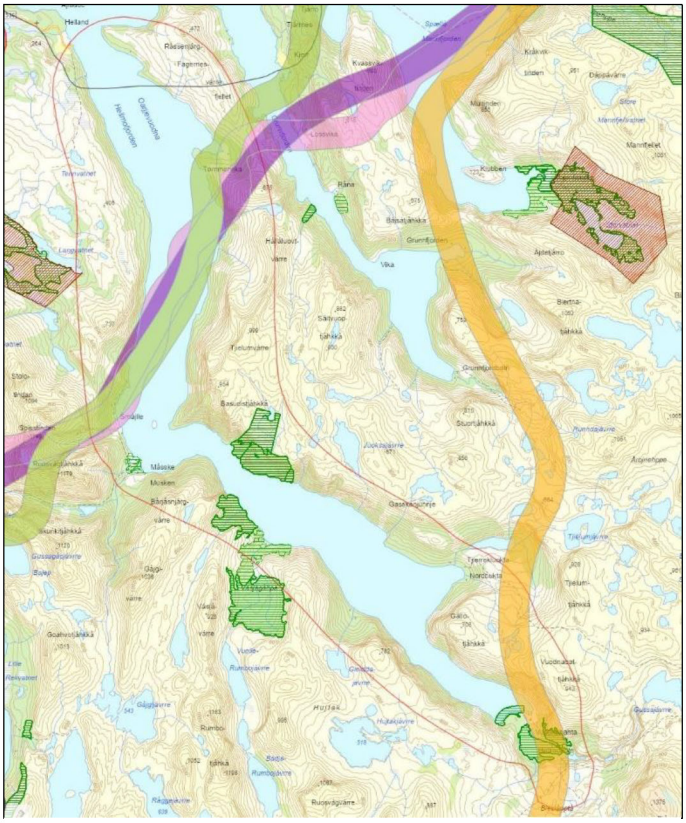
Det finnes ikke noen opplysning i noen av rapportene om kostnadsanslagene som programmet Quantm benytter for å prioritere mellom forskjellige traséalternativ. Det kan imidlertid konstateres at noe må være feil. I notatet om ikke-prissatte konsekvenser er det for eksempel vist et kart der tre av de fire trasékorridorene krysser Hellmofjorden (den innerste del av Tysfjorden) på skrå og med en 4 – 5 km lang strekning over fjorden noen kilometer nord for Musken, se neste side.

Slike trasékorridorer gir ikke meining. De kan bare forklares med at Quantm-programmet må ha blitt matet med feil informasjon om de faktiske forholdene. Programmet må ha gått ut fra at en jernbane vil kunne bygges i fjorden til en lav kostnad, for eksempel for en stor del på lav fylling. Hellmofjorden er imidlertid over 300 meter dyp i dette området. Der kan banen ikke gå på fylling. Eneste alternativ, om banen i det hele tatt skal bygges på dette stedet, er å krysse den her minst 1600 meter brede fjorden mest mulig vinkelrett på en stor bru, til en mye høyere kostnad.

Det er også vanskelig å forstå hvorfor banen skulle krysse Hellmofjorden nord for Musken, når det 2,5 km øst for (innenfor) Musken finnes et sted der fjorden er bare litt over 700 meter bred. En trasé via dette stedet vil også åpne for korte fjordkryssinger lenger nord. De maskinelt genererte trasékorridorene krysser likevel på mye mer kompliserte steder. Det må bety at det ikke bare var én tilfeldig feilinformasjon som har ført til de tre ubrukelige trasékorridorene i Hellmofjorden, men at lignende feil også må ha gjort seg gjeldende i andre områder.

[12] Se Mulighetsstudien, figur 7.15, s. 52.

[13] Det gjelder for eksempel for kart 7-13 i Mulighetsstudien (Herjangsfjellet), og kartene 7-4 (Vakkerheia) og 8-3 (Takvatnet) i notatet om ikke-prissatte konsekvenser.



Kart 3: Utsnittet er identisk med figur 4-1 på side 17 i notatet om ikke-prissatte konsekvenser. Stedet innenfor Musken, der Hellmofjorden bare er litt over 700 meter bred, ligger ca. 50 m vest for de kalkholdige områdene som er markerte med grønn skravur på nordsiden av fjorden. Trasékorridoren via Hellmobotn er vist med oransje farge.

Noe av dette påpekes faktisk i notatet om ikke-prissatte konsekvenser:

«Fjordkryssing i ytre/midtre del av fjorden må trolig ligge vesentlig lenger inn enn vist på kartet, der fjorden er smalere, dvs. innenfor Musken.»

Videre heter det i samme notat om trasékorridoren for 200 km/t, som går via Hellmobotn innerst i Hellmofjorden:

«Dette gir stor konflikt med registrerte natur- og friluftsverdier og korridoren ligger også i et område med mange kulturminner. Denne korridoren vurderes å utgjøre en vesentlig større konflikt enn en fjordkryssing lenger ute i fjorden.»

Disse klare og velbegrunnete tilrådingene fra notatet om ikke-prissatte konsekvenser er likevel ikke tatt til følge, verken i den etterfølgende, andre traséundersøkelsen eller i hovedrapporten. De to rapportene baserer seg tvert imot på en trasé som underliggende rapporter sterkt fraråder.

Se også kapitlene 2.5.1 og 2.5.2 om hvordan faglige vurderinger i notatet om ikke-prissatte konsekvenser ble satt til sides.

2.4 Silingen av trasékorridorer i Mulighetsstudien

Mot slutten av Mulighetsstudien foretar Multiconsult en siling av de forskjellige trasékorridorene for 100, 160 og 200 km/t. Silingen baseres ikke på noen kalkyle av anleggskostnadene eller noen rangering mellom de ulike trasékorridorene når det gjelder konfliktene med natur, miljø og kulturarv. Slikt finnes ikke.

Multiconsult skriver at alle trasékorridorer har et betydelig potensial for optimaliseringer og at det derfor ikke kan sies noe sikkert om anleggskostnader og inngrep. Det er korrekt, men samtidig er det jo nettopp den store bredden på de maskingenererte trasékorridorene og de grovt stipulerte anleggskostnadene Quantm bruker for å prioritere mellom ulike alternativ, som har skapt denne usikkerheten. Det burde kanskje gitt grunn til å spørre seg hva som er formålet med utredningen og om en har brukt en egnet metode for å avklare spørsmål om hastighetsdimensjonering og linjeføring. Etter Jernbanedirektoratets utredning i 2019 burde en kanskje ha levert mer detaljerte analyser enn den gangen, og ikke minst like grove.

Til tross for usikkerheten om anleggskostnader og inngrep heter det likevel i Mulighetsstudien: «Det er imidlertid antatt at bygging for høyere hastighet […] vil gi betydelig økte investeringskostnader sammenlignet med forskjell i beregnet nytte for de tre konseptene. På denne bakgrunn ble det antatt dyreste konseptet K4 silt bort.»

Som det går fram av de følgende underkapitlene, er verken denne silingen eller Mulighetsstudiens skjønnsmessige konklusjon om å anbefale en dimensjonering for maksimalt 160 km/t med mulighet for avvik til ned mot 100 km/t, bygd på et forsvarlig grunnlag.

2.4.1 Sammenhengen mellom hastighet, anleggskostnader og inngrep

En bane for høy hastighet krever en stivere linjeføring enn en bane for lav fart. Det vil ofte resultere i en høyere andel bruer og tunneler, men også i en kortere trasé. Noen steder kan det føre til lavere anleggskostnader, særlig når den samlete lengden av tunneler og bruer er omtrent lik, men banen for høy hastighet er kortere.[14]

Baner for høy fart må også tilfredsstille strengere krav teknisk standard og sikkerhet enn andre baner. For eksempel kan baner for mer enn 160 km/t ikke ha planoverganger. Det øker kostnadene, men økningen er ofte svært liten der vanskelig topografi krever mange bruer og tunneler.

En høy bru- og tunnelandel vil samtidig redusere arealbehovet på bakken. Det vil gi en positiv effekt, særlig i en samfunnsøkonomisk analyse. Der må en i tråd med gjeldende retningslinjer[15] ikke bare ta hensyn til anleggskostnadene, men også til verdien av ulike typer areal og kostnadene av ulemper. Gevinstene vil være spesielt store der baner for høy hastighet unngår inngrep i verdifulle naturområder og støybelastninger for boligområder.

Antakelsen i Mulighetsstudien om høyere anleggskostnader for den høyeste hastigheten er derfor i beste fall usikker, og skulle den være riktig, ville den alene ikke vært relevant. I tillegg må hastighetsdimensjoneringen selvsagt ses i sammenheng med trafikkpotensialet, billett- og fraktinntektene, driftskostnadene og samfunnsnytten, se kapittel 2.4.5.

2.4.2 Om metodikken for nytteberegningen

«Beregnet nytte for de tre konseptene» er i Mulighetsstudien ikke annet enn nytten for togpassasjerene (trafikantnytten) og godskundene (godsnytten). I tillegg ble trafikantnytten beregnet på feil måte. Det bekreftes også i Mulighetsstudien.[16] Etter gjeldende retningslinjer[17] skal nytteberegningene ta hensyn til hvordan en kan bruke reisetida i forskjellige transportmidler. For togreiser regner en med en mindre ulempe og følgelig en lavere «tidskostnad» enn for fly- og bilreiser, fordi en kan bruke reisetida på en bedre måte enn når en for eksempel står i kø foran sikkerhetskontrollen på en flyplass. I Mulighetsstudien har en derimot sett bort fra dette.[18] Avhengig av trafikkprognosene, kan denne feilen utgjøre milliardsummer.

2.4.3 Kalkylen av trafikantnytten

Det er også andre moment, i tillegg til de grunnleggende innvendingene mot trafikkprognosene (se kapitlene 3 og 4), som gjør det vanskelig å feste lit til beregningen av trafikantnytten i Mulighetsstudien. Det gjelder blant annet for forutsetningene som er lagt inn om hvor hyppige togavganger det vil kunne tilbys på baner med ulik hastighetsdimensjonering.

Normalt vil tilbudsfrekvensen på stasjonene for en stor grad bestemmes av tallet på togpassasjerer, som igjen står i en direkte sammenheng med reisetidene og gjennomsnittshastigheten til togene. I Mulighetsstudien forutsettes derimot det *samme* togtilbudet for Konsept 3 (160 km/t)

[14] Det er for eksempel grunn til å tru at en bane i tunnel mellom Skjombrua og Rånbogen i vestre del av Narvik kommune vil koste mindre å bygge enn en bane som følger E6 i mange mindre tunneler, slik den er skissert på figur 4-11 på side 27 i notatet om ikke-prissatte konsekvenser.

[15] Se https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf , kapittel 5.8.1.

[16] Se Mulighetsstudien, s. 22.

[17] Se https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2022-2033/2019-09-01-svar-pa-oppdrag-4.pdf, vedlegg 2.

[18] En prøver å forklare det slik: «I transportmodellen tas det ikke hensyn til eventuelle forskjeller i tidskostnad for reiser med ulike transportmidler.» Det er imidlertid fullt mulig å endre verdiene som transportmodellen benytter som tidskostnader. Det gjøres også med jevne mellomrom, blant annet for å tilpasse verdiene til prisutviklingen.

som for Konsept 2 (100 km/t), til tross for over 50 % høyere gjennomsnittshastighet[19] i K3 enn i K2, kortere bane og tilsvarende reisetids- og etterspørselsforskjeller.

For Konsept 4 (200 km/t), som vil gi de korteste reisetidene, forutsetter en at antallet avganger mellom Tromsø og Bodø reduseres fra tre tog per dag og retning i K2 og K3 til bare én avgang. Enhver markedsvurdering burde tilsi det motsatte. Riktignok har en for K4 forutsatt to daglige avganger mellom Tromsø og Trondheim – mot ingen i K2 og K3 – men ved de premissene som er lagt til grunn for utviklingen av Nordlandsbanen, vil jernbanens muligheter til å vinne betydelige markedsandeler være betydelig større på strekningen Tromsø – Bodø enn på Tromsø – Trondheim. Togtilbudet som ble lagt inn for de tre hastighetskonseptene, er altså likt eller dårligst for konseptet med de korteste reisetidene!

2.4.4 Kalkylen av godsnytten

I Mulighetsstudien heter det at godsnytten vil være lik for alle de tre hastighetskonseptene, og at en maksimumshastighet på 100 km/t vil være «tilpasset effektiv og konkurransedyktig godstransport.»[20]

Ikke noe av dette kan sies å være riktig. Grunnen er at sjømat utgjør en stor del av Nord-Norgebanens godspotensial. Betydelige volum selges som ferskvare som må fraktes raskt til kundene om det ikke skal miste mye av sin verdi. Deler av sjømaten har faktisk så høy salgspris at den kan fraktes med fly, til tross for høye transportkostnader. Det betyr at det selvsagt er forskjeller mellom ulike fartsdimensjoneringer av Nord-Norgebanen, og at konseptet for høyest hastighet og kortest frakttid vil ha det største trafikkpotensialet og den største godsnytten.

Hva som vil være en hensiktsmessig hastighet for godstog med fersk sjømat på Nord-Norgebanen, vil bare detaljerte analyser kunne gi svar på. Det er likevel lite trolig at de vil konkludere med 100 km/t. Riktignok har godstog i Norge nå ikke lov å kjøre fortere, men dette skyldes hensynet til sikker togdrift på baner av noe varierende standard, og ikke tekniske begrensninger.

Selv jernbaner som kun ble bygde for godstog, for eksempel Betuwe-linjen nær Rotterdam havn,[21] ble ikke dimensjonert for mindre enn 120 km/t. Flere land, som Frankrike, Italia[22] og Kina, har ekspressgodstog som er ombygde persontog med lasterom framfor kupéer. De brukes til tidssensitivt gods og kjører mange steder i opp mot 250 km/t eller mer, ved maksimalt 120 tonn last i 210 meter lange tog.[23]

En må også være oppmerksom på at gjennomsnittshastigheten vil være en god del mindre enn maksimumshastigheten, særlig hvis det – som i konseptvalgutredningen – forutsettes enkeltsporete baner og at godstogene må stoppe og vente på andre gods- og persontog i motsatt retning. Riktignok vil mulige traséer for Nord-Norgebanen mange steder være klart kortere enn parallelle veger, men det kan ikke legges til grunn for all framtid, se for eksempel kapittel 2.5.2 og problemstillingen rundt Ny E8 Østre Malangenkorridor. Hastigheten som i Mulighetsstudien ble valgt for godstog, bidrar derfor både til lav godsnytte og til begrenset konkurransekraft, særlig i forhold til lastebiltransport.

---

[19] Det er regnet med en gjennomsnittshastighet på 85 km/t i K2 og 130 km/t i K3. Det vil være oppnåelig ved avstander mellom stasjonsopphold på flere mil, forutsatt dobbeltspor eller at persontogene prioriteres på krysningsspor og at de bare krysser andre persontog når minst et av dem har et ruteplanmessig opphold i en stasjon. Det siste er imidlertid nesten umulig å få til.

[20] Se Mulighetsstudien, s. 55 og s. 16.

[21] Se https://tunnelbuilder.com/News/Betuwe-Line-Starts-Operating-between-the-Netherlands-and-Germany.aspx

[22] Se https://mediarail.wordpress.com/2018/11/07/fast-mercitalia-parcels-at-250km-h/.

[23] Se https://www.railwaygazette.com/high-speed/crrc-tangshan-unveils-high-speed-freight-train/58117.article og videoen nederst i oppslaget.

2.4.5 Siling på feil grunnlag

Den mest alvorlige innvendingen mot Mulighetsstudiens konklusjon om hastighetsdimensjoneringen er likevel at eventuelle merkostnader for en dimensjonering for høy hastighet ikke bare må veies opp mot nytten for togpassasjerer og godskunder, men mot hele spekteret av samfunnsvirkninger og økonomiske konsekvenser.

Til det hører blant annet reduksjonene i fly-, trailer- og personbiltrafikken og de tilsvarende gevinstene for blant annet klima, energi, miljø, vegslitasje og trafikksikkerhet, tilgjengeligheten av Nord-Norge og drivkraften for nærings- og samfunnsutvikling i landsdelen, gevinstene ved lavere folketallsvekst i pressområder, samt innsparingene i driftskostnadene for jernbanen. Når tog kjører raskere, får en ikke bare flere reisende, mer gods, bedre kapasitetsutnyttelse og lengre tog med lavere energibehov, men trenger også færre togsett for å tilby like hyppige avganger.

Slike momenter har en betydelig tyngde i en samfunnsøkonomisk analyse, også fordi flere av gevinstene, for eksempel reduserte utslipp av klimagasser, vil inngå i analysen med gradvis økende verdier for framtidige år, selv ved uendret trafikkvolum.

Ved silingen i Mulighetsstudien er disse momentene imidlertid holdt fullstendig utenfor vurderingen. Dermed framstår silingen og dens konklusjon om en anbefalt hastighet på maksimalt 160 km/t med mulighet for avvik til ned mot 100 km/t, som vært lite troverdig.

2.5 Traséundersøkelsene i delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat

Undersøkelsene til Bane NOR i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» beskrives som et korridor- og linjesøk «i forbindelse med alternativanalysen» og som det neste arbeidsskrittet etter Mulighetsstudien.[24] Det finnes imidlertid ikke noen delrapport om «alternativanalysen». De delene av alternativanalysen som gjelder trasé, er samlet i delrapporten om trasésøk, mens trafikkprognosene i alternativanalysen beskrives i egne kapitler i notatene 003 og 004.

Beskrivelsene i delrapporten om trasésøk begrenser seg til bare én linje, men også denne vises kun med 1000 meters bredde. Hastighetsdimensjoneringen følger konklusjonen fra Mulighetsstudien om maksimalt 160 km/t med mulighet for avvik til ned med 100 km/t. En har imidlertid ikke klargjort hvordan det siste vil påvirke kjøretidene til togene. Den stipulerte gjennomsnittshastigheten på 130 km/t er sannsynligvis for høy.

2.5.1 Samme grunnleggende feil som i Mulighetsstudien

Denne andre traséundersøkelsen i konseptvalgutredningen burde gitt et grunnlag for å rette opp noen av feilene i den første traséundersøkelsen. En av disse er at Mulighetsstudien bygger på noen forhåndsgenererte trasékorridorer som så ble gjenstand for en vurdering av konsekvensene for natur, miljø og kulturarv. Det burde selvsagt vært omvendt: en burde først ha identifisert verdifulle områder og så undersøkt mulige trasékorridorer på dette grunnlaget, se kapittel 2.3.

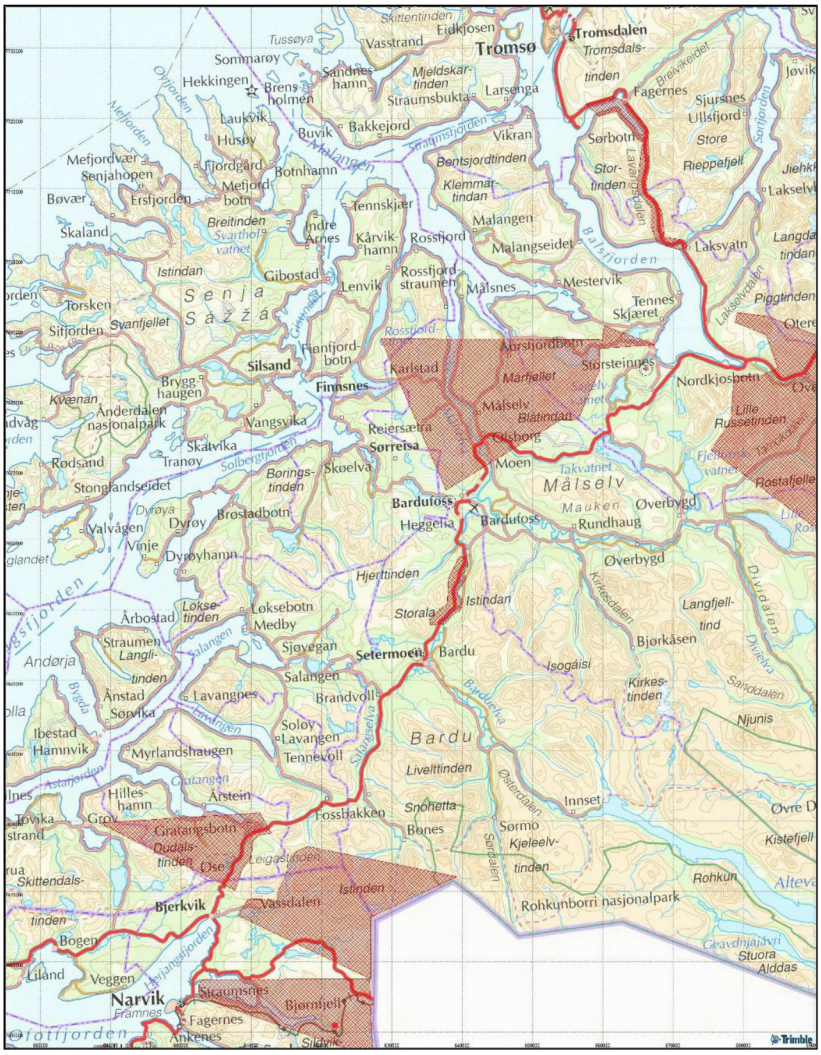
Mulighetsstudiens kartlegging av verdifulle områder ser imidlertid ikke ut til å ha kommet til nytte i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» heller. Linjen til Bane NOR er for eksempel tegnet via Hellmobotn innerst i Tysfjorden, selv om en slik trasé dokumenteres som særdeles konfliktfylt i Mulighetsstudien, og mye bedre alternativ påvises. To mil lenger nord går linjen i delrapporten om trasésøk også på bru over Mannfjordbotn naturreservat, selv om reservatet er tydelig avmerket på kartene i Mulighetsstudien – og på mange andre kart som er naturlig å bruke til et linjesøk.

[24] Se Mulighetsstudien, s. 55, og delrapporten om trasésøk, s.9. I Mulighetsstudien heter det at konklusjonen av silingen «videreføres til alternativanalysen».

Når Bane NOR likevel velger slike linjeføringer, setter det også påstandene i hovedrapporten i et underlig lys. Der heter det blant annet at «alle konseptene med Nord-Norgebanen vil ha svært store negative virkninger på natur og miljø.»[25] Kanskje en burde brukt mer tid på å utvikle og konkretisere løsninger som *minimerer* slike konflikter?

Det er også underlig at Mulighetsstudien viser trasékorridoren for 160 km/t på vestsiden av Balsfjorden, mens linjen i delrapporten om trasésøk er tegnet på østsiden av fjorden – der Mulighetsstudien ikke viser noen trasékorridor for det valgte fartsnivået på 160 km/t.

I Mulighetsstudien er det også bare én trasékorridor som går via Hellmobotn. Denne korridoren er for 200 km/t, som altså er det fartsnivået som ble forkastet under silingen i Mulighetsstudien. Likevel går linjen i delrapporten om trasésøk (for maksimalt 160 km/t) på samme sted, til tross for svært store konflikter. Det forsterker også kritikken av hvordan ulike fartsdimensjoneringer ble silt bort, se kapittel 2.3.5.



Kart 4: Utsnittet er identisk med figur 5-2 på side 34 i delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat. Spesielt underlig er den store røde sonen nord for Bardufoss og den over Rombaken, nordøst for Narvik. I delrapporten er også et lignende kart for områdene mellom Narvik og Fauske.

Det synes heller ikke som om andre vurderinger av natur, miljø og kulturarv kan ha hatt mye å si for linjesøket i delrapporten fra Bane NOR. Riktignok vises det to oversiktskart[26] der noen «rødmarkerte soner guider traséen utenom områder som ikke er ønsket.»

Plasseringen av og grensene til disse røde sonene er imidlertid ikke konsistent med kartleggingen i Mulighetsstudien og framstår som vilkårlig.

En har tydeligvis bestemt seg først hvor linjen skal tegnes, og så tilpasset plasseringen og utstrekningen av de røde sonene etter det. Flere viktige områder som en bane ikke bør berøre, er utelatt på kartene eller tegnet i for liten størrelse.[27] Samtidig er noen røde soner tegnet altfor store og fungerer slik som en blokkering av andre, ofte svært interessante traséalternativ.

Et eksempel på det siste er den store røde sonen nord for Bardufoss. Slik sonen er vist på kartet, underslår den det faktum at

[25] Se Hovedrapporten, s. 10. Til sammenligning skriver Multiconsult i Mulighetsstudien at «ingen av de tre korridorene […] er vurdert å ha konfliktnivå som tilsier at de bør siles bort,» selv om også disse korridorene var forhåndsgenererte og ikke et resultat av et trasésøk på grunnlag av en kartlegging av verdifulle områder.

[26] Se delrapporten om trasésøk, figur 4-2 på s. 27 og figur 5-2 på s. 34.

[27] I tillegg til nevnte Hellmobotn og Mannfjordbotn gjelder det for Gjerdalen nordøst for Kobbvatnet i Sørfold kommune.

det finnes en mulig jernbanekorridor mellom naturvernområdene i og nær Målselva og Målselvfjorden i vest og Blåtind skytefelt i øst. I denne korridoren har Statens Vegvesen planer for «Ny E8 Østre Malangenkorridor», et prosjekt som vil korte ned vegdistansen Tromsø – Bardufoss med over fire mil og som er anbefalt i KVU Transportløsninger i Nord-Norge.[28]

I delrapporten om trasésøk blir en parallell og flere mil kortere jernbanekorridor enn via Nordkjosbotn derimot holdt utenfor vurderingen, tilsynelatende for å unngå en konflikt med en rød sone. En slik korridor vil kunne gi rom for en togreisetid Tromsø – Bardufoss på rundt en halvtime.[29]

2.5.2 Misvisende framstillinger om «dype fjorder»

Blokkeringen av interessante traséalternativ forsterkes av en kategori «tabu»-områder som ikke finnes i Mulighetsstudien, nemlig «dype fjorder.» En forklarer imidlertid ikke hva som er problemet. Istedenfor brukes det mye tekst i delrapporten om trasésøk til å fortelle at mer enn 2000 meter lange jernbanebruer ligger i et teknisk grenseland. Slike bruer «skal være mulig, men nytt i jernbanesammenheng i Norge».[30]

Slik tekst er lite informativ, for ikke å si forvirrende. *Lengden* på en bru har i seg selv svært liten relevans. Øresundsbroen for veg og bane er for eksempel knapt åtte km lang, og ellers i verden finnes opptil 165 km lange jernbanebruer.[31] Også *dybden* på en fjord har veldig lite med saken å gjøre. Det som derimot kan være en utfordring, er lengden på det *største spennet* til en bru.

Med unntak av Rombaken, se nedenfor, inneholder delrapporten om trasésøk imidlertid ingen konkret vurdering av mulige fjordkryssinger. Istedenfor brukes røde soner for dype fjorder som et filter for å sile bort interessante traséalternativ og til å favorisere andre.

Rombaken like nord for Narvik er for eksempel over 300 meter dyp der E6 krysser fjorden på Hålogalandsbrua – som har et fritt spenn på 1145 meter mellom tårn fundamenterte i sjøen.

Rombaken er også over 300 meter dyp i flere kilometers lengde på begge sider av Hålogalandsbrua. Bane NOR har likevel tegnet en rød sone for dype fjorder bare på den ene siden og i litt avstand fra brua, i øst, selv om det er like dypt på vestsiden av brua.

Bilde 1: Hålogalandsbrua ved Narvik har et fritt spenn på 1145 meter, det nest lengste i Norge, etter Hardangerbrua. Foto: © Norsk Bane AS.

[28] Se KVU for transportløsninger i Nord-Norge, s. 98.

[29] Luftlinjedistansen Tromsø – Bardufoss er på litt under 70 km. Ved en antatt banedistanse på ca. 85 km, svarer 30 minutts reisetid til gjennomsnittshastighet på 170 km/t. Det burde være oppnåelig ved en dimensjonering av banen for minst 250 km/t, også ved redusert hastighet på brua over Balsfjorden og et stasjonsopphold nær Mestervik, ca. 15 km vest for Storsteinnes. En slik trasé vil kunne ha en avgreining mot Nord-Troms og Finnmark enten nord eller sør for brua over Balsfjorden.

[30] Utdrag fra kapittel 3.8, s. 24: «Sammenlignet med eksisterende bruer og pågående byggeprosjekter vil Nord-Norgebanen få mange lange jernbanebruer. Når Tangenvika jernbanebru står ferdig i 2027 blir den Norges lengste jernbanebru på 1022 m over flere spenn. En god del av bruene på Nord-Norgebanen blir over 1000 m og dette gjelder i stor grad fjordkryssinger, men også kryssinger over dalsøkk. En håndfull bruer har estimerte lengder på over 2000 m, noe som skal være mulig, men nytt i jernbanesammenheng i Norge.»

[31] Eksempelet er fra Kina, se https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_longest_bridges.

En prøver altså å skape et inntrykk av at det kan bygges en jernbanebru parallelt med vegbrua uten noen konflikt med en rød sone. Det er villedende.

Til sammenligning er hele Leirfjorden i Sørfold kommune, om lag 35 km nord for Fauske, markert som rød sone i delrapporten til Bane NOR. Der vil en imidlertid kunne krysse fjorden på en bru med 720 meter fritt spenn.[32] Det er et stort spenn, men likevel mye kortere enn over Rombaken.

Tilsvarende gjelder for Tysfjorden. Hele fjordsystemet er markert som rød sone,[33] selv om det finnes mulige korridorer som ikke vil kreve lengre bruspenn enn 720 og 880 meter.[34] Dette er spesielt alvorlig fordi den vilkårlige røde sonen tvinger traséen helt inn til Hellmobotn – som underlig nok ikke ligger i en rød sone, til tross for særdeles store konflikter.

Også i delrapporten om trasésøk konstrueres det altså hindringer som medvirker til at noen av de mest interessante traséalternativene ikke en gang blir gjenstand for vurdering, mens svært konfliktfulle traséer brukes som grunnlag for etterfølgende undersøkelser.

3 Trafikkprognosene for persontrafikk

Konseptvalgutredningen inneholder to forskjellige trafikkprognoser, én i Mulighetsstudien og en annen som del av alternativanalysen. Begge prognosene er baserte på en nasjonal transportmodell som kalles NTM6. Denne modellen har noen fordeler, men også betydelige svakheter, som særlig gjør seg gjeldende ved vurderingen av et nytt jernbaneprosjekt i Nord-Norge.

3.1 Begrensninger i transportmodellen

Transportmodellen NTM6 simulerer reiser med flere forskjellige transportmidler, blant annet flyreiser, bilreiser som sjåfør og bilreiser som passasjer. Modellen tar også hensyn til forskjellen i kjørekostnadene for elbiler og andre typer personbiler.

Reiser med tog, buss, T-bane, trikk og hurtigbåt er derimot samlet i én felles kategori: kollektivtransport. Det betyr at transportmodellen behandler et togtilbud på Nord-Norgebanen som om det hadde den samme attraktiviteten som et gjennomsnittlig kollektivtilbud i Norge, bare med litt kortere reisetider.

En nybygd jernbanestrekning i Nord-Norge vil imidlertid gi grunnlag for et premium reisetilbud. Det kan ventes langt færre forsinkelser, bedre reisekomfort og mye høyere bruksverdi av reisetiden enn det som kjennetegner et gjennomsnittlig norsk kollektivtilbud i dag. Det fører til at transportmodellen genererer betydelig for lave trafikkprognoser.[35]

Transportmodellen NTM6 tar heller ikke hensyn til at en lengre vinter og mer mørketid gjør det generelt mer krevende for vegtrafikken i Nord-Norge enn i andre deler av landet. Spørsmålet om en skal kjøre bil eller ta toget, vil derfor ofte få et annet svar enn i Sør-Norge. Det tar ikke modellen hensyn til.

Videre er NTM6, som navnet sier, en nasjonal transportmodell. Reiser som utenlandske turister og øvrige besøkende foretar i Norge, inngår ikke i modellen. Modellen inkluderer heller ikke nordmenns reiser til og fra utlandet, ikke en gang de de delene av reisene som gjennomføres på norsk

[32] Et mulig kryssingssted er mellom Storvikhammaren i sør og neset vest for Kremmarvika i nord. Statens Vegvesen har planer om en vegbru i omtrent same område.

[33] Se delrapporten om trasésøk, figur 4-2 på s. 27.

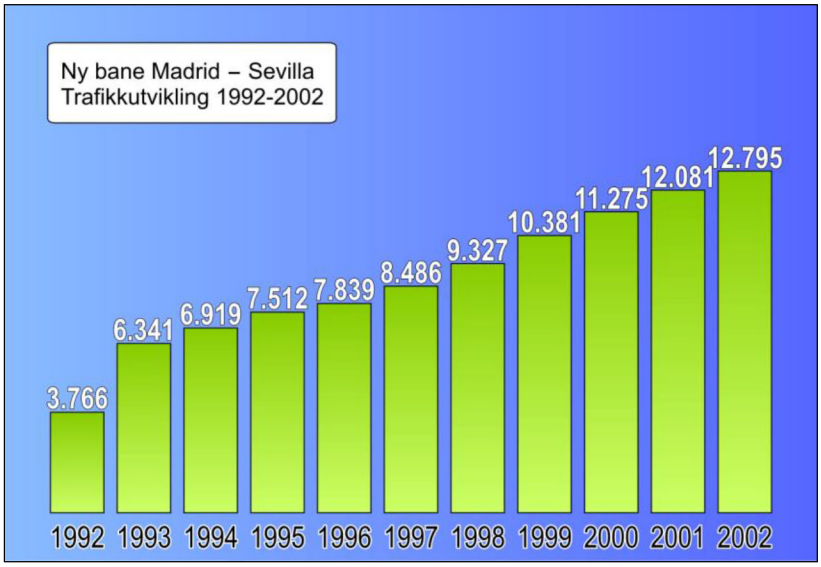
[34] Se https://www.norskbane.no/fag/nord-noreg/#bod8.

[35] En annen konsekvens er at resultatene av modellberegningen ikke sier noe om hvor mange reisende som vil gå fra buss og båt til tog.

territorium. Dermed faller for eksempel alle reiser mellom stasjoner på Nord-Norgebanen og stasjoner i Sverige, via Narvik og Ofotbanen, utenfor modellberegningene.[36]

Transportmodellen tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til at Nord-Norge kjennetegnes av et høyt antall personer som oppholder seg i landsdelen i kortere eller lengre perioder, men er registrert bosatt i andre deler av landet eller i utlandet. Dette gjelder blant annet for turister, studenter, vernepliktige og annet personell i Forsvaret, og mange ansatte i helsevesenet, oljenæringen, anleggsbransjen og fiskeindustrien. Disse personene reiser ofte på lengre distanser, særlig mellom hjemstedet og arbeidsstedet, men noen også nær arbeidsstedet. Slik trafikk er bare delvis innarbeidet i transportmodellen, også fordi deler av trafikken kan være noe sesongpreget.

Den kanskje mest alvorlige innvendingen mot å bruke NTM6 til trafikkprognoser for Nord-Norgebanen er imidlertid at modellen ikke er i stand til å forutsi konsekvensene av store endringer i et transporttilbud. NTM6 kan godt brukes hvis en skal undersøke hvordan passasjertallene for en eksisterende jernbane- eller bussforbindelse vil endre seg ved 10 eller 20 % kortere reisetider.



Figur 1: Moderne baner for høy hastighet er en sterk drivkraft for samfunnsutviklingen. Et eksempel er høyhastighetsbanen Madrid – Sevilla, som stod ferdig 20.4.1992. Der økte trafikken til det dobbelte på ti år, fra det første hele driftsåret 1993 til 2002. Figuren viser det gjennomsnittlige antallet reisende per dag på hver delstrekning, begge retninger til sammen. Tallene inkluderer trafikken med alle tog på strekningen, ikke bare med høyhastighetstog. Kilde: https://www.ave-altavelocidad.es/Atlas/AtlasAV.pdf, s. 30.

Med Nord-Norgebanen vil en imidlertid etablere et kvalitativt heilt nytt reisetilbud. Strekninger som i dag tar 4 – 5 timer å kjøre med bil, som Tromsø – Harstad, Tromsø – Narvik og Narvik – Bodø, vil bli mulig å reise på om lag 1 – 1½ time med tog, i hvert fall ved en dimensjonering av jernbanen for høye hastigheter.

Da vil togreiser bli dobbelt så raske som flyreiser, noe som kan gi rom for et helt annet økonomisk, sosialt og kulturelt liv i Nord-Norge enn det er mulig i dag.

Riktignok vil togreisetidene ved en maksimumsfart på 160 km/t – som lagt til grunn i delrapporten om trasésøk – bli noe lengre.

Likevel vil det nye transporttilbudet selv da skille seg dramatisk fra det som finnes i dag. Det gjør det svært problematisk å forutsi framtidig togtrafikk med transportmodellen NTM6. De erfaringene som danner grunnlaget for prognosene med NTM6, er hentet fra langt mindre endringer i et transporttilbud og kan på ingen måte «forlenges» til heilt andre situasjoner. Noenlunde pålitelige prognoser kan bare utarbeides gjennom grundige analyser av mulige referanseprosjekt og dets relevans for Nord-Norgebanen. Det har ikke skjedd.

Dette, og de momentene som er nevnt ovenfor, tilsier at persontrafikkprognosene i KVU Nord-Norgebanen bør være betydelig høyere for å komme i nærheten av et realistisk nivå.

[36] Se Mulighetsstudien, s. 14. Den Nasjonale godsmodellen NGM tar derimot hensyn til grensekryssende trafikk.

3.2 Spesielle valg som forsterker feilene i trafikkprognosene

I Mulighetsstudien finnes et kapittel der en beskriver hvor mange tog i døgnet en har «lagt inn» som forutsetning for trafikkprognosene, og hvordan en har kommet fram til dette. Imidlertid finnes det ikke noe tilsvarende kapittel om forutsetningene for trafikkprognosene i alternativanalysen, verken i delrapporten om trasésøk eller i noen annen rapport.

I «Notat 004 Transportanalyse persontrafikk» heter det simpelthen at persontogtilbudet ved realisering av hele banenettverket Fauske – Narvik – Harstad/Tromsø «består […] av to tog i døgnet i hver retning mellom Fauske og Tromsø, samt to tog i døgnet mellom Narvik og Harstad.»[37] Hva som skulle tale for et slikt marginalt togtilbud og for å redusere tilbudet som er forutsatt i Mulighetsstudien fra 4 – 6 tog per døgn og retning til kun 2, går ikke fram noe sted.

Det som imidlertid er tydelig, er at forutsetningen om kun to tog per døgn og retning har en sterk negativ effekt på trafikkprognosene. Passasjerantallet som ble beregnet i alternativanalysen, utgjør bare litt over halvparten av prognosen for Konsept 3 (160 km/t) i Mulighetsstudien.[38]

Absurditeten i de valgte forutsetningene understrekes også av en begrensning i NTM6. Ved togbytte forutsetter transportmodellen ikke at togene vil korrespondere, men regner med en gjennomsnittlig ventetid på halvparten av tiden mellom togavgangene. Ved to tog i døgnet, som modellen tolker som 12 timer mellom avgangene, kalkuleres en gjennomsnittlig ventetid ved togbytte på seks timer.

Det forklarer hvorfor trafikkprognosene ikke viser en eneste reisende mellom Harstad og Tromsø, se figur 8-2.[39] Slik togtilbudet var «lagt inn» for alternativanalysen, ville reiser mellom disse stedene kreve et togbytte på Bjerkvik. Det fikk transportmodellen til å legge inn så lang ventetid at togtilbudet ikke var av interesse for noen.

I tillegg er det gjort svært lite for å undersøke potensialet for togreiser som er mindre enn 70 km lange. NTM6 dekker bare lengre reiser, men det finnes en lignende transportmodell for regionale reiser, RTM4. Denne modellen er like problematisk som NTM6, men når en først velger å bruke NTM6, kunne en også ha brukt RTM4.

Istedenfor har en anslått 100 togreisende per dag fra Harstad og Narvik til Evenes og omvendt,[40] og utelatt all annen persontrafikk på mindre enn 70 km lange distanser. Det skjedde selv om alle stasjonene nord for Narvik ligger i avstander på godt under 70 km, med unntak av Storsteinnes – Tromsø, der avstanden er noe lengre.

Notatet om persontogtrafikken mangler også opplysninger om antall togreisende mellom stasjoner på Nord-Norgebanen og stasjoner på Nordlands- og Dovrebanen, både mellom Fauske og Bodø og mellom Fauske og Trondheim/Oslo. Det er uklart om disse i det hele tatt er beregnet.

Riktignok ville en ved de valgte forutsetningene neppe kommet til betydelige passasjertall, men en ville likevel kunne fått interessante resultat for trafikantnytte og klimaeffekt, som følge av mange reiser over lange distanser.

---

[37] Se Notat 004 Transportanalyse persontrafikk, s. 14

[38] Se Notat 004, s. 29. Der refereres beregningen for Mulighetsstudien for Konsept 3 (422 000 reisende per år) og tallene for alternativanalysen (213 000 reisende per år).

[39] Se Notat 004, s. 26. Blå søyler viser trafikken ved realisering av hele nettverket Fauske – Narvik – Harstad/Tromsø, mens grønne søyler gjelder for nettverket uten Bjerkvik – Harstad. For øvrig mangler figuren en søyle for Fauske – Narvik, mens for eksempel figur 9-1 har en søyle uten beskrivelse.

[40] Anslaget utgjør ca. 9 % av antallet innenriks flyreisende via Evenes på en gjennomsnittlig dag i perioden fra og med september 2022 til og med august 2023. I denne perioden var flytrafikken 10,6 % større enn i 2019. Se også https://www.ssb.no/statbank/table/08507/.

3.3 Andre og mer hensiktsmessige framgangsmåter

Den kanskje mest grunnleggende innvendingen mot trafikkprognosene i konseptvalgutredningen er at en ikke har utarbeidet prognosene i et vekselspill med konseptutviklingen og traséundersøkelsene.

Et togtilbud er, som alle andre kollektivtilbud, avhengig av en «kritisk masse». Dersom antallet avganger er for lite, kommer en fort inn i en nedadgående spiral der færre reisende fører til færre avganger som igjen reduserer passasjerantallet, helt til tilbudet bare benyttes av dem som knapt har noe annet alternativ. Det er omtrent dette som legges til grunn i konseptvalgutredningen: to tog i døgnet i hver retning.

Et slikt tilbud kan vanskelig sies å stå i et rimelig forhold til en tresifret milliardinvestering, uansett hvor stor godstogtrafikken måtte bli. Det tilsier to grunnleggende spørsmål:

- Vil det være mulig å tilby så mange avganger med persontog at tilbudet kan bli oppfattet som attraktivt av mange?
- I så fall: Hvilke krav må en da stille til reisetidene, antallet og lokaliseringen av stasjoner, utstrekningen av banenettverket og alle de andre faktorene som vil påvirke jernbanens trafikkpotensial?

3.3.1 Grunnlag for et attraktivt togtilbud?

En trafikkprognose for Nord-Norgebanen vil kreve detaljerte og grundige studier. Den følgende gjennomgangen skal ikke være et forsøk på dette, men bare gi et inntrykk av hvilke passasjervolum det kan være snakk om. Hensikten er å kunne vurdere om disse volumene vil tillate en mye høyere tilbudsfrekvens enn bare to tog per døgn og retning med gjennomsnittlig 25 % setebelegg og til sammen 200 reisende på hver delstrekning,[41] slik Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning konkluderte med.

På E8 registreres det nå på tellepunktet i Lavangsdalen, fire mil sør for Tromsø by, om lag 6000 reisende[42] med personbil per dag. Lenger sør er det færre, men likevel 4000 – 5000 reisende per dag på E6 helt fram til Narvik, ifølge trafikktellinger på steder med lite lokaltrafikk. Noe av det samme gjelder for E10 vest for Bjerkvik, mens antallet reisende med bil går ned til om lag 2000 per dag på de minst trafikkerte delene av E6 Narvik – Fauske.

Flyruta Tromsø – Bodø hadde i årsgjennomsnittet vel 700 passasjerer per dag i 2019,[43] men rundt halvparten av disse kom fra eller skulle videre til Oslo. I tillegg reiste til sammen nesten 200 per-

[41] En bør være oppmerksom på at det gjennomsnittlige antallet reisende «på hver delstrekning» ikke er det samme som antallet reisende totalt. Hvis én person reiser Tromsø – Bardufoss, en annen reiser Tromsø – Narvik og en tredje reiser Bardufoss – Narvik, gir det til sammen tre reisende, men bare to reisende på hver delstrekning. Reisende «på hver delstrekning» er det samme som i notatet om persontrafikk kalles for «strekningsbelegget». En annen betegnelse på det samme er personkilometer per km bane.

[42] Trafikktallene for E8 og andre tellepunkt lenger sør, se https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/kart, gjelder for personbiler i 2019 eller 2020, fordi noen tellepunkt var eller er ute av drift i senere år. Der nyere tall finnes, er de noen prosent høyere. Det er regnet med gjennomsnittlig to reisende per bil, litt færre nær Tromsø, litt flere lenger sør. Antallet personbiler på de valgte tellepunktene var som følger (fra nord mot sør): Lavangsdalen v/ værstasjonen: 3136 (2019), Heia v/ værstasjonen (2 mil sør for Storsteinnes): 2302 (2019), Brandvoll nord (1 mil sør for Setermoen): 1930 (2020), Øse (1 mil nord for Bjerkvik): 1875 (2019), Bjerkvik vest (2 km vest for Bjerkvik): 2310 (2019), Skjomen bru (1½ mil vest for Narvik): 1593 (2020) og Kråkmotunnelen (9 mil nord for Fauske): 940 (2020). Tellingene inkluderer mindre varebiler (under 5,6 m lange), men ikke mer enn 5,6 meter lange kjøretøy som større bobiler eller personbiler med tilhenger.

[43] Se https://www.ssb.no/statbank/table/08510. Heilt nye tall er ikke tilgjengelige, men trafikken er omtrent like stor nå. SSB publiserer ikke lenger tall for trafikken mellom ulike flyplasser, men samlet innenrikstrafikk økte fra 2019 til perioden september 2022 til august 2023 med 1,0 % på Tromsø lufthavn Langnes og med 10,6 % på Evenes, mens den gikk ned med 3,0 % på Bodø lufthavn. Se https://www.ssb.no/statbank/table/08507.

soner med fly Tromsø – Evenes og Evenes – Bodø, men også blant disse var det mange som kom fra eller skulle videre til andre destinasjoner.

Videre kjøres det nå tre busser per dag og retning på hele strekningene Tromsø – Narvik – Fauske og noen flere på kortere strekninger, for eksempel fem busser Tromsø – Bardufoss og opp til åtte per dag og retning Harstad – Narvik, om flybussene til og fra Evenes regnes med. I tillegg vil jernbanen kunne være av interesse for noen av de reisende med båt mellom Tromsø og Harstad.

Ved reisetider med tog på rundt 1 – 1½ time for både Tromsø – Harstad, Tromsø – Narvik og Narvik – Bodø, og minst like hyppige togavganger som med fly, vil kanskje rundt en tredjedel av flypassasjerene gå over til jernbanen. Det vil gi knapt 300 togreisende per dag på hele strekningen mellom Tromsø og Bodø. I tillegg vil kanskje gjennomsnittlig 100 reisende per dag gå fra buss til tog på hver delstrekning nord og vest for Narvik og om lag 50 reisende per dag sør for Narvik.

Hvor mange som vil velge tog framfor bil, er svært vanskelig å anslå. Trafikktellingene inkluderer en god del trafikk som har begrenset relevans for en bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske, for eksempel til og fra Finnmark, Lofoten, Vesterålen, Helgeland eller Sør-Norge. Samtidig er personbiltrafikken i perioden september til mai rundt 20 % lavere enn i årsgjennomsnittet, og på E6 Narvik – Fauske hele 40 % lavere.

Videre går betydelige deler av personbiltrafikken på E8, E6 og E10 til ulike sideveger eller kommer derfra. Mange potensielle togreisende bor flere mil fra en framtidig jernbane, eller har sitt reisemål et godt stykke fra der togene stopper. Da må en ganske langt av gårde før det vil svare seg å bruke tog. Andre vil derimot kunne ha kort veg til nærmeste stasjon. Det er også mange reisende med bil som følger hovedvegene over lange strekninger. For disse vil jernbanen ofte kunne bli et godt alternativ.

I det følgende er det regnet med en overgang til tog på 15 % av biltrafikken, basert på årsgjennomsnittet. Det kan synes noe ambisiøst når en ser på markedsandelene til jernbanen i Sør-Norge. Der har en imidlertid heller ikke erfaringer med svært raske, sikre og komfortable tog på lengre strekninger, og mange steder neppe like krevende kjøreforhold som på nordnorske vinterveger.

En overgang på 15 % vil gi 600 reisende per dag fra bil til tog og i alt 1050 togpassasjerer på hver delstrekning nord for Narvik. Sør for Narvik vil det bli 650 togpassasjerer i alt, og rundt 800 togpassasjerer i alt for Harstad – Narvik.[44]

Imidlertid må en også ta hensyn til utviklingen i folketall, aktivitet og trafikk fram til baneåpning[45] og i årene etterpå. Og ikke minst: en må undersøke trafikkveksten som følge av nye muligheter for næring, arbeid og fritid. Bedre tilgjengelighet og høyere attraktivitet av landsdelen, sterkt reduserte avstandsulemper og lavere transportkostnader for bedrifter og husholdninger vil være en sterk drivkraft for en positiv folketallsutvikling, økt aktivitet – og mer togtrafikk.[46]

Erfaringene fra nybygde baner i utlandet gir grunn til å vente at rundt en tredjedel av togtrafikken vil kunne være nyskapt etterspørsel, og at veksten i passasjertallet etter baneåpning vil være betydelig sterkere enn utviklingen i folketallet. Det – og et forsiktig anslag på 10 % trafikkvekst fra

[44] En overgang på 15 % av biltrafikken vil føre til 600 togpassasjerer ved 4000 reisende med bil, og til 300 togpassasjerer ved 2000 reisende med bil. Det er ellers regnet med 300 passasjerer overført fra fly nord og sør for Narvik, men bare med 50 Narvik – Harstad. Videre inngår 100 passasjerer overført fra buss nord og vest for Narvik, og 50 sør for Narvik. I tillegg er det regnet inn 50 passasjerer fra båtruten Tromsø – Harstad. Den hadde gjennomsnittlig 550 reisende per dag i 2019, se s. 16 i https://www.tffk.no/_f/p1/ib1662e64-183e-43a0-a0fe-933f4298c35a/tft_hovedtrekk2019_final-compressed.pdf, men mange av passasjerene reiste bare kortere distanser.

[45] Det er grunn til å tro at en vil se en positiv tendens allerede fra den dagen Stortinget eventuelt vil gjøre et bindende vedtak om bygging av Nord-Norgebanen.

[46] Deler av trafikkveksten vil kunne komme fort, for eksempel at ukependlere blir dagpendlere. Andre typer trafikkvekst, for eksempel som følge av nyetableringer av bedrifter og boligområder nær stasjonene, vil komme gradvis.

2019 til baneåpning – vil kunne tilsi i alt 1700 togpassasjerer per dag på hver delstrekning nord for Narvik, i alt 1100 togpassasjerer per dag sør for Narvik og rundt 1300 togpassasjerer for Harstad – Narvik.[47]

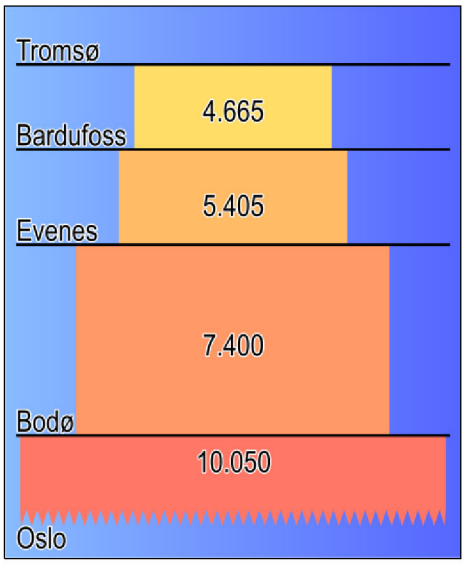
Det ville gi grunnlag for én avgang annenhver time i hver retning på alle delene av Nord-Norgebanen, ved et setebelegg på 50 % nord for Narvik og 30 – 40 % ellers.[48] Det er tilstrekkelig til å fastslå at trafikkpotensialet vil være på et nivå som vil tillate et togtilbud som mange vil vurdere som attraktivt. Det er også grunn til å vente gradvis økende togtrafikk som følge av nye muligheter for Nord-Norge, og at denne etter hvert vil gi grunnlag for flere avganger og en ytterligere økning i togtrafikken.

Det er derfor sterkt kritikkverdig at sammenhengen mellom togtilbudets kvalitet og jernbanens trafikkpotensial ikke ble undersøkt noe sted i konseptvalgutredningen, men at en i stedet har valgt grunnleggende forutsetninger for togenes attraktivitet – som hastighets- og kapasitetsdimensjoneringen – bare ut fra antakelser om anleggskostnadene. Det er klart utilstrekkelig og utenkelig i enhver annen økonomisk sammenheng.

3.3.2 Nord-Norgebanen som ledd i et moderne, nordisk jernbanenett

Konklusjonen i forrige underkapittel tilsier å gå et skritt videre. Hvis en høy kvalitet på togtilbudet kan tilsi et helt annet trafikkpotensial enn konseptvalgutredningen kom fram til, hva er da en hensiktsmessig utstrekning av banenettverket?

Vil det for eksempel være en fordel å inkludere en ny bane Fauske – Bodø i Nord-Norgebanen? Vil gevinstene for trafikk, økonomi og samfunn som følge av reisetidsgevinster på om lag 20 – 30 minutt[49] gi et sterkere positivt utslag i den samfunnsøkonomiske analysen enn ulempene og kostnadene ved å bygge rundt 50 km ny bane? I så fall bør dette legges inn i lønnsomhetsvurderingen av Nord-Norgebanen, uansett hva en måtte velge å bygge som første etappe.



Figur 2: Flyreisende per dag i 2019, tillagt 10 %. De utgjør et svært stort potensial for trafikken på nye baner i Nord-Norge. Kilde: https://www.ssb.no/statbank/table/08510.

Og hva kan en si om en moderne jernbane Narvik – Luleå som vil kunne korte ned den i dag 473 km lange strekningen og knytte Nord-Norge til det framtidige, svenske høyhastighetsnettet lenger sør?

Og ikke minst: hvor er analysen av en svært rask togforbindelse til Sør-Norge? Det burde selvsagt vært undersøkt, særlig når Samferdselsdepartementet har et samfunnsmål om å «knytte landet mer effektivt sammen.»

Selv om avstandene er store og reisetidene med tog på mange strekninger vil bli lengre enn med fly, vil togene på Nord-Norgebanen med et samband til Sør-Norge komme inn på et marked med virkelig tunge trafikkstrømmer.

Figuren til venstre viser antallet flypassasjerer på eller over noen relevante delstrekninger på aksen Tromsø – Oslo på en gjennomsnittsdag i 2019, forsiktig tillagt 10 % for utviklingen fram mot baneåpning.

[47] Dersom en tredjedel av togtrafikken blir nyskapt etterspørsel, vil det utgjøre et påslag på 50 % av trafikken som blir overført fra andre transportmidler. 1050 x 1,1 x 1,5 = 1732. 650 x 1,1 x 1,5 = 1072. 800 x 1,1 x 1,5 = 1320.

[48] Det er regnet med tog med fire vogner og 200 sitteplasser og gjennomsnittlig 8,5 avganger per dag og retning (9 på hverdager og søndager, men færre på lørdager og helligdager).

[49] Reisetidsbesparelsene vil blant annet være avhengig av linjeføringen for en ny bane. Det vil også komme an på om et tog vil komme fra nord og må skifte kjøreretningen i Fauske stasjon, eller fra sør og kan fortsette i samme retning.

Oppgavene er summene av passasjertallene på parallelle flyruter. For eksempel gjelder tallet på 7400 flyreisende per dag mellom Evenes og Bodø for summen av passasjertallene på alle flyrutene som går på eller over denne strekningen, altså Tromsø – Oslo, Bardufoss – Oslo, Evenes – Oslo, Tromsø – Bodø, Tromsø – Trondheim, Evenes – Bodø og Evenes – Trondheim. Det gir et relevant sammenligningsgrunnlag fordi svært raske tog mellom Tromsø og Oslo vil kunne være et alternativ til alle disse flyrutene.

Flyruter til og fra Lofoten, Vesterålen, Nord-Troms og Finnmark er ikke tatt med i figur 2, men hvis en utvidelse av banenettverket mot Finnmark og Sortland kunne gi grunnlag for å inkludere disse, ville tallene øke med flere tusen.[50]

Hvor mange av disse flyreisende som vil velge å gå over til jernbanen, vil ikke minst være avhengig av reisetidene. Bodø – Oslo på en ny bane vil trolig kunne bli rundt 1100 km lang, og Tromsø – Oslo rundt 1400 km. Ved gjennomsnittshastigheter på litt over 200 km/t – som er en ganske konservativ forutsetning, sett i forhold til realitetene i utlandet – vil det svare til vel fem timers togreisetid fra hovedstaden til Bodø og rundt 6½ timer til Tromsø.

Det vil ikke være noe gjennombrudd i forhold til flytrafikken, men selv ved en mindre overgang fra fly til tog, en liten økning i overgangen fra bil og en moderat økning i ny generert etterspørsel, vil trafikken på Nord-Norgebanen mest trolig øke til det flerdoble, sammenlignet med en situasjon uten en ny bane Bodø/Fauske – Oslo. Trafikken på Nord-Norgebanen vil da også kunne sammenlignes med passasjertallene på mange utenlandske høyhastighetsbaner.

Dette understreker igjen noen av de mest grunnleggende manglene i Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning. Mange avgjørende moment for valg av konsept har ikke blitt vurdert i det hele tatt.

4 Trafikkprognosene for godstrafikk

På samme vis som ved prognosene for persontrafikk, inneholder konseptvalgutredningen to forskjellige beregninger av godstrafikk med svært ulike resultat. Den ene beregningen var en del av Mulighetsstudien og er beskrevet der, den andre var del av alternativanalysen og er beskrevet i «Notat 003 Transportanalyse NGM», der NGM står for Nasjonal godsmodell. Begge er kopiert inn i hovedrapporten uten noen kommentar til forskjellene.

Om noen av resultatene kan være sannsynlige er vanskelig å bedømme. I rapportene beskrives bare noen av forutsetningene og noen av resultatene, og utvalget er ofte slik at en grundig vurdering gjøres umulig.

I «Notat 003 Transportanalyse NGM» viser en for eksempel noen tabeller med godsmengdene som ifølge modellberegningen vil bli lastet og losset på ulike godsterminaler for jernbanen,[51] men det gis ingen opplysning om hvor langt disse mengdene vil bli fraktet.

Andre tabeller i samme rapport gjelder endringene for skips- og lastebilfrakt. Der viser en imidlertid ikke godsmengdene, men bare samlet «transportarbeid», som måles i tonnkilometer (eller tkm) og beregnes som godsmengder multiplisert med gjennomsnittlige transportdistanse.

Med en slik selektiv resultatpresentasjon blir det umulig å kontrollere resultatene. Det er svært uheldig.

[50] Se https://www.ssb.no/statbank/table/08510. I tillegg kunne flyrutene til og fra Bergen vært tatt med.

[51] Se «Notat 003 Transportanalyse NGM», tabellene 2-1 og 2-2 på s. 5 og 6, samt tabellene 2-3 og 2-4 på s. 9.

4.1 Store motsetninger mellom forskjellige rapporter

Det er likevel tydelig at noen av resultatene enten ikke kan være riktige eller må mangle opplysninger om avgjørende forutsetninger. I tabell 7-1 på side 42 i Mulighetsstudien har en for eksempel listet opp hvor mye godstransportene med tog, skip og lastebil vil endre seg etter åpning av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Effektene er vist som endringer i transportarbeidet og gjelder for året 2060.

For skipsfrakt er det angitt en nedgang på 1,934 mrd. tkm, mens lastebilfrakt ventes å øke med marginale 0,083 mrd. tkm og togfrakt med hele 2,610 mrd. tkm.[52] Det må bety at nesten alt gods som ikke lenger vil bli fraktet med skip, i stedet vil bli fraktet med tog. Men da må transportdistansene med tog være nesten 40 % *lengre* enn med skip, ellers kunne ikke forskjellen i transportarbeidet bli så stor.[53]

Til sammenligning viser tabell 2-4 på side 9 i «Notat 003 Transportanalyse NGM» helt andre tall for effekten av Nord-Norgebanen i 2060. Der er det angitt en nedgang på 0,613 mrd. tkm i lastebilfrakt og på 1,446 mrd. tkm i skipsfrakt, mens togfrakt ventes å øke med 1,407 mrd. tkm.[54] Det må bety at transportdistansen med tog må være mer enn 30 % *kortere* enn den gjennomsnittlige fraktdistansen med lastebil og skip. Disse forskjellene kan vanskelig tolkes på annen måte enn at noe ikke kan være riktig eller at tabellene ikke viser det en har skrevet at de skal vise.

Det er også underlig at Mulighetsstudien kommer til en økning i togtransporten på 2,610 mrd. tkm, mens notat 003 om godstrafikk konkluderer med en økning på bare litt over det halve, nemlig 1,407 mrd. tkm. På toppen av det hele er de to beregningene basert på forutsetninger som burde tilsi et bedre resultat ved beregningen i notat 003, og ikke omvendt.[55]

4.2 Endringer i transportmodellen

I avsnittet om alternativanalysen inneholder notat 003 om godstrafikk en opplysning som muligens kan forklare deler av motsetningene som er nevnt i forrige kapittel: «I forbindelse med KVU Transportløsninger Nord-Norge ble det utført en egen kartlegging av varestrømmer for fisk og sjømat, og resultatene fra denne er brukt for å justere varematrisene for fisk og sjømat.»

Kartleggingen ble utført av Transportutvikling AS i Narvik og kan betraktes som nokså pålitelig fordi en hentet inn førstehåndsdata fra så å si hele bransjen, med 100 % dekning av lakseslakteriene og minst 90 % av fangstnæringen, målt i transportarbeid.[56] Rapporten skal ha blitt brukt til å «justere varematrisene for fisk og sjømat», det vil si til å endre de grunnlagsdataene i trans-

[52] Oppgavene gjelder ved drift av godsterminaler på Evenes, Storsteinnes og i Tromsø, se andre rad i tabellen. Teksten i Mulighetsstudien på side 41, altså på siden før tabellen, kan være forvirrende. Der står tre steder «millioner» istedenfor «milliarder». I hovedrapporten ble dette attpåtil «korrigert» til fire slike feil.

[53] Det kan ikke utelukkes at det finnes andre forklaringer, for eksempel at oppgavene bare gjelder for norsk territorium, og at endringen i lastebiltrafikken er mye større enn tabellen viser, fordi reduksjoner på svenske veger ikke er tatt med. I så fall er det sterkt kritikkverdig at en ikke har opplyst om dette.

[54] Se tredje kolonne, under «A2».

[55] De ulike beregningene bruker forskjellige sammenligningsgrunnlag. I Mulighetsstudien sammenlignes den samlete godstrafikken på en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og en elektrifisert Nordlandsbane med situasjonen der Nord-Norgebanen ikke er bygd og Nordlandsbanen er elektrifisert. I notat 003 om godstrafikken sammenligner en derimot den samlete godstrafikken på Nord-Norgebanen og en elektrifisert Nordlandsbane med situasjonen der Nord-Norgebanen ikke er bygd og det er dieseldrift på Nordlandsbanen. Referansesituasjonen, altså den situasjonen en bruker som sammenligningsgrunnlag, er *dårligere* i notat 003 enn i Mulighetsstudien. Det burde tilsi en *større* endring ved beregningen i notat 003 om godstrafikk enn i Mulighetsstudien. I tillegg finnes andre forutsetninger som forsterker dette, for eksempel antallet godsterminaler.

[56] Rapporten er datert så tidlig som 3.6.2022, og kunne derfor blitt brukt til trafikkberegningene for både Mulighetsstudien og alternativanalysen. Opplysningen gis imidlertid bare under avsnittet om alternativanalysen. Det gir grunn til å tro at rapporten ikke ble brukt til Mulighetsstudien. Se https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/transport-og-samfunn/kvunordnorge/vedlegg/naringstransporter-i-nord-norge.pdf.

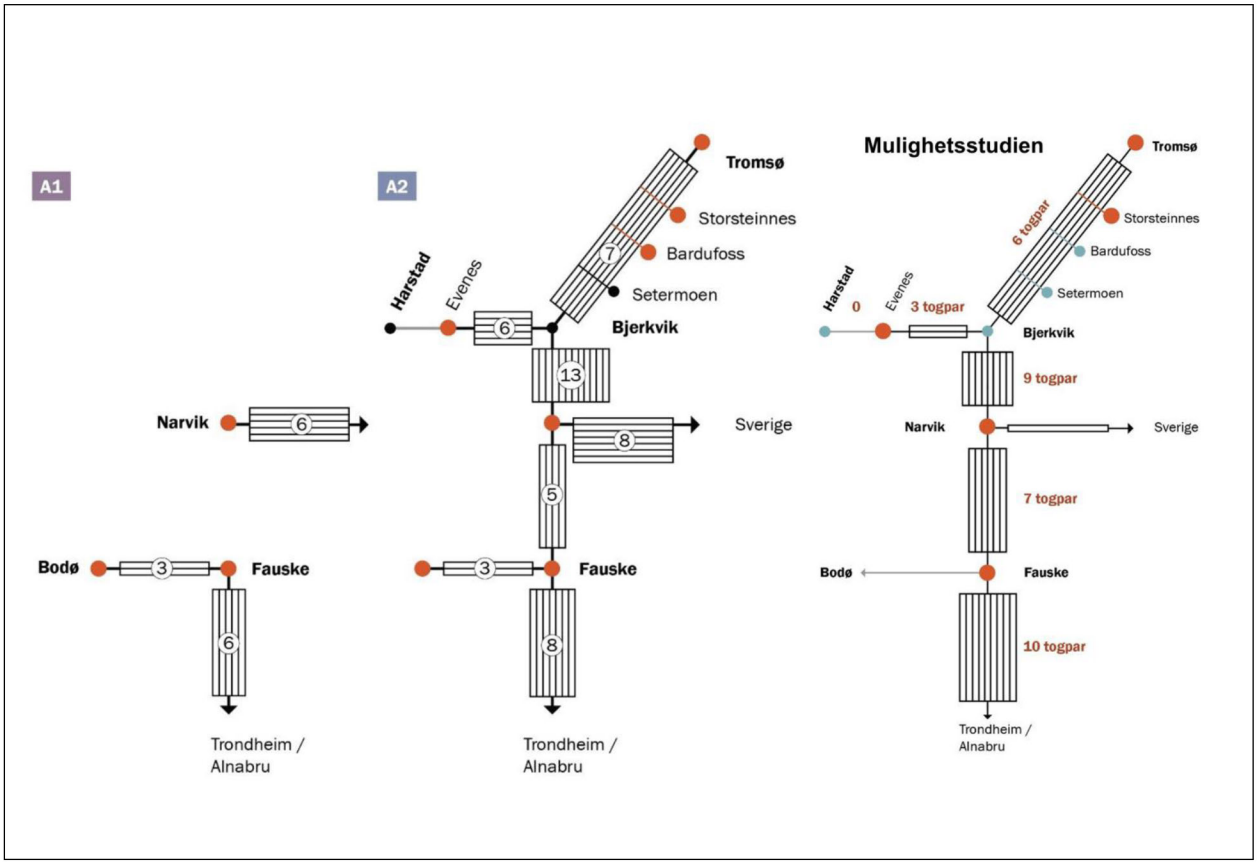
portmodellen NGM som gjelder nåværende varetransporter i tilknytting til fangst og havbruk. Denne endringen må ha skjedd etter at beregningene for Mulighetsstudien var gjennomført.

Det er likevel vanskelig å forstå at en slik endring av grunnlagsdataene skal kunne resultere i så store forskjeller i prognosene som det faktisk er mellom resultatene i Mulighetsstudien og resultatene i notat 003 om godstrafikk.

En mulig forklaring er at det var svært mange feil i grunnlagsdataene da prognosene ble utarbeidet for Mulighetsstudien. Det reiser imidlertid spørsmålet om hvor mange andre feil som fortsatt er i NGM, for eksempel ved andre typer transporter enn av sjømat.

Andre mulige forklaringer er at justeringen av grunnlagsdataene ikke ble utført korrekt eller at en har benyttet anledningen til å legge inn nye premisser som ikke er gjort rede for noe sted.[57] En indikasjon på det siste er den kraftige økningen i godsmengdene på Nordlandsbanen som ifølge notat 003 kan ventes uavhengig av Nord-Norgebanen. Det eneste en skal måtte gjøre, er å gå fra diesel- til elektrisk drift på Nordlandsbanen og bygge noen flere og lengre krysningsspor.

Denne oppgraderingen av Nordlandsbanen betegnes som «konsept A1» og skal for eksempel i seg selv kunne føre til mer enn en firedobling av godsmengdene som lastes på Fauske. Det skal



Figur 3: Illustrasjonen til venstre og i midten er hentet fra figur 2-1 på s. 8 i notat 003, mens den til høyre er hentet fra figur 7-1 på s. 37 i Mulighetsstudien. Illustrasjonene skal vise antall godstog per døgn og retning i 2060. Konsept «A1» gjelder for elektrisk drift på Nordlandsbanen og etter investeringer i noen kapasitetsøkende tiltak. Konsept «A2» gjelder for de samme endringene for Nordlandsbanen, pluss en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Prognosen fra Mulighetsstudien gjelder for en elektrifisert Nordlandsbane og en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske.

[57] En skriver at en i de to modellberegningene har forutsatt forskjellige lengder på godstogene. Det påvirker kalkylen av driftskostnadene, men trafikkprognosene bare i svært liten grad.

kunne oppnås uten at godsmengdene som lastes i Narvik, skal endre seg på noe vis, selv om en også har forutsatt kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen.[58]

En slik prognose framstår som lite sannsynlig, men er kanskje med på å gi mer «tiltalende» resultat for oppgradering av eksisterende baner, og en tilsvarende mindre gunstig konklusjon for Nord-Norgebanen – der resultatene vurderes opp mot resultatene en vil kunne oppnå uten prosjektet.

Det er også ganske underlig at elektrifiseringen av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor alene skal gi grunnlag for seks godstog per døgn og retning sør for Fauske, mens det bare skal bli åtte godstog når også Nord-Norgebanen kommer i drift, se figur 3 på forrige side.

En skulle tro at svært mange av godstogene som uten Nord-Norgebanen kjøres mellom Narvik og Oslo via Sverige, da vil benytte den om lag 550 km kortere[59] strekningen via Fauske og Nordlands- og Dovrebanen. Det samme gjelder for tog mellom Nord-Norge og Mellom-Europa som vil kunne spare minst 100 km ved å kjøre via Fauske. At dette ikke vises i prognosene i notat 003, er spesielt rart fordi en venter en kraftig økning i attraktiviteten og kapasiteten til Nordlandsbanen i både konsept «A1» og konsept «A2».[60]

I stedet kommer beregningen i notat 003 om godstrafikk til en like stor økning i trafikken på Ofotbanen som på Nordlandsbanen, fra seks godstog per døgn og retning til åtte. Til sammenligning konkluderer Mulighetsstudien derimot med bare *to* godstog per døgn og retning på Ofotbanen og ti på Nordlandsbanen, se figur 3. Det kan bare forklares med svært forskjellige forutsetninger, som imidlertid ikke er gjort rede for.

I det hele tatt inneholder Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning veldig mange underlige premisser og beregninger av godstrafikken. Det gjør det vanskelig å feste lit til noen av resultatene.

4.3 Mange viktige undersøkelser er ikke gjennomført

På samme vis som ved prognosene for persontrafikken, mangler også prognosene for godstrafikk en analyse av sammenhengen mellom kvaliteten på togtilbudet og trafikkpotensialet. Det har stor betydning fordi tidssensitivt gods, som sørgående sjømat og deler av nordgående dagligvarer, utgjør en stor del av Nord-Norgebanens fraktpotensial. I denne sammenhengen burde en også ha undersøkt de følgende spørsmålene:

- Hvordan vil ulike typer godsfrakt påvirke verdien av leveransene fra fangst og havbruk?
- Hvordan vil ulike typer godsfrakt endre forholdet mellom produksjonsvolumene for fersk og frossen fisk?
- Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke den framtidige markedsutviklingen?
- Hvordan vil planlagte avgiftsøkninger for lastebiltrafikk i EØS-området påvirke den framtidige utviklingen for sjømatsnæringen i Nord-Norge, både ved ulike typer godsfrakt med tog og dersom det ikke bygges noen ny bane i Nord-Norge?
- Hvilke delstrekninger sør for Fauske utgjør de største flaskehalsene for utviklingen av effektive løsninger for godsfrakt med tog i, til og fra Nord-Norge?

[58] Se notat 003 om godstrafikk, tabellene 2-1 og 2-2 på s. 4 og 5. Lastet gods øker fra 78 000 til 355 000 tonn i 2030 og fra 118 000 til 529 000 tonn i 2060. Mengdene på lastet gods i Narvik holdes uendret på 144 000 tonn i 2030 og 233 000 tonn i 2060.

[59] Strekningen Narvik – Oslo via Sverige er 1950 km lang. Ved 180 km Narvik – Fauske, litt over 670 km Fauske – Trondheim og knapt 550 km Trondheim – Oslo blir distansen gjennom Norge 1400 km. Ved bygging av nye baner sør for Fauske vil innsparingen bli enda større.

[60] Konsept «A2» forutsetter oppgraderingen av Nordlandsbanen i konsept «A1», se notat 003 om godstrafikk, s. 4.

I forbindelse med det sistnevnte spørsmålet vil det også være viktig å se på stigningsnivået på ulike delstrekninger. Sterke stigninger øker godstogenes energibehov, reduserer hastigheten[61] og begrenser lastekapasiteten. Det siste er spesielt problematisk fordi delstrekningene med sterkest stigning bestemmer godstogenes lastekapasitet på hele strekningen.[62] Dermed øker kostnadene og prisene til kundene, og jernbanens konkurransekraft svekkes.

På Nordlandsbanen er det imidlertid bare delstrekningene over Saltfjellet og mellom Steinkjer og Stjørdal som har svært sterke stigninger. Alle andre delstrekninger har vesentlig slakere stigninger. Samtidig er banestrekningen over Saltfjellet også flere mil lengre enn luftlinjedistansen. Det understreker behovet for å se både traséen og trafikkpotensialet til Nord-Norgebanen i et større perspektiv enn bare som et prosjekt mellom Tromsø og Fauske.

5 Kostnadskalkylene

5.1 Anleggskostnadene

Konseptvalgutredningen mangler det avgjørende grunnlaget for å kunne kalkulere anleggskostnadene. Både i Mulighetsstudien og i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» opererer en med 1000 meter brede korridorer. De er et altfor grovt plannivå til å kunne si noe pålitelig om anleggskostnadene, se kapittel 2.3.2.

I tillegg har en ved trasésøket valgt en framgangsmåte som har ført til at flere av de mest interessante traséalternativene ble oversett, mens andre linjeføringer, ofte med store negative konsekvenser for natur og miljø, ble favorisert. Kapitlene 2.3.4, 2.3.8, 2.4.5, 2.5.1 og 2.5.2 gjør nærmere rede for dette. Det betyr at linjene som er presenterte i delrapporten om trasésøk, knapt har noen relevans som et grunnlag for en kostnadskalkyle.

5.1.1 Erfaringer fra andre prosjekter

Til tross for usikkerheten om linjeføringen for Nord-Norgebanen har Bane NOR i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» gjort et forsøk på å anslå anleggskostnadene. En nevner tre forskjellige prosjekt som er brukt som erfaringsgrunnlag:

- Venjar – Langset på Dovrebanen i Eidsvoll kommune
- Kleverud – Sørli – Åkersvika på Dovrebanen i Stange kommune
- Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen i Larvik og Porsgrunn kommuner.

Disse prosjektene kan i liten grad brukes som referanse. Kleverud – Sørli – Åkersvika er delvis bare på planstadiet og delvis i en tidlig byggefase. Slike kalkyler kan ikke kalles for erfaringstall.

Venjar – Langset ble åpnet 23.10.2023, men kjennetegnes av lite stabile grunnforhold og en trasé som for en stor del går på fylling eller bru i en elv. Strekningen har ingen fjelltunnel og bare én løsmassetunnel. Dette prosjektet kan heller ikke benyttes som erfaringsgrunnlag.

Klart gunstigere geologiske forhold i store deler av Nord-Norge enn i Vestfold og nedre Telemark gjør det også vanskelig å bruke Farriseidet – Porsgrunn som en relevant referanse. Imidlertid går rundt 65 % av denne strekningen i tunnel og rundt 5 % på bru. Det er omtrent det samme som Bane NOR har kommet fram til for Nord-Norgebanen, som er 67 % i tunnel og 7 % på bru.

[61] Mellom Fauske og Mo i Rana oppnår godstogene nå bare rundt 60 km/t, selv når de ikke må vente en eneste gang på et møtende tog.

[62] I tillegg kommer selvsagt andre faktorer, for eksempel lengdene på krysningssporene på enkeltsporete baner.

Pålitelige kostnadstall for Farriseidet – Porsgrunn, som ble åpnet i 2018, er vanskelig å finne fram til i dag.[63] I juni 2023 ble det imidlertid publisert en masteroppgave på NTNU som belyser nettopp ulike problemstillinger knyttet til kostnadsestimat for jernbane på et tidlig planstadium. Denne viser en kostnad for Farriseidet – Porsgrunn i 2021-kroner på knapt 400 mill. kr per km dobbeltsporet bane.[64] Banen er dimensjonert for 250 km/t.

I hvilken grad dette kan være en relevant referanse for Nord-Norgebanen, vil blant annet være avhengig av organiseringen av anleggsarbeidet, se siste punkt i kapittel 5.1.2. Prosjekt i regi av Bane NOR har vist seg å bli klart dyrere enn prosjekt i lignende terreng i utlandet, uten at dette kan forklares bare med forskjeller i lønnsnivået eller lignende.[65]

Likevel vil en også uavhengig av spørsmålet om prosjektorganiseringen kunne regne med en litt lavere sum for en dobbeltsporet Nord-Norgebane enn for Farriseidet – Porsgrunn, på grunn av jevnt over bedre geologisk forhold for tunnelbygging. På annen side vil flere av tunnelene på Nord-Norgebanen bli ganske lange og flere av bruene ha store spenn. En må også legge til om lag 14 % for å justere til 2022-priser,[66] som er prisnivået for kostnadsanslaget til Bane NOR. Det tilsier om lag 460 mill. kr per km som en noenlunde relevant referanse for en dobbeltsporet Nord-Norgebane.

Hva som kan være en relevant referansekostnad for en *enkeltsporet* Nord-Norgebane, er vanskelig å si. Det kommer mye an på lokale forhold. En 20 – 30 % lavere kostnad, tilsvarende om lag 320 – 370 mill. kr per km, kan trolig være et rimelig anslag.[67]

«Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» konkluderer imidlertid med et kostnadsanslag på rundt 420 mill. kr per km, om kostnadene til stasjoner og godsterminaler trekkes ut.[68] Det er betydelig mer enn en sannsynlig referansekostnad, og reiser spørsmålet om en også kan ha benyttet lite relevante og alt for høye erfaringstall som grunnlag for kostnadsanslaget.

På toppen av dette har Jernbanedirektoratet lagt på en usikkerhetsmargin på 36 %,[69] og valgt å publisere dette som «forventet investeringskostnad».[70] Denne summen svarer til en gjennomsnittlig kostnad per km på rundt 570 mill. kr (uten stasjoner og godsterminaler) og er rundt 60 – 80 % høyere enn erfaringstall burde tilsi!

5.1.2 Utilstrekkelige undersøkelser av viktige konseptvalg

Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning inneholder dessverre alt for få undersøkelser av ulike konseptvalg med stor betydning for en kalkyle av anleggskostnadene. Det gjelder blant annet for følgende spørsmål:

- Enkelt- eller dobbeltsporet bane: En enkeltsporet bane vil kreve krysningsspor der to tog i motsatt retning kan passere hverandre. Minst ett av togene må vente. På en dobbeltsporet bane slipper en derimot slik venting. Samtidig vil kortere reise- og frakttider enn på en enkelt-

[63] Det skyldes at nettsidene med konkret prosjektinformasjon som tidligere fantes hos Jernbaneverket og senere Bane NOR, er tatt ned.

[64] Se https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262028207/master_thesis_brendas.pdf, side 60. Kostnadstallet harmonerer med et tall på rundt 300 mill. kr (prisnivå 2016) som ble publisert før prosjektet var fullført, se for eksempel https://www.regjeringen.no/contentassets/975608dc49fc40b0a25b38ab5e5fd227/ks1_ostre-linje.pdf, s. 79.

[65] Se for eksempel https://www.norskbane.no/aktuelt/ny-spansk-hogfartsbane-til-interessant-kostnad/.

[66] Se https://www.ssb.no/statbank/table/08658/.

[67] Bane NOR opererer med en 30 % lavere kostnad for strekninger i dagen, se delrapporten om trasésøk, s. 47. For bruer og tunneler kan forskjellen være både større og mindre.

[68] Se delrapporten om trasésøk, s. 50.

[69] Se hovedrapporten, s. 98.

[70] Se hovedrapporten, s. 9.

Bilde 2: Det vil være bedre for beredskap, forsvar og sikkerhet for togpassasjerene å bygge to parallelle, enkeltsporete tunneler enn én dobbeltsporet tunnel. Da vil avstanden mellom sporene (og arealbehovet) imidlertid øke også utenfor tunnelen. Bildet er tatt ved den 8,3 km lange Perthustunnelen under Pyreneene. Foto: © Línea Figueras Perpignan.

sporet bane øke trafikkpotensialet. Hva har det å si for valget mellom enkelt- eller dobbeltspor? Og hvordan vil en eventuell framtidig utvidelse fra enkelt- til dobbeltspor påvirke valget mellom de to alternativene, ikke minst når en ser det i sammenheng med konfliktene mellom togdrift og anleggsarbeid ved slike utvidelser?

- Banebygging i et beredskaps- og forsvarspolitisk perspektiv: hvordan bør en bygge jernbane, blant annet med tanke på en lett tilgjengelig eller godt skjermet lokalisering i terrenget, valget mellom dobbeltsporete tunneler og to parallelle enkeltsporete tunneler, avstandene til bebyggelse og det offentlige vegnettet, reserveløsningene ved strømbrudd, og prioriteringen mellom ulike nye banestrekninger i Nord-Norge?
- Organisering og finansiering av anleggsarbeidet: Prosjektet Nord-Norgebanen vil ha et mye større omfang enn noe annet jernbaneprosjekt som er gjennomført i Norge i de siste tiårene. Dersom framdriften på InterCity-prosjektene på Østlandet skulle legges til grunn, ville det ta 50 – 100 år bare for å bygge Tromsø – Narvik. Hva betyr det for finansieringsløsningen, prosjektorganisasjonen, kompetansebehovet og anleggskostnadene?

Noen slike spørsmål er antydet i KVU Nord-Norgebanen, men ikke drøftet eller besvart.

5.2 Driftskostnadene for gods- og persontrafikken på Nord-Norgebanen

Jernbaneverkets konseptvalgutredning inneholder ingen beskrivelse av hvordan driftskostnadene for gods- og persontrafikken er beregnet, bare ett sluttresultat for hvert av de vurderte prosjektalternativene. Det finnes heller ingen drøftelse av ulike faktorer som vil påvirke disse kostnadene og hvilke konsekvenser dette vil ha for valg av forskjellige konsepter. Det er lite tilfredsstillende.

6 Beregningen av klimagassutslippene

6.1 Utslipp under bygging av Nord-Norgebanen

I KVU Nord-Norgebanen er klimagassutslippene under bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske beregnet til 7,75 mill. tonn CO_2-ekvivalenter,[71] eller 17,7 tonn CO_2-ekv. per meter bane. Det er et svært høyt tall, særlig for en enkeltsporet bane, og svarer til like store utslipp som for eksempel ved brenning av mer enn 6600 liter diesel for hver meter bane.

Bygging av tunneler og bruer står for 83 % av utslippene, mot 74 % av lengden på banen. Utslippene er også spesifiserte for direkte og indirekte utslipp. Direkte utslipp inkluderer utslipp fra anleggsmaskiner og massetransport, samt utslipp fra arealbeslag.[72] Indirekte utslipp er knyttet til materialproduksjon og materialtransport til anleggsplassen.[73] De kan være både i eget land og i andre land. Produksjon av betong, sement og stål står trolig for de største indirekte utslippene.[74]

I utslippsberegningene i KVU Nord-Norgebanen står indirekte utslipp for 93 % av klimagassutslippene.[75] Rapportene gir ikke tilstrekkelige opplysninger om hvordan de indirekte utslippene er beregnet, men det vises til noen referanseprosjekt. Mer om det nedenfor.

Det er bare de direkte klimagassutslippene som inngår i de samfunnsøkonomiske beregningene for Nord-Norgebanen. En har imidlertid også utarbeidet et klimaregnskap som inkluderer indirekte utslipp, for å gi et mer fullstendig bilde av prosjektets virkninger. I de nasjonale klimaregnskapene blir de indirekte klimautslippene bokført innen den sektoren hvor de genereres og i de respektive landene – og inngår derfor ikke i de samfunnsøkonomiske analysene av samferdselsprosjektene.

6.1.1 Lite relevante referanseprosjekt for utslippsberegningene

I Notat 007 Klimagassberegninger heter det at beregningene «er basert på erfaringstall fra Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 og Follobanen, og utslippsfaktorer fra databasen EcoInvent.»[76]

Disse prosjektene i Oslo-området har liten relevans. Den 20 km lange Blixtunnelen, som utgjør 90 % av Follobanen, ble bygd i et komplisert område og for en stor del under bebyggelse. Den består av to parallelle tunnelløp som ble boret med tunnelboremaskiner. Tunnelene er fullstendig innvendig kledd med 40 cm tykke, armerte betongelementer, som veier nesten 30 tonn per meter enkeltsporet tunnel.[77] Det har gitt store utslag i klimaregnskapet for Follobanen.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 er fortsatt på planstadiet, men i kvalitetssikringsrapporten heter det om den planlagte, 23 km lange Krokskogtunnelen: «Både geologi og grunnvannsforhold [er] mer kompliserte og utfordrende enn for de aller fleste andre tunnelanlegg som er bygget i Norge.»[78]

Nord-Norgebanen vil derimot gå gjennom områder der de geologiske betingelsene for tunnelbygging for det meste vil være mye gunstigere. Der vil det bare unntaksvis være behov for full utstøpning eller kledning med betongelement. Det blir derfor ikke riktig å bruke de to tunnelene i

[71] Se Notat 007 Klimagassberegninger, tabell 3-1 på s. 9.

[72] Se Hovedrapporten, s. 102, andre avsnitt.

[73] Se Notat 007 Klimagassberegninger, s. 5.

[74] Se https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/indirekte-utslipp-og-eksterne-kostnader-i-transportsektorens-bygg-og-anleggsfase/id2924396/, Menon-rapport 20/2022 s. 11: «Kjøp av betong, asfalt, sement og stål: […] Utslipp fra produksjon av disse materialene [anses] som de viktigste for beregningene av indirekte utslipp.»

[75] H007, tabell 3-1 på s. 10.

[76] Se Notat 007 Klimagassberegninger, s. 6.

[77] https://www.bygg.no/har-produsert-160-000-betongelementer-pa-follobanen/1383492!/

[78] Se https://www.regjeringen.no/contentassets/4bb41e99882b4ef7b1ec5aca720ad222/ks2-fre16-hovedrapport.pdf, side 34.

Oslo-området som grunnlag for utslippsberegninger for Nord-Norgebanen – noe som naturligvis gir store utslag når tunnelandelen er stipulert til 67 %.

6.1.2 Utviklingen i anleggsbransjen er i liten grad tatt hensyn til

Det virker ikke som om utslippsberegningene i KVU Nord-Norgebanen tar tilstrekkelig hensyn til at anleggsbransjen er svært opptatt av å redusere sine klimagassutslipp. Batteridrevne anleggsmaskiner er en del av bildet, men det er også mye annet som skjer:

- Bane NOR har satt seg som mål å redusere klimautslipp fra bygging av jernbane med 40 % innen 2030.[79]
- Hestnestunnelen på Dovrebanen i Stange kommune er en fjelltunnel som opprinnelig var planlagt med kontaktstøpt betonghvelv med membran (full utstøpning) som vann- og frostsikring. Nå utvikles en ny metode med bruk av forinjeksjon, som skal kunne gi en reduksjon av CO_2-utslipp under bygging av tunnelen på opp mot 80 prosent. I tillegg håper en å redusere kostnaden med rundt 50 prosent i forhold til full utstøpning.[80]
- Det arbeides også på flere måter med å redusere utslipp ved stålproduksjon. Det nye Nasjonalmuseet i Oslo ble bygd med resirkulert stål, noe som skal ha redusert klimagassutslippene til omtrent det halve, sammenlignet med ny stålproduksjon.[81] H2 Green Steel har besluttet å etablere en fabrikk for produksjon av grønt stål i Boden. Ved å bruke hydrogen, skal utslipp av CO_2 fra produksjonen elimineres. Produksjonen er planlagt å være i gang i 2024.[82] Lignende skjer også andre steder.[83]

Denne utviklingen er svært viktig å ta hensyn til, men utslippsberegningene for Nord-Norgebanen indikerer at dette ikke har blitt gjort i tilstrekkelig grad. Dermed har en fått altfor høye utslippstall.

6.1.3 Mangelfulle traséundersøkelser gir usikre tall også for klimautslipp

Traséundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen er på et svært grovt nivå. Den valgte framgangsmåten sikrer heller ikke at de mest velegnete traséene overhodet ble identifisert, se kapittel 2.5. Det gir en stor usikkerhet om alle beregninger av kostnader og klimagassutslipp ved bygging av Nord-Norgebanen.

Framtidige, grundige undersøkelser må ha som mål å utvikle løsninger som både vil minimere inngrepene i natur, miljø og kulturarv, maksimere trafikkpotensialet og redusere utslippene av klimagasser under anleggsarbeidet. Ved tunnelbygging vil en blant annet søke etter traséer i geologisk gunstige områder og slik redusere behovet for utstøpning eller kledning med betongelement. Det er derfor grunn til å tro at beregningsforutsetningene for en framtidig beregning av klimagassutslippene vil være både mer presise og mer positive enn de som ligger til grunn for KVU Nord-Norgebanen, og at det vil resultere i lavere tall for klimagassutslippene.

6.1.4 Energibruk og klimagassutslipp

KVU Nord-Norgebanen sier svært lite om energibruk og sammenhengen med utslipp av klimagasser. Det er en mangel. I arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2025 – 2036 har Samferdsels-

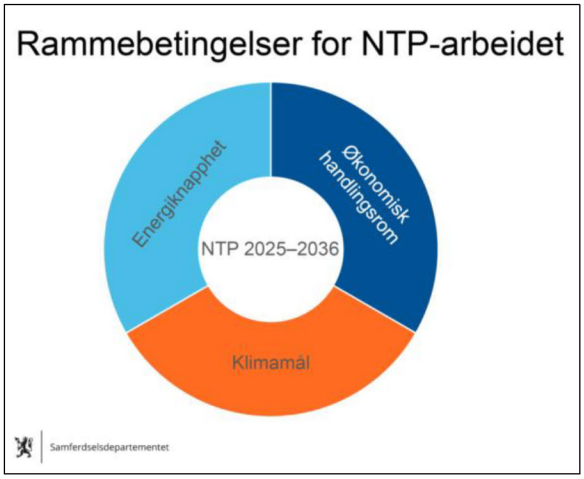
[79] Se https://arsrapport.banenor.no/2019/baerekraft/slik-skal-vi-bygge-jernbane-med-40-prosent-lavere-co2-utslipp

[80] Se www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/dobbeltspor-gjennom-stange-kommune/2023/tett-tunnel/

[81] Se https://www.nordicsteel.no/fagartikler/tilbyr-gront-stal

[82] https://www.nordicsteel.no/fagartikler/tilbyr-gront-stal

[83] Se bl.a. https://www.highnorthnews.com/nb/industrieventyr-i-nord-sverige-investeringer-over-1000-milliarder-de-kommende-arene



departementet vektlagt energiknapphet som en av tre hovedrammebetingelser for NTP-arbeidet, se utdraget fra statsrådens presentasjon i innspillsmøtet om NTP 13.02.2023 (til venstre).

Imidlertid har Miljødirektoratet beregnet at behovet for fornybar kraft til transportsektoren vil øke fra to TWh i dag til over 60 TWh i 2050 ved innfasing av batteri-elektriske løsninger og produksjon av avansert biodrivstoff, hydrogen, ammoniakk og syntetisk drivstoff,[84] forutsatt dagens transportmiddelfordeling. Skal det kraftbehovet dekkes inn med for eksempel vindkraft, vil det kunne gi store kostnader, konflikter og klimagassutslipp under bygging.

Jernbane er det desidert mest energieffektive transportmiddelet for både gods- og persontrafikk. En konkurransekraftig Nord-Norgebane vil kunne føre til en betydelig reduksjon i kraftbehovet gjennom overføring av trafikk fra mer energikrevende transportformer som fly, lastebil, personbil og delvis også båt. Hvor mye en vil kunne oppnå, vil være avhengig av konkurransekraften til togtilbudet, og bør undersøkes nøye i framtidige utredninger.

6.2 Utslippsreduksjoner i driftsfasen

6.2.1 Om Nord-Norgebanen og oppgraderingen av Nordlandsbanen

I Notat 007 Klimagassberegninger står at elektrifisering av Nordlandsbanen og bygging av noen flere og lengre krysningsspor (konsept «A1») vil redusere klimagassutslippene med 44 400 tonn CO_2-ekvivalenter i det andre driftsåret som følge av en nedgang i annen og mer forurensende trafikk.

For konsept «A2», som inkluderer både investeringene i konsept «A1» og en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske, har en kommet til en utslippsreduksjon i det andre driftsåret på 77 600 tonn CO_2-ekv.[85] Siden konsept «A1» inngår i konsept «A2», betyr det byggingen av den 438 km lange Nord-Norgebanen er beregnet til å gi en utslippsreduksjon på bare 33 200 tonn CO_2-ekvivalenter (forskjellen mellom 77 600 og 44 400 tonn), altså betydelig mindre enn en elektrifisering av Nordlandsbanen og noen krysningsspor.

Disse resultatene står ikke i noe rimelig forhold til hverandre. Det går også tydelig fram av trafikkprognosene for godstogtrafikken, se figur 3 i kapittel 4.2 her.

6.2.2 Beregningen av utslipp fra biler og fly

I det nasjonale klimaregnskapet settes utslippet til null for drift av batterielektriske biler og ved bruk av biodrivstoff. Samtidig vet vi at økt bruk av batterielektriske personbiler på grunn av større tyngde og bredere dekk resulterer i økt dekkslitasje, større utslipp av mikroplast og økt asfaltslitasje, som også gir større klimagassutslipp ved reasfaltering av vegene.

I tillegg fører produksjonen av batterielektriske biler til høyere klimagassutslipp enn produksjonen av biler med bensin- eller dieselmotor. Og biodiesel gir større utslipp i produksjonen enn fossil

[84] Se s. 28 i transportetatenes «Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036, 22. januar 2023».
[85] Se Notat 007 Klimagassberegninger, tabellene 5 og 6 på s. 14. Oppgavene er rundet her til nærmeste 100 tonn.

diesel, og er slik heller ikke «utslippsfri».[86] Fordelen av færre direkte utslipp fra vegtrafikk reduseres altså av økte indirekte utslipp, som ikke inngår i samfunnsøkonomiske analyser.

Dette viser også en rapport som Stakeholder AS laget i mars 2022 på oppdrag for NHO Transport. Der heter det at utslippet under produksjon av nyregistrerte personbiler i Norge i 2021 var på nesten 15 tonn CO_2 per bil i gjennomsnittet. Det svarer til et produksjonsutslipp på ca. 2,5 millioner tonn CO_2 for alle nyregistrerte personbiler i 2021 til sammen.[87]

I løpet av bare tre år vil altså nybilsalget i Norge kunne bidra med større indirekte klimagassutslipp enn en har beregnet i KVU Nord-Norgebanen for byggingen av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og vedlikehold av denne i 75 år.[88]

Det reiser spørsmålet om ikke økte indirekte klimagassutslipp som følge produksjon og drift av biler generelt, og batterielektriske personbiler spesielt, bør inngå i klimaregnskapene for bygging, drift og bruk av veger. Det vil kunne gi grunnlag for en mer relevant sammenligning av klimagassutslippene og for beregningen av utslippsreduksjoner ved trafikkoverføringer fra bil og fly til tog. Det samme gjelder for produksjon av biodrivstoff, enten det brukes i biler eller i fly.

I forbindelse med det siste punktet kan det også være verdt å nevne at klimagassutslippene ved bygging av veger som oftest ikke vil kunne bli kompenserte gjennom utslippsreduksjoner i driftsfasen. Slikt er imidlertid mulig å oppnå ved banebygging, men er selvsagt avhengig av jernbanens konkurransekraft.

6.2.3 Nord-Norgebanen vil kunne gi store positive klimaeffekter

KVU Nord-Norgebanen konkluderer med at det ikke er mulig å kompensere klimagassutslippene under bygging med utslippsreduksjoner i driftsfasen, uansett hvilke delstrekninger en måtte inkludere eller ikke inkludere i Nord-Norgebanen og uansett hvor lang analyseperioden en måtte velge.

Denne konklusjonen bygger blant annet på urealistisk lave trafikkprognoser for persontrafikken, se kapittel 3. Når en bruker en lite egnet transportmodell og baserer seg på et togtilbud med bare to avganger per døgn og retning, blir det selvsagt ikke lett å komme fram til nevneverdige utslippsreduksjoner i driftsfasen. Og når togtilbudet i KVU Nord-Norgebanen er så lite attraktivt at hele 35 % av togpassasjerene er beregnet å bli overført fra buss, blir det enda vanskeligere.[89]

Lignende gjelder for godstrafikken. At rundt to tredjedeler av godsfrakten på Nord-Norgebanen, målt i tonnkilometer, er ventet å komme fra skip, og bare en tredjedel fra lastebil, er et tydelig symptom på et for dårlig togtilbud. Da blir også de beregnete utslippsreduksjonene for lave.

Nord-Norgebanen er imidlertid et prosjekt der flere forhold tvert imot taler for spesielt store, positive klimaeffekter. Mange godstransporter som med fordel vil kunne bli overførte til Nord-Norgebanen, er lastebiltransporter over mye lengre distanser enn bare på Nord-Norgebanen. Det vil gi et spesielt godt forhold mellom utslipp under bygging og innsparing i driftsfasen. Mye av banens godspotensial vil også være tidssensitiv frakt som alternativt vil gå med lastebil eller fly, men ikke med skip. Utslippsreduksjonene vil derfor være forholdvis store.

---

[86] Rapporten «Indirekte utslipp og eksterne kostnader i transportsektorens bygg- og anleggsfase, Menon-publikasjon 20/2022», s. 25, tar opp disse spørsmålene i forbindelse med bruk av biodiesel og batterielektriske løsninger for anleggsmaskiner. Men spørsmålet berører også hele bilparken generelt.

[87] Se https://www.transport.no/siteassets/unni-sine-bilder/en-mer-barerkraftig-persontransport---rapport-stakeholder-as_mars-2022.pdf, s. 4

[88] Selvsagt blir det også klimagassutslipp under produksjon av tog, men disse er svært små, sett i forhold til utslippene under produksjon av biler. Det skyldes at tog er stabile konstruksjoner med lang levetid og store kjøredistanser. Det er ikke uvanlig med kjøredistanser på 6 – 10 millioner km på 20 år.

[89] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, s. 13. Trafikkoverføringen fra bil er ventet å utgjøre 23 % av togtrafikken, overføringen fra fly 19 % og nyskapt etterspørsel 23 %.

I tillegg er jernbane svært lite følsom for snø og is, sammenlignet med vegtrafikk. Det har stor betydning for både gods- og persontrafikken i Nord-Norge. Jernbanen vil også kunne være et godt alternativ til flytrafikken, dersom en ser moderne bane mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske som del av en konkurransekraftig «Norgesbane» mellom Nord- og Sør-Norge. En slik sammenhengende bane, og en videreføring til Mellom-Europa, vil også gagne godstrafikken mye.

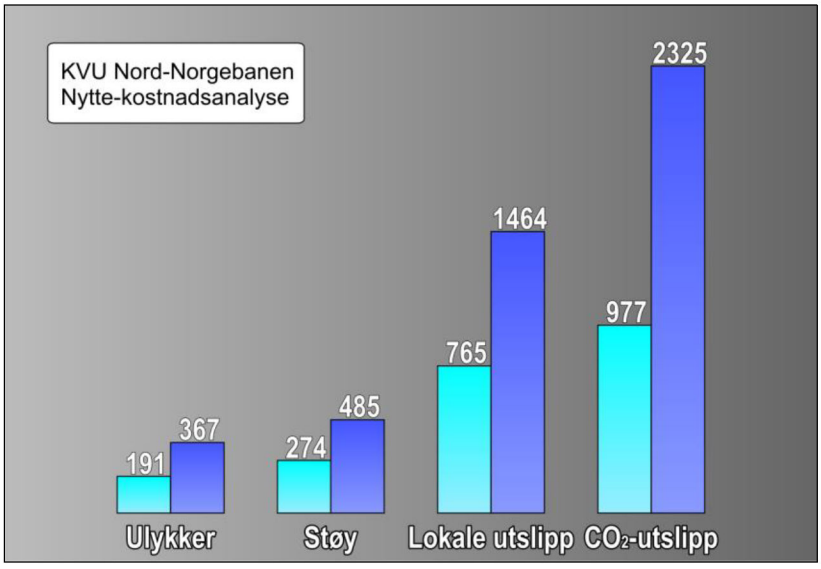
Til sammenligning er det mindre sannsynlig at togdriften på InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet vil kunne føre til utslippsreduksjoner som kan kompensere klimagassutslippene i anleggsperioden. Det skyldes at prosjektene bare har små positive virkninger for jernbanens konkurransekraft i forhold til fly og lastebil, at klimagevinstene ved reduksjoner i personbiltrafikken minker i takt med innfasingen av elbiler, og at jernbaneprosjekter i tettbygde strøk generelt er kompliserte og fører til forholdvis høye klimagassutslipp i anleggsfasen.

7 Den samfunnsøkonomiske analysen

7.1 Utilstrekkelig samsvar mellom resultat og inngangsdata

De samfunnsøkonomiske analysene av ulike investeringer som er vurderte i konseptvalgutredningen om Nord-Norgebanen, konkluderer med mange underlige resultat. Disse er for en stor del en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som trafikkprognosene for gods- og persontrafikk og beregningene av klimaeffekter og anleggskostnader.

Selve kalkylen av gevinstene og ulempene er gjennomført ved hjelp av et regneark som Jernbanedirektoratet kaller for SAGA.[90] Dette regnearket inneholder en definert metodikk og et sett med basisforutsetninger som i prinsippet skal brukes for alle baneprosjekter i Norge. Ved KVU Nord-Norgebanen må en likevel også ha lagt inn noen andre forutsetninger, ellers er det vanskelig å forstå hvordan en kan ha kommet fram til resultatene.



Figur 4: Resultater fra den samfunnsøkonomiske analysen. Tallene for de lyseblå søylene er hentet fra tabell 11 i Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, og tallene for de mørkeblå søylene fra tabell 18. Oppgavene er i millioner kroner, prisnivå 2023 og diskontert til 2025.

Et eksempel på dette er verdien av færre ulykker, mindre støy, lavere lokale utslipp og lavere CO_2-utslipp, som ble beregnet for ulike investeringer.[91]

De lyseblå søylene i figur 4 til venstre viser kalkylene for konsept «A1», som innebærer å elektrifisere Nordlandsbanen og bygge noen flere og lengre krysningsspor, men ikke noen del av Nord-Norgebanen.

De mørkeblå søylene gjelder for konsept «A2» som består av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske kombinert med de samme investeringene som inngår i konsept «A1».

[90] Se https://www.jernbanedirektoratet.no/saga.

[91] Resultatene er summen av verdiene i alle årene i analyseperioden, men verdier som ventes i framtida, inngår i summen bare med en verdi som er forringet for hvert år framover i tid.

En ser tydelig at gevinstene som er kalkulert for konsept «A2», bare er omtrent dobbelt så store som gevinstene en beregnet for konsept «A1». Siden konsept «A2» inkluderer «A1», må det bety at en venter om lag samme effekt av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske som av elektrifisering av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor.

Det harmonerer dårlig med trafikkprognosene for gods. For 2060 venter en for eksempel en mer enn 10 ganger så stor økning i godstogtrafikken ved konsept «A2» som ved konsept «A1»,[92] noe som også illustreres godt av antallet godstog i figur 3 i kapittel 4.2 her. Disse store forskjellene burde vise igjen i resultatene, særlig for ulykker og støy, men de gjør ikke det. Som en kuriositet kan det også nevnes at en har beregnet en høyere gevinst som følge av mindre støy dersom en *ikke* bygger strekningen Harstad – Bjerkvik.[93] Det burde selvsagt vært omvendt.

7.2 Mer omfattende dokumentasjon av forutsetningene

Notatet om nytte-kostnadsanalysen skiller seg fra flere andre rapporter i konseptvalgutredningen ved en på noen punkt har litt mer omfattende dokumentasjon av forutsetningene. En nevner blant annet informasjon som burde vært tilgjengelig i andre notat, men ikke er det.

Et eksempel på dette er opplysningen om at konsept «A1» er basert på en antatt reduksjon av reisetidene på Nordlandsbanen på 3 % og av frakttidene på 10 %.[94] Det er ikke nevnt andre steder, verken i notatene om trafikkprognosene eller i hovedrapporten.

En slik reduksjon svarer til en halvtimes besparelse for persontog og 1¼ time for godstog. Det er en antakelse som ikke er dokumentert med noe ruteplanforslag, og er i seg selv ganske optimistisk. Det største problemet er imidlertid at en samtidig venter en betydelig økning i antallet tog på Nordlandsbanen, både persontog og godstog. Da blir det flere kryssinger av møtende tog – og økende kjøretider. Erfaringene fra enkeltsporete baner i Sør-Norge, for eksempel fra Bergensbanen, er faktisk at kjøretidene blir *lengre*, til tross for både kapasitets- og hastighetsøkende investeringer, fordi flere tog på en enkeltsporet bane fører til et stadig mer komplisert ruteopplegg.

Det betyr ikke at en elektrifisering av Nordlandsbanen ikke vil ha noen positiv effekt for kjøretidene. Likevel må betydelige deler av grunnlaget for nytteberegningen for konsept «A1» betraktes som lite reelle. Dermed blir det faktiske forholdet mellom nytten av konsept «A1» og nytten av konsept «A2» enda mindre i samsvar med beregningene i Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse.

7.3 Skattefinansieringskostnad

For større investeringer i regi av det offentlige skal en i en samfunnsøkonomisk analyse plusse på en «skattefinansieringskostnad» på 20 % av «tiltakets nettovirkning for offentlige budsjetter.»[95] Siden jernbane tradisjonelt har blitt betraktet som et underskuddsforetak, inngår både anleggskostnader, vedlikehold, re-investeringer og driftstilskudd i beregningsgrunnlaget for skattefinansieringskostnaden.

Imidlertid kan togdrift også være profitabel. Godstogtrafikken i USA betaler for eksempel alle kostnadene til drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen utelukkende med kommersielle driftsinntekter. Det finnes også mange eksempler på lønnsom persontrafikk. Dette er av relevans for Nord-Norgebanen fordi mulighetene til overskuddsdrift øker ved store frakt- eller passasjervolum, lange distanser og konkurransedyktige transporttider.

[92] Se tabell 2-4 på s. 9 i Notat 003 om godstrafikk (1407 mot 117 mill. tkm). For 2030 er forholdet mindre, men likevel på nesten 4 : 1.

[93] Se tabell 25 på s. 31 i Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse (497 mill. kr i konsept «A3» mot 485 mill. kr i «A2»).

[94] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, fotnote 4 på s. 20.

[95] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, s. 11.

Nytte-kostnadsanalysen for Nord-Norge burde derfor ha vist en foretaksøkonomisk kalkyle, særlig for godstrafikken, og dermed dokumentert grunnlaget for beregningen av skattefinansieringskostnaden. Det ble ikke gjort.

7.4 Referansealternativet

Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse inneholder underlig nok ikke noen definisjon av referansealternativet. Slikt finnes bare i Hovedrapporten. Der beskriver en referansealternativet som «dagens transporttilbud og infrastruktur, inklusiv bundne investeringer.»[96] Det siste forklarer en med «vedtatte prosjekter for første del av NTP-perioden».

En slik definisjon er utilstrekkelig. I en samfunnsøkonomisk analyse er referansealternativet det sammenligningsgrunnlaget som tiltaket – for eksempel investeringen i Nord-Norgebanen – måles mot. Dersom en gir referansealternativet et for positivt innhold, får tiltaket eller investeringen for lav lønnsomhet, og omvendt.

Det er derfor svært viktig at en ved definisjonen av referansealternativet ikke bare inkluderer investeringer som kan ventes gjennomført uavhengig av det aktuelle tiltaket (som «bundne investeringer»), men også tar hensyn til den utviklingen som kan ventes dersom tiltaket *ikke* blir gjennomført.

Det betyr blant annet at en bør velge to ulike premisser for utviklingen av folketall og økonomisk aktivitet i Nord-Norge: Et ikke alt for optimistisk premiss for referansealternativet og et premiss for tiltaksalternativet som reflekterer den samfunnsutviklingen Nord-Norgebanen vil bidra til. Dette har en imidlertid ikke gjort, ellers ville en mest trolig ha nevnt det i beskrivelsen av forutsetningene. Dermed svekkes troverdigheten til den samfunnsøkonomiske analysen ytterligere.

7.5 Jernbanedirektoratets konklusjon

I KVU Nord-Norgebanen konkluderer en med et betydelig samfunnsøkonomisk tap ved bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og en oppgradering av Nordlandsbanen. Tapet er beregnet til å være 8 % større enn de samlete kostnadene for det offentlige.[97] Det skyldes i hovedsak at skattefinansieringskostnaden alene er kalkulert til å være større enn all nytte av prosjektet til sammen.

En slik konklusjon er sterkt misvisende. Den er bygd på en rekke feil og mangler i praktisk talt alle delene av prosjektutviklingen og lønnsomhetsanalysen. Dersom feilene og manglene rettes, vil konklusjonen bli vesentlig mer positiv. Det må også tilføyes at en samfunnsøkonomisk analyse bare vurderer konsekvenser som er mulig å verdsette i kroner i øre. Viktige mål for Nord-Norgebanen, som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping og regional og nasjonal utvikling, inngår ikke i et slikt regnestykke, men har likevel stor betydning for vurderingen av prosjektet.

[96] Se Hovedrapporten, s. 73.

[97] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, «Netto nåverdi per budsjettkrone», tabell 18 på s. 26.

Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 23/00048
Saksbehandler Camilla Heggeli Bjørn

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalg	28.11.2023	27/23
2 Fylkestinget	05.12.2023	48/23

Nord-Norge frem mot 2060: Troms fylkeskommunes innspill til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen

---

Fylkestinget har behandlet saken i møte 05.12.2023 sak 48/23

Møtebehandling

Representanten Nils Einar Samuelsen, KrF, fremmet følgende tilleggsforslag (1) på vegne av KrF, H, MDG, V og AP som tillegg til pkt. 7:

> Fylkestinget vil poengtere viktigheten av at det bygges dobbeltspor på Ofotbanen (Narvik-Kiruna)for å øke kapasiteten på denne.
> Jernbane mellom Skibotn og Kolari i Finland har fått en enda større betydning og viktighet etter utvidelsen av NATO til også å gjelde våre naboland.

Representanten Kristian Eilertsen, FrP, fremmet følgende tilleggsforslag (2):

> Fylkestinget mener det er et stort behov for investeringer i transportsystemet Troms fylke, også ut fra et forsvars-, beredskaps- og samfunnssikkerhetsmessig perspektiv. I lys av Forsvarets direkte behov, men også av hensynet til totalforsvaret, er fylkestinget i Troms positiv til omklassifisering av viktige fylkesveier i Troms til staten. Derfor støtter fylkestinget at følgende strekninger overføres til staten:
>
> - Ramsund FV 8240 til E10
> - FV 86 Sørreisa havn til E6 (Bardufoss)
> - FV87 Elverum – Skjold

Representanten Irene Vanja Dahl, V, fremmet følgende endringsforslag (3) til innstillingens pkt. 7 på vegne av V, H, MDG, Ap og KrF:

"Bardufoss" erstattes med "Balsfjord".

Representanten Mari M. Siljebråten, fremmet følgende forslag (4) på vegne av Ap, H, MDG, V og KrF:

> Transportetatene har ikke tatt tilstrekkelig hensyn til sikkerhet og beredskap. Vi må tenke strategisk og bygge inn en sterk beredskap og helhet for Nord-Norge. NATOS utvidelse og den nye sikkerhetssituasjonen gjør at vi må se det nordlige Norden som en helhetlig region hvor sikkerhetstenkning, beredskap og transportinfrastruktur må synkroniseres i mye større grad. Nasjonal forståelse og medeierskap i samarbeidet mellom våre nærmeste naboer vil være avgjørende for å lykkes med felles prioriteringer og samhandling.

Representanten Mari M. Siljebråten, fremmet følgende forslag (5) på vegne av Ap, H, MDG, V og KrF:

> Troms fylkeskommune ber Regjering og Storting prioritere ny innfartsveg til Tromsø over Malangen til Midt-Troms og Ullsfjordforbindelsen mellom Tromsø og Nord-Troms. Dette er vegprosjekter som vil knytte Troms tettere sammen, bedre omkjørings-muligheter og korte ned reisevei for både innbyggere og næringsliv.

Representanten Mari M. Siljebråten, fremmet følgende forslag (6) på vegne av Ap, H, MDG, V og KrF:

> Troms fylkesting viser til fylkesvegløftet i Troms der det tas ekstraordinært løft for fylkesveg. Fylkesvegløftet i Troms bør være nasjonal modell for oppgradering av fylkesveg. Fylkestinget ber regjeringen prioritere statlige midler til fylkesvegløftet i tråd med Hurdalplattformens lovnad om utarbeidelse av en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger i samarbeid med fylkeskommunene.

Votering:

Forslag (1) – vedtatt mot 1 stemme (Mot: H)
Forslag (2) – fikk 8 stemmer, falt (Mot: Ap, H, MDG, V, KrF, SV, Sp og R)
Forslag (3) – vedtatt mot 1 stemme (Mot: Sp)
Forslag (4) – enstemmig vedtatt
Forslag (5) – vedtatt mot 4 stemmer (Mot: SV)
Forslag (6) – enstemmig vedtatt
Innstillingen enstemmig vedtatt.

Fylkestingets vedtak:

1. Troms fylkeskommune har behandlet fylkeskommunens innspill til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen. Både vedtak og saksfremlegg i utgjør Troms fylkeskommunes høringsuttalelse i saken.

2. Troms fylkeskommune er sterkt kritisk til transportvirksomhetenes leveranser *KVU for transportløsninger i Nord-Norge* og *KVU Nord-Norgebanen* da disse ikke svarer på utfordringsbildet, der metoder som er benyttet fremstår mangelfulle, og der transportvirksomhetene unnlater å anbefale viktig utvikling av transportsystemet i fylket og landsdelen tross beviselige behov og kritiske omstendigheter.

3. Troms fylkeskommune er kritisk til at transportvirksomhetene har gått bort fra statens prosjektstyringsmodell og KVU-metodikken. De fremlagte konseptene svarer ikke ut de definerte målsettingene. Tiltakspakken fremstår som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste på enkelttiltak, og svarer dermed ikke på oppdraget og behovene i nord.

4. Troms fylkeskommune ber samferdselsdepartementet sørge for at KS1 på begge konseptvalgutredningene leveres i god tid *før* Stortingets behandling av Nasjonal transportplan slik at KVUene reelt sett kan legges til grunn for NTP-behandlingen, i tråd med bestillingen.

5. Troms fylkeskommune ber Regjering og Storting om å prioritere hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet i Norges viktigste strategiske område og igangsette en sterk, langvarig og bred satsing på utvikling av transportinfrastruktur i Troms og i Nord-Norge. En slik opptrappingsplan for utbygging av transportinfrastruktur må sikre et robust og bærekraftig transportsystem på tvers av *alle* transportformer, skape nye omkjøringsmuligheter, knytte landet bedre sammen internt og med allierte naboland Finland og Sverige.

6. Troms og Finnmark har en svært strategisk posisjon mot Barentshavet og Svalbard med Svalbardsonen. Norges sjøareal er seks ganger større enn landarealet, og størstedelen av dette ligger i det vi definerer som Nordområdene. Norsk suverenitetshevdelse betinger tilstedeværelse og bofast sysselsetting, og dette aspektet er viktigere enn noen gang. Det forventes at anbefalinger fra både Totalberedskapskommisjonens og Forsvarskommisjonen følges opp med tiltak som inkluderer strategisk viktige havnetiltak og samferdselsinvesteringer.

7. Troms fylkeskommune ber Regjeringen om å straks følge opp Stortingsvedtak fra 20.04.2021: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana». Første utbyggingstrinn bør være mellom Ofotbanen (Narvikområdet) via Setermoen til Balsfjord. Neste trinn vil være tilknytning til Tromsø, Skibotn (med framtidig forbindelse til Finland), og gjennom Finnmark via Alta.

   Fylkestinget vil poengtere viktigheten av at det bygges dobbeltspor på Ofotbanen (Narvik-Kiruna)for å øke kapasiteten på denne.

   Jernbane mellom Skibotn og Kolari i Finland har fått en enda større betydning og viktighet etter utvidelsen av NATO til også å gjelde våre naboland.

8. Transportetatene har ikke tatt tilstrekkelig hensyn til sikkerhet og beredskap. Vi må tenke strategisk og bygge inn en sterk beredskap og helhet for Nord-Norge. NATOS utvidelse og den nye sikkerhetssituasjonen gjør at vi må se det nordlige Norden som en helhetlig region hvor sikkerhetstenkning, beredskap og transportinfrastruktur må synkroniseres i mye større grad. Nasjonal forståelse og medeierskap i samarbeidet mellom våre nærmeste naboer vil

være avgjørende for å lykkes med felles prioriteringer og samhandling.

9. Troms fylkeskommune ber Regjering og Storting prioritere ny innfartsveg til Tromsø over Malangen til Midt-Troms og Ullsfjordforbindelsen mellom Tromsø og Nord-Troms. Dette er vegprosjekter som vil knytte Troms tettere sammen, bedre omkjøringsmuligheter og korte ned reisevei for både innbyggere og næringsliv.

10. Troms fylkesting viser til fylkesvegløftet i Troms der det tas ekstraordinært løft for fylkesveg. Fylkesvegløftet i Troms bør være nasjonal modell for oppgradering av fylkesveg. Fylkestinget ber regjeringen prioritere statlige midler til fylkesvegløftet i tråd med Hurdalplattformens lovnad om utarbeidelse av en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger i samarbeid med fylkeskommunene.

Nordland FYLKESKOMMUNE

Journalpost:23/136420
Arkivsak: 23/16038-2

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
355/2023	Fylkesrådet	16.11.2023
223/2023	Fylkestinget	04.12.2023
	Komite for samferdsel	04.12.2023

Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen

Sammendrag
Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning for å vurdere alternative løsninger for en Nord-Norgebane. Utredningen viser at en fullt utbygget Nord-Norgebane for Fauske - Narvik - Tromsø, med sidearm til Harstad, er anslått å koste om lag 280 mrd. kr. Banen har svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og har negative innvirkninger på klima, miljø og natur. Jernbanedirektoratet anbefaler i stedet å arbeide videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge.

Bakgrunn
Jernbanedirektoratet (JD) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere alternative løsninger for en Nord-Norgebane. Mandatet for utredningen er å identifisere beste jernbaneløsning for strekningen Fauske - Narvik - Tromsø, med sidearn til Harstad, samt å se på tiltak på tilstøtende jernbanestrekninger.

KVUen for Nord-Norgebanen er gjort i sammenheng med en større konseptvalgutredning for det samlede transportsystemet i Nord-Norge, som er gjennomført av Statens vegvesen, Kystverket, Avinor og Jernbanedirektoratet. Begge utredningene ble overlevert til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i Narvik den 27. september 2023.

KVU Nord-Norgebanen er lagt ut på offentlig høring, med frist innen 15. januar 2024.

KVU for det samlede transportsystemet i Nord-Norge er også lagt ut på offentlig høring, med frist innen 15. februar 2024. Her får fylkeskommunen utsatt høringsfrist slik at saken kan behandles i fylkestinget i februar neste år.

Problemstilling
KVU for Nord-Norgebanen er et faglig råd i en tidlig fase, basert på både samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger og vurderinger av andre konsekvenser. Utredningen har et tidsperspektiv på 40 år.

KVUen gir innsikt i behov, kostnader og samfunnsnytte, og hvilke virkninger ulike konsepter

har for samfunnssikkerhet og beredskap, urfolks interesser og rettigheter, klima, natur og miljø.

JD har sammen med Bane NOR undersøkt ulike alternativer for trasevalg, og søkt etter traseer som gir mest nytte for person- og godstrafikk. I et krevende landskap er det søkt etter en kostnadseffektiv jernbane og lagt til grunn at konstruksjonene må være mulig å bygge. Videre er det unngått områder for reindrift, naturvernområder og rasfarlige områder, og ifølge JD er det kommet frem til en god og robust jernbanelinje som grunnlag for analyse og kostnadsestimering.

Utredningen har vurdert mulig trinnvis utbygging, og har derfor i tillegg til full utbygging (om lag 280 mrd. kr) sett på effekter og kostnader ved å bygge jernbane mellom Fauske og Tromsø uten et sidespor til Harstad (om lag 230 mrd. kr), å bygge jernbane kun mellom Narvik og Tromsø (om lag 110 mrd. kr), og å videreutvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det er ikke foretatt vurderinger for bygging av bane bare mellom Fauske og Narvik.

Bygging av Nord-Norgebanen vil ha stor positiv effekt for samfunnssikkerhet og beredskap. Det vil gi bedre forsyningssikkerhet, større forutsigbarhet i transportsystemet og gi flere måter å frakte utstyr og materiell på i en krisesituasjon.

Når det gjelder samfunnssikkerhet, vil en full utbygging gi størst effekt. Også alternativet med å bedre kapasitet og standard på eksisterende baner kommer positivt ut. En ny bane vil også gi positiv effekt i form av større bo- og arbeidsmarkedsregioner, særlig gjelder dette for regionene rundt Narvik, Harstad og Indre Troms og Tromsø.

Ifølge KVUen vil en utbygging av en Nord-Norgebane ha store negative virkninger for natur og miljø. Den vil gå gjennom sårbare naturområder som til dels er uten inngrep fra før, og den vil ha store negative konsekvenser for reindriften selv med avbøtende tiltak.

Selv om jernbanetrafikk i seg selv er klima- og miljøvennlig, viser KVUen at en utbygging av en Nord-Norgebane vil være en stor klimabelastning for samfunnet. Beregningene viser at utslippene i anleggsfasen vil bli så store at de aldri vil kunne tjenes inn i analysefasen på 75 år. Nytteverdien av en Nord-Norgebane er betraktelig lavere enn kostnadene ved å bygge banen.

I dette perspektivet mener KVUen at samfunnet vil få mest igjen for å jobbe videre med et betydelig løft for eksisterende banestrekninger som Nordlandsbanen og Ofotbanen, og se dette i sammenheng med andre transportformer for å sikre et godt transportsystem i hele Nord-Norge.

KVUen viser til at selv om en modernisering av dagens baner heller ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, bidrar det til en god måloppnåelse med et bedre forhold mellom kostnader og nytte, det gir økt kapasitet på jernbanene, et mer forutsigbart transportsystem til og fra Nord-Norge, reduserte klimagassutslipp, økt samfunnssikkerhet og beredskap. Alternativet har heller ingen negative innvirkninger på andre områder.

Kostnadene for en modernisering av eksisterende baner er beregnet til 14,7 mrd. kr. Moderniseringen kan skje ved å bygge flere kryssingsspor for økt kapasitet, utvide godsterminalene og innføre nullutslippsløsning på Nordlandsbanen, slik det er anbefalt i utredningen KVU Green.

Utredningen er sendt ut på høring og skal nå også kvalitetssikres. Regjeringen vil deretter ta

stilling til om de vil følge de faglige anbefalingene.

Drøfting
Det har vært en fantastisk utvikling i næringslivet i Nordland over tid, og utviklingen ligger godt over landsgjennomsnittet. Nordland er det industrielle tyngdepunktet i Nord-Norge, og er en viktig nasjonal vekstmotor. Fylket spiller en stadig større rolle for landets vekst og velferd.

Fastlandseksporten har over tredoblet seg i løpet av de siste 15 årene, bare det siste året en økning på 34 %. Nordland utgjør nærmere 70 % av eksportverdien fra Nord-Norge.

Eksportutviklingen i Nordland ligger godt over landsgjennomsnitt, noe som gjør at fylkets andel av den nasjonale fastlandseksporten øker betydelig.

Matfiskproduksjonen i lakseoppdrett har over firedoblet seg i løpet av de siste 20 årene i Nordland, og utgjør om lag 50 % av det som produseres i Nord-Norge. Nord-Norge står for nesten 50 % av den samlede matfiskproduksjonen av laks i landet. Det forventes at den største fremtidige havbruksveksten vil skje i nordområdene på grunn av sine naturgitte fortrinn.

Etter hvert som de nye grønne industriene oppnår full produksjon, forventes det kraftig vekst i verdiskaping og eksportinntekter. F.eks. batterifabrikken Frey alene vil mulig stå for om lag 20 mrd. kr i årlige eksportinntekter, noe som utgjør nesten 40 % av dagens eksportverdi i Nordland.

Dagens trusselbilde med krig i Europa og utvidelse av NATO-medlemskap med Finland og etter hvert Sverige, vil føre til at transportsystemet i Nord-Norge får stor nasjonal strategisk betydning for beredskap og militære forflytninger i Norden.

Som følge av sterk vekst i næringslivet forventes det betydelig økninger i godstransporter og i tillegg økende transporter av militært materiell/forsyninger. Dagens transportsystem er ikke tilstrekkelig robust og tilpasset denne veksten med tanke på framkommelighet, kapasitet, effektivitet, redundans (omkjøringsmuligheter) og transporter av tyngre kjøretøy. Transportsystemet vil heller ikke tilfredsstille næringslivets etterspørsel etter miljøvennlige transporter.

Transportsystemets utfordringer forsterkes også av mer ekstremvær i form av flom, ekstremnedbør, ras og utglidninger av bane- og veginfrastruktur. Dette vil medfører at transportsystemet stenges ned oftere, og vil være et tiltakende problem så lenge tilstrekkelig tiltak ikke iverksettes tidsnok. Det er manglende redundans i transportsystemet over store i landsdelen.

Næringslivet ønsker i større grad å flytte mer gods fra bil til bane. Dette gjelder daglig-/forbruksvarer nordover, og sjømat, industrigods og nå grønne energiprodukter sørover på Nordlandsbanen og Ofotbanen og videre ut i Europa. I tillegg transporteres store og økende mengder mineraler fra gruvedrift på begge banene, men særlig på Ofotbanen.

Jernbane er en sentral del av det grønne skiftet, og godsoverføring fra veg til bane er et felles mål som Norge deler med resten av EU. Tog er det mest energieffektive og miljøvennlige transportmiddelet, og er av stor betydning med tanke på energiknapphet.

Begrenset kapasitet, stort vedlikeholds- og fornyelsesbehov, svak driftsstabilitet, lange

framføringstider og foreldet togmateriell på jernbanenettet i nord er svært kritisk for videre utvikling av gods- og persontransporter. Behovet for investeringer og oppgradering av jernbanenettet er prekært.

Jernbanekorridoren Bodø - Trondheim - Oslo ble av Bane NOR i 2022 erklært overbelastet på ubestemt tid, noe som tilsier at det ikke er kapasitet til flere tog i korridoren. Etterspørselen etter godstransporter på skinner er langt høyere enn tilbudet.

Nordlandsbanen er landets lengste banestrekning, driftes av svært gamle lokomotiver med store klimagassutslipp og er den banestrekningen i landet med størst utslipp. Banen har hatt stor godstrafikkvekst - fra to til fire daglige godstog hver vei på tre år - og er den banen i landet som har hatt størst trafikkvekst i den siste tiden.

Ofotbanen har også stor trafikkvekst, og det planlegges oppstart av et fjerde godstog våren 2024. I tillegg er det stor vekst i transporter av mineraler på Ofotbanen. Banen har lav punktlighet og regularitet sammenliknet med de øvrige jernbanene i Norge. Det er full kapasitetsutnyttelse store deler av døgnet, noe som gir risiko for innstillinger og forsinkelser. Det er potensiale for ytterligere trafikkvekst på banen ved bedring av punktlighet og regularitet.

Det sikkerhetspolitiske bildet har endret seg kraftig på kort tid, blant annet som følge av krigen i Ukraina. Det endrer også behovene for infrastruktur mellom øst og vest. Narvik vil bli et enda viktigere logistikknutepunkt i Nord-Norge som følge av at Finland og etter hvert Sverige blir nye medlemmer i NATO. De nordiske forsvarssjefene trekker fram Ofotfjorden og Narvik som en av fire sentrale fjorder og havner for å sikre allierte militære forsterkninger til hele Norden. Dette fører til mer trening over landegrensene, samt lagring og flytting av utstyr og kjøretøy. Det gjør Ofotbanen enda mer kritisk viktig og det haster å få bygget dobbeltspor og økt terminal- og havnekapasitet.

Ifølge KVUen er kostnadene for en modernisering av eksisterende baner beregnet til 14,7 mrd. kr. Moderniseringen kan skje ved å bygge flere kryssingsspor for økt kapasitet, utvide godsterminalene og innføre nullutslippsløsning på Nordlandsbanen.

Medvirkning
Det er vurdert at det ikke kreves involvering fra medvirkningsrådene i denne saken.

Fylkesrådets vurdering
Nordland er langstrakt, med spredt bosetting og et variert næringsliv i sterk utvikling over hele fylket. Fylket har de fleste fremtidsnæringene, som sentrale myndigheter ønsker å utvikle videre.

Nordland vil få en betydelig større økonomisk og nasjonal strategisk betydning de neste årene og tiårene. Spesielt vil veksten i eksportnæringene sjømat, kraftforedlende industri og øvrig industri, nye grønne industrier og reiselivet stå sentralt. I Hurdalsplattformen er det satt et mål om å øke eksporten utenom olje og gass med 50 % innen 2030. Her er Nordland i posisjon til å spille en nøkkelrolle for å realisere denne målsettingen, og i tillegg bidra stort til det grønne skifte gjennom produksjon av nye grønne energiprodukter.

Transportsystemet i Nordland er porten inn og ut av Nord-Norge på grunn av høy gjennomgangstrafikk av gods og personer i landsdelen. Utvikling i transportsystemet i fylke vil derfor være avgjørende for samfunns- og næringsutvikling, samfunnssikkerhet og

beredskap i hele landsdelen.

Det er til dels ulike synspunkter om behov og løsninger for bygging av Nord-Norgebanen, men det er i alle fall stor og bred enighet om at eksisterende jernbaner i nord må opprustes betydelig for å kunne møte den store godsveksten og sikre effektive militære transporter.

Næringslivet i Nord-Norge er svært eksportrettet, og det Europeiske markedet er særdeles viktig. Nord-Norge ligger i utkanten av Europa med betydelig lengre avstand til de sentrale markedene enn det de fleste konkurrentene nasjonalt og internasjonalt har. Jernbane er først og fremst konkurransedyktig på lengre strekninger (over 30 mil) og med store godsvolumer. Eksportnæringene har behov for pålitelige, effektive, klimavennlige og grensekryssende transporter nærmest mulig sine europeiske markeder.

Det å øke gods- og persontransporter på Nordlandsbanen og Ofotbanen i takt med etterspørselsbehovet krever et jernbanenett som til enhver tid har tilstrekkelig kapasitet, raske framføringstider, god pålitelighet og regularitet, fleksibel og forutsigbar trafikkavvikling samt godt rutetilbud. Videre er det behov for effektive og miljøvennlige terminaler med tilstrekkelig kapasitet for omlastinger mellom transportformer og gode koblinger mellom bane, veg og havn.

Et høyst relevant eksempel på dette er ASKO Maritime som nå arbeider for å etablere en ny containerbåtrute med nullutslippsteknologi, med daglige avganger i hver retning mellom Bodø - Rødskjer - Tromsø. Dette som forlengelse av Nordlandsbanen. Det legges opp til nullutslippsbiler for lokale framføringer av gods til/ut av terminalene. Dette vil være en gjennomgående grønn arktisk transportkorridor nord-sør i landet og ut i Europa. Dette vil bidra til betydelig overføring av gods fra veg til sjø og bane. Her vil det være avgjørende at kapasiteten på Nordlandsbanen økes raskt og at Bane NOR prioriterer å legge til rette for planskilt overgang mellom Bodø havn og jernbaneterminalen for effektive omlastinger mellom transportformene. Dette er et svært viktig prosjekt for både Nord-Norge og Norge.

Viktige tiltak på Nordlandsbanen er å straks bygge flere og lengre kryssingsspor og omlegging til nullutslippsteknologi. På Ofotbanen haster det å bygge dobbeltspor. Begge banene har også behov for fjerning av flaskehalser, bedre traseer, gjøre banene mer sikre mot ras, flom og utglidninger, forsterkning av banen og øvrige vedlikeholds- og fornyelsestiltak.

JD har gjennom KVU Green nylig utredet løsninger for reduserte utslipp av klimagasser på de dieseldrevne jernbanene, hvor Nordlandsbanen er en av disse. KVUen anbefaler at Nordlandsbanen bør være den første jernbanen som prioriteres utslippsfri. Det vises også til Hurdalsplattformen der regjeringen vil legge rette for hel- eller delelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, får å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbanen.

Togmateriellet på Nordlandsbanen er foreldet og består av svært gamle diesellokomotiver med store klimagassutslipp. Togene er overmodent for utskiftning og det haster å få på plass nye moderne og klimavennlige togsett, uavhengig av når Nordlandsbanen blir utslippsfri.

Uavhengig av bygging av Nord-Norgebanen eller ikke, så er det gledelig at KVUen anbefaler at det arbeides videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge. Her anbefales kapasitetsøkende tiltak og utvidelser av terminaler, samt nullutslippsløsninger på Nordlandsbanen. Tiltakene er kostnadsberegnet til 14,7 mrd. kr.

På den andre siden er dette alt for lave ambisjoner på vegne av landsdelen. Særlig med tanke på at KVUen har et 40 års perspektiv, forventninger om kraftig økninger i transportbehov og ikke minst de store vedlikeholds- og fornyelsesbehovene det er på dagens jernbanenett i nord.

Det er stor skuffelse over at transportetatenes forslag til prioriteringer til kommende NTP ikke har satt av særskilte midler til de konkrete tiltakene som forslås i KVUen. Det er kun foreslått prioritering av nytt krysningsspor på Nordlandsbanen under høy ramme (del av effektpakke) og tilrettelegging for lengre tog (740 m, del av effektpakke) for å øke kapasitet på strekningen Oslo-Narvik (Ofotbanen).

Dagens utfordringer i transportsystemet gir store begrensninger for videre samfunns- og næringsutvikling, samfunnssikkerhet og beredskap i Nordland. Det vil være avgjørende for videre samfunnsutvikling at kommende NTP prioriterer sterkt investeringer i jernbane, havn og fylkes- og statlig vegnett, og som kobler transportformene bedre sammen i landsdelen.

I Hurdalsplattformen vil regjeringen legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk. Det påpekes at det må utarbeides tiltak sammen med godsnæringen for å nå målet om at en større andel av godsvolumet kan fraktes på jernbane.

Det fremgår også av Hurdalsplattformen at det må utarbeides en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Videre at det må bygges flere krysningsspor og dobbelsporparseller og utbedre flaskehalser for å få bedre hyppighet og regularitet på togtilbudet mellom landsdelene.

Formålet med konseptutvalgsutredningene (KVU) er å gi staten bedre styring med store prosjekter (over 1 mrd. kr), og sikre at grundige strategiske vurderinger gjøres i en tidlig fase av prosjekter. De fremlagte KVUene som har betydning for Nordland skal nå på eksterne kvalitetssikringsrunder og ut på offentlig høringer. Det er nå svært viktig at videre planprosesser starter tidlig og med rask gjennomføring, slik at viktig beslutningsgrunnlag for prioriteringer av prosjekter og tiltak er klare tidlig i planperioden for kommende Nasjonale transportplan 2025-2036.

Regjeringen og Stortinget har nå en enestående mulighet til å løse utfordringene i transportsystemet i nord i den kommende transportplan. Dette ved å prioritere sterkere investeringer i eksisterende infrastruktur som statlig- og fylkesvegnett, jernbane, havner og luftfart. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune
Saken har ingen økonomiske, personellmessige eller andre konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.

2. Nordland fylkesting støtter KVU Nord-Norgebanen sin hovedkonklusjon om å ikke bygge ut Nord-Norgebanen i sin helhet.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.
7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne.
9. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.
10. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
11. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.

Bodø den 16.11.2023

Svein Øien Eggesvik	Marianne Dobak Kvensjø
fylkesrådsleder	fylkesrådets nestleder
sign	sign

16.11.2023 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt.

04.12.2023 Fylkestinget

Samferdelskomiteens innstilling ble lagt fram av saksordfører Richard Dagsvik, Fremskrittspartiet:

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.
2. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Den nye forsvarssituasjonen gjør at det videre arbeidet med infrastruktur i Nordland bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.
7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.

9. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
10. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.
11. Nordland fylkesting støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Håkon Møller, Miljøpartiet De Grønne fremmet alternativt forslagt til punkt 2 fra Miljøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet, SV-Sosialistisk Venstreparti og Industri- og Næringspartiet:

2. Nordland fylkesting støtter ikke KVU Nord-Norgebanen sin hovedkonklusjon om å ikke bygge ut Nord-Norgebanen i sin helhet. Arbeidet med Nord-Norgebanen bør prioriteres, hvor første trinn må være full utbygging av Nordlandsbanen og Ofotbanen. Dette i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, og også viktig for å imøtekomme næringslivets behov for gods- og varetransport samt bo- og blilyst i Nord-Norge. Nordland fylkesting understreker at naturmangfoldet må ivaretas, klimaregnskapet optimaliseres og konfliktene med samiske interesser minimeres ved en full utbygging av Nord-Norgebanen.

Votering i plenum

Fellesforslag fra Mijøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet, SV-Sosialistisk Venstreparti og Industri- og Næringspartiet alternativt forslagt til punkt 2 fikk 21 stemmer (11 Arbeiderpartiet, 3 Rødt, 1 Miljøpartiet De Grønne, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 2 Industri- og Næringspartiet) og falt.

Samferdelskomiteens innstilling enstemmig vedtatt med 45 stemmer.
11 Arbeiderpartiet, 11 Høyre, 6 Fremskrittspartiet, 5 Senterpartiet, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 3 Rødt, 2 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Miljøpartiet De Grønne, 1 Kristelig Folkeparti.

FT 223/2023

Vedtak

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å

utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.

2. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Den nye forsvarssituasjonen gjør at det videre arbeidet med infrastruktur i Nordland bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.
7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.
9. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
10. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.
11. Nordland fylkesting støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Vedlegg

Tittel	DokID
Til offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen - høringsfrist 15.01.2024	1032199
KVU Nord-Norgebanen - Hovedrapport	1050941
Innspill fra aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen i sak om Høring - Konseptvalutredning Nord-Norgebanen	1077927
Innspill fra Ungdommens fylkesråd til FT-sak 2232023 Høring - Konseptutredning Nord-Norgebanen	1082965

Nordland FYLKESKOMMUNE

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 Oslo

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Vår dato:
		23/19053-1 23/155062	13.12.2023

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Nordland fylkesting har behandlet sak 223/2023 Høring – Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen, og fattet følgende vedtak:

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.
2. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Den nye forsvarssituasjonen gjør at det videre arbeidet med infrastruktur i Nordland bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.

Adresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Transport og infrastruktur
Postmottak Fylkeshuset 8048 Bodø	Moloveien 16 Org.nr.: 964 982 953	75650000 E-post: post@nfk.no	**TI Stab** Stian Jensen Tlf.: 75650884

7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.
9. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
10. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.
11. Nordland fylkesting støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Vedlegg: Saksfremlegg og vedtak: Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen

Med vennlig hilsen
Stian Jensen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg	DokID
Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen (L)(1645332)	1089464

Nordland FYLKESKOMMUNE

Journalpost:23/136420
Arkivsak: 23/16038-2

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
355/2023	Fylkesrådet	16.11.2023
223/2023	Fylkestinget	04.12.2023
	Komite for samferdsel	04.12.2023

Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen

Sammendrag
Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning for å vurdere alternative løsninger for en Nord-Norgebane. Utredningen viser at en fullt utbygget Nord-Norgebane for Fauske - Narvik - Tromsø, med sidearm til Harstad, er anslått å koste om lag 280 mrd. kr. Banen har svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og har negative innvirkninger på klima, miljø og natur. Jernbanedirektoratet anbefaler i stedet å arbeide videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge.

Bakgrunn
Jernbanedirektoratet (JD) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere alternative løsninger for en Nord-Norgebane. Mandatet for utredningen er å identifisere beste jernbaneløsning for strekningen Fauske - Narvik - Tromsø, med sidearn til Harstad, samt å se på tiltak på tilstøtende jernbanestrekninger.

KVUen for Nord-Norgebanen er gjort i sammenheng med en større konseptvalgutredning for det samlede transportsystemet i Nord-Norge, som er gjennomført av Statens vegvesen, Kystverket, Avinor og Jernbanedirektoratet. Begge utredningene ble overlevert til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i Narvik den 27. september 2023.

KVU Nord-Norgebanen er lagt ut på offentlig høring, med frist innen 15. januar 2024.

KVU for det samlede transportsystemet i Nord-Norge er også lagt ut på offentlig høring, med frist innen 15. februar 2024. Her får fylkeskommunen utsatt høringsfrist slik at saken kan behandles i fylkestinget i februar neste år.

Problemstilling
KVU for Nord-Norgebanen er et faglig råd i en tidlig fase, basert på både samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger og vurderinger av andre konsekvenser. Utredningen har et tidsperspektiv på 40 år.

KVUen gir innsikt i behov, kostnader og samfunnsnytte, og hvilke virkninger ulike konsepter

har for samfunnssikkerhet og beredskap, urfolks interesser og rettigheter, klima, natur og miljø.

JD har sammen med Bane NOR undersøkt ulike alternativer for trasevalg, og søkt etter traseer som gir mest nytte for person- og godstrafikk. I et krevende landskap er det søkt etter en kostnadseffektiv jernbane og lagt til grunn at konstruksjonene må være mulig å bygge. Videre er det unngått områder for reindrift, naturvernområder og rasfarlige områder, og ifølge JD er det kommet frem til en god og robust jernbanelinje som grunnlag for analyse og kostnadsestimering.

Utredningen har vurdert mulig trinnvis utbygging, og har derfor i tillegg til full utbygging (om lag 280 mrd. kr) sett på effekter og kostnader ved å bygge jernbane mellom Fauske og Tromsø uten et sidespor til Harstad (om lag 230 mrd. kr), å bygge jernbane kun mellom Narvik og Tromsø (om lag 110 mrd. kr), og å videreutvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det er ikke foretatt vurderinger for bygging av bane bare mellom Fauske og Narvik.

Bygging av Nord-Norgebanen vil ha stor positiv effekt for samfunnssikkerhet og beredskap. Det vil gi bedre forsyningssikkerhet, større forutsigbarhet i transportsystemet og gi flere måter å frakte utstyr og materiell på i en krisesituasjon.

Når det gjelder samfunnssikkerhet, vil en full utbygging gi størst effekt. Også alternativet med å bedre kapasitet og standard på eksisterende baner kommer positivt ut. En ny bane vil også gi positiv effekt i form av større bo- og arbeidsmarkedsregioner, særlig gjelder dette for regionene rundt Narvik, Harstad og Indre Troms og Tromsø.

Ifølge KVUen vil en utbygging av en Nord-Norgebane ha store negative virkninger for natur og miljø. Den vil gå gjennom sårbare naturområder som til dels er uten inngrep fra før, og den vil ha store negative konsekvenser for reindriften selv med avbøtende tiltak.

Selv om jernbanetrafikk i seg selv er klima- og miljøvennlig, viser KVUen at en utbygging av en Nord-Norgebane vil være en stor klimabelastning for samfunnet. Beregningene viser at utslippene i anleggsfasen vil bli så store at de aldri vil kunne tjenes inn i analysefasen på 75 år. Nytteverdien av en Nord-Norgebane er betraktelig lavere enn kostnadene ved å bygge banen.

I dette perspektivet mener KVUen at samfunnet vil få mest igjen for å jobbe videre med et betydelig løft for eksisterende banestrekninger som Nordlandsbanen og Ofotbanen, og se dette i sammenheng med andre transportformer for å sikre et godt transportsystem i hele Nord-Norge.

KVUen viser til at selv om en modernisering av dagens baner heller ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, bidrar det til en god måloppnåelse med et bedre forhold mellom kostnader og nytte, det gir økt kapasitet på jernbanene, et mer forutsigbart transportsystem til og fra Nord-Norge, reduserte klimagassutslipp, økt samfunnssikkerhet og beredskap. Alternativet har heller ingen negative innvirkninger på andre områder.

Kostnadene for en modernisering av eksisterende baner er beregnet til 14,7 mrd. kr. Moderniseringen kan skje ved å bygge flere kryssingsspor for økt kapasitet, utvide godsterminalene og innføre nullutslippsløsning på Nordlandsbanen, slik det er anbefalt i utredningen KVU Green.

Utredningen er sendt ut på høring og skal nå også kvalitetssikres. Regjeringen vil deretter ta

stilling til om de vil følge de faglige anbefalingene.

Drøfting
Det har vært en fantastisk utvikling i næringslivet i Nordland over tid, og utviklingen ligger godt over landsgjennomsnittet. Nordland er det industrielle tyngdepunktet i Nord-Norge, og er en viktig nasjonal vekstmotor. Fylket spiller en stadig større rolle for landets vekst og velferd.

Fastlandseksporten har over tredoblet seg i løpet av de siste 15 årene, bare det siste året en økning på 34 %. Nordland utgjør nærmere 70 % av eksportverdien fra Nord-Norge.

Eksportutviklingen i Nordland ligger godt over landsgjennomsnitt, noe som gjør at fylkets andel av den nasjonale fastlandseksporten øker betydelig.

Matfiskproduksjonen i lakseoppdrett har over firedoblet seg i løpet av de siste 20 årene i Nordland, og utgjør om lag 50 % av det som produseres i Nord-Norge. Nord-Norge står for nesten 50 % av den samlede matfiskproduksjonen av laks i landet. Det forventes at den største fremtidige havbruksveksten vil skje i nordområdene på grunn av sine naturgitte fortrinn.

Etter hvert som de nye grønne industriene oppnår full produksjon, forventes det kraftig vekst i verdiskaping og eksportinntekter. F.eks. batterifabrikken Frey alene vil mulig stå for om lag 20 mrd. kr i årlige eksportinntekter, noe som utgjør nesten 40 % av dagens eksportverdi i Nordland.

Dagens trusselbilde med krig i Europa og utvidelse av NATO-medlemskap med Finland og etter hvert Sverige, vil føre til at transportsystemet i Nord-Norge får stor nasjonal strategisk betydning for beredskap og militære forflytninger i Norden.

Som følge av sterk vekst i næringslivet forventes det betydelig økninger i godstransporter og i tillegg økende transporter av militært materiell/forsyninger. Dagens transportsystem er ikke tilstrekkelig robust og tilpasset denne veksten med tanke på framkommelighet, kapasitet, effektivitet, redundans (omkjøringsmuligheter) og transporter av tyngre kjøretøy. Transportsystemet vil heller ikke tilfredsstille næringslivets etterspørsel etter miljøvennlige transporter.

Transportsystemets utfordringer forsterkes også av mer ekstremvær i form av flom, ekstremnedbør, ras og utglidninger av bane- og veginfrastruktur. Dette vil medfører at transportsystemet stenges ned oftere, og vil være et tiltakende problem så lenge tilstrekkelig tiltak ikke iverksettes tidsnok. Det er manglende redundans i transportsystemet over store i landsdelen.

Næringslivet ønsker i større grad å flytte mer gods fra bil til bane. Dette gjelder daglig-/forbruksvarer nordover, og sjømat, industrigods og nå grønne energiprodukter sørover på Nordlandsbanen og Ofotbanen og videre ut i Europa. I tillegg transporteres store og økende mengder mineraler fra gruvedrift på begge banene, men særlig på Ofotbanen.

Jernbane er en sentral del av det grønne skiftet, og godsoverføring fra veg til bane er et felles mål som Norge deler med resten av EU. Tog er det mest energieffektive og miljøvennlige transportmiddelet, og er av stor betydning med tanke på energiknapphet.

Begrenset kapasitet, stort vedlikeholds- og fornyelsesbehov, svak driftsstabilitet, lange

framføringstider og foreldet togmateriell på jernbanenettet i nord er svært kritisk for videre utvikling av gods- og persontransporter. Behovet for investeringer og oppgradering av jernbanenettet er prekært.

Jernbanekorridoren Bodø - Trondheim - Oslo ble av Bane NOR i 2022 erklært overbelastet på ubestemt tid, noe som tilsier at det ikke er kapasitet til flere tog i korridoren. Etterspørselen etter godstransporter på skinner er langt høyere enn tilbudet.

Nordlandsbanen er landets lengste banestrekning, driftes av svært gamle lokomotiver med store klimagassutslipp og er den banestrekningen i landet med størst utslipp. Banen har hatt stor godstrafikkvekst - fra to til fire daglige godstog hver vei på tre år - og er den banen i landet som har hatt størst trafikkvekst i den siste tiden.

Ofotbanen har også stor trafikkvekst, og det planlegges oppstart av et fjerde godstog våren 2024. I tillegg er det stor vekst i transporter av mineraler på Ofotbanen. Banen har lav punktlighet og regularitet sammenliknet med de øvrige jernbanene i Norge. Det er full kapasitetsutnyttelse store deler av døgnet, noe som gir risiko for innstillinger og forsinkelser. Det er potensiale for ytterligere trafikkvekst på banen ved bedring av punktlighet og regularitet.

Det sikkerhetspolitiske bildet har endret seg kraftig på kort tid, blant annet som følge av krigen i Ukraina. Det endrer også behovene for infrastruktur mellom øst og vest. Narvik vil bli et enda viktigere logistikknutepunkt i Nord-Norge som følge av at Finland og etter hvert Sverige blir nye medlemmer i NATO. De nordiske forsvarssjefene trekker fram Ofotfjorden og Narvik som en av fire sentrale fjorder og havner for å sikre allierte militære forsterkninger til hele Norden. Dette fører til mer trening over landegrensene, samt lagring og flytting av utstyr og kjøretøy. Det gjør Ofotbanen enda mer kritisk viktig og det haster å få bygget dobbeltspor og økt terminal- og havnekapasitet.

Ifølge KVUen er kostnadene for en modernisering av eksisterende baner beregnet til 14,7 mrd. kr. Moderniseringen kan skje ved å bygge flere kryssingsspor for økt kapasitet, utvide godsterminalene og innføre nullutslippsløsning på Nordlandsbanen.

Medvirkning
Det er vurdert at det ikke kreves involvering fra medvirkningsrådene i denne saken.

Fylkesrådets vurdering
Nordland er langstrakt, med spredt bosetting og et variert næringsliv i sterk utvikling over hele fylket. Fylket har de fleste fremtidsnæringene, som sentrale myndigheter ønsker å utvikle videre.

Nordland vil få en betydelig større økonomisk og nasjonal strategisk betydning de neste årene og tiårene. Spesielt vil veksten i eksportnæringene sjømat, kraftforedlende industri og øvrig industri, nye grønne industrier og reiselivet stå sentralt. I Hurdalsplattformen er det satt et mål om å øke eksporten utenom olje og gass med 50 % innen 2030. Her er Nordland i posisjon til å spille en nøkkelrolle for å realisere denne målsettingen, og i tillegg bidra stort til det grønne skifte gjennom produksjon av nye grønne energiprodukter.

Transportsystemet i Nordland er porten inn og ut av Nord-Norge på grunn av høy gjennomgangstrafikk av gods og personer i landsdelen. Utvikling i transportsystemet i fylke vil derfor være avgjørende for samfunns- og næringsutvikling, samfunnssikkerhet og

beredskap i hele landsdelen.

Det er til dels ulike synspunkter om behov og løsninger for bygging av Nord-Norgebanen, men det er i alle fall stor og bred enighet om at eksisterende jernbaner i nord må opprustes betydelig for å kunne møte den store godsveksten og sikre effektive militære transporter.

Næringslivet i Nord-Norge er svært eksportrettet, og det Europeiske markedet er særdeles viktig. Nord-Norge ligger i utkanten av Europa med betydelig lengre avstand til de sentrale markedene enn det de fleste konkurrentene nasjonalt og internasjonalt har. Jernbane er først og fremst konkurransedyktig på lengre strekninger (over 30 mil) og med store godsvolumer. Eksportnæringene har behov for pålitelige, effektive, klimavennlige og grensekryssende transporter nærmest mulig sine europeiske markeder.

Det å øke gods- og persontransporter på Nordlandsbanen og Ofotbanen i takt med etterspørselsbehovet krever et jernbanenett som til enhver tid har tilstrekkelig kapasitet, raske framføringstider, god pålitelighet og regularitet, fleksibel og forutsigbar trafikkavvikling samt godt rutetilbud. Videre er det behov for effektive og miljøvennlige terminaler med tilstrekkelig kapasitet for omlastinger mellom transportformer og gode koblinger mellom bane, veg og havn.

Et høyst relevant eksempel på dette er ASKO Maritime som nå arbeider for å etablere en ny containerbåtrute med nullutslippsteknologi, med daglige avganger i hver retning mellom Bodø - Rødskjer - Tromsø. Dette som forlengelse av Nordlandsbanen. Det legges opp til nullutslippsbiler for lokale framføringer av gods til/ut av terminalene. Dette vil være en gjennomgående grønn arktisk transportkorridor nord-sør i landet og ut i Europa. Dette vil bidra til betydelig overføring av gods fra veg til sjø og bane. Her vil det være avgjørende at kapasiteten på Nordlandsbanen økes raskt og at Bane NOR prioriterer å legge til rette for planskilt overgang mellom Bodø havn og jernbaneterminalen for effektive omlastinger mellom transportformene. Dette er et svært viktig prosjekt for både Nord-Norge og Norge.

Viktige tiltak på Nordlandsbanen er å straks bygge flere og lengre kryssingsspor og omlegging til nullutslippsteknologi. På Ofotbanen haster det å bygge dobbeltspor. Begge banene har også behov for fjerning av flaskehalser, bedre traseer, gjøre banene mer sikre mot ras, flom og utglidninger, forsterkning av banen og øvrige vedlikeholds- og fornyelsestiltak.

JD har gjennom KVU Green nylig utredet løsninger for reduserte utslipp av klimagasser på de dieseldrevne jernbanene, hvor Nordlandsbanen er en av disse. KVUen anbefaler at Nordlandsbanen bør være den første jernbanen som prioriteres utslippsfri. Det vises også til Hurdalsplattformen der regjeringen vil legge rette for hel- eller delelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, får å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbanen.

Togmateriellet på Nordlandsbanen er foreldet og består av svært gamle diesellokomotiver med store klimagassutslipp. Togene er overmodent for utskiftning og det haster å få på plass nye moderne og klimavennlige togsett, uavhengig av når Nordlandsbanen blir utslippsfri.

Uavhengig av bygging av Nord-Norgebanen eller ikke, så er det gledelig at KVUen anbefaler at det arbeides videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge. Her anbefales kapasitetsøkende tiltak og utvidelser av terminaler, samt nullutslippsløsninger på Nordlandsbanen. Tiltakene er kostnadsberegnet til 14,7 mrd. kr.

På den andre siden er dette alt for lave ambisjoner på vegne av landsdelen. Særlig med tanke på at KVUen har et 40 års perspektiv, forventninger om kraftig økninger i transportbehov og ikke minst de store vedlikeholds- og fornyelsesbehovene det er på dagens jernbanenett i nord.

Det er stor skuffelse over at transportetatenes forslag til prioriteringer til kommende NTP ikke har satt av særskilte midler til de konkrete tiltakene som forslås i KVUen. Det er kun foreslått prioritering av nytt krysningsspor på Nordlandsbanen under høy ramme (del av effektpakke) og tilrettelegging for lengre tog (740 m, del av effektpakke) for å øke kapasitet på strekningen Oslo-Narvik (Ofotbanen).

Dagens utfordringer i transportsystemet gir store begrensninger for videre samfunns- og næringsutvikling, samfunnssikkerhet og beredskap i Nordland. Det vil være avgjørende for videre samfunnsutvikling at kommende NTP prioriterer sterkt investeringer i jernbane, havn og fylkes- og statlig vegnett, og som kobler transportformene bedre sammen i landsdelen.

I Hurdalsplattformen vil regjeringen legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk. Det påpekes at det må utarbeides tiltak sammen med godsnæringen for å nå målet om at en større andel av godsvolumet kan fraktes på jernbane.

Det fremgår også av Hurdalsplattformen at det må utarbeides en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Videre at det må bygges flere krysningsspor og dobbelsporparseller og utbedre flaskehalser for å få bedre hyppighet og regularitet på togtilbudet mellom landsdelene.

Formålet med konseptutvalgsutredningene (KVU) er å gi staten bedre styring med store prosjekter (over 1 mrd. kr), og sikre at grundige strategiske vurderinger gjøres i en tidlig fase av prosjekter. De fremlagte KVUene som har betydning for Nordland skal nå på eksterne kvalitetssikringsrunder og ut på offentlig høringer. Det er nå svært viktig at videre planprosesser starter tidlig og med rask gjennomføring, slik at viktig beslutningsgrunnlag for prioriteringer av prosjekter og tiltak er klare tidlig i planperioden for kommende Nasjonale transportplan 2025-2036.

Regjeringen og Stortinget har nå en enestående mulighet til å løse utfordringene i transportsystemet i nord i den kommende transportplan. Dette ved å prioritere sterkere investeringer i eksisterende infrastruktur som statlig- og fylkesvegnett, jernbane, havner og luftfart. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune
Saken har ingen økonomiske, personellmessige eller andre konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.

2. Nordland fylkesting støtter KVU Nord-Norgebanen sin hovedkonklusjon om å ikke bygge ut Nord-Norgebanen i sin helhet.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.
7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne.
9. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.
10. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
11. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.

Bodø den 16.11.2023

Svein Øien Eggesvik	Marianne Dobak Kvensjø
fylkesrådsleder	fylkesrådets nestleder
sign	sign

16.11.2023 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt.

04.12.2023 Fylkestinget

Samferdelskomiteens innstilling ble lagt fram av saksordfører Richard Dagsvik, Fremskrittspartiet:

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.
2. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Den nye forsvarssituasjonen gjør at det videre arbeidet med infrastruktur i Nordland bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.
7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.

9. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
10. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.
11. Nordland fylkesting støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Håkon Møller, Miljøpartiet De Grønne fremmet alternativt forslagt til punkt 2 fra Miljøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet, SV-Sosialistisk Venstreparti og Industri- og Næringspartiet:

2. Nordland fylkesting støtter ikke KVU Nord-Norgebanen sin hovedkonklusjon om å ikke bygge ut Nord-Norgebanen i sin helhet. Arbeidet med Nord-Norgebanen bør prioriteres, hvor første trinn må være full utbygging av Nordlandsbanen og Ofotbanen. Dette i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, og også viktig for å imøtekomme næringslivets behov for gods- og varetransport samt bo- og blilyst i Nord-Norge. Nordland fylkesting understreker at naturmangfoldet må ivaretas, klimaregnskapet optimaliseres og konfliktene med samiske interesser minimeres ved en full utbygging av Nord-Norgebanen.

Votering i plenum

Fellesforslag fra Mijøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet, SV-Sosialistisk Venstreparti og Industri- og Næringspartiet alternativt forslagt til punkt 2 fikk 21 stemmer (11 Arbeiderpartiet, 3 Rødt, 1 Miljøpartiet De Grønne, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 2 Industri- og Næringspartiet) og falt.

Samferdelskomiteens innstilling enstemmig vedtatt med 45 stemmer.
11 Arbeiderpartiet, 11 Høyre, 6 Fremskrittspartiet, 5 Senterpartiet, 4 SV-Sosialistisk Venstreparti, 3 Rødt, 2 Industri- og Næringspartiet, 1 Venstre, 1 Miljøpartiet De Grønne, 1 Kristelig Folkeparti.

FT 223/2023

Vedtak

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å

utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.

2. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Den nye forsvarssituasjonen gjør at det videre arbeidet med infrastruktur i Nordland bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.
7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.
9. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
10. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.
11. Nordland fylkesting støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Vedlegg

Tittel	DokID
Til offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen - høringsfrist 15.01.2024	1032199
KVU Nord-Norgebanen - Hovedrapport	1050941
Innspill fra aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen i sak om Høring - Konseptvalutredning Nord-Norgebanen	1077927
Innspill fra Ungdommens fylkesråd til FT-sak 2232023 Høring - Konseptutredning Nord-Norgebanen	1082965

Nordland FYLKESKOMMUNE

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 Oslo

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Vår dato:
		23/19053-1 23/155062	13.12.2023

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Nordland fylkesting har behandlet sak 223/2023 Høring – Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen, og fattet følgende vedtak:

1. Nordland fylkesting vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Fylkestinget forventer av regjeringen en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland.
2. Nordland fylkesting viser til at KVU Nord-Norgebanen ikke i tilstrekkelig grad belyser effekten av alternative transportformer og helhetlige transportsystem. Dette må også ses opp mot statens ansvar for forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne. Den nye forsvarssituasjonen gjør at det videre arbeidet med infrastruktur i Nordland bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.
3. Nordland fylkesting er åpen for utbygging av nye enkeltjernbanetraseer, der det vurderes som den beste løsning for å løse det faktiske transportbehovet, særlig i lys av nasjonale sikkerhets- og beredskapshensyn.
4. Nordland fylkesting viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland fylkesting har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Nordland fylkesting mener ambisjonsnivået i KVUen er for lavt, og ser at det er behov for et høyere ambisjonsnivå i investeringene i transportsystemene i landsdelen.
5. Nordland fylkesting etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane. Fylkestinget er skuffet over KVUen sitt ambisjonsnivå hvor det foreslås tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Dette utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.
6. Fylkestinget forventer betydelig økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.

Adresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Transport og infrastruktur
Postmottak Fylkeshuset 8048 Bodø	Moloveien 16 Org.nr.: 964 982 953	75650000 E-post: post@nfk.no	**TI Stab** Stian Jensen Tlf.: 75650884

7. Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
8. Nordland fylkesting er bekymret over at KVUen 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.
9. Nordland fylkesting understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.
10. Nordland fylkesting påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.
11. Nordland fylkesting støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Vedlegg: Saksfremlegg og vedtak: Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen

Med vennlig hilsen
Stian Jensen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg	DokID
Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen (L)(1645332)	1089464

From: "Stian Jensen" <stiaje@nfk.no>
Sent: Wed, 13 Dec 2023 13:56:06 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Fh-websakfil01nfk$FillagerBrukerestiaje1000465228Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988 (1653810).docx, Fh-websakfil01nfk$FillagerBrukerestiaje1000465228Høring - Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen (L)(1645332) (1654119).pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra stiaje@nfk.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Vedlagt følger Nordland fylkesting sitt høringssvar på KVU Nord-Norgebanen.

Med vennlig hilsen

Stian Jensen
Strategisk rådgiver
stiaje@nfk.no

M:+4799038146

reisnordland.no

Nordland FYLKESKOMMUNE | reis reisnordland.no

SÁMEDIGGI

Sámediggi
Ávjovárgeaidnu 50
9730 Kárášjohka

+ 47 78 47 40 00
www.samediggi.no
samediggi@samediggi.no

DIN ČUJ./ DERES REF:
202300988-2

BEAIVI / DATO:
06.02.2024

MIN ČUJ / VÅR REF:
23/5587-5

ÁŠŠEMEANNUDEADJI / SAKSBEHANDLER:
Andreas Stångberg

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 OSLO

Sametingets uttalelse vedrørende KVU Nord-Norgebanen/

Vi viser til deres brev av 04.10.2023 og 15.01.2024 samt øvrige høringsdokumenter. Vi beklager at vår uttalelse kommer noe etter fristen.

Innledning

Det er et omfattende arbeid med mange delrapporter som ligger til grunn for den KVU som nå er gjennomført for Nord-Norgebanen. Mye av arbeidet som er gjort er koordinert med arbeidet med KVU Nord-Norge. Underveis i dette KVU-arbeidet har Sametinget deltatt spesielt i arbeidet med rapporten om *Urfolks interesse og rettigheter*. Det er også gjennomført både møter og konsultasjoner med Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen om KVU-arbeidet i løpet av prosessen.

Om KVU Nord-Norgebanen og samiske interesser

Sametinget har ingen strategisk samferdselspolitikk i dag, men vi har en egen Sametingsmelding om areal og miljø, vedtatt i 2016 som er grunnlag for vår arealpolitikk, som også omfatter samferdsel, samt en reindriftsmelding fra samme år som har en hovedmålsetning om å sikre arealgrunnlaget for reindrifta. Den største trusselen mot reindriftas bærekraft er det økende presset på arealene, inngrep i form av både utbygginger og økt ferdsel. Disse meldingene kan lastes ned her:

https://sametinget.no/areal-klima-og-miljo/nyttige-ressurser/sametingsmelding-om-areal-og-miljo/

https://sametinget.no/naring/reindrift/sametingsmelding-om-reindrift/

Videre arbeider Sametinget for å sikre det samiske natur og kulturgrunnlaget slik at nåværende og kommende generasjoner kan bo og utvikle sin samiske kultur og næring. Dette kan være krevende saker hvor reindrift som samisk næring og kulturbærer ofte berøres, her må samiske rettighetshavere tidlig inn i prosessene for å kunne ivareta sine interesser. Dette gjelder ikke kun inngrep innen samferdselssektor, men alle typer arealinngrep innenfor beiteområder, som mineralutvinninger, vindmøller, utbygginger og aktiviteter som turisme og friluftsliv medfører. Det er et stort press for næringen fra flere områder, og derfor er det viktig å se alle inngrep innenfor reinbeitedistriktene og vurdere samlet belastningen av alle disse.

Tiltak for transport kan være arealkrevende og fragmentere beiteland som bidrar til å hindre utøvelse av samisk tradisjonell næring som reindrift. Sametinget forutsetter først og fremst at reindrift ikke hindres eller nektes sin utøvelse som følge av utbygginger for transport. Utbygginger innen transportområdet vil også kunne berøre samiske kulturlandskap og kulturminner. I tillegg vil transporttiltak også kunne berøre samisk tradisjonelt fiske og kystsamfunn i våre tre nordligste fylker.

Sametinget ønsker ikke å hindre utvikling, men sikre at utviklingen også ivaretar samisk naturgrunnlag. Hva ligger i begrepet samisk naturgrunnlag? Kulturgrunnlaget ligger også innenfor dette begrepet; det vil si vår måte å benytte naturen på. Det samiske naturgrunnlaget vil si naturen og kulturen som samisk befolkning har levd av på tradisjonelt vis og forvaltet bærekraftig, og fortsatt skal være der som grunnlag for våre kommende generasjoner. Det tradisjonelle samiske innebærer også utvikling, en utvikling der en tilpasser samisk bruk til samfunnets utvikling, men på en bærekraftig måte.

Det er viktig at en ser helheten i planlegging og gjennomføring for samferdselstiltak. Fra et samisk ståsted vil utredninger nødvendigvis ikke bare omfatte muligheten for reindrift, men også samiske utmarksnæringer, tradisjonelt fiske, jordbruk, kulturminner og kulturmiljø.

Prosessuelle krav må ivaretas, og det er avgjørende at samiske samfunn og næringsaktører blir tatt med tidlig i konkrete planprosesser. Dette kan også hindre at det brukes unødvendig lang tid på planlegging og gjennomføring av samferdselsprosjekter. Konflikter kan løses tidlig forutsatt at aktørene kommer til orde og blir tatt på alvor/får medvirke reelt. Dette gjelder de direkte berørte samiske rettighetshaverne og interessene, at de har muligheten til å reelt medvirke i planarbeid som berører deres områder som er viktige i kultur og næringsutøvelse. Igjen er dette avhengig av at aktørene settes i stand til å være med å medvirke i planer for transport som berører de, både økonomisk, kapasitetsmessig og kompetansemessig.

Sametinget erfarer at det kan være utfordrende å få aksept for å ta inn utredere som har samisk kompetanse. Vi har god erfaring fra tilfeller der samiske interesser har kommet inn tidlig i planprosessen og hvor man gjennom dialog mellom reindriften og tiltakshaver har kunnet bidra med forslag og krav til konsekvensutredningsarbeidet.

Tog kan i seg selv være både miljøvennlig og effektivt med tanke på transport. Men konseptene A2-A4 vil alle kreve utbygging i områder som til dels er frie fra tyngre tekniske inngrep, som for eks. den tenkte strekningen mellom Fauske og Narvik. Selv om tunnelandelen vil være veldig høy på den delen, vil den komme i dagen på enkelte plasser, og disse områdene vil da bli tilgjengelige med tanke på ytterligere tiltak på en helt annen måte enn det er i dag. Som utredningene viser vil det også være behov for store massedeponier pga. den høye tunnelandelen, og dette vil selvsagt også føre til en betydelig påvirkning av nærområdene dersom det blir gjennomført.

Sametinget ønsker også å løfte frem saken om dyrepåkjørsler, herunder både på fremst rein og elg. I tiltakspakken for KVU Nord-Norge er anbefalt en pott på 2 mrd.kr til et program for tiltak som bedrer forholdene for reindrift. Dette kan være tiltak på veg og jernbane for å hindre påkjørsel, og det kan være tiltak som gjør flytting av reinen enklere og mindre konfliktfylt. Sametinget forventer at denne anbefalingen følges opp av regjeringen og konkretiseres ved de tiltak som velges på bakgrunn av KVU Nord-Norge.

Sametinget mener derfor at man som utgangspunkt gjennom å gå inn for utbedring av eksisterende infrastruktur istedenfor å bygge nytt, vil spare mye verdifull natur fra nedbygging. Det vil etter Sametingets syn være riktig strategi med tanke på både den naturkrise og klimakrise vi står foran samt også den nylig inngåtte naturavtalen som Norge har sluttet seg til.

Medvirkning og konsultasjoner

Et viktig hensyn som skal ivaretas i forbindelse med konkrete tiltak ved planleggingen av etter plan- og bygningsloven er å sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv (jf. § 3-1). Denne bestemmelsen utfyller lovens formålsparagraf for plansystemet spesielt. Bestemmelsen er derfor også av betydning ved tolking av lovens øvrige bestemmelser. Sametinget er i loven pålagt plikten å bistå i planleggingen når den berører saker av betydning for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv (jf. § 3-2).

Sametingets plikt til å delta i planleggingen innebærer også en rett etter loven til å kunne reise innsigelse til arealplaner og å bringe regionale planer inn for departementet dersom saker av vesentlig betydning for samisk kultur eller næringsutøvelse ikke er tilstrekkelig ivaretatt (jf. §§ 5-4 og 8-4). For at Sametinget skal kunne ivareta sine lovpålagte oppgaver på en forutsigbar måte

overfor planmyndighetene har Sametinget utarbeidet en planveileder for sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv. Planveilederen begrunner og konkretiserer hensyn som bør og må tas i planleggingen for å sikre det samiske naturgrunnlaget. Vi ber om at Sametingets planveileder brukes aktivt i planarbeidet.

Planveilederen finnes på Sametingets hjemmeside:

https://sametinget.no/areal-klima-og-miljo/sametingets-planveileder

Videre ser Sametinget medvirkning fra samiske interesser som viktig og verdifullt i alt konkret planarbeid. Samiske interesser og lokalsamfunn vil kunne være reinbeitedistrikt eller siida, bygdelag, utmarkslag, laksefiskelag, sauebeitelag, forening og andre interesseorganisasjoner. Samiske kultursentre, museer og lignende i kommune eller region kan ha foretatt dokumentasjonsarbeid av tradisjonell kunnskap som vil kunne være relevant i denne sammenheng. Medvirkning og samarbeid fra slike institusjoner vil derfor kunne være nyttig.

Tiltakshavere bør også ta i bruk samisk tradisjonell kunnskap, lokal kunnskap og forståelser på lik linje med forskningsbasert kunnskap.

Som urfolk har samene rett til å bli konsultert i saker som kan få direkte betydning for dem, jf. konsultasjonsprosedyrene mellom Sametinget og statlige myndigheter. Sommeren 2021 ble konsultasjonsplikten lovfestet (Lov om endringer i sameloven mv. (konsultasjoner). Plikten til å konsultere gjelder for statlige myndighet, foretak som utøver myndighet på vegne av staten, fylkeskommuner og kommuner. Konsultasjonsplikten gjelder overfor Sametinget og andre samiske interesser i saker som direkte berører samiske interesser. Gjennom Norges tilslutning til FNs urfolkserklæring har staten anerkjent urfolks rett til fritt og forhåndsinformert samtykke ved planer som berører samer eller deres landområder.

Alle konkrete tiltak som kommer som en følge av KVU Nord-Norgebanen og fremmes av Jernbanedirektoratet vil derfor mest sannsynlig også være konsultasjonspliktige. Vi minner her også om endringen i Sameloven kap. 4, som trådte i kraft 1. juli 2021. Vi viser her til at kommunene som planmyndigheter har konsultasjonsplikt overfor representanter for berørte samiske interesser (§ 4-4). Det følger av sameloven § 4-5 første ledd at organet som har konsultasjonsplikt, som er kommunen ved kommunale planer, skal varsle de med konsultasjonsrett om saker som kan bli gjenstand for konsultasjoner. Bestemmelsen henger sammen med plikten til å gi full informasjon om relevante forhold (§ 4-6). Kommunen skal ut fra sin kunnskap om saken orientere om hvilke samiske forhold som kan bli berørt i den aktuelle saken. Direkte berørte samiske interesser med konsultasjonsrett skal få full informasjon om saken for å kunne vurdere behovet for konsultasjoner.

Oppsummering

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. Slike utbygginger vil ytterligere kunne fragmentere beiteland og kan føre til stor økning av reinpåkjørsler og vanskelig drift for reindriftsnæringen. Det vil også kunne åpne opp for ny aktivitet i områder som i dag er helt uten infrastruktur, jf. tenkt strekning av Nord-Norgebanen mellom Fauske og Narvik.

På bakgrunn av dette kan vi langt på vei stille oss bak Jernbanedirektoratets anbefaling av *A1 – Bedre baner i nord* med i hovedsak oppgradering av eksisterende infrastruktur, kombinert med et antall kapasitetsøkende tiltak. Vi vil imidlertid samtidig påpeke at det fortsatt er vanskelig å få overblikk over alle konsekvenser et slikt valg vil føre til. Til dette kreves mer detaljerte planer med ytterligere utredninger. Dette er derfor også noe vi ønsker å drøfte nærmere med ansvarlige myndigheter i løpet av sluttføringen av denne prosessen.

Vi ber derfor om konsultasjoner om saken før endelig valg av konsept blir vedtatt. Slik som vi signaliserte på konsultasjonene før denne høringsperioden, så bør det også tas høyde for 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. Vi ser også for oss at i hvert fall konsultasjonene på politisk nivå kan samkjøres når det gjelder både KVU Nord-Norgebanen og KVU Nord-Norge.

Dearvuođaiguin / Med vennlig hilsen

Sten Olav Heahttá
konst. ossodatdirektevra/ konst. avdelingsdirektør

Andreas Stångberg
juogushoavda / seksjonssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur. /

Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga.

Statsforvalteren i Troms og Finnmark
Romssa ja Finnmárkku stáhtahálddašeaddji
Tromssan ja Finmarkun staatinhallittija

Vår dato: 01.02.2024
Vår referanse: 2019/8945
Deres dato:
Deres referanse: 202300988

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Telefonnummer til saksbehandler

Lill M Hildonen, seniorrådgiver Nordland
Asgeir Jordbru, Kommunal- og beredskapsavd.
Renée S. Fossum, Klima- og miljøavd.
Elisabeth U. Pettersen, Landbruk og reindriftavd
Hans Kristian Rønningen, seksjonsleder plan TF

Innspill – KVU Nord-Norgebanen

Det vises til brev fra Jernbanedirektoratet av 04.10.2023 hvor KVU Nord-Norgebanen ble sendt på høring.

Statsforvaltere i Nordland og i Troms og Finnmark gir felles høringsuttalelse.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norgebanen. I henhold til mandatet er samfunnsmålet for utredningen at

> *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, samfunnssikkerhet og beredskap.*

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.

Følgende konsepter er utredet:

- A1 Bedre baner i nord – videreutvikling av eksisterende baner uten bygging av Nord-Norgebanen
- A2 Nord-Norgebanen – Fauske til Tromsø med arm til Harstad
- A3 Nord-Norgebanen – Fauske til Tromsø
- A4 Nord-Norgebanen – Narvik til Tromsø

Konseptvalgutredningen er utført i henhold til Finansdepartementets rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell, og innebærer en samfunnsøkonomisk analyse av prissatte og ikke-prissatte virkninger samt analyse av ulike effektmål.

Direktoratet har vurdert konsekvenser for blant annet klima og miljø, samenes rettigheter, sikkerhet og beredskap. Analyser viser at en utbygging av en Nord-Norgebane vil være en stor klimabelastning for samfunnet.

Nytteverdien av en Nord-Norgebane er betraktelig lavere enn kostnadene ved å bygge banen.

KVU-en anbefaler en utvikling av eksisterende infrastruktur på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Jernbanedirektoratet anbefaler ikke utbygging av Nord-Norgebanen eller deler av denne. 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.

Statsforvalteren sine vurderinger

Samfunnssikkerhet og beredskap

Virkninger for de ulike faktorene med betydning for samfunnssikkerhet bygger på notat 008 Samfunnssikkerhet (56), som ble utarbeidet av Multiconsult og levert som grunnlagsdokument for KVU Nord-Norgebanen 21. august 2023.

Så langt vi kan se inneholder notatet fra Multiconsult store faglige svakheter og er lite egnet for å konkludere slik KVU'en gjør på samfunnssikkerhetsområdet. Vi vil trekke frem noen svakheter fra notatet:

Metodebruk
Multiconsult beskriver metodebruken i kap. 2 i sitt notat. Multiconsult vurderer selv metoden som er brukt (3R-metoden) som forholdsvis ny og umoden. Videre er metoden ytterligere forenklet av Multiconsult for å tilfredsstille korte tidsfrister som skyldes forsinkelser i etablering av konsepter. Det har heller ikke vært involvering av relevante interesser som lokale og regionale myndigheter, redningsetater, Forsvaret, vegmyndigheter osv.

Forsvar
Rapporten tar ikke for seg konseptet for vertslandsstøtte og endringen i den sikkerhetspolitiske situasjonen i nord etter Russlands invasjon av Ukraina. Med Finlands inntreden i NATO, og Sveriges nært forestående inntreden i NATO, er aksen vest-øst blitt langt viktigere i forsvarsperspektiv og NATO-perspektiv. Rapporten nevner Trondheim og Narvik som viktige havner for å ta imot allierte styrker, og at utvikling av Ofotbanen og ny bane fra Fauske derfor blir aktualisert. I et vertslandstøttekonsept må utvikling av Ofotbanen være høyt prioritert, nettopp for å kunne flytte militært personell og utstyr inn i Sverige og videre inn i Finland. Vi kan ikke se at dette er en del av verdisettingen.

I konklusjonen for Forsvar sier rapporten at konsept A1 utgjør ingen forskjell i Forsvarets aktivitet. Det mener vi er en feil konklusjon all den tid Sverige og Finland er blitt NATO-medlemmer.

Forsyningssikkerhet og befolkningens sikkerhet og trygghet
På disse to områdene konkluderer rapporten med at konsept A1 utgjør en minimal forskjell, mens alternativ A2 gir en stor forbedring i folks trygghet, sikkerhet og forsyningssikkerhet. Vi er selvfølgelig enige i at all utbygging av transportinfrastruktur gir forbedringer i og med at du får redundante løsninger. Men vi er ikke enige i konklusjonen om at det er stor forskjell mellom konseptene.

For Nordland sin del vil en utbygging av strekningen Fauske-Narvik gi bedre sikkerhet hvis veitrafikk på denne strekningen tas bort. Men siden det ikke er stopp mellom disse stasjonene kan vi ikke se at det er noen stor gevinst all den tid all transport til Lofoten og Vesterålen, samt all transport til Sørfold, Steigen og Hamarøy fortsatt vil gå på vei. En utbygging mot Harstad vil kunne gi bedre redundans for Lofoten og Vesterålen, men det forutsetter at det bygges opp et nytt godsknutepunkt for omlasting fra vei til bane i Tjeldsund/Evenesområdet på bekostning av dagens knutepunkt i Narvik. Vi kan ikke se at dette vil bety noen stor forskjell i samfunnssikkerhet og beredskap for Nordland sin del. For Troms er det i Harstad prioritert utbygging på Rødskjær og videreføring av Stangnes. Rødskjær som planlegges å bli ny kai for omlasting og produksjon i dette området forutsetter annen tilknytning enn jernbane direkte.

Nye transportmåter for befolkningen i Sør- og Midt Troms vil bane være et supplement til eksisterende trafikkløsninger. En bane som knytter til seg terminaler, vil legge til rette for nye forsyningsveier og knytte fylket bedre sammen innen persontransport på strekningen Narvik – Tromsø og samtidig bidra til styrket forsyningssikkerhet. Ivaretakelse av forsyningssikkerhet i det daglige og ved mindre hendelser må samsvare med samfunnets større behov ved en endret sikkerhetssituasjon. Her har en jernbane en viktig funksjon, sammen med de øvrige transportformene som er etablert.

Det er reist spørsmål fra distriktskommuner utenfor Tromsø om strekningen Narvik – Tromsø er den strekningen som gir størst samfunnssikkerhet knyttet til forsyningssikkerhet, forsvarets behov og eksport av varer, samtidig som det skal gi tryggere reise for innbyggere og et potensial innen turisme dersom banen blir realisert.

Forsyningssikkerhet i et internasjonalt bilde der Tromsø og Senja, sammen med øvrige forsyningslinjer i fylkene, skal forsyne Europa med varer vil gi gevinst i et regionalt perspektiv. Det forutsettes i denne utredningen at varene skal passere Oslo og Alna, som vil medføre kapasitetsutfordringer i banenettet på Østlandet. Det som ikke ligger i dette mandatet å vurdere er bane til Finland og eller til Sverige fra Troms.

Narvik er per i dag svært viktig for forsyning av mat og medisiner til Nord-Norge, og en utvikling av Ofotbanen vil derfor etter vårt syn gi større effekter for forsyningssikkerheten enn det rapporten legger til grunn.

Brannsikkerhet
Brannsikkerhet er ikke en del av utredningen, men er nevnt som en utfordring. På strekningen Fauske-Narvik er det foreslått en trase som går i lange tuneller i områder, der det ikke bor folk, og

der det ikke er alternativ tilgang på tilførselsvei. 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.

Kunnskapsgrunnlag
I forbindelse med arbeidet med KVU for transportløsninger i Nord-Norge var det satt ned arbeidsgrupper som tok for seg ulike temaer, blant annet samfunnssikkerhet og beredskap. I dette arbeidet deltok blant annet Jernbanedirektoratet. Det ble levert to rapporter på temaet.

- Delrapport Samfunnssikkerhet og beredskap (vegvesen.no), levert 5.10.22
- KVU_nordnorge_Verdsetting av samfunnssikkerhet og beredskap (vegvesen.no), levert 16.3.23

Vi kan ikke se at konklusjoner fra denne gruppen er tatt med i arbeidet med KVU Nord-Norgebanen.

Oppsummering Samfunnssikkerhet og beredskap
Eksemplene ovenfor er bare noen av flere svakheter vi har funnet i utredningen av samfunnssikkerhet og beredskap. Etter vårt syn er Multiconsult sin rapport for dårlig til å gi et grunnlag for verdisetting av de ulike alternativene. Vi stiller også spørsmålstegn ved kvalitetssikringen i Jernbanedirektoratet da konklusjonene til Multiconsult er tatt direkte inn i Jernbanedirektoratets anbefaling.

Vår anbefaling er 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.

Nordre Nordland og Troms vil med denne utbyggingen kunne oppnå forsterkede forsyningslinjer for å håndtere hele spekteret av små og store hendelser i et totalforsvarskonsept. Samfunnssikkerhet må være en gjennomgående rød tråd der Nord- Norgebanen må være tilknyttet våre øvrige samferdselsmuligheter og utfordringer på sjø, veg og luft. Forsvaret har sine planlagte baser og forsyningskaier som må ivaretas, og en bane må legge til rette for dette.

Reindrift

Virkningen for samiske interesser er grundig og godt belyst i utredningen. Medvirkning fra reindrifta synes å være godt ivaretatt i prosessen. Vi bemerker at ILKA-metoden, integrert landskapskarakteranalyse, er benyttet som metode for å belyse virkninger for de ikke-prissatte verdiene. Selv om vår kunnskap om metoden er begrenset, er den interessant som et supplement til de metodene som i dag benyttes for å beskrive de samlede virkningene i et reinbeitedistrikt. Dersom planarbeidet videreføres, ber vi om at ILKA- metoden vurderes brukt.

For Troms er det reinbeitedistrikter som allerede har flere belastninger knyttet til ulike andre samfunnsinteresser i arealet. For reindrifta må en se på konsekvensene utenfor et planområde for å vurdere sumvirkninger og alternativer for utredningene. Andre prosjekter som vil utvikle seg i kjølevannet av en Nord-Norge bane, samt utviklingen av sentralnettet til energiforsyningen vil gi Reinbeitedistrikter og siidaene flere utfordringer. Distriktene 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.

Natur og miljø

Statsforvalteren mener at utredningen som bl.a. gjelder naturmangfold og klimagassutslipp er tilstrekkelig gjennomført. Det er usikkerhet rundt endelig plassering og utforming av en ny Nord-Norgebane, som gjør at denne utredningen ansees å være en grov kartlegging av naturverdier. Det kommer imidlertid frem at de alternativene som gjelder utbygging av ny bane bl.a. medfører store arealbeslag, klimagassutslipp, visuelle virkninger og masseoverskudd. I rapportens samfunnsøkonomiske analyse, § 7.12.2 står det bl.a. at:
«Det finnes ikke noe nasjonalt regnskap over tap av verdifull natur, det er således vanskelig å relatere arealbeslagene til kjente tallstørrelser. Det er imidlertid klart at arealbeslaget er stort, og utgjør en meget vesentlig konflikt. Beslaget er trolig også underestimert, da stasjoner, godsterminaler og massedeponier ikke inngår i beregningene. Samtidig er kartleggingsstatus dårlig på store deler av strekningen, slik at det vil være stort potensial for å avdekke mer natur av høy verdi ved mer detaljert kartlegging.»

I tillegg til de vurderinger som gjelder nedbygging av areal og utslipp, viser Statsforvalteren til pkt. 45 i de Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, om at *«Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen.»*

Statsforvalteren støtter ellers de klima- og miljøfaglige vurderingene som er gjort i rapporten og har ingen merknader til rapportens alternativvurderinger eller anbefalinger.

Med hilsen

Elisabeth Vik Aspaker
statsforvalter i Troms og Finnmark

Tom Cato Karlsen
statsforvalter i Nordland

Dokumentet er elektronisk godkjent

From: "Gunn-Elin Jakobsen" <gunn.elin.jakobsen@tromso.kommune.no>
Sent: Mon, 29 Jan 2024 09:21:39 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Saksprotokoll KOBY sak 3_24, Høringsuttalelse til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen, 25.01.2024.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra gunn.elin.jakobsen@tromso.kommune.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Tromsø kommune viser til brev fra Jernbanedirektoratet datert 15.1.2024, deres referanse 202300988-24, der KVU for Nord-Norgebanen fikk ny høringsfrist 1. februar 2024. Tromsø kommune oversender høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen på bakgrunn av vedtak i Kommune- og byutviklingsutvalgets sak 3 i møte 25. januar 2024, se vedlagte protokoll. Kommunen behandlet uttalelsen til KVU Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen i en samlet sak, noe som fremgår i vedtakets ulike punkter.

Med vennlig hilsen

Gunn-Elin Jakobsen
Kommuneplanlegger
Seksjon for samfunn, innovasjon og næring

Telefon: 90067625 |
gunn.elin.jakobsen@tromso.kommune.no

Tromsø kommune

All e-post til Tromsø kommune behandles i samsvar med offentlighetsloven, hvilket medfører at innholdet kan bli offentliggjort.

Tromsø kommune

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Deres ref.:	Vår ref.:	Saksbehandler:	Dato:
	23/16069-3	Gunn-Elin Jakobsen +47 90067625	01.02.2024

Høringsinnspill til KVU Nord-Norgebanen

Tromsø kommune viser til brev fra Jernbanedirektoratet datert 15.1.2024, deres referanse 202300988-24, der KVU for Nord-Norgebanen fikk ny høringsfrist 1. februar 2024. Tromsø kommune oversender høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen på bakgrunn av vedtak i Kommune- og byutviklingsutvalgets sak 3 i møte 25. januar 2024, se vedlagte protokoll. Kommunen behandlet uttalelsen til KVU Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen i en samlet sak, noe som fremgår i vedtakets ulike punkter.

Epost med uttalelse ble også oversendt per epost 29.1.2024

Med vennlig hilsen

Sigrid Mogård-Jansen
Seksjonsleder
Seksjon for samfunn, innovasjon og næring

Gunn-Elin Jakobsen
Kommuneplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg: Protokoll

Saksprotokoll

Utvalg: Kommune- og byutviklingsutvalget
Arkivsaknr. 23/17804
Saksbehandler Gunn-Elin Jakobsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Miljø-, idrett-, kultur- og samfunnsutviklingsutvalget	24.01.2024	5/24
2 Kommune- og byutviklingsutvalget	25.01.2024	3/24

Høringsuttalelse til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen

---

Kommune- og byutviklingsutvalget har behandlet saken i møte 25.01.2024 sak 3/24

Møtebehandling

Votering
Voteringspunkt Innstilling
Enstemmig for 11 (Ap, FrP, H, MDG, Rødt, SV, V)

Kommune- og byutviklingsutvalgets vedtak
1. Det er viktig at konseptvalgutredninger for framtidig transport i Nord-Norge og for Nord-Norgebanen er levert og sendt på høring. Samfunnsmålene er gode og dekker sentrale utfordringer, som har betydning for utviklingen i nord. Tromsø kommune mener imidlertid at tilrådningene i KVU-ene ikke er i tråd med det man skulle forvente ut fra samfunnsmålene.

2. Verken transportformene eller geografien sees i sammenheng i KVU for Nord-Norge. Dette er en betydelig svakhet i forhold til mandatet. Bl.a. må sjøtransport vurderes som del av løsningene fram mot 2060. Det er uheldig at arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS1) har kommet så sent i gang, og ikke er ferdigstilt før etter NTP-prosessen i Stortinget.

3. Valget om å skrinlegge videre arbeid med en Nord-Norgebane har en for dårlig begrunnelse og forankring.

4. Tromsø kommune vil gjenta sitt innspill til NTP 2025-2036, som ble gitt via fylkeskommunen i april 2023: «Tromsø kommune forventer at utbygging av en moderne Nord-Norgebane tas med i NTP 2025-2036 med følgende utbyggingsrekkefølge: Narvik-Tromsø med sidearm til Harstad og deretter Narvik-Fauske».

5. Fremtidens transportsystem må gi transportløsninger uten klimagassutslipp, og samtidig være så energieffektivt som mulig. Etablering av infrastruktur for slike løsninger innebærer store offentlige investeringer, som både gir utfordringer og muligheter knyttet til omstillingen av

samfunnet. For Nord-Norgebanen er utfordringene fremstilt kunstig høye, blant annet gjennom et overdrevent fokus på indirekte utslipp og bruk av grunnlagsdata fra referanseprosjekt med diskutabel relevans. Mulighetene utbyggingen gir er samtidig neglisjert ved å ikke ta hensyn til at store offentlige investeringer av denne typen kan framskynde innfasing av utslippsfrie løsninger både i industri- og anleggssektor.

6. KVU Nord-Norge omtaler nye internasjonale utfordringer i nordområdene og mangler for samfunnssikkerhet både i kapittel 2.8 om Statssikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap og i kapittel 3.2 Sårbarhet i transportsystemet. Påpekte utfordringer og svakheter i dagens systemer gis i for liten grad vekt i forslag til prioriteringer. Herunder den manglende redundansen som store deler av Nord-Norge lider under, og som kunne vært løst ved å se geografien og transportmidlene i sammenheng. Manglende prioritering av det grenseoverskridende transportsamarbeidet mellom Norge og Sverige/Finland er også en svakhet.

7. Anbefalte transportløsninger i Nord-Norge er satt sammen av svært ulike tiltak fra tiltakspakken og konseptvalget, på svært ulike detaljeringsnivåer og modenhetsgrader. Tromsø kommune stiller spørsmål ved hvordan tiltakene skal forankres i nasjonal transportplan i flere tiår framover. Særlig de små og mellomstore tiltakene. Det framgår videre av KVU-en at det også for ny innfart til Tromsø framkommer betydelig usikkerhet vedrørende faktisk prioritering etter KVU, i kommende NTP-prosesser.

8 Tromsø kommune stiller spørsmål ved om ca. 5 mrd. kr pr år i perioden til alle transportformer i Nord-Norge er en satsing.

9. Vedtaket sendes til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet som Tromsø kommunes høringsuttalelse.

Tromsø kommune

Saksprotokoll

Utvalg: Kommune- og byutviklingsutvalget
Arkivsaknr. 23/17804
Saksbehandler Gunn-Elin Jakobsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Miljø-, idrett-, kultur- og samfunnsutviklingsutvalget	24.01.2024	5/24
2 Kommune- og byutviklingsutvalget	25.01.2024	3/24

Høringsuttalelse til KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen

Kommune- og byutviklingsutvalget har behandlet saken i møte 25.01.2024 sak 3/24

Møtebehandling

Votering
Voteringspunkt Innstilling
Enstemmig for 11 (Ap, FrP, H, MDG, Rødt, SV, V)

Kommune- og byutviklingsutvalgets vedtak
1. Det er viktig at konseptvalgutredninger for framtidig transport i Nord-Norge og for Nord-Norgebanen er levert og sendt på høring. Samfunnsmålene er gode og dekker sentrale utfordringer, som har betydning for utviklingen i nord. Tromsø kommune mener imidlertid at tilrådningene i KVU-ene ikke er i tråd med det man skulle forvente ut fra samfunnsmålene.

2. Verken transportformene eller geografien sees i sammenheng i KVU for Nord-Norge. Dette er en betydelig svakhet i forhold til mandatet. Bl.a. må sjøtransport vurderes som del av løsningene fram mot 2060. Det er uheldig at arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS1) har kommet så sent i gang, og ikke er ferdigstilt før etter NTP-prosessen i Stortinget.

3. Valget om å skrinlegge videre arbeid med en Nord-Norgebane har en for dårlig begrunnelse og forankring.

4. Tromsø kommune vil gjenta sitt innspill til NTP 2025-2036, som ble gitt via fylkeskommunen i april 2023: «Tromsø kommune forventer at utbygging av en moderne Nord-Norgebane tas med i NTP 2025-2036 med følgende utbyggingsrekkefølge: Narvik-Tromsø med sidearm til Harstad og deretter Narvik-Fauske».

5. Fremtidens transportsystem må gi transportløsninger uten klimagassutslipp, og samtidig være så energieffektivt som mulig. Etablering av infrastruktur for slike løsninger innebærer store offentlige investeringer, som både gir utfordringer og muligheter knyttet til omstillingen av

samfunnet. For Nord-Norgebanen er utfordringene fremstilt kunstig høye, blant annet gjennom et overdrevent fokus på indirekte utslipp og bruk av grunnlagsdata fra referanseprosjekt med diskutabel relevans. Mulighetene utbyggingen gir er samtidig neglisjert ved å ikke ta hensyn til at store offentlige investeringer av denne typen kan framskynde innfasing av utslippsfrie løsninger både i industri- og anleggssektor.

6. KVU Nord-Norge omtaler nye internasjonale utfordringer i nordområdene og mangler for samfunnssikkerhet både i kapittel 2.8 om Statssikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap og i kapittel 3.2 Sårbarhet i transportsystemet. Påpekte utfordringer og svakheter i dagens systemer gis i for liten grad vekt i forslag til prioriteringer. Herunder den manglende redundansen som store deler av Nord-Norge lider under, og som kunne vært løst ved å se geografien og transportmidlene i sammenheng. Manglende prioritering av det grenseoverskridende transportsamarbeidet mellom Norge og Sverige/Finland er også en svakhet.

7. Anbefalte transportløsninger i Nord-Norge er satt sammen av svært ulike tiltak fra tiltakspakken og konseptvalget, på svært ulike detaljeringsnivåer og modenhetsgrader. Tromsø kommune stiller spørsmål ved hvordan tiltakene skal forankres i nasjonal transportplan i flere tiår framover. Særlig de små og mellomstore tiltakene. Det framgår videre av KVU-en at det også for ny innfart til Tromsø framkommer betydelig usikkerhet vedrørende faktisk prioritering etter KVU, i kommende NTP-prosesser.

8 Tromsø kommune stiller spørsmål ved om ca. 5 mrd. kr pr år i perioden til alle transportformer i Nord-Norge er en satsing.

9. Vedtaket sendes til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet som Tromsø kommunes høringsuttalelse.

From: "Synnøve des Bouvrie" <desbouvriesynnove@gmail.com>
Sent: Thu, 26 Oct 2023 13:30:46 +0200
To: "Srv Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Njål Svingheim" <njal.svingheim@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen.pdf, Innspill RETT fra Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms til Jernbaneverket i anledning Stortingets supplerende tildeling for Nord .docx

Til Jernbanedirektoratets administrasjon,

Som styremedlem i Besteforeldrenes klimaaksjon lokallag Troms har jeg mottatt vedlagte invitasjon til offentlig høring. Jeg var også invitert til informasjonsmøtet i Tromsø 19.oktober. Jeg har i flere år ytret vårt syn på Nord-Norgebanen, bl.a. i vedlagte innspill etter møtet i Tromsø 22. september 2022:

På adresselisten i vedlagte invitasjon står jeg oppført slik : (helt til slutt) «UNIVERSITETET I TROMSØ - NORGES ARKTISKE UNIVERSITET v/ Synnøve Des Bouvrie».
.
Personlig er jeg bosatt i Tromsø siden 1971, ansatt på universitetet siden 1972, nå som Professor emerita (pensjonert), men i den aktuelle sammenhengen representerer jeg altså Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms (leder er prof.em. Ingunn Elstad ingunn.elstad@uit.no). Jeg ber om at denne tilhørigheten noteres ved mitt navn.

På forhånd takk,
Synnøve des Bouvrie

Innspill fra Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms til Jernbanedirektoratet i anledning Samferselsdepartementets supplerende tildeling for Nord-Norgebanen: KVU for Nord-Norgebanen
(jfr. dialogmøte i Tromsø 22. september 2022). ved Synnøve des Bouvrie, styremedlem

Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) har som sentral strategi å være en pådriver for natur-, miljø- og klimavennlig samferdselspolitikk. (Mandat til Jernbanegruppa).

BKA i Troms minner om at klimatruslene er de største farene menneskeheten, og særlig de neste generasjoner, står overfor. Vi setter derfor klimavern øverst i prioriteringen: Internasjonalt appellerer FN, IEA og EU sterkt for økt satsing på tog som klimatiltak. Utbygging av jernbanen og sporbundet trafikk er viktig for at samferdselssektoren skal klare sin andel av EUs utslippsmål med 55 % reduksjon fram til 2030. Det vil dessuten utgjøre et rasjonelt utgangspunkt for miljø- og klimautviklingen i årene etter 2030, og i tiårene fram til sluttmålet i 2050.

Videre følger BKA opp EUs mobilitetsstrategi som har som mål å doble trafikken med høyhastighetstog innen 2030 og tredoble trafikken innen 2050.

BKA satser videre på at

Nord-Norgebanen må prioriteres for realisering av en moderne gjennomgående jernbanekorridor nord-sør, som i hvert fall rekker til Tromsø ("Norgebanen"). Det omfatter også modernisering av Nordlandsbanen.

Målsettingen er et stambanenett av internordiske høyfartsbaner i et sammenlenket system med kontinentet.

Begrunnelsen er at de store klimaeffektene fås ved overføring av trafikk fra fly, trailer- og langdistanse biltrafikk til tog. Løsningen er derfor *høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og gods-trafikk*. Det vil også styrke regionaltrafikken både i distriktene og rundt de større byene. For å klare en effektiv utbygging og overgang til høyhastighetsbaner rundt 2030 og framover, må det umiddelbart startes utredninger av et nasjonalt og internordisk prosjekt for høyhastighetsbaner. Det omfatter tiltak både på det eksisterende banenettet og nye baner.

Klimaeffekt

Jernbane som sådan er klart mer klimavennlig enn veg- og flytransport. Høyhastighetsbane akkumulerer jernbanens fortrinn, først og fremst ved å få flere til å gå over til jernbane fra de klimaskadelige transportformene.

Det er 3,1 millioner flyreisende Oslo – Trondheim/Ålesund (tall fra 2019). Når denne strekningen er klassifisert som moden for høyhastighetskonsept i NTP 2022-2033, impliserer tallet på flyreisende i nord der det er registrert 4,7 millioner flyreisende til/fra/i Nordland og Troms og Finnmark, at det er ennå mer klimalønnsomt å bygge Nord-Norgebanen i høyhastighetskonsept.

Vi konkluderer med at Nord-Norgebanen, forutsatt at den bygges som høyhastighetsbane i flerbrukskonsept, vil bidra til meget store klima-utslippsreduksjoner.

Lønnsomhet

Når tid blir bestemmende, blir høyhastighetsbanen driftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk betydelig mer lønnsom enn et tradisjonelt konsept.

En stor prosentandel av dem som nå reiser med fly vil ønske å ta toget, spesielt når toget kan by på flere stopp enn langdistansefly kan det.

Det samme gjelder for godstransporten. Den er omfattende til/fra og i Nord-Norge.
Det er registrert at det gjennom Narvik sentrum passerer 442 vogntog, større enn 12,5 m, i døgnet (det blir 161 330 årlig).
https://www.nrk.no/nordland/tror-pa-en-dobling-i-vogntogtrafikken-pa-ti-ar_-_-politikerne-risikerer-a-_drite_-seg-ut-1.14283811

Hele 30 prosent av alt gods fra Oslo/Alnabru med Nordlandsbanen skal fra Fauske nordover til Tromsø og 17 prosent til Harstad/Narvik, til sammen 47 %, altså nærmere halvparten. 15 % prosent skal til Bodø. Nærmere 2/3 skal altså til Nord-Norge.
https://www.nordlys.no/en-plan-som-kun-forsterker-transportkaos-i-nord/o/5-124-112616

Dette tilsier at Nordlandsbanen må oppgraderes til dobbeltspor høyhastighetsbane.

I stedet for å måtte subsidieres slik jernbanenettet i det søndre østlandsområdet må det, vil (Nordlands-og) Nord-Norgebanen bygget som *høyhastighetsbane i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og gods-trafikk* gå med betydelig overskudd.

I 2018 utgjorde det totale volumet fra fiskeri og oppdrett i Nord-Norge 1.546.000 tonn. Dette var tilnærmet likt som i 2017. Nesten en million av disse tonn var villfisk. Troms og Finnmark fylke leverte 73 %, Nordland resten, mest pelagisk fisk, sild & lodde).
Som følge av at eksportvolumet er stort og behovet for å få tilført varer fra andre land er lavere, kommer vogntogene i all hovedsak tomme til landsdelen: altså forårsaker vogntog-transporten doble klimautslipp per tonn fisk.
https://www.kbnn.no/artikkel/sjomatens-veier-fra-nord-norge

EUs klimamål
Skal varetransporten utenlands med vogntog, vil den, fra 2030, bli belastet med EUs harde avgiftssystem for karbonutslipp forårsaket av veitransport inn i EU:
Carbon Border Adjustment Mechanism
https://www.vbb.com/media/Insights_News/VBB_Client_Alert_-_EU_Carbon_Border_Adjustment_Mechanism_(CBAM).pdf

Konklusjon:
Når klimaet teller mest, byr høyhastighetskonseptet på de største klimagevinstene.

Når lønnsomhet teller mye, må utgifter til utbyggingen av Nord-Norgebanen veies mot fremtidige inntekter, særlig dem som forventes fra villfisk- og sjømatnæringene, "det nasjonen skal leve av etter oljen".

Klimalønnsomhet og økonomisk lønnsomhet konvergerer til konklusjonen: at høyhastighet må bli den mest ansvarlige løsningen på bygging av Nord-Norgebanen.
"En *fullverdig* KVU for Nord-Norgebanen" slik Stortinget har vedtatt skal foretas, må inkludere en utredning av høyhastighetskonseptet. Det er innlysende at Nord-Norgebanen er av nasjonal betydning. Besteforeldrenes klimaaksjon forventer at dette konseptet inkluderes.

From: "Kjell Arthur Abrahamsen" <kjell.arthur.abrahamsen@norsketog.no>
Sent: Tue, 14 Nov 2023 13:47:01 +0100
To: "Srv Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "PostNorskeTog" <post@norsketog.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Viser til offentlig høring – KVU Nord-Norgebanen

Norske tog har ingen kommentarer til konseptvalgutredningen.

Vennlig hilsen

Kjell-Arthur Abrahamsen
Materielldirektør
(+47) 916 52 517

Drammensveien 35, 0271 Oslo
Postadresse: Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

Norske tog

NARVIK KOMMUNE

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 OSLO

Melding om vedtak

Vår ref	Deres ref.	Dato:
20/7846-10/FE-113, FA-N00//815	202300988-2	02.01.2024

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Narvik kommunestyre - 159/23:

Kommunestyret i Narvik behandlet 14.desember 2023 KVU Nord-Norgebanen, følgende høringsuttalelse ble vedtatt.

1. Narvik kommune er positiv til Nord-Norgebanen. En utbygging kan eventuelt skje trinnvis i enkeltjernbanetraseer. Her bør strekningen Fauske-Narvik være spesielt aktuell.

2. Narvik kommune mener den viktigste prioriteringen må være tiltak på Ofotbanen og Nordlandsbanen. Dette må skje gjennom økte bevilgninger. Ambisjonsnivået med foreslåtte tiltak til 14,7 milliarder kroner i et 40-års perspektiv er for lavt.

3. Det må kunne forventes betydelige satsinger på Ofotbanen de neste årene. Usikkerheten som gjør at transportører velger vogntog fremfor sjøtransport og jernbane må fjernes.

    a. Krysningsspor på Søsterbekk må ferdigstilles i 2027
    b. Terminal Nord/Narvikterminalen må ferdigstilles i 2030
    c. Krysningsspor på Horisontalen må ferdigstilles i 2033
    d. Dobbeltspor må være ferdig utbygd innen 2035.

4. KVU-en tar i liten grad inn over seg en ny geopolitisk situasjon, der Ofotfjorden har en viktig rolle som sted for alliert mottak med kobling mellom havn, vei og Ofotbanen. Dette er bekymringsfullt. Ofotbanen har en viktig rolle innen Totalforsvaret og det må legges til rette for økt terminal- og havnekapasitet. Bare slik kan det sivile transportvolumet øke samtidig som beredskapen for å ta imot militært utstyr og allierte styrker når det trengs blir styrket.

Med hilsen

Kjetil Moe
Seniorrådgiver, rådmannens stab

From: "Andreas Sletten" <andreas.sletten@steigen.kommune.no>
Sent: Sun, 7 Jan 2024 15:00:40 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Saksprotokoll Offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen
Attachments: Saksprotokoll Offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen.PDF

[Du mottar ikke ofte e-post fra andreas.sletten@steigen.kommune.no. Finn ut hvorfor dette er viktig på https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification]

Hei,

Vedlagt følger Steigen kommune sin høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen.

Mvh

Andreas Sletten
Konstituert kommunedirektør
Steigen kommune

Steigen KOMMUNE

SÆRUTSKRIFT

Arkivreferanse: 2022/1908-2

Saksbehandler: Andreas Sletten

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
91/23	15.11.2023	Formannskapet
1/24	04.01.2024	Formannskapet

Offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen

Kommunedirektørens innstilling

Saken legges fram uten innstilling

Formannskapet behandling av sak 91/2023 i møte den 15.11.2023:

Behandling

Forslag til vedtak fra Aase Refsnes, SV:

Ordfører følger opp fristen til regionrådet og legger opp en plan for involvering av næringsliv og endelig vedtak til Formannskap og Kommunestyre.

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vedtaket lyder som følgende:

Ordfører følger opp fristen til regionrådet og legger opp en plan for involvering av næringsliv og endelig vedtak til Formannskap og Kommunestyre.

Formannskapet behandling av sak 1/2024 i møte den 04.01.2024:

Behandling

Det ble sendt ut forslag til høringsuttalelse av ordfører Aase Refsnes i forkant av møtet, denne ble gjennomgått og justert av formannskapet.

Forslag fra Aase Refsnes, SV:
Formannskapet vedtar høringsuttalelsen med de endringene som er fremkommet i møtet, inklusiv tall og fakta fra Index Steigen og rapport fra Transportutvikling AS fra 2022.
Ordfører får mandat til å ferdigstille høringen før fristen går ut.

Forslag fra Aase Refsnes, SV ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vedtaket lyder som følgende:

Formannskapet vedtar høringsuttalelsen med de endringene som er fremkommet i møtet, inklusiv tall og fakta fra Index Steigen og rapport fra Transportutvikling AS fra 2022.
Ordfører får mandat til å ferdigstille høringen før fristen går ut.

Høringssvar KVU Nord-Norge banen og KVU Nord-Norge

Steigen kommune, lokalisert nord i Salten og ut mot Vestfjorden er en stor norsk matprodusent. Fra denne kommunen eksporteres store mengder oppdrettslaks og hvitfisk. Steigen er en stor landbrukskommune i nordnorsk sammenheng. Reiselivsnæringen vokser, og vi opplever økt besøk av turister hvert år.
Steigen er en av få distriktskommuner i vekst. Mot alle prognoser har vi økt innbyggertallet de siste 8 årene og er nå ca. 2700 innbyggere. Spredt bosetting innad i kommunen og et dårlig hurtigbåt- og buss-tilbud gjør innbyggerne avhengig av privat bil og veistruktur som er dimensjonert for tungtransport og biler.

Både befolkning og næringsliv er helt avhengig av forutsigbar og rask transport inn og ut av kommunen. Steigen kommune har et næringsliv som er avhengig av at varene som produseres kan transporteres raskt og effektivt. Det bør også være av nasjonal interesse at fiskeri, havbruk og landbruk har velfungerende infrastruktur.

Steigen har store avstander ut til riksvei, til nærmeste by og flyplass. Vi har en lang og trafikkfarlig fylkesvei ut til riksvei (E6 Tømmernes), det er 213 km fra kommunesentret Leinesfjord til nærmeste flyplass i Bodø og 158 km til Fauske fra Leinesfjord. Vi har et fylkeskommunalt hurtigbåttilbud med 3 faste anløp i Steigen en gang sørover og en gang nordover pr. dag, med en avgang nord/sør året rundt samt en sommerrute tilpasset reiselivsnæringen.

Total transport ut av Steigen er ca 220.000 kjøretøy pr år. I 2033 forventes antall kjøretøy å bli ca. 255.000. Rundt 23.000 av disse antas å være tunge næringskjøretøy, der ca 75% (17.000) vedrører sjømatnæringen. I 2022 utgjorde omsetning i primærnæringene 6.48 mrd av en total omsetning på 7.29 mrd, mesteparten av dette er mat som skal ut på markedet og Steigen har en sterkere omsetningsutvikling enn Salten og Nordland i perioden 2017-2022.

Steigen kommune er fornøyd med at investeringsbehovet til FV835 Bogen-Tømmernes er nevnt både fram til 2035 og i 2036-2063. Men det haster med å komme i gang med forbedringene. Det vil være svært viktig for fremtiden til Steigen at vår eneste inngang og utgang til Europaveien er stabil, forutsigbar og tilpasset transportbehovet. Beredskapsmessig er Steigen svært sårbar da dette er den eneste veistrekningen inn og ut av kommunen.

Det er viktig å understreke at investeringsbehovet på fylkesvei ikke stopper der. FV 633 Botn – Helnessund og FV835 Botn – Nordfold har allerede et stort behov for oppgradering, og vedlikeholdsetterslepet for fylkesvei øker.

Vår nærmeste riksvei, E6 Bognes – Fauske, har behov for store investeringer, både sørover og nordover. Det er svært viktig at hele prosjektet Megården – Mørsvikbotn realiseres og at E6 Ulsvågskaret også inngår i ny NTP. Dette er vårt eneste alternativ for transport av gods og personer nordover og sørover og vi er svært sårbare for situasjoner der denne veien er stengt. Beredskapsmessig betrakter vi dette som meget sårbart.

I KVU Nord-Norge er det fokus på måltema bolyst og bli-lyst (Regionforstørring, utvalgte lufthavner, kollektivtilbud, tilrettelegging for gående og syklende og mikrourbanisme). Det er viktig at bolyst og bli-lyst ikke kun dreier seg om sentrale bystrøk, men også omfatter samferdselsprosjekter i distriktene. Ut ifra det som er omtalt i KVU-en vil ikke Steigen dra nytte av noen av tiltakene nevnt. Steigen kommune registrerer at pendlerbåtruter er omtalt både i Troms og Finnmark.

Steigen kommune mener at pendlerbåtruter også må vurderes mellom Steigen og Bodø for å bygge en sterkere bo – og arbeidsregion (BAS).

Steigen kommune ønsker å understreke viktigheten i et 40 års perspektiv at både

fiskerihavntiltak og farleder ikke ned-prioriteres – det er nødvendig både for utviklingen i fiskeriene og i sjøfarten.
Næringslivet i Steigen, spesielt havbruksnæringen, bruker Nordlandsbanen aktivt. Det er derfor behov for en kraftig oppgradering av denne både på kapasitet og regularitet. Elektrifisering av Nordlandsbanen, vil bidra til å redusere klimagassavtrykket etter lakseeksport fra Steigen og bidra i sjømatnæringens mål om å bli klimanøytral. Også Ofotbanen vil være viktig for å avlaste Nordlandsbanen og E6. Etablering av dobbeltspor på Ofotbanen må etter vårt syn prioriteres.
For en kystkommune som Steigen vil det være naturlig å se hvordan godsruter kan løse mange transportutfordringer i et 40-årsperpektiv. Steigen kommune mener Steigen må bli koblet til sjøruta Bodø-Tromsø, og at det bør tenkes igjennom hvordan gods på sjø kan ivareta mange behov også i årene fremover. Industriområdet i Bogen og Helnessund, nært beliggende skipsleia vil kunne fungere som en god «hub» i så måte. Sjømatnæringa har en målsetning om at mest mulig av transporten skal flyttes fra vei til båt (fryst) og bane (ferskt), og i så måte vil det være nødvendig å tilrettelegge for en slik transport. Det er svært viktig at vi beholder mulighet for daglig transport av stykk-gods inn og ut av kommunen- herunder daglig forsendelse av mindre parti fersk fisk.
Veien mot lavutslipp-samfunnet vil forhåpentligvis gå raskt. Samtidig må vi påse at transportmulighetene blir bedre, ikke verre. Det er nødvendig at hele landsdelen har muligheten til å ta del i det grønne skiftet og at det etableres nødvendig infrastruktur for ny teknologi også utenfor de store sentra og i områder med store avstandsulemper. Utbygging av nettstruktur og effekt på energi som legger til rette for lading av tungtransport, buss, hurtigbåt og private kjøretøy må gis stor oppmerksomhet og her må offentlige myndigheter bidra. For Steigen kommune er det viktig i et 40 års perspektiv at også Steigen/Nord-Salten får flere stabile og mer regelmessige transportformer inn og ut av kommunen. Steigen kommune ønsker å spille inn at vi må ta del i utviklingen knyttet til elfly og droner.
Steigen kommunestyre 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 KVU-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 fornøyde med forslagene om å investere i E6 Bognes -Fauske og oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen, men vi er utålmodige. Vi forventer derfor at disse inkluderes i ny NTP og vises ved bevilgninger i neste statsbudsjett.

Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet ga i februar 2022 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en 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 videre vurdere virkninger for andre deler av jernbanenettet i Norge og Sverige.

Saksopplysninger

Jernbanedirektoratet sendte 4.10.2023 konseptvalgutredningen angående KVU Nord-Norgebanen på høring (se vedlagt). I høringsbrevet er det linker til selve KVU-en.

Høringsfristen er **15. januar 2024.**

Hovedoppgaven til KVU-en var ifølge jernbanedirektoratet å analysere jernbanekonsept mellom Fauske og Tromsø, inklusiv mulig arm til Harstad, sett i sammenheng med Nordlandsbanen og Ofotbanen.

Det framgår av høringsbrevet at KVU-en anbefaler en utvikling av eksisterende infrastruktur på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Jernbanedirektoratet anbefaler ikke utbygging av Nord-Norgebanen eller deler av denne.

Høringsbrevet oppsummerer med at 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 pågår parallelt en høring for KVU for transportløsninger Nord-Norge som tas opp i egen sak.

Jernbanedirektoratet har ikke sendt høringen til Steigen kommune. Det ser ut fra høringslista ut som at den offentlige høringen kun er sendt til kommuner hvor den framtidige Nord-Norgebanen er tenkt framført.

Vurdering

Administrasjonen vurderer det slik at Steigen kommune er høringspart, selv som Jernbanedirektoratet ikke har sendt oss KVU-en på høring. En ny jernbane nordover vil etter vår vurdering i høyeste grad også påvirke Steigen kommune sine framtidige muligheter som både samfunn og kommune.

Administrasjonen har ikke hatt anledning til å gå nærmere inn i selve KVU-en.

Administrasjonen anser videre at dette først og fremst er en sak som bør drøftes politisk, før det evt. vedtas høringsinnspill i saken.

Saken legges på den bakgrunn fram uten innstilling.

Forholdet mellom de to KVU-ene:

Administrasjonen forstår ut ifra det som fremgår av høringsbrev til KVU Nord-Norgebanen og høringsbrev KVU for transportløsninger i Nord-Norge at;

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

Jf. forordet til KVU Nord-Norgebanen.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrift.

Vedlagt i møtet:

1 Offentlig høring KVU-nord-norgebanen

From: "Henriette Endresen" <Henriette.Endresen@vestreg.no>
Sent: Tue, 9 Jan 2024 10:46:59 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høringsuttalelse KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Høringsuttalelse KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988.pdf

[Du mottar ikke ofte e-post fra henriette.endresen@vestreg.no. Finn ut hvorfor dette er viktig på https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification]

Vedlagt finner du høringsuttalelse fra Vesterålsrådet vedrørende KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988.

Hilsen
Henriette Endresen
Rådgiver
Vesterålsrådet IPR

Vesterålsrådet

Dato: 08.01.2024
Saksbehandler: Henriette Endresen
Ref.: 24/266
Dok nr: 1

Deres dato:
Deres ref.:

Jernbanedirektoratet
Postboks NO 16 Sentrum
0101 OSLO

HØRINGSUTTALELSE KVU NORD-NORGEBANEN, SAK 202300988

Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning for å vurdere alternative løsninger for en Nord-Norgebane. Utredningen viser at en fullt utbygget Nord-Norgebane for Fauske - Narvik - Tromsø, med sidearm til Harstad, er anslått å koste om lag kr. 280 mrd. Banen har svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og har negative innvirkninger på klima, miljø og natur. Jernbanedirektoratet anbefaler i stedet å arbeide videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge.
Jernbaneverket slår i KVU Nord-Norgebanen fast at dagens infrastruktur og transporttilbud i Nord-Norge har utfordringer når det gjelder:

- Sårbarhet og dårlig forutsigbarhet på grunn av topografi, klima, ras og manglende redundans med lange omkjøringer
- Lange transportavstander med lav vegstandard og lite kapasitet for godstransport på jernbane
- Dårlig kollektivtilbud

Dette er en konklusjon styret i Vesterålsrådet stiller seg bak. I Vesterålen har man et enormt vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet, og farlige veger. Styret vurderer det som svært viktig å få utbedret og oppgradert vegnettet slik at man øker fremkommelighet og sikkerhet.

Som i all politikk handler det om prioritering, og styret vil prioritere veg foran jernbane.

Styret i Vesterålsrådets høringsinnspill til KVU Nord-Norgebanen

1. Styret i Vesterålsrådet støtter KVU Nord-Norgebanen sin hovedkonklusjon om å ikke bygge ut Nord-Norgebanen i sin helhet.
2. Styret i Vesterålsrådet stiller seg bak KVU Nord-Norgebanen sin konklusjon om å jobbe videre med Ofotbanen. Det haster med å få et dobbeltspor på Ofotbanen og styret i Vesterålsrådet henstiller til at dette viktige arbeidet blir prioritert.

Med hilsen

Grete Ellingsen
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert.

Postadresse:	Telefon:	E-post:	Bankgiro:	Organisasjonsnr.:
Postboks 243 8401 SORTLAND	76 11 15 00	postmottak@vestreg.no	4570.13.12892	974 790 653

From: "Øistein Kaarbø" <OK@narvikhavn.no>
Sent: Thu, 11 Jan 2024 10:31:29 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Børge Edvardsen Klingan" <bek@narvikhavn.no>; "Kjetil Moe" <kjetil.moe@narvik.kommune.no>; "Madeleine Kristensen" <madeleine.kristensen@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen
Attachments: Narvik Havn - høring KVU NNbanen 202300988.docx

Enkelte som mottok denne meldingen, får ikke ofte e-post fra ok@narvikhavn.no. Finn ut hvorfor dette er viktig

Til: Jernbanedirektoratet
Fra: Narvik Havn KF
Deres ref.: *sak 202300988*
Tittel: Høring KVU Nord-Norgebanen

Hei,

Se vedlagt uttalelse. Sendes kun elektronisk. Dokumentet er i word-format slik at dere enklere kan klippe ut tekst å benytte den videre hos dere hvis ønskelig.

Vennligst bekreft mottatt.

Mvh,

Øistein Kaarbø
Mob.: +47 91918871

NARVIK HAVN
Port of Narvik

Jernbanedirektoratet
(post@jernbanedirektoratet.no)

Deres ref.	**Vår ref.**	**Dato:**
sak 202300988	24/00002	12. January 2024

Høring KVU Nord-Norgebanen

Narvik Havn KF er enig i hovedkonklusjonene i KVU Nord-Norgebanen. Dette betinger videre at foreslåtte tiltak for å øke kapasiteten må finansieres over statsbudsjettet for å fjerne flaskehalsene.

Veksten på Ofotbanen skyter fart og dagens bane har ingen restkapasitet fra 2026.

Behovet for økt kapasitet og regularitet er åpenbar og etterspurt. Forsyningssikkerheten til Nord-Norge er avhengig av Ofotbanen. Vekst innenfor oppdrettsnæringen, grønn industri, dagligvarer og forbruksartikler, mineralnæringen og ikke minst beredskapsdimensjonen knyttet til Sverige og Finland, krever økte investeringer på Ofotbanen.

Eksisterende jernbaneløsninger, som Ofotbanen og Nordlandsbanen, må rustes opp. Ofotbanen som en CO2-fri miljøbane må prioriteres med følgende utbyggingsetapper:

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

17. desember 2023 sporet et malmtog av ved Vassijaure, i forlengelsen av Ofotbanen på den svenske siden av Riksgrensen mellom Norge og Sverige. I skrivende stund (midten av januar) er Ofotbanen fortsatt stengt. Avsporingene forårsaket enorme ødeleggelser over en strekning på 10 kilometer. Prognosene tilsier en åpning i februar. Brukerne av jernbanen taper enorme summer hver dag og permitteringer vurderes. Konsekvensene av 5 ukers stopp på Ofotbanen har en markedsverdi på 5-7 milliarder kroner. Videre medfører avsporingen at om lag 4.000 vogntog må frakte containerne via landsdelens vinterveger veger istedenfor på jernbane til Narvik.

Slik situasjonen er nå hadde det heller ikke vært mulig å frakte militært materiell på jernbanen fra alliert mottak på Narvik havn og over til Sverige og Finland. Denne evnen til alliert mottak er et av de viktigste bidragene til Norges forsvarsevne i årene som kommer. Med doble spor kunne denne situasjonen vært unngått.

I dag kommer mer enn 50 prosent av alle dagligvarer til nord med tog via Nordlandsbanen og Ofotbanen. Av dette fraktes mer enn hver andre forsendelse til landsdelen over Narvikterminalen. Og motsatt vei går det tonnevis med sjømat og annet viktig gods hver eneste uke. Ofotbanen er Norges eksportbane.

Nord-Norge står for veksten i viktige fremtidsnæringer for Norge. Sjømatnæringen vokser, mineralnæringen vokser og reiselivsnæringen vokser. Mulighetene og ambisjonene for landsdelen er

Narvik Havn KF
Tlf: (+47) 769 50 370
Havnegata 2
8514 Narvik
E-post: firmapost@narvikhavn.no
Org.nr: 974 789 019

store. Nord-Norges andel av vår totale fastlandseksport er stadig økende. På ti år er vareeksporten fra Nord-Norge nær tredoblet. Eksporten fra nord spiller en større og større rolle for vekst og velferd i hele landet.

Kapasitetsutfordringene på Ofotbanen begrenser videre utvikling. For å kunne produsere mer varer og eksportere dem ut, trenger vi investeringer og oppgraderinger av Ofotbanen. Vi må fjerne usikkerheten som gjør at transportørene i dag velger vogntog framfor sjøtransport og jernbane. Vi må gjøre det mulig for dem å velge Norges eksportbane, Ofotbanen, i enda større grad enn nå, for dagligvarer inn til landsdelen og sjømat ut i Europa.

En ny geopolitisk situasjon forsterker behovet for oppgraderinger av Ofotbanen.

Narvik er veien ut av Arktis og inn til Arktis, også for NATO og våre allierte som skal komme oss til unnsetning eller komme hit for å øve. Med det nye forholdet til Russland, og med Finland og Sverige som våre allierte i nord, blir transportårene fra isfri havn i Narvik og inn i Arktis enda viktigere. Transportruter som før har gått gjennom Russland, vil finne nye veier og gjøre Ofotbanen mer sentral.

Det må investeres i flere krysningsspor og økt terminal- og havnekapasitet. Bare slik kan vi øke det sivile transportvolumet og samtidig styrke beredskapen til å ta imot militært utstyr og allierte styrker når det trengs.

Behovet for oppgradering av Ofotbanen er prekært. Vi kan ikke vente, det haster. KVUen understreker også at eksisterende jernbaner må utbedres før man får full transportnytte av eventuell ny jernbane i Nord-Norge. En utbedring av Ofotbanen og Nordlandsbanen er derfor nødvendig og avgjørende for å få mest mulig nytte av ny jernbane i nord. Det er heller ikke til hinder for at man på lengre sikt kan vurdere nye jernbanestrekninger i landsdelen.

Vi støtter derfor konklusjonen i KVU Nord-Norgebanen om å ruste opp eksisterende jernbaner, fremfor å bygge ny.

Med vennlig hilsen,

(dokumentet er elektronisk godkjent)
Børge Edvardsen Klingan
Havnedirektør

From: "Wenche Kirkeby" <wenche.kirkeby@vegvesen.no>
Sent: Fri, 12 Jan 2024 08:46:42 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Jan Fredrik Lund" <jan.lund@vegvesen.no>; "Ove Myrvåg" <ove.myrvag@vegvesen.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Vi viser til høringsbrev fra Jernbanedirektoratet datert 04.10.2023 om offentlig høring av KVU Nord-Norgebanen.

Statens vegvesen har hatt ansvaret for KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Arbeidet med utredningen har vært utført i fellesskap med Kystverket, Avinor og Jernbanedirektoratet. Parallelt med dette KVU-arbeidet har det pågått arbeid med KVU for Nord-Norgebanen under ledelse av Jernbanedirektoratet. Det er viktig å understreke at dette har vært to selvstendige oppdrag med egne prosjektorganisasjoner og styringsgrupper. Styringsgruppen for KVU Nord-Norge har vært ledet av Statens vegvesen, og ellers bestått av Jernbane-direktoratet, Kystverket og Avinor, og i tillegg statsforvalterne i Nordland og Troms og Finnmark. Styringsgruppen for KVU Nord-Norgebanen har hatt samme sammensetning, i tillegg til Bane NOR, men har vært ledet av Jernbanedirektoratet.

Samarbeidet mellom prosjektene har vært tett, både rent praktisk og for å kunne utnytte fagkompetansen og ressursene på tvers. Den politiske samrådsgruppen, med bred deltakelse fra det politiske nivået i fylkeskommuner og kommuner i landsdelen, har vært den samme for begge utredningene.

KVU for transportløsninger i Nord-Norge omhandler hele transportsystemet, med alle transportformer i hele landsdelen, inkludert Svalbard. Omfanget for denne utredningen er derfor større, både tematisk og geografisk, enn for KVU Nord-Norgebanen. De konseptuelle valgene i KVU for transportløsninger i Nord-Norge er sammenfallende med konseptområdet for KVU Nord-Norgebanen. I de konseptuelle valgene vurderes landbasert transport som skal binde landsdelen sammen med resten av Norge. Her inngår betydningen av et hovedveinett og forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø. For å vurdere og sammenligne de konseptuelle valgene på vei og bane er det brukt et felles modellverktøy for beregning av trafikk og transport. Resultatene fra KVU Nord-Norgebanen er tatt inn i de konseptuelle valgene for KVU Nord-Norge. Det konseptuelle valget kan ikke alene oppfylle det fastsatte samfunnsmålet i KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Det er derfor lagt inn en bredt anlagt tiltakspakke i KVU Nord-Norge, som er lik i alle konseptene. Dette utgjør den største prinsipielle forskjellen mellom de to KVU-ene.

Statens vegvesen mener at KVU Nord-Norgebanen gir et godt grunnlag for de vurderinger og anbefalinger som er gjort i KVU 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 KVU for Nord-Norgebanen.

Vi vil takke for et meget godt samarbeid gjennom prosessen.

Økonomi- og virksomhetsstyring
Med hilsen
Ove Myrvåg
Direktør

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Arbeidsutvalget i Salten Regionråd IPR**
Dato: **5. januar 2024**

Sak: **AU-sak 03/23**
Høringsuttalelse til KVU Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen

Enstemmig uttalelse:

Enstemmig vedtak:
Arbeidsutvalget i Salten Regionråd IPR vedtar følgende samlede høringsuttalelse til KVU for Transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen:

«Salten Regionråd IPR er et politisk samarbeid mellom de ti kommunene i Salten; Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hábmer-Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har rundt 85.000 innbyggere og er største region i Nordland.

Dette er en samlet høringsuttalelse til KVU for Transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen, som begge ble lagt fram i september 2023. Salten Regionråd velger å se på disse samlet, fordi de henger sammen både med tanke på faktagrunnlag, analyser og de konseptuelle anbefalingene.

Overordnede innspill:

Salten Regionråd vil berømme det omfattende arbeidet som er lagt ned for å analysere transportutfordringer og -behov i den nordlige landsdelen. Utredningene representerer et **kunnskapsgrunnlag og viktige analyser som vil være nyttige for videre planlegging og prioriteringe**r.

Vi oppfatter at selve prosessen etter hvert har involvert bredt og kommunisert godt med næringsliv, samfunnsliv og politiske aktører. Spesielt er det **viktig at utredningene har tatt inn forhold rundt regionutvikling, bo- og blilyst, samfunnssikkerhet og beredskap,** og ikke utelukkende har hatt fokus på de lange transportene inn og ut av landsdelen.

Salten Regionråd vil understreke at disse **utredningene bør sees i et nasjonalt perspektiv - og ikke bare som en «plan for Nord-Norge»**. **Den nordlige landsdelen har og får en økende betydning for Norge, både med tanke på nasjonale eksportinntekter, økonomisk vekst generelt og landets geopolitiske rolle**. Nordland er i dag landets femte største eksportfylke og står for 8-9% av norsk fastlandseksport, dvs. dobbelt så mye som folketallet skulle tilsi. Med mindre inntekter fra petroleumsindustri, vil eksport fra sjømat, grønn industri, mineraler, energi og turisme få stadig større betydning for nasjonaløkonomien. Alle disse næringene vokser mer i nord enn i resten av landet. For å realisere dette potensialet, trengs både gode transportløsninger inn/ut av landsdelen og god samferdsel for de som skal bo, leve, produsere og sikre samfunnsinteressene i landsdelen. I tillegg er landsdelens geopolitiske betydning blitt ytterligere forsterket som følge av krig i

Ukraina og utvidelse av NATO. **Den nasjonale betydningen av transportløsninger i Nord-Norge burde framgå klarere allerede i forbindelse med samfunnsmålet i de to KVU-ene**

Salten Regionråd mener at ambisjonsnivået for det anbefalte konseptvalget og tiltakspakken er altfor lavt – sett i et 40-årsperspektiv. De foreslåtte tiltakene summerer seg til 183,8 mrd. kr. Dette utgjør ca. 6,5% av inneværende Nasjonal Transportplan (NTP), som har 12 års varighet – eller 1,7% sett i et 40-årsperspektiv. Selv om man forutsetter at kommende NTP vil ha en årlig ramme nærmere nivået på Statens samferdselsbudsjett i 2023 (81 mrd. kr), vil foreslåtte satsingen i et 40-årsperpektiv kun utgjøre ca. 5,6% av NTP. Dette er lavt både i forhold til folketall, behov, verdiskaping og nasjonal betydning.

Nord-Norge har over lang tid vært underprioritert når det gjelder samferdselsinvesteringer og -drift, både i forhold til befolkning og infrastruktur (f.eks. veglengder/jernbanelengde), og ikke minst i forhold til avstander, topografi og vær. Dette synes ikke å bli endret gjennom forslagene i KVU-ene.

Til sammenligning har Sverige nylig lagt fram en ny Transportplan, hvor vekstimpulsene i nord tas på alvor, primært knyttet til ny industri og det grønne skiftet, men også den geopolitiske situasjonen. Norrbotten alene tilrettelegger for næringsinvesteringer på rundt 1000 mrd. SEK, 20.000 nye arbeidsplasser og rundt 100.000 nye innbyggere. Den svenske stat følger opp i transportplanen 27,8 mrd. SEK bare til investeringer i Norrbotten fram til 2033 av (inkl. 10,2 mrd. til Norrbotniabanen hvor en del ligger i Västerbotten). Dette utgjør knapt 10% av den samlede nasjonale transportplanen (befolkningen utgjør 2,5% av Sverige).

Salten Regionråd forventer at de foreslåtte løsningene i KVU-ene reflekteres i den kommende Nasjonal Transportplan, og i påfølgende budsjetter. Grunnet framskyving av ny NTP, har transportvirksomhetenes innspill kommet parallelt med utredningene i KVU-ene. Så langt er det svært lite – om noe – av forslagene til løsninger i KVU-ene som kan finnes igjen i transportvirksomhetenes innspill til NTP.

Salten Regionråd vil i den sammenhengen spesielt påpeke at en kraftig oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen ligger inne i alle de vurderte konseptene. Dette bør dermed være tiltak som fases inn i Jernbanedirektoratets og BaneNORs langsiktige planer og prioriteringer som er spilt inn til ny NTP, uavhengig av hvilket konsept man lander på. Likevel skjer ikke dette. Dette oppfattes som svært lite tillitsvekkende for hvilke satsinger man kan forvente i kommende år.

Innspill på konkrete problemstillinger og vurderinger i KVU-ene.

Salten Regionråd har, etter gjennomgang av rapportene, følgende konkrete innspill til innhold og vurderinger i KVU-ene:

- I vurdering av konsepter for de lange transportstrekningene, mangler et høyst relevant konsept, nemlig en **intermodal transportløsning i kombinasjon av tog (Nordlandsbanen) Oslo- Bodø og båtrute videre nordover mot Harstad og Tromsø**. Dette blir en forlengelse av Nordlandsbanen på kjøl, som treffer Regjeringens godsstrategi og en mangeårig målsetting om å flytte gods over fra veg

til sjø og bane. Løsningen planlegges med nullutslippsbåter, og vil kunne kutte minimum 25 000 tonn CO_2 per år og flytte 25 000 trailere fra vei til bane og kjøl årlig.

- Konseptet stiller (som alle de andre konseptene) krav til kapasitetsøkning og på sikt nullutslippsløsninger på Nordlandsbanen. I tillegg stiller det krav til terminalutvikling i Bodø.
- Dette bør løftes fram som en konkret løsning, enten i tiltakspakken eller i det valgte konseptet. Jernbane- og havneterminalen i Bodø er koblingen mellom de to transportformene, men mangler en planskilt kryssing av Jernbaneveien som går mellom jernbane- og havneterminalen. Dette er en del av et landsdekkende transportsystem, som dekker et stort potensial for reduksjon av vegtrafikk og utslipp. Transportvirksomhetene for både bane, sjø og veg bør derfor prioritere midler til dette prosjektet.
- Salten Regionråd mener det er en generell svakhet ved KVU-en at det ikke er sett mer på sammenheng i transport mellom sjø og land. Kystverket har et hovedfokus på fiskerihavner og farleder, men er mindre involvert i godsruter og/eller terminalløsninger knyttet til godshavner (spesielt stykkgods) som kan binde sjø- og landtransport sammen. Størstedelen av godstransport skjer på sjø, men denne transporten utgjøres primært av bulk eller større partilaster direkte til/fra produksjonssted eller kunde, og ofte over private kailøsninger. Den nevnte sjøruta Bodø-Harstad-Tromsø gir mulighet for en bedre samordning av sjø og land, og også mer stykkgods på sjø. Også fergetrafikken (bl.a. Vestfjordsambandene) bidrar i denne sammenheng. Også andre godsløsninger på sjø, f.eks. fra slakteri til terminal eller marked, kan tenkes å være relevante alternativ som ikke er analysert.

- Det anbefalte konseptvalget i KVU-en legger opp til en helhetlig oppgradering av hele E6 gjennom regionen, samt store deler av Rv80. **En oppgradering av disse strekningene til riksvegstandard er i tråd med Salten Regionråds prioriteringer og innspill til Nasjonal Transportplan Salten.** Salten Regionråd ønsker å presisere følgende:
  - Salten Regionråd viser til KVU-ens vurdering av den betydningen E6 gjennom regionen har både for gods, persontransport og beredskap, både for hele landsdelen og internt i regionen. Samtidig er E6 mellom Fauske og Bognes (Narvik) den vegstrekningen i landsdelen som skårer lavest på robusthet, redundans og restitusjon. Dette bør være grunnlag for en kraftig opprusting av denne strekningen, uavhengig av valgt konsept.
  - Salten Regionråd vil særlig understreke den betydningen E6 har særlig i nordre del av regionen med å binde Salten sammen som en BAS-region[1]. Dagens vegstandard med høy usikkerhet/risiko og uforutsigbarhet innvirker negativt på bo- og blilyst.
  - I KVU-en er E6 Sørevla – Borkamo behandlet som et bundet prosjekt. Salten Regionråd gjør oppmerksom på at E6 Sørelva – Borkamo nå er nedprioritert i Nye Veier AS sin portefølje, men må sikres en realisering.
  - E6 Megården – Mørsvikbotn er i Statsbudsjettet varslet å starte opp mellom Megården og Sommerset. Salten Regionråd påpeker at hele prosjektet Megården – Mørsvikbotn realiseres (også fra Sommerset til Mørsvikbotn). Den nordligste

[1] BAS-region = Bo-, Arbeidsmarkeds- og Serviceregion.

delen har dårligere kurvatur og tunneler, og utgjør samtidig den største besparelsen i kjøretid/lengde.
  - Salten Regionråd har E6 Ulvsvågskaret høyt prioritert, og forventer at dette – basert på denne KVU-en, inngår i ny NTP med tidlig oppstart.
  - Salten ser positivt på at øvrige parseller langs E6, både sør for Fauske og mellom Fauske og Bognes er tatt inn som aktuelle prosjekter. Salten regionråd ber om at det fortløpende avklares løsninger og utarbeides reguleringsplaner for de aktuelle delstrekningene som er inne i pakken, slik at disse kan realiseres.
  - Salten Regionråd har over lang tid prioritert omlegging av E6 og Rv80 utenfor Fauske, men kan ikke se at dette er nevnt i KVU-en. Dette er ikke utelukkende et byprosjekt, men en viktig flaskehals på to gjennomfartsårer og et viktig transportknutepunkt i Salten. Dette bør tas inn enten som en del av det valgte konseptet eller i tiltakspakken (på linje med f.eks. Narviktunnelen).
  - Salten Regionråd viser til Rv 80s betydning både som hovedvei inn/ut av Bodø, og gjennomfartsåre mellom E6 og både FV17 og Lofoten. Også denne vegstrekningen skårer lavt på robusthet, redundans og restitusjon. Strekningen har høy trafikkbelastning, er viktig for beredskap og har ikke tilfredsstillende omkjøringsalternativer. Vegen er også svært viktig for sammenbinding av BAS-regionen i Salten.
  - Salten Regionråd har prioritert ny veg/tunnel gjennom Tverlandet/Løding (RV80), som antas å inngå i pakken for strekningen Straumsnes – Løding. Det er også viktig at det gjøres en utbedring av selve vegkurvaturen på strekningen Sandvika – Sagelva (i tillegg til pågående rassikring).

- **I de transportanalysene som er gjort for spesielt næringslivets godstransport, gjøres det et nokså kunstig skille av transportvalg nord og sør for Tysfjorden**. Det forutsettes at gods til/fra områder nord for Tysfjorden (vil) velge(r) transport via Sverige, mens gods sør for Tysfjord velger transport gjennom Norge (E6/Nordlandsbanen). Dette er et fortegnet bilde, og baserer seg på historie og ikke framtidig potensial. Dette kan på virke framtidige prioriteringer på en uheldig måte. Dette utdypes som følger:

  - De analysene som er gjort for kryssing av Tysfjord har primært fokus på E6, mens Lødingen – Bognes som er landsdelens mest trafikkerte fergestrekning gis lite fokus. Her er det også en stor tungtrafikkandel som dermed benytter E6 mellom Bognes og Fauske. For Lofoten, Vesterålen og sør-østre del av Troms (bl.a. Harstad), er forbindelsen Lødingen – Bognes viktigere enn Skarberget – Bognes (E6). Her genereres store godsmengder (bl.a. fisk).
  - Selv om det i dag allerede går mye transport via Lødingen-Bognes og E6 / Nordlandsbanen gjennom Norge, er det slik at dagens dårlige vegstandard mellom Bognes og Fauske har en avvisningseffekt slik at særlig tungtransporten velger andre ruter. Resten av strekningen fra Fauske til Oslo (på E6 eller jernbane) har generelt større regularitet og pålitelighet enn løsninger via Bjørnfjell/Sverige. Vesentlig flere ville brukt E6 gjennom Norge dersom strekningen mellom Bognes og Fauske faktisk hadde hatt riksvegstandard.
  - I delrapporten om godstransport, framkommer det marginale forskjeller i kjøretid Oslo-Narvik via Norge er via Sverige. Ser man imidlertid på strekningen fra Lødingen / Tjeldsundområdet til Oslo er det vesentlig kortere og raskere via E6 i

Norge enn gjennom Sverige (via Bjørnfjell). Etter ferdigstilling av E6 Megården – Mørsvikbotn vil denne forskjellen bli enda større.
    - Oppsummert bør analysene korrigere for at dagens trafikkmønster er et resultat av at strekningen E6-strekningen Fauske – Bognes anses som en flaskehals med dårlig forutsigbarhet og sikkerhet. En utbedring av denne strekningen vil åpne denne korridoren, og bidra til kortere, raskere transporter, og dermed også lavere utslipp og lavere kostnader ikke bare for de som kjører der i dag, men for deler av de som i dag velger andre korridorer.
    - Dette innebærer at også modellbruken ifm. framtidige transportanalyser og nytte-kostnadsanalyser for denne strekningen bør vurderes.

- **Øvrige kommentarer til godstransport/viktige godsforbindelser på riksveger.**
    - Fergetrafikken mellom Bodø og Lofoten er ikke tatt med i oversikter over godstransport på veg. ÅDT-tall viser ca. 22 lange kjøretøy pr dag til/fra Bodø over disse sambandene (dette er også i tråd med Bodø havns tidligere registrering av godstrafikk fram til 2015). Dette tilsvarer omtrent samme mengde tungtrafikk som det går over Rv77 Graddis eller E12 Umbukta, og rundt 10% av trafikken langs E10 inn mot Gullesfjorden. Særlig for ytre del av Lofoten er dette en relevant godstransportåre som i liten grad berøres i analysene. Dette har også betydning for dimensjonering av terminal i Bodø og videre frakt til/fra Bodø via veg eller bane.
    - RV77 over Graddis har fått økende betydning etter Kjernfjelltunnelen. Den totale trafikken over RV77 er noe lavere enn E12, men har en større tungtrafikkandel. Denne er i økning etter at Kjernfjelltunnelen åpnet, og fungerer om et alternativ ved stengning av E6 Saltfjellet. Videre vil effekten av denne bli tydeligere når E6 nord for Fauske rustes opp.
    - Fergetrafikken over Fv81 (Svolvær – Skutvik) er ikke nevnt i rapporten. Denne strekningen er i dag ei sommerrute, men har potensial for større godstrafikk dersom den blir en helårsrute.

- **Salten Regionråd vil påpeke at en av de viktigste fylkesvegene – FV17 – i liten grad er viet oppmerksomhet. Dette er en tidligere riksveg, som har like stor trafikk og betydning som en del av riksvegene i landsdelen.**
    - FV17 er viktig for næringstransport både for industrivarer (særlig Meløy) og økende produksjon fra marine næringer (Gildeskål, Meløy, Rødøy).
    - FV17 er viktig for (BAS-region) til/fra Bodø og mellom kommunene langs kysten.
    - FV17 er ikke minst en viktig for beredskap i form av omkjøringsveg som alternativ til E6 ved stengning av Saltfjellet.
    - Vegen er også Nasjonal turistveg, med turisttrafikk særlig om sommeren.
    - FV17 har flere flaskehalser i form tunnelstandard, rassikring, kurvatur generelt og fergekapasitet. Det er i KVU-ens samlerapport skissert et behov opp mot 2,8 mrd. kr mellom Glomfjord og RV80. I tillegg bør det tas høyde for fornying av materiell og økt frekvens for fergesambandene til/gjennom Rødøy.
    - **FV17 er tidligere riksveg, og vegens betydning burde komme bedre fram i analysene, samt vært definert som en konkret del av tiltakspakken.**

- **Øvrige prioriterte fylkesveger i Salten:**

  - Salten Regionråd registrerer at viktige og prioriterte næringsveger i Salten i form av FV838 Skauvoll – Sund/Sør-Arnøy og FV835 Bogen – Tømmernes er kommentert. Det er viktig at disse også videreføres inn i en eventuell tiltakspakke for fylkesveger. FV838 er også aktuell for større fergekapasitet, eventuelt en løsning med ferge direkte mellom Sør-Arnøy og Bodø. FV835 er i tillegg til næringstransport svært viktig for BAS-region og beredskap.
  - Også FV812 har også en beredskapsrolle som omkjøringsveg ved stengning av Rv80, og er sammen med FV813 i tillegg viktig for BAS-regionen i Salten. FV813 har også store utbedringsbehov, og er – som eneste forbindelse til Beiarn – kritisk for sikkerhet og beredskap. Både FV812 og FV813 burde inngå som relevante utbedringsstrekninger.

- **Øvrige tiltak for å styrke bo- og arbeidsmarkedsregion:** Hurtigbåter har en viktig rolle for å binde sammen kystkommunene i Saltenregionen, og binder også sammen Saltenkommunene med naboregionene (Helgeland og Lofoten). Også internt i noen kommuner er hurtigbåten avgjørende for pendling og bosetting.
  - Krav til reduserte utslipp vil kreve store investeringer i hurtigbåtflåten og potensielle endringer i rutetilbudet. Dette skaper utfordringer både for fylkeskommunen og brukere langs kysten.
  - **I tiltakspakken bør viktige hurtigbåtruter langs Nordlandskysten (bl.a. NEX1 og 2) nevnes** på linje med hurtigbåtruter i Troms og Finnmark. Bedring av frekvens og kapasitet i disse rutene vil styrke bo- og arbeidsmarkedsregionen(e) i Salten.
  - **Tiltak for effektiv godstransport på sjø langs kysten** bør også adresseres som en utfordring. Dette gjelder spesielt dersom framtidige hurtigbåter ikke skal være godsførende.

- **Fiskerihavner**: Det er i tiltakspakken nevnt en rekke mulige fiskerihavninvesteringer. Salten Regionråd viser til tidligere innspill ifm. NTP-prosessen med følgende relevante farleds- og fiskerihavner i regionen:
  - Steigen: Utbedring av innseiling til Vikstraumen (Bogøy)
  - Hamarøy: Videreutvikling av Skutvik og Korsnes fiskerihavner.
  - Bodø: Utvidelse av fiskerihavna i Bodø (kaianlegg og fasiliteter)
  - Meløy: Utbedring/tilrettelegging ved Reipå havn.
  - Sørfold: Ny kai på Styrkesnes.

- **Salten Regionråd peker på at utbedring av Nordlandsbanen og Ofotbanen inngår i alle de alternative konseptene, og må derfor igangsettes og gjennomføres uavhengig av hvilket konsept som velges** (ref. overordnet innspill ovenfor)**.**
  - Salten Regionråd registrerer at det legges til grunn investeringer på totalt 14,8 mrd. kr til Nordlandsbanen og Ofotbanen, uten nærmere spesifikasjon. I KVU Green er det definert et investeringsbehov i fysisk infrastruktur på ca. 6,5 mrd. kr bare for delelektrifisering av Nordlandsbanen. I tillegg viser Jernbanedirektoratets i sin presentasjon av konsept A1 et mål om 12 nye kryssingsspor nord for Steinkjer (ikke nærmere konkretisert), samt tiltak på Bodø og Fauske godsterminal. **Salten Regionråd stiller derfor spørsmål om 14,8 mrd. kr er et tilstrekkelig beløp for de to banene samlet?**

  - Salten Regionråd understreker den store betydningen Nordlandsbanen har for godstransporten til og fra landsdelen, noe som også fremgår av KVU-rapportene. Samtidig er kapasiteten sprengt, behovet vokser og det er et sterkt ønske/krav om nullutslippsløsninger fra næringsliv/brukerne. Dette betyr at oppgraderingen av Nordlandsbanen må starte mye raskere og i et bredere omfang enn det per nå legges opp til fra Jernbanedirektoratet. Dette omfatter både å få på plass ERTMS, flere krysningsspor, nullutslippsløsninger, terminalutbedringer og generelt vedlikehold.
  - Salten Regionråd påpeker videre Saltenpendelens betydning for en velfungerende BAS-region mellom Bodø og Rognan, med mulig sammenbinding også av Rana. Også for langdistanse passasjertog ventes en økning som følge av mer turisme og økt miljøfokus. Det forventes derfor at oppgraderinger iht. konseptvalget også bidrar til økt kapasitet for persontog, samt at tiltakspakken konkret bidrar til fornying av materiell og flere – og mer tilpassede – togavganger. Dette gjelder særlig forbedring av togtider til/fra Saltdal/Rognan.

- Salten Regionråd viser til utredningen av selve **Nord-Norgebanen**, og spiller inn følgende:
  - En Nord-Norgebane vil gi effekter i form av flere transportmuligheter internt i Nord-Norge, og økt samhandling mellom de største befolkningskonsentrasjonene i landsdelen (Bodø/Salten, Rana, Narvik/Ofoten, Harstad og Tromsø).
  - Det trasevalget som er foreslått i KVU-en er imidlertid svært uheldig for Salten. Uten stopp mellom Fauske og Narvik vil banen ikke bidra til å forbedre transportløsninger mellom Nord-Salten og resten av regionen – hverken for personer eller gods. Det betyr at den hverken blir et alternativ/supplement til E6 nord for Fauske (som likevel må oppgraderes) og heller ikke bidrar til å bygge en sterkere BAS-region. Dette medfører også at trafikk- og transportpotensialet for banen reduseres.
  - I vurderinger av de ulike utbyggingsalternativene, mener Salten Regionråd at en Nord-Norgebane kun kan realiseres som en forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske. Dette både for å bidra til å binde landsdelen sammen, for å binde sammen hele jernbanenettet i Norge, skape større fleksibilitet for transportløsninger, og ikke minst redundans ved brudd i en av banene.
  - Salten Regionråd peker også på at en utbygging av Nord-Norgebanen uansett er avhengig av at dagens to banestrekninger (Nordlandsbanen og Ofotbanen) først rustes opp.
  - **Salten Regionråd mener at en beslutning om bygging av Nord-Norgebanen må sees i lys av hvilke alternative transportløsninger og infrastrukturinvesteringer som faktisk vil bli realisert.**

- **Salten Regionråd viser til det grønne skiftet, med økende krav til utslippsfrie løsninger innenfor transportsektoren.** Dette innebærer etter hvert omfattende problemstillinger for alle transportsektorer med investering i teknologi for selve transportmidlet samt tilgjengelig infrastruktur - herunder energi. Dette er beskrevet/problematisert i KVU-en, men det er i liten grad konkretisert løsninger innenfor f.eks. tiltakspakken. Dette har ikke vært en konkret bestilling til KVU-utredningen, men seiler likevel opp som et viktig tema. Salten Regionråd ønsker å påpeke følgende:

- Lange avstander kombinert med et svakere markedsgrunnlag skaper ekstra utfordringer for den nordlige landsdelen med tanke på behov for og tilgang på nullutslippsløsninger. Dette kan forsterke avstandsulempene ytterligere.
- Nullutslippsløsninger for jernbane er kommentert ovenfor. Disse løsningene bør forseres og etableres så raskt som mulig.
- Innenfor vegtrafikken bør det vurderes et større engasjement fra staten for å få etablert sammenhengende tilbud for energiløsninger langs de viktigste godsrutene, også på de viktigste fylkesvegene.
- Innenfor luftfart bør det tas aktive grep for å støtte opp om en luftfarts- og energiklynge i Bodø for etablering, uttesting og innfasing av alternative drivstoff. Bodø er et viktig nav både for innenlands flyginger til/fra f.eks. Oslo, og er ikke minst nav for 8 av de 13 FOT-rutene i landsdelen. Lokal hydrogenproduksjon åpner muligheten for å tilrettelegge ulike energikilder i forbindelse med ny lufthavn, og byen har sterke luftfartsmiljø både på operativ side (Widerøe) og på tilsyn.
- Innenfor sjøfart etableres det hydrogenproduksjon både i Glomfjord og Bodø, rettet mot hhv. større fartøy og ferger. Bodø havn, i samarbeid med energiaktører, arbeider med å øke kapasiteten på leveranse av elektrisk kraft til bl.a. skipsfart, men også for terminalområdet som helhet. Også på andre knutepunkt og terminaler (bl.a. Fauske) er det behov for å tilby ulike energikilder.
- Det bør generelt vurderes om markedsgrunnlaget er stort nok og/eller om statlige støtteordninger er tilstrekkelige til å realisere de nødvendige løsningene fort nok. Videre bør det sees på muligheter for å sikre tilgang på energi og effekt (spesielt knyttet til elkraft) mot samferdselssektoren.»

Salten Regionråd

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

12. januar 2024

Høringsinnspill til KVU for Transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen

Vi viser til høringsbrev datert 04.10.2023 angående Offentlig høring – KVU Nord-Norgebanen, og oversender høringsinnspill fra Salten Regionråd IPR.

Det er laget et felles høringsinnspill til både KVU Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen.

For eventuelle spørsmål/oppklaringer, vennligst ta kontakt med Per Gaute Pettersen (per.gaute.pettersen@salten.no / 97724555).

Med vennlig hilsen

Sigurd Stormo (sign.)
Regionrådsleder

Per Gaute Pettersen (sign.)
Konst. Daglig leder

Vedlegg:
Utskrift fra møteprotokoll Arbeidsutvalget i Salten Regionråd IPR, 5. januar 2024 i AU-sak 03/23 Høringsuttalelse til KVU Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen.

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 I www.salten.no I e-post: regionradet@salten.no

Jernbane Nord AS
Tors veg 12, 9019 Tromsø
Tlf.: 97 74 15 61
E-mail: post@jernbanenord.no
www.jernbanenord.no
org.nr: 928 682 315 Bank nr: 4612 49 90157

Til: Jernbanedirektoratet Tromsø 13. januar 2024

Kopi til: Samferdselsdepartementet og

Nærings- og fiskeridepartementet

Innspill til KVU: Nord-Norgebanen *Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988*

1. Sammendrag

Fra Stortinget vedtok å bygge jernbane fra Setermoen til Balsfjord i 1923 og fram til nå har utfordringene med dyre fjordkryssinger og lange tunneler til/fra Narvik stoppet videreføringen av Nord-Norgebanen på strekningen Fauske - Tromsø.

For å slippe kostbare fjordkryssinger, og redusere antallet kilometer med tunneler, så bør en Tromsbane knyttes til Ofotbanen på Bjørnfjell og at dagsonen i størst mulig grad bygges som brobane. Det vil trolig halvere kostnadene med byggingen av Tromsbanen og korte ned byggetiden.

Den geopolitiske situasjonen med krig i Ukraina og Midtøsten viser med all tydelighet at det er behov for å tenke nytt om hvordan Norge skal sikre den nordlige landsdelen. Med Finland og snart Sverige som medlemmer i NATO øker samhandlingen på tvers av landegrensene, også i nord.

Forsvarets behov for å forflytte materiell, utstyr og personell til og fra forlegningene i Indre-Troms på raskest mulig måte nord/syd og øst/vest er et av de viktigste argumentene for å fremskynde bygging av en moderne jernbane nord for Narvik. Denne vil også danne stammen i et jernbanenett langs etter og over langrenser på nordkalotten.

I Europa og resten av verden satses det stort på å bygge ut jernbanenettet som ledd i det grønne skifte. I Kina, USA og enkelte land i Europa satses det stort på bygging av høyhastighetsbaner og bruk av brobane (viadukter). I Norge har behovet for å oppgradere det eksisterende jordbanenettet vært gitt prioritet, noe som har ført til at Nord-Norgebanen blir satt på vent hver gang saken utredes.

Jernbane Nord AS anbefaler at Samferdselsdepartementet og Nærings- og Fiskeridepartementet gir sin tilrådning til Stortinget om å utrede den nye Tromsbanetraseen, som første byggetrinn av Nord-Norgebanen, fra Bjørnfjell til Setermoen – Bardufoss – Nordkjosbotn – Tromsø.

2. Nord-Norgebanens historie

Er det de store kostnadene med mange og lange tunneler fra Fauske - Narvik, samt utfordringene med kryssing av Tysfjorden, ny jernbanebru over Rombaksfjorden og 25 kilometer med tunneler fra Bjerkvik til Fossbakken som stopper byggingen av Nord-Norgebanen hver gang saka utredes?

Litt historikk:

- Var det derfor Stortinget i 1923 ville starte med å bygge jernbane på strekningen Setermoen – Bardufoss – Storsteinnes? Så man allerede da at det ville bli veldig dyrt å legge en stambane i nord om Narvik?

- Så brukte man 50 år på å utrede og diskutere bygging av en Nord-Norgebane. Imens bygges Nordlandsbanen etappevis fram til Mosjøen 1940, Mo i Rana 1942, Fauske 1958 og Bodø 1962.

- I 1968 ny utredning om Nord-Norgebanen. Samferdselsdepartementet anbefaler ikke å bygge.
- I 1981 legger Ribu-utvalget fram sin innstilling. Utvalget tar ikke stilling til utbygging. Stortinget vedtar i 1983 å utsette saka.
- I 1992 ny utredning «Med tog til 69°42» gjør man et nytt forsøk på å videreføre jernbanen nordover fra Fauske (St.mld. nr. 28 (1993-94). Samferdselsdepartementet tilrår å ikke gå videre. Stortinget slutter seg til tilrådingen.
- I 2011 ny utredning som ender med følgende tilrådning fra daværende Jernbaneverket: *«Det er ikke avdekket behov for å arbeide videre med Nord-Norgebanen nå. Ofotbanen og Nordlandsbanen vil med nødvendige tiltak betjene de viktige transportstrømmene i landsdelen på en god måte i lang tid framover.»*
- De to siste utredningene i 2019 og den siste KVU: Nord-Norgebanen i 2023 ender med nesten samme konklusjon og i tillegg – det blir for dyrt.

Den siste utredningen har et langsiktig planperspektiv og det er grunn til å anta at det ikke vil bli gjennomført en ny utredning før etter 2060. Så lenge kan vi ikke vente for det haster med å styrke totalberedskapen i nord, der bygging av jernbane inngår som en viktig del. Derfor må man tenke nytt – starte med å knytte Tromsbanen til Ofotbanen ved Bjørnfjell.

3. Regionalpolitiske forutsetninger

De regionalpolitiske forutsetningene inkluderer behovene som reflekteres i politisk vedtatte mål i lokale og regionale planer. Regionale myndigheter søker et transporttilbud som støtter bosetting og skaper nye arbeidsplasser. Noen behov er felles på tvers av kommunegrenser og forankret i nasjonale mål.

Nord-Norgebanen fokuserer primært på lengre godstransporter og personreiser, og lokale behov er derfor mindre relevante i vurderingen av Nord-Norgebanen.

De viktigste behovene går ut på å:

1. Redusere reisetider og avstandsulemper.
2. Skape forutsigbare og trygge transportveier.
3. Sikre den sivile beredskapen og matforsyningen
4. Stoppe den negative demografiske utviklingen i Nord-Norge
5. Sikre nødvendig kompetanse for næringslivet og opprettholde servicetilbudet.

Utfordringene nå er den geopolitiske situasjonen som stiller store krav til totalberedskapen i regionen. Herunder Forsvarets evner til å forsvare landsdelen i tilfelle krise. Finlands og snart også Sveriges inntreden i NATO understreker viktigheten av å få fortgang i videreføringen av Nord-Norgebanen

4. Dagens transporttilbud

Dagens infrastruktur og transporttilbud i Nord-Norge har utfordringer når det gjelder:

- Sårbarhet og dårlig forutsigbarhet på grunn av topografi, klima, ras og manglende redundans med lange omkjøringer
- Lange transportavstander med lav vegstandard og lite kapasitet for godstransport på jernbane
- Dårlig kollektivtilbud

Derfor er et togtilbud, som styrker det nasjonale og regionale transporttilbudet, og legger til rette for regional utvikling og verdiskapning basert på ressursgrunnlaget i Nord-Norge særdeles viktig. Det samme gjelder behovet for å ivareta hensynet til beredskap og samfunnssikkerhet.

Mesteparten av verdiskapingen i Nord-Norge skjer i transportintensive næringer, som sjømat, kraftintensiv industri og reiseliv. Disse næringene har høyt vekstpotensial fremover og behovet for et miljøvennlig og sikkert transportalternativ til lastebil for langdistanse varetransporter (over 300 km) er økende.

EU stiller krav om at mengden jernbanegods skal økes med 50 % innen 2030 og med 100 % innen 2050 ved at tilhengere skal transporteres på lommevogner og at lastebiltransport over 300 km skal være forbudt innenfor EU. Selv innføring av veiavgifter knyttet til lastebilenes totalvekt vil være knyttet til hvordan veislitasjen påvirkes av lastebilens vekt. EU mener at tungt gods må fraktes på jernbane og ikke på vei. Bygging av en stambane i nord er derfor en forutsetning for at eksport-næringene skal kunne frakte varene utslippsfritt til Europa for å tilfredsstille betingelsene i Eu's «New Green Deal» og «Fit for 55».

5. Valg og prioritering av traseer

Det er vel ikke hugget i stein at en forlengelse av NNB må gå om Narvik, selv om det trolig ville være den mest ønskelige løsningen. Tiden er derfor inne for å tenke nytt og finne en alternativ trase for første byggetrinn som gjør at man kan komme et steg videre i arbeidet med å realisere en Nord-Norgebane.

Kapasiteten på Ofotbanen er sprengt og fisketransporten stopper opp fordi tollstasjonen på Bjørnfjell er nattestengt. Begrunnelsen er at det er for lite trafikk!

Oppgradering av Ofotbanen med dobbeltspor er nødvendig når Narvik nå er blitt utpekt som NATO-havn, noe som betyr økt transport av forsvarets materiell, utstyr og personell til forlegningene i Indre-Troms og på tvers av grensen mellom Nord-Norge og Nord-Sverige. I tillegg kommer økt behov og større regularitet for sjømateksporten som går over Ofotbanen.

Her kan en ny trase fra Bjørnfjell – Setermoen – Bardufoss – Bergneset –Nordkjosbotn - Tromsø bidra til å løse deler av transportbehovet for sjømatnæringen. Den nye traseen legger også til rette for en linje fra Nordkjosbotn mot Skibotn. Ny trase vil også forsterke kravet om døgnåpen tollstasjon på Bjørnfjell.

Men Narvik vil jo miste rollen som trafikknutepunkt for godstrafikken til/fra Troms og Finnmark, ved at Tromsbanen kobles på Ofotbanen på Bjørnfjell. Gods til og fra Troms og Finnmark må nødvendigvis ikke om Narvik, bortsett fra gods til/fra Lofoten, Vesterålen og Harstad som fortsatt vil gå via Narvik.

Får man på plass første byggetrinn Bjørnfjell – Tromsø så blir det kanskje lettere å få til neste byggetrinn Narvik – Bjerkvik – Evenes – Harstad. Man kan da utsette bygging av en lang tunnel fra Bjerkvik til Fossbakken i og med at man har forbindelse til Tromsø via Bjørnfjell.

Persontog trafikken er jo begrenset til to tog per døgn Tromsø – Narvik – Sverige iflg. den siste utredningen (KVU: Nord-Norgebanen) så her skjer det ingen store endringer.

Det viktigste er godstrafikken. Sjømateksporten alene har om lag 800 vogntog per uke som må bort fra veiene og over på tog. Om lag 200 vogntog blir i dag overført på bane i Narvik og resterende 600 går på hjul over Bjørnfjell til Sverige og over Kilpis og Kivilompola ved Kautokeino til Finland.

6. Beredskap og samfunnssikkerhet

Den geopolitiske situasjonen med krig i Europa, og nå også i Midtøsten, har ført til at Finland er blitt medlem i NATO og Sverige vil følge etter. Det fører til et utstrakt samarbeid over grensene til Nord-Sverige og Nord-Finland med tanke på å styrke samfunnssikkerheten.

Med samfunnssikkerhet menes, ref. Nord-Norgebanen (NNB) dok. 008: «*Samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare. Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige* feil eller bevisste handlinger» Begrepet samfunnssikkerhet omfatter også digitale angrep og terrorhandlinger, jfr. Stortingsmelding 5 (2020-2021).

De færreste så krigen mot Ukraina komme, like lite som de var forberedt på Berlin murens fall eller en amerikansk president som åpent truet med å trekke USA ut av NATO. Lærdommen fra Ukraina så langt er at menneskeliv betyr lite for Russland. Heller ikke krigen på Gazastripen viser at sivilbefolkningen blir skånet. Det er en virkelighet som vi som bor her nord føler på. Den tidligere «Lyngenlinja» er ikke lenger noen garanti for at landsdelen skal kunne forsvares, har vel heller aldri vært det. Men med en Nord-Norgebane har man en større mulighet til få fram forsvarets materiell, utstyr og personell til fronten.

Grovanalyse av samfunnssikkerheten for NNB, notat 008, som er utført av Multiconsult er basert på skjønnsmessige vurderinger utført av rådgivere i samfunnssikkerhet. Det er en usikkerhet i resultatene som følge av at det ikke har vært tverrfaglige gjennomganger eller involvering av ulike aktører og interessenter.

I tabell 2-1 i notatet, «Skala for vurdering av verdi», har Multiconsult delt inn i tre kategorier ut fra lokal-, regional- og nasjonal betydning av kritiske strukturer og funksjoner og befolknings sentra – i sine vurderinger.

Av nasjonal betydning er: Internasjonale lufthavner, samt jernbane og havner som er nasjonale trafikknutepunkt, eller som er spesielt viktige for Forsvaret. Sykehus med spesialisttjenester som er av nasjonal betydning. Politiske bygg og bygninger med større symbolsk betydning. Tettsteder/byer med mer enn +50.000 innbyggere.

En Tromsbane vil dekke alle kriteriene som er av nasjonal betydning.

Tromsø lufthavn har status som internasjonal lufthavn, samt at Tromsø havn er et nasjonalt trafikknutepunkt. Universitetssykehuset UNN er et sykehus med spesialisttjenester som er av nasjonal betydning. Tromsø oppfyller også kriteriene om tettsteder/byer med mer enn +50.000 innbyggere (77 992 per 01.01.2023).

Totalberedskapskommisjonens rapport NOU 2023:17 «Nå er det alvor – Rustet for en usikker fremtid» angir at opprettholdelse av den norske befolkningen i Nord-Norge er et sikkerhetspolitisk anliggende. Dette innebærer at offentlige arbeidsplasser, sengeplasser på sykehusene og flyruter har nasjonal betydning. Den demografiske utviklingen, de lange avstandene og områdets sikkerhetspolitiske betydning, gjør nordområdene sårbare ved utforutsette hendelser, og bidrar til at enkelte beredskapsutfordringer er tydeligere og mer presserende i denne regionen sammenlignet med resten av landet. Utbygging av jernbane i nord vil kunne få nasjonal betydning for samfunnssikkerheten og forsvar og betydning for befolkningsveksten i landsdelen.

7. Arealkonflikter.

Det er viktig at Jernbanedirektoratet tar hensyn til naturverdier, reindrift og samiske rettigheter. Men det er tvilsomt om det skal tillegges så stor vekt at det vil kunne brukes som hinder for bygging av NNB. Moderne vei krever større areal enn til og med dobbeltsporet jernbane. Det er dessuten uforståelig at avbøtende tiltak som brubaner - der dagsonetraseer vil krysse kalvings- og beiteland og trekkveier for vilt og tamdyr - er totalt fraværende i KVU-NNB. Stor tunnelandel blir framholdt som negativt, mens det tvert imot vil være konfliktløsende i forhold til reindrift og andre miljøvernhensyn.

8. Klimagassutslipp

Klima er et avgjørende tema i KVU-NNB, banen er faktisk blitt en versting på klimafronten på grunn av den store andelen tunneler. KVU-NNB undervurderer imidlertid muligheten til utslippsgjerrig byggeprosess. Masser som produseres fra tunneldrift kan utnyttes på flere måter, som masse til tilførselsveier, til havneutbygging, planering av terminalområder m.m.

Klimagassutslipp må ses i sammenheng med energieffektivitet siden det blir mangel på energi i framtiden. Elektrisk drevne tog er her overlegent best, jfr. Miljødirektoratets publikasjon fra 29. november 2022 «Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarier for 2050». Ved å fjerne 800 vogntog per uke fra veiene i Nordre-Nordland og Troms vil trolig Tromsbanen være klimanøytral i løpet av 30 år.

Batteridrift er energieffektivt, men har mange problematiske sider når det gjelder produksjon og behovet for sjeldne metaller mm. Effekten av batterier reduseres også kraftig ved bruk i arktiske strøk.

KVU-NNB neglisjerer også andre skadelige utslipp som mikroplast som stammer fra møtet mellom bildekk og asfalt. Dette gjelder enda mer elektriske biler som ofte er tyngre. Jernbane med stålhjul mot stålskinner har ikke dette problemet.

9. Forsvarets behov underkommunisert

Forsvarskommisjonens anbefalinger er ikke nevnt i KVU: Nord-Norgebanen. Å styrke totalforsvaret er også *«silt bort»* før videre konseptutvikling. Selv om Forsvaret til en viss grad stiller spesielle krav til godstransport (blant annet når det gjelder tunnelprofil), vil totalforsvaret ha nytte av konsepter utformet for sivile transport av gods og personer. At dette ikke er belyst i KVUen begrunnes med at: *..Jernbanedirektoratet har ikke metoder for å beregne Forsvarets prissatte nytte av Nord-Norgebanen.*

Sentrale behov for Forsvaret vil være vei-, jernbane- sjø- og lufttransport (med tilhørende infrastruktur) for forflytning av personell, materiell og forsyninger, samt evakuering. Videre vil kritiske faktorer være tilgang på drivstoff, sivilt helsepersonell og helsetjenester, legemidler, medisinsk utstyr og mer spesialiserte tjenester som

vedlikeholds- og ingeniørtjenester. (jfr. Meld. St. 5 (2020–2021) Samfunnssikkerhet i en usikker verden)

Forsvaret vil få dekket det meste av sitt behov ved en Tromsbane der materiell, utstyr og personell som fraktes med båt til Tromsø og befordres videre med tog til forlegningene i Indre-Troms, og videre til Nord-Sverige via Ofotbanen ved Bjørnfjell. Materiell som overføres fra båt til bane i Narvik kan også fraktes videre til Indre-Troms og/eller Sverige via Bjørnfjell.

For å understreke viktigheten med å komme i gang med byggingen av Tromsbanen som første byggetrinn vil en vise til den nye forsvarsavtalen mellom Sverige og USA som nylig er inngått. Amerikanske styrker vil få uhindret tilgang til hele 17 baseområder på svensk jord. Fire av disse ligger i Norrbotten. Avtalen regulerer amerikansk tilgang til baseområder, amerikanske styrkers juridiske status og forhåndslagring av forsvarsmateriell i Sverige.

Også Finland har fornyet forsvarsavtalen med USA**.** Avtalen vil gi amerikanske styrker tilgang til 15 militære baser og øvingsområder på finsk jord. Fem av disse ligger i Lappland, Nord-Finland.

Norge har en tilsvarende avtale med USA. Avtalen trådte i kraft sommeren 2022. Etter avtalen vil USA få ubetinget rett til tilgang og bruk av fire «omforente områder» i Norge. I Nord-Norge er dette Ramsund orlogsstasjon og Evenes flystasjon. USA har også inngått avtale om anløp av ubåter ved Grøtsund havn- og industriområde.

Samlet sett ligger det altså an til at USA vil kunne operere relativt fritt på 11 militærbaser og områder på Nordkalotten.

10. Transport

I 2009 utarbeidet Samferdselsdepartementet en strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren. Strategien ble senere revidert i 2015 og i 2020. Strategien definerer tre overordnede mål for arbeidet til transportvirksomhetene:

1. Det første målet er å opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå. Transportsikkerhet handler om evnen til å forebygge store uønskede hendelser som kan føre til tap av liv og helse eller ødeleggelser på miljø og materielle verdier.
2. Det andre målet er å opprettholde fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene gjennom god trafikkberedskap. Fremkommelighet handler om at transport skal kunne finne sted som forutsatt uten å bli hindret av omfattende nedetid eller svikt i infrastruktur eller understøttende tjenester og systemer.
3. Det tredje målet er å opprettholde en robust sivil transportberedskap.

Den 30.03.22, det vil si etter invasjonen i Ukraina 24.02.23, offentliggjorde Jernbanedirektoratet en rapport som inneholdt: «Helhetlig plan for utvikling av togtilbudet» i denne omtales den nye sikkerhetspolitiske situasjonen. Direktoratet hevder her at *«jernbanen blir med dette integrert i totalforsvaret og en helt sentral del av dette på en måte som den ikke har vært på mange år»*. Det fins ingen omtale av denne rapporten i KVU: Nord-Norgebanen, men betraktningene er i tråd med Totalberedskapskommisjonens råd.

I Nord-Norge vil det være utfordringer med å overholde transportsikkerhet og god trafikkberedskap gitt avstander, vedlikeholdsetterslep og manglende redundans på transportnettet. Dette til tross for at transportnettet er viktig for å opprettholde en robust sivil transportberedskap. Vegnettet i Nord-Norge har et betydelig vedlikeholdsetterslep, og mange steder er det kun én ferdselsåre for biltrafikk. E6, E8 og E10 er svært sårbare for ekstremvær, store snøfall, ras og skred, og andre naturhendelser. Det

antas at klimaendringer vil medføre hyppigere forekomst av alvorlige naturhendelser som berører vegnettet, og utfordre myndighetenes evne til å forutse hvor slike hendelser vil inntreffe.

Når vegnettet blir utilgjengelig, må transport av mennesker og gods flyttes over til andre transportformer eller via stedvis svært lange omkjøringsruter som går innom naboland. I dagens situasjon er det i praksis ingen alternativer til vegtransport i Nord-Norge, med unntak av sjøveien og for mindre forsendelser som kan gå med flytransport. (jfr. Multiconsult notat 008)

I de tre første månedene av 2023 mistet 17 personer livet i ulykker på veien i Norge. I ti av ulykkene var tungbil involvert, skriver Statens vegvesen. Siden tungtrafikken på årsbasis er involvert i hvert tredje dødsfall på veiene så haster det med å få vogntogene over på bane.

I 2013 kjørte det rundt 500 millioner tonn gods årlig på norske veger og prognoser tilsier at dette vil fortsette å øke til 700 millioner tonn gods mot 2040 og mye av økningen vil skje i nord. Store deler av det nordnorske vegnettet består av smale og svingete veger uten midtdeler og ulykkene kommer derfor til å øke i tiden framover.

Reiseliv

Reiseliv er en av de viktigste næringene med tanke på samfunns- og næringsutvikling i distriktene. Et viktig trekk ved reiselivet i nord er den betydelige veksten i vinterturisme fra utlandet, som bidrar til å gjøre reiselivet mer lønnsomt og skaper helårlig virksomhet. Reiselivets bruk av transportnettet varierer mye. Det kan være enkeltreiser med bil på vegnettet, charterbuss eller transport av store grupper med fly eller cruiseskip.

Det er imidlertid grunn til å anta at en ny gruppe turister, som ønsker å delta i det grønne skiftet vil foretrekke å reise miljøvennlig. Ved utbygging av jernbanenettet i nord vil derfor persontrafikken øke. Effekten vil man trolig ikke se før banen er realisert.

11. Tromsbanen som utbyggingsprosjekt

1. Tromsbanen må bygges for å kunne frakte tungt militært utstyr. Banen må dimensjoneres i henhold til Forsvarets krav til bæreevne, høyde og bredde på tunneler, broer etc.
2. Bruk av brobaner der banen går i åpent terreng noe som vil reduserer antall planoverganger og hindre påkjørsel av dyr.
3. Banen bør konstrueres for hastigheter på 250 km/t for persontog og 160 km/t for godstog.
4. Tromsbanen bør vurderes bygd som et OPS-prosjekt.

OPS er et samarbeid mellom offentlig og privat sektor om et prosjekt eller en tjeneste, der privat sektor tar en større del av ansvaret knyttet til utvikling og/eller drift av prosjektet/tjenesten. Den offentlige aktøren beskriver oppgaven som skal løses, og beskriver hvilke standarder og kvaliteter man vil ha levert. Innenfor disse rammene får den private aktøren frihet til å planlegge og gjennomføre arbeidet på en mest mulig hensiktsmessig måte.

En hensiktsmessig bruk av OPS kan bidra til å skape innovasjon og bedre kvalitet på offentlige prosjekter/tjenester, samtidig som at OPS kan bidra til en mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. I tillegg kan OPS-prosjekt være en kilde til kunnskapsutvikling og kompetansedeling mellom offentlig- og privat sektor, som kan bidra til en forbedring av offentlige ytelser.

Bruken av jernbane som OPS i Europa er primært knyttet til Storbritannia, Frankrike, Italia, Spania og Portugal der det er opparbeidet lang erfaring med bruk av ulike varianter. Bruk av OPS har vært stigende de senere år innenfor EU. Det ferskeste eksemplet er trolig «Femern Bælt», en 18-km lang tunnel mellom Lolland, i Danmark, og Fehmarn, i Tyskland.

Ved å bruke OPS modellen lar man private aktører ta ansvaret for finansiering, bygging, drift og vedlikehold over en viss periode. Som eksempel kan nevnes Botniabanan som ble finansiert via det statlige selskapet Botniabanan AB med statsgaranterte lån. Lånet tilbakebetales ved at Trafikverket leier banen av Botniabanan AB til 2050. Deretter går eierskapet av banen over til Trafikverket.

Bygging av Tromsbanen vil øke behovet for utdanning av konduktører, banemontører, tog ekspeditører, togledere, verkstedspersonell for vedlikehold av togmateriell og servicepersonell. Dette bør kunne skje i Nord-Norge.

Sett at Stortinget gir klarsignal til å gå videre med utredning av Tromsbanen i 2024, så kommer arbeidene med kommunedelplaner, reguleringsplaner og ekstern kvalitetssikring (KS2) før man klargjør planer for anbud. Denne prosessen kan ta lang tid, alt etter hvor godt kommunene og fylket er forberedt. Når tid starter man da med utdanning av personell?

12. Kostnad og finansiering

Jernbanedirektoratet har i KVU: Nord-Norgebanen beregnet kostnadene med bygging av Tromsbanen til ca 77 milliarder, inkludert jernbanebru over Rombaken og en 25 km. lang tunnel fra Bjerkvik til Fossbakken. Likeså utstrakt bruk av tunneler i stedet for brobane (viadukter), som kan bygges til under halvparten av prisen for jordbane.

Pris per km. har direktoratet satt til 420 mill. kr og i tillegg er det lagt inn en usikkerhetsmargin på 36% som «forventet investerings-kostnad». Derved ender beregningene på 570 mill. kr per km. og det uten investeringer i stasjoner og godsterminaler.

I rapporten fra «Norsk Bane», som nylig ble bestilt av Troms- og Finnmark fylkeskommune, har de kommet fram til en pris på om lag 320 – 370 mill.kr. per km. Norsk Bane viser også til at det er klart gunstigere geologiske forhold i store deler av Nord-Norge enn i Vestfold og nedre Telemark noe som gjør det også vanskelig å bruke prosjekter fra disse områdene som referanse. Usikkerheten med hensyn til kostnader er også knyttet til bredden på traseen (1000 meter) som direktoratet har lagt til grunn.

En Tromsbane fra Bjørnfjell til Indre-Berg i Tromsø kommune, ved bruk av brobane på enkelte deler av strekningen, vil bety at Tromsbanen kan bygges for om lag halvparten av kostnadene som er stipulert i KVU-en. Bare det alene er grunn god nok til at den nye traseen for Tromsbanen bør utredes med tanke på realisering som første byggetrinn av Nord-Norgebanen.

Offentlig finansiering av jernbaneinfrastruktur i Europa har også hittil i hovedsak foregått på nasjonalt nivå. Eventuelle EU-bidrag formidles gjennom programmene innenfor det Trans - European Transport Network (TEN-T). Bruk av EU-midler krever ingen endringer i lovverket i Sverige og Norge og man har erfaring fra tidligere prosjekter (i Sverige). Dette kan derfor innebære et vesentlig finansielt tilskudd til den grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Sverige og Norge.

TEN-T midler til transportinfrastruktur tas fra strukturfondet kalt "Connecting Europe Facility". Også INTERREG-programmene: Arktis Interreg Nordlig Periferi, Arktis 2021-2027 og Interreg Aurora er programmer som kan være aktuelle finansieringskilder. Sistnevnte er et helt nytt program i det europeiske INTERREG-fellesskapet for grense-overskridende samarbeid 2021-2027.

Lån gjennom den Europeiske Investeringsbanken (EIB), Den Nordiske Investerings-banken (NIB) er tilgjengelig med en vis statlig garanti (ca 25%) og NATO midler til havneanlegg og sidespor for jernbane.

13. Anbefaling

Å parkere Nord-Norgebanen atter en gang vil bety, for oss som bor i de tre nordligste fylkene, at regjeringen har gitt opp å forsvare denne delen av Norge. Uten en jernbane som kan bringe forsterkninger raskt fram til fronten i møte med en aggressor vil være fatal. Med erfaringene fra den pågående krigen i Ukraina og fra Gaza vil evakueringen skje på en mer brutal måte for sivilbefolkningen enn under andre verdenskrig. Dessverre er den geopolitiske situasjonen slik at man bør planlegge for ei kommende krise. Å gjenerobre områder som er okkupert viser seg vanskelig og derfor bør beredskapen i nord styrkes betraktelig.

KVU: 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 påvirger 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.

---ooo---

From: "Ingeborg Johnsen" <Ingeborg@halogalandsradet.no>
Sent: Mon, 15 Jan 2024 13:56:40 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Sigbjørn Per Elias Astrup" <Sigbjorn@halogalandsradet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Høringsuttalelse KVU NNB.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra ingeborg@halogalandsradet.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei,

Se vedlagte uttalelse fra Hålogalandsrådet

Med hilsen

Ingeborg Johnsen
Daglig leder

Hålogalandsrådet
Interkommunalt politisk råd
https://www.halogalandsradet.no

«På vegne av 60 000 mennesker»

E-post: ingeborg@halogalandsradet.no
Mobil: 97087755

Hålogalandsrådet er et interkommunalt politisk råd bestående av kommunene: Kvæfjord, Harstad, Ibestad, Lødingen, Tjeldsund, Evenes, Gratangen og Narvik. Regionen har 60 000 innbyggere. Det går to europaveier gjennom regionen som har en sentral logistikkmessig plassering i Nord Norge, med tilknytning til jernbanenettet og to viktige havner, samt nasjonal flyplass.

Høringsuttalelse Konseptvalgutredning (KVU) Nord-Norgebanen

Bakgrunn

KVU Nord-Norgebanen skal foreta en grundigere analyse av hvilket jernbanekonsept mellom Fauske og Tromsø som er *mest aktuelt å gjennomføre*. Analysen skal vurdere behovet i ulike markeder, herunder godstransport, effektiv kollektivtransport i bo- og arbeidsmarkedsregioner, lengre pendlerreiser til og fra større kompetanse- eller arbeidsplassintensive tyngdepunkt, regionale og lange fritidsreiser og turistreiser. Samfunnsmålet for utredningen er at 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, samfunnssikkerhet og beredskap.

Realisering av Nord-Norgebanen

Hålogalandsrådet er enig med utreder om at Ofotbanen må oppgraderes.

Hålogalandsrådet ønsker realisering av Nord-Norgebanen, gjennom å starte trinnvis utbygging så raskt som mulig.

Banen vil bidra til raskere transport av sjømat og gods til de store internasjonale markedene, og vil imøtekomme internasjonale forpliktelser samt nasjonale målsettinger om utslippsreduksjon. Banen vil også utvikle bo- og markedsregioner.

1. Hålogalandsrådet er positiv til utbygging av Nord-Norgebanen. Utbyggingen bør starte trinnvis, først der det gir størst effekt raskt

2. Jernbanedirektoratet ser i KVU arbeidet bort fra sentrale deler av bestillingen ved å konsekvent å legge vekt på begrensninger og ikke de mulighetene en jernbaneforbindelse vil bety for Nord-Norge som helhet innenfor reduserte transportkostnader, reisetider og regionbygging.

Mvh

Ingeborg Johnsen

Daglig leder Hålogalandsrådet

From: "laila.myrvang@coop.no" <laila.myrvang@coop.no>
Sent: Mon, 15 Jan 2024 13:34:38 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Innspill KVU- FO.docx

Det er ikke ofte du mottar e-post fra laila.myrvang@coop.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Legger ved innspill KVU

Med vennlig hilsen

Laila Myrvang
Senterleder
Jekta Storsenter

Telefon mobil +4790156061
Epost: laila.myrvang@coop.no
www.jekta.no

Mottaker: post@jernbanedirektoratet.no
Dep: adresse

(sendes kun elektronisk)

Høringsinnspill til KVU Nord-Norgebanen og KVU Transportløsninger i nord

Den nåværende infrastrukturen i nord er utilstrekkelig for å støtte en bærekraftig fremtidig utvikling. Det er nødvendig med tydelig statlig ledelse utover prioritering basert på samfunnsøkonomisk nytte. Utviklingen av infrastrukturen bør ikke bare vurderes ut fra befolkningstall, men også med tanke på økende eksport og turisme, samt bruk av veier og fly. En sentralisert tilnærming i transportprioriteringer må endres for å inkludere hele landet.

En moderne jernbaneforbindelse til Troms og Finnmark er avgjørende for nærings- og samfunnsutvikling, klima, og bolyst. Staten må prioritere helhetlig samfunnsutvikling, inkludert transportsystemutvikling, for å støtte næringsutvikling og livskraftige samfunn.
Jernbane i Troms og Finnmark vil gi gevinster innenfor bærekraftsområdene miljø, økonomi og sosial. Stor varetransport krever i dag stor transport på vei, med påfølgende miljøbelastning som følge av bruk av fossilt drivstoff, slitasje på veinettet og store konsekvenser ifm. ulykker. Jernbane reduserer kostnadene for transport, og gir grunnlag for økonomisk gevinst både for frakt av varer fra Nord-Norge, og ut av Nord-Norge. Sosial bærekraft ivaretas gjennom at jernbane jfr. ovenfor ivaretar eksisterende arbeidsplasser og gir grunnlaget for nye arbeidsplasser både direkte og indirekte.

Stengninger av veier har betydelige konsekvenser for næringsliv, trafikksikkerhet og samfunnssikkerhet. Hvis man ønsker at folk skal bo i hele landet, så må det føles trygt, og man må ha alternative måter å transportere varer på enn med trailere langs veiene. Staten bør ta større ansvar for kostnader knyttet til oppgradering av veier, og skredutsatte områder må trygges.
Bygging av Nord-Norgebanen reduserer ikke behovet for skredsikring og økt trygghet på vårt veinett, men det kan være et alternativ når dagens veier er stengt. Det er urimelig at en hel landsdel skal stå uten alternativer. Sårbarheten vs. logistikk og transport er i særstilling i nord, ingen andre landsdeler har tilsvarende utfordringer.

Luftfarten spiller en nøkkelrolle i kollektivtransporten i fylket, og investeringer bør baseres på behovene til befolkningen, næringslivet og den økende turismen. Et godt utviklet og kostnadseffektivt flytilbud er avgjørende for bolyst. Det er nødvendig med investeringer i infrastruktur for å forkorte reisetider og styrke flytilbudet i Nord-Norge, samtidig som man opprettholder og tilpasser lufthavnene.

Behovet for transport av varer og personer har økt kraftig. Tromsø som stor handelsdestinasjon har behov for god flyt av handelstrafikk. Dette gjelder både kunder som kommer tilreisende inn fra regionen rundt, men også store mengder gods som skal fraktes fra sør til nord. Transportkostnader, etableringsvegring for nye aktører samt lange reisetider er også en stor utfordring.
Hurdalserklæringen sier noe om å ivareta hele landet og alle som bor i landet. Nord Norges befolkning diskrimineres gjennom uforholdsmessige høye priser bla for å reise med fly. Politiske vedtak må gi seg utslag i konkrete handlinger. Pt er det ingen sammenheng mellom uttalte mål og faktiske priser på for å reise med fly i nord.

Dårlig regularitet og høye priser er til hinder for Bo og blilyst. Unge mennesker ønsker grønne transportløsninger i hverdagen, tett kobling mot EU, god frekvens på flyavganger til mange destinasjoner og tog på strøm – til/fra Nord Norge**.**

En hurtig realisering av en moderne jernbane, infrastruktur samt flytilbudet vil være avgjørende for fremtiden til næringslivet og folk i nord.

Mvh.

Laila Myrvang

Senterleder
Jekta Storsenter

Nord-Norges største kjøpesenter

og
Leder fagråd for handel i Tromsøregionen

NHO Næringslivets Hovedorganisasjon
Confederation of Norwegian Enterprise

Jernbanedirektoratet
Postboks NO 15 Sentrum
0101 Oslo

Vår dato:	15.01.2024
Deres dato:	04.10.2023
Vår referanse:	jbl
Deres referanse:	202300988-2

Offentlig høring – KVU Nord-Norgebanen

NHO viser Jernbanedirektoratets høringsbrev av 4. oktober 2023 om konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norgebanen med mandat å identifisere beste jernbaneløsning for strekningen Fauske–Narvik–Tromsø, med trasé til Harstad, samt å se på tiltak på tilstøtende banestrekninger.

NHO støtter Jernbanedirektoratets valgte konsept om å arbeide videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge. Vi vil i det følgende gi vår vurdering av utredningen og redegjøre nærmere for vår tilslutning til direktoratets anbefaling.

NHO viser innledningsvis til konseptvalgutredningen for det samlede transportsystemet i Nord-Norge som KVU'en for Nord-Norgebanen er gjort i sammenheng med. Transportbehovet i nord har økt betydelig de siste ti årene på grunn av kraftig vekst i sjømatnæringen, industrien og reiselivet. Dessverre har ikke infrastrukturen fulgt samme utviklingen. Dette får konsekvenser for jobb- og verdiskapingen. Det viktigste for NHO er derfor at transportbehovet i nord imøtekommes med investeringsvilje for å bedre infrastrukturen. Infrastrukturen må ikke forbli en flaskehals, men gjøre det mer attraktivt for bedrifter og folk å holde til i landsdelen.

Infrastrukturen i regionen har relativt lav standard. Flere riksveistrekninger mangler gul midtstripe og er ikke dimensjonert for den store økningen i tungtransporten. Flere strekninger er svært rasutsatt, og vinterstid er det store forsinkelser over fjellovergangene på grunn av mye vær. Fiskerihavnene har gjennomgående lav standard og er ikke dimensjonert for dagens flåte. De største næringene i nord er sjømat, reiseliv, industri, energi, bygg og anlegg, og tilhørende tjenesteytende næringer. Dette er næringer som har stort potensial for økt jobb og verdiskaping, men som også er avhengig av god infrastruktur. Det er behov for en betydelig standardheving og for mer effektive og bærekraftige transportkorridorer på vei, på bane, på sjø og i luften. Denne standardhevingen må bygge oppunder følgende:

- redusere avstands- og konkurranseulemper for nordnorske bedrifter
- øke standarden på infrastrukturen i fylkene
- legge til rette for økt jobb- og verdiskaping i fylkene
- sikre bedre mobilitet og større bo- og arbeidsmarkedsregioner

På tross av at KVU'en dokumenterer positive virkninger for samfunnssikkerhet og regionforstørring ved bygging av Nord-Norgebanen, viser utredningen svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet for banen. Nytteverdien er vurdert som betraktelig lavere enn byggekostnadene på totalt 280 mrd. kr. Jernbanedirektoratet har også vurdert konsekvenser for blant annet klima og miljø, samenes rettigheter, sikkerhet og beredskap. Analyser viser at en utbygging av banen vil være en stor natur- og klimabelastning for samfunnet.

Middelthuns gate 27
Majorstuen, Oslo, Norway
PB 5250 Majorstuen
N-0303 Oslo, Norway
+47 23 08 80 00
firmapost@nho.no
www.nho.no
Org. no. 955 600 436

Med utgangspunkt i en vurdering av Nord-Norgebane-prosjektet opp mot næringslivets øvrige transportbehov, og de reelle rammene på samferdselsbudsjettet fremover, støtter NHO direktoratets anbefalte konsept om å arbeide videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge. Dette er i tråd med Samferdselsløftet[1] som er vår anbefaling til regjeringens Nasjonal Transportplan 2025-2036 (NTP).

Nordlandsbanen er kategorisert som overbelastet, og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter mer godstransport. Banen har, sammen med Ofotbanen, et stort potensial, og med oppgraderinger kan disse bidra til mer grønn, forutsigbar og hurtig frakt. Det fordrer at teknologien oppgraderes og kapasiteten økes. Kapasitetsbehovet på Ofotbanen vil på sikt kreve dobbeltspor. Det er behov for et godt utbygd jernbanenett med bedre kapasitet, slik at mer gods kan flyttes over på bane, både av miljøhensyn og av trafikale sikkerhetsmessige årsaker. Det er behov for oppgradering av dagens bane for å bedre transportens forutsigbarhet og forsyningssikkerhet og for å øke kapasiteten. Dette vil gi et bedre forhold mellom samfunnsøkonomisk nytte og kostnader, mer forutsigbart transporttilbud, redusert klimagassutslipp, samt ubetydelig konflikt med andre interesser. Ifølge direktoratet vil det anbefalte konseptet ikke være til hinder for å bygge ut Nord-Norgebanen på lang sikt.

Med vennlig hilsen

Per Øyvind Langeland
Avdelingsdirektør
Næringspolitisk avdeling
Næringslivets Hovedorganisasjon
(Sign.)

[1] https://www.nho.no/siteassets/publikasjoner/samferdsel/samferdselsloftet_2023.pdf

From: "Camilla Rise" <camilla.rise@nho.no>
Sent: Mon, 15 Jan 2024 11:57:37 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Jernbanedirektoratet - høring KVU Nord-Norgebanen.docx

Det er ikke ofte du mottar e-post fra camilla.rise@nho.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Se vedlagt høringssvar fra NHO Luftfart. Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Camilla Rise
Spesialrådgiver luftfart
+47 454 35 153
Camilla.rise@nho.no

NHO Luftfart
Næringslivets Hovedorganisasjon
Middelthuns gt. 27, Postboks 5250 Majorstuen, 0303 Oslo
+47 23 08 80 00

nholuftfart.no | LinkedIn | Facebook

NHO LUFTFART

Jernbanedirektoratet

Vår dato	15.01.2024
Deres dato	04.10.2023
Vår referanse	CR
Deres referanse	202300988

Høring KVU Nord-Norgebanen

1. Innledning

NHO Luftfart viser til Jernbanedirektoratets høring av gjennomført konseptutvalgsutredningen (KVU) for Nord-Norgebanen. I følge KVUen, er en fullt utbygget Nord-Norgebane anslått å koste om lag 280 milliarder kroner, den vil ha svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ha en negativ innvirkning på klima og natur og den vil aldri klare å betale tilbake utslippet fra utbyggingen. Jernbaneverket anbefaler derfor ikke en utbygging av Nord-Norgebanen, men anbefaler i stedet at det arbeides videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge. Ut fra en helhetsvurdering, med den skisserte kostnadsrammen, beregnet reisetid, de enorme inngrepene en slik utbygging vil ha i naturen samt de klimagassutslipp en slik utbygging vil gi, støtter NHO Luftfart Jernbanedirektoratets anbefaling fullt ut. Nedenfor følger noen utfyllende kommentarer.

2. Et godt flyrutetilbud i hele landet

Når det gjelder evt. nytte for reisende av en utbygging av Nord-Norgebanen, som et tillegg til dagens transporttilbud, skriver Jernbaneverket følgende:

> "*Nord-Norgebanen antas i liten grad å kunne konkurrere med flyet om de passasjerene som skal reise til eller fra landsdelen…. Spart reisetid mellom byene i Nord-Norge vil bli betydelig, spesielt for de som allerede reiser med dagens relativt fragmenterte kollektivsystem. Nytten utgjør imidlertid en liten andel av den samlede prissatte nytten (ti prosent av total nytte).*"

> "*Nord-Norgebanen kan i noen grad styrke bolig- og arbeidsmarkedsregioner. Full utbygging (konsept A2) vil øke antall bosatt innenfor 90 minutters reisetid fra de fire største byene med ca. 13 000 (om lag fem prosent flere enn uten ny jernbane). Omfang av pendling på Nord-Norgebanen vil i stor grad avhenge av frekvensen…*"

Beregnet passasjergrunnlag er lavt i alle de skisserte konseptene. Samlet transportnytte er for konsept A2 og A3 estimert til om lag 1,7 mrd. kroner per år i 2030. I 2060 er nytten noe lavere. Godsnytten utgjør over 90 prosent av den samlede nytten.

Luftfart er Norges eneste landsdekkende kollektivtrafikkmiddel. Vi har en finmasket lufthavnstruktur og alle deler av landet har tilgang til et effektivt flyrutetilbud. Luftfart

FEDERATION OF NORWEGIAN AVIATION INDUSTRIES

Org.nr. Org.no. NO 971 481 951
Adresse Address Middelthuns gate 27, Oslo
Postadresse Postal Address Postboks 5474 Majorstuen NO-0305 Oslo, Norway
Telefon Telephone +47 23 08 85 70
Telefaks Telefax +47 23 08 85 71
E-post E-mail nholuftfart@nho.no
Internett Internet www.nholuftfart.no

finansierer egen infrastruktur gjennom lufthavn- og flysikringsavgifter, samt gjennom kommersielle inntekter. Tall fra Avinor viser at over 90 prosent av befolkningen har tilgang til en lufthavn innenfor 90 minutters kjøretid med bil. I Troms, er andelen 96 prosent og i Nordland er den 90 prosent. I følge KVUen har antall flyreiser til/fra, eller internt i Nord-Norge i perioden 2009-2019 økt fra 3,5 millioner til 4,6 millioner passasjerer. Luftfarten i Norge er også viktig for transport av gods. Den samlede luftfrakten i Norge har den siste tiårsperioden økt fra 72 000 tonn i 2009 til over 200 000 tonn årlig de siste årene. En betydelig del av dette er fisk fra Nord-Norge som eksporteres.

Flyet er et svært effektivt transportmiddel. Dette kommer tydelig frem i figur 6.4 i KVUen. En togtur fra Trondheim til Tromsø (K2A) er estimert å ta ca. 13 timer og 45 min. Flyturen tar til sammenligning 1 time og 45 minutter. Som utredningen påpeker, kan man ikke forvente en vesentlig overføring av passasjerer fra fly til tog med en så stor økning i reisetiden. Langt mindre kan man forvente at betydelig antall reisende mellom Tromsø og Oslo vil velge toget. I den grad et togtilbud allikevel skulle bidra til en vesentlig endret transportmiddelfordeling, vil et togtilbud kunne medvirke til at landsdelen samlet sett får en dårligere tilgjengelighet gjennom lavere frekvens på flyruter.

I KVUen vises det til at dagens infrastruktur og transporttilbud i Nord-Norge har utfordringer når det gjelder sårbarhet og dårlig forutsigbarhet på grunn av topografi, klima, ras og manglende redundans med lange omkjøringer. Samtidig ser vi at også toget er svært "værutsatt". I forbindelse med ekstremværet "Hans" i sommer, der Dovrebanen (fortsatt stengt), Rørosbanen, Bergensbanen, Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Spikkestadbanen ble stengt, så vi at jernbanen er sårbar for blant annet denne type ekstremvær. Alt tilsier at denne type ekstremvær er noe som vi vil se mer av i årene fremover.

Luftfartens regularitet er svært høy i hele Norge gjennom hele året. De reisende har videre svært gode rettigheter dersom et fly blir forsinket eller kansellert. Rettighetene ved forsinkelser og kanselleringer ved annen kollektivtransport er langt dårligere. I følge KVUen ligger regulariteten på Avinors lufthavner nord for Trondheim på 97,8 prosent. På kortbanenettet er regulariteten 98,8 posent, mens de nasjonale og regionale lufthavnene har en regularitet på 97,8 prosent. I vinterhalvåret er regulariteten noe lavere - totalt 97,3 prosent, og for kortbanenettet 96,8 prosent og for de store flyplassene 97,6 prosent.

3. Norsk luftfart skal bli fossilfri innen 2050

Utslipp av klimagasser fra sivil innenriks luftfart var i 2019 1,1 millioner tonn CO2-ekvivalenter. Utslippene fra sivil norsk innenriks luftfart utgjorde i 2019 2,2 prosent av samlede klimagassutslipp i Norge. I tillegg kommer effekten av utslipp i høye luftlag. Norsk luftfart har satt seg som mål å være fossilfri innen 2050 på flygninger i og fra Norge. Bærekraftig flydrivstoff (SAF) er en løsning som kan brukes allerede i dag[1] i eksisterende flyflåte. På sikt vil elektrifiserte fly og hydrogen få en økende betydning.

Luftfarten betaler for sitt klimaavtrykk og har vært en del av EUs kvotesystem siden 2012. Norsk luftfart skal gjennom kvotesystemet bidra til at utslippene av klimagasser i alle kvotepliktige virksomheter samlet reduseres med 62 prosent innen 2030 i forhold til 2005-nivå. All innenlands luftfart er også pålagt å betale en særnorsk CO2-avgift. I tillegg kommer

[1] Dagens fly er sertifisert for inntil 50 prosent innblanding av SAF.

flypassasjeravgiften som er en fiskal avgift med en klimaprofil. Det er også innført et nasjonalt omsetningskrav på 0,5 prosent avansert bærekraftig biodrivstoff. Fra 2025 har EU vedtatt at det skal innføres et felles-europeisk omsetningskrav som gradvis skal trappes opp. Det starter med 2 prosent i 2025, 6 prosent i 2030, gradvis økende til 70 prosent i 2050.

Flyet har en rekke fordeler sett i et bærekraftperspektiv; Det tar den korteste veien fra A til B, har god materiellutnyttelse og kan lett tilpasses etterspørselen og dermed sikre høy kapasitetsutnyttelse (kabinfaktor) per tur, materialforbruket pr. sete et lavt og luftfarten beslaglegger ikke store arealer. Infrastruktur som skjærer igjennom landskapet har stor effekt på det biologiske mangfoldet, kulturlandskapet, dyrket mark, lokalsamfunn og livskvaliteten til dem som bor i området. I tillegg skapes betydelige barrierer for folk og dyr.

Det er, på luftfartsområdet, stor teknologisk utvikling og det jobbes i en rekke teknisk-operative miljøer med å utvikle alternative fremdriftssystemer og produksjon og innfasing av bærekraftig drivstoff. Nye typer av luftfarkoster og bruk av bærekraftig drivstoff kan sikre en klimavennlig mobilitet i store deler landet. På sikt vil dette trolig også kunne påvirke etterspørselen etter toget som transportmiddel for både kortere og lengre personreiser, særlig i områder med krevende geografi og topografi og liten befolkning. I vurderingen som gjøres, bør det legges vekt på hvordan tilgjengelighet, reisetid og regularitet vil utvikles sammenlignet med investering og drift av ny toginfrastruktur. KVU'en bidrar til ytterligere å underbygge forventingen om at luftfarten til en langt lavere kostnad, og med langt lavere klima- og miljøbelastning kan gi en vesentlig bedre mobilitet og regularitet i persontransporten i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og resten av landet.

Vi ber om at våre innspill tas med i den videre prosessen.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart

Camilla Rise

Camilla Rise
spesialrådgiver

From: "Derya Cinar Inan" <derya.cinar.inan@nholt.no>
Sent: Mon, 15 Jan 2024 15:12:21 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Ole A Hagen" <olea.hagen@nholt.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: 202300988-2 - NHO Logistikk og Transport .pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra derya.cinar.inan@nholt.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei,
Viser til høring 202300988.

Vedlagt kan dere finne høringssvar fra NHO Logistikk og Transport.

Vi takker for muligheten til å delta i denne høringsprosessen!

Vennlig hilsen
Derya C. Inan
Næringspolitisk rådgiver
+47 40609494
Derya@nholt.no

NHO Logistikk og Transport

NHO Logistikk og Transport
Middelthuns gt. 27, Postboks 5489 Majorstuen, 0305 Oslo
+47 23 08 87 80

nholt.no | LinkedIn | Facebook

Jernbanedirektoratet

Vår dato: 15.01.2024
Deres dato: 04.10.2023
Deres referanse: 202300988-2

Innspill til offentlig høring – KVU Nord-Norgebanen

NHO Logistikk og Transport (NHO LT) vil herved fremføre sine synspunkter som gjelder foreslåtte Nord-Norgebanen-prosjektet i forbindelse med den pågående høringsprosessen.

Høringens innhold

NHO LT har vurdert potensialet og nødvendigheten av Nord-Norgebanen med tanke på godstransporten i regionen. Vi ser ikke at det er et marked for godstransporten som rettferdiggjør en så omfattende investering som Nord-Norgebanen representerer. Naturinngrepene blir omfattende dersom dette prosjektet blir realisert.

Vi deler derfor oppfatningen om at fremtidens forsyninger Nord-Norge bør gjennomføres med, er en kombinasjon av båt, utvikling av eksisterende jernbane- og veistrekninger.

En kombinasjon av båt og bane

Det foreligger gode planer for å utvikle bane- og båtløsning med Nordlandsbanen kombinert med to, autonome- og nullutslippsbåter. Dette vil gi reduksjoner i klimagassutslippene, og øke kapasiteten for forsyninger til Nord-Norge. Det kreves imidlertid investeringer i Nordlandsbanen og i knutepunktet Bodø.

Videreutvikling av E6

NHO LT mener videre at en oppgradering av E6-veinettet vil imøtekomme næringslivets fremtidige transportbehov mer effektivt. En oppgradering av veinettet er nødvendig. En forbedring av stamnettet langs E6 og de tilknyttede fylkesveiene vil bidra til økt tilgjengelighet og forbedret logistikk for næringslivet.

Ofotbanen er viktig for godstransporten

NHO LT mener at dobbeltspor på Ofotbanen er viktig å prioritere. Dette vil styrke Narvik som knutepunkt, både for godstransporten og i et forsvarsperspektiv. Dobbeltspor på Ofotbanen gir økt kapasitet, bedre regularitet, og positiv miljøgevinst.

Avsluttende bemerkninger

Utredningene om Nord-Norgebanen har gitt oss verdifull innsikt i hva som bør prioriteres. Denne innsikten har gjort det tydelig hva vår bransje trenger av infrastruktur for å forsyne Nord-Norge i fremtiden. Vi mener derfor det er klart at Nordlandsbanen med tilhørende båtløsning, oppgradering av E6 og Ofotbanen bør prioriteres istedenfor Nord-Norgebanen. Dette vil sikre næringslivets transportbehov, redusere investeringsbehovet og gi reduserte klimautslipp.

Vi takker for muligheten til å komme med våre synspunkter og ser frem til å delta i den videre dialogen om dette viktige spørsmålet.

Vennlig hilsen

NHO Logistikk og Transport

Ole A. Hagen

Næringspolitisk direktør

Derya C. Inan

Næringspolitisk rådgiver

LKAB- Høringsuttalelse KVU Nord-Norgebanen

sak 202300988

Om LKAB og vår avhengighet av jernbanetransport

Luossavaara-Kiirunavaara AB, forkortet LKAB, er et internasjonalt gruvekonsern som produserer 85 % av EU's jernmalmproduksjon. I tillegg er selskapet engasjert innen salg av mineraler og spesialprodukter. Produkter som er strategisk viktig for et moderne samfunn.

LKABs gruver og prosessanlegg ligger i Malmfälten i Nord-Sverige. Vår produksjon, forskning og utvikling er hovedsakelig i Kiruna, Malmberget og Svappavaara. Langs Malmbanen på svensk side og Ofotbanen på norsk side fraktes våre raffinerte jernmalmprodukter til havnene i Narvik og Luleå for forsendelse til kunder. Havnen i Narvik er vår største eksporthavn med en årlig tonnasje på rundt 20 millioner tonn, økende til rundt 23 millioner tonn frem til 2030, noe som gjør at den er Norges største bulkhavn. I tillegg er havnen viktig for mottak av industrimineraler fra norske gruver som benyttes i foredlingsprosessen av jernmalm.

Både jernmalmprodukter og industrimineraler fraktes med tog på Ofotbanen og videre på Malmbanen til våre foredlingsverk i Kiruna, Svappavaara og Malmberget. Dette gjør Ofotbanen til Norges største når det gjelder tonnasje fraktet med tog, og for vår virksomhet utgjør frakten på denne strekningen 80 % av vår produksjon. Totalt er det rundt 4 500 ansatte i LKAB og våre norske datterselskaper i Narvik utgjør samlet en av de største private arbeidsplasser i byen.

Dagens situasjon på Ofotbanen viser en situasjon med full kapasitetsutnyttelse og setter begrensninger ikke bare for LKAB, men også andre bedrifter hvor denne jernbanestrekningen er av vital betydning for deres virksomhet samt for forsyning av Nord- Norge med forbruksvarer.

I dag er jernbanestrekningen et enkeltspor, noe som begrenser videre kapasitetsøkning og ikke minst, driftssikkerhet. Sistnevnte har vi konkret erfart konsekvensene av i forbindelse med havari like over grensen til Sverige, der jernbanesporet fikk skader som gjorde transport på jernbane umulig. For LKAB alene resulterte dette i et omsetningstap som er beregnet til minst 100 millioner kroner per døgn. I skrivende stund er banen fortsatt ute av drift og har en prognose på ferdigstillelse 31.januar 2024. Dette vil bety at jernbanen vil være ute av drift i rundt 1,5 måneder.

LKAB har gjennom kartlegging av malmreserver og tilganger gjort funn av ikke bare jernmalm, men også forekomster rike på apatitt som kan videreforedles til mineralgjødsel for jordbruksformål og sjeldne jordartsmetaller som er nødvendig i produksjon av avanserte elektronikkprodukter og fornybar energiproduksjon. Forekomsten, Per Gejier, er den største kjente forekomsten av sjeldne jordartsmetaller i Europa.

Dette er produkter som inngår i EUs strategiske plan for å sikre intern forsyning av mineraler for mat- og industriproduksjon.

Vi har allerede startet bygging av infrastruktur for å kunne gå videre med gruvedrift på de nye ressursene, der forekomsten i Kiruna er den største. I tillegg har vi investert stort i det norske selskapet Reetec AS for å etablere produksjon på Herøya for å kunne utvinne sjeldne

jordartsmetaller fra vår råvarebase. Skal dette realiseres videre kreves økt transportkapasitet på jernbanestrekningen Kiruna – Narvik.

Konklusjon og høringsuttalelse fra LKAB

Med dagens enkeltspor er det ikke mulig å videreutvikle vår virksomhet og vi vil derfor gi vår støtte til konsept A1 «Bedre baner i nord – videreutvikling av eksisterende baner uten bygging av Nord-Norgebanen».

- Kyssingsspor, Søsterbekk
- Kryssingsspor, Horisontalen
- Kryssingsspor, Katterat
- Ny overbygning, aksellast 32,5 tonn

Videre vil vi fra vår side be om at det også iverksettes etablering av dobbeltspor. Dette må realiseres så snart som mulig og senest innen 2035.

Vi vil også understreke viktigheten av at samarbeidet mellom BaneNor og Trafikverket må intensiveres for planlegging og gjennomføring av kapasitetsøkninger i årene fremover.

Økt kapasitet på strekningen Narvik -Kiruna er påkrevd for å sikre videre utvikling av industri i både Nord -Norge og Nord Sverige, samt bidra til å styrke Europas selvforsyning av vitale produkter for industri- og matproduksjon.

Vennlig hilsen

LKAB Norge AS

Marit Waleniussen

Daglig leder

KYSTVERKET

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2022/2409-5		Fridtjof Wangsvik	12.01.2024

Kystverkets innspill til offentlig høring - KVU Nord-Norgebanen

Det vises til Jernbanedirektoratets brev datert 04. oktober 2023.

Kystverket tar Jernbanedirektoratets innstilling til etterretning.

Kystverket støtter konklusjonene i KVU Nord-Norgebanen med utgangspunkt i kravet om samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektiv bruk av samfunnets økonomiske midler. En forbedring av eksisterende baner (Nordlandsbanen og Ofotbanen) er nødvendig og bør prioriteres.

Sjøtransporten er svært viktig for landsdelen. Den kan utvikles videre også på det transportarbeidet som en forlenging av jernbanen fra Fauske til Tromsø er tiltenkt å håndtere. Dette på en måte som vil være mer tilgjengelig for befolkning og næringsliv langs kysten, og uten de store negative påvirkninger på reindrift, klima, miljø og natur som en utbygging av Nord-Norgebanen er beskrevet å medføre.

En utvikling av det eksisterende jernbanetilbudet, kombinert med bedre tilrettelegging for overgang mellom jernbane og sjøtransport i Mosjøen, Mo i Rana, Bodø og Narvik, kan dermed være et viktig grunnlag for et fremtidsrettet transportsystem i Nord-Norge.

Vareproduserende næringsliv, definert som industri, bergverk, skogbruk og fiske/havbruk, er i landsdelen i hovedsak lokalisert langs kysten. Utvikling av transportinfrastruktur bør ta utgangspunkt i næringslivets faktiske lokaliseringsvalg. En styrking av havnene, både som knutepunkt og samarbeidspartner i forbindelse med varebearbeiding, samt en desentralisert havnestruktur vil danne grunnlag for en godt fungerende transportinfrastruktur for hele landsdelen. En slik målsetning krever sikker og effektiv farled, god tilknytning til øvrig infrastruktur som kraft, vei og bane, men også lokale og regionale virkemidler i form av helhetlig arealplanlegging der næringsareal og logistikkfunksjoner planlegges i og rundt havnene.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: https://kystverket.no

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766

Figur 1: Kartfestede bedrifter med årlig omsetning over 2 millioner kr. Vareeier i blått og grossist/lager i rødt. Kilde:IPER bedriftsregister

Teknologiske endringer innen sjøtransporten gir fremtidige muligheter for å etablere løsninger med nullutslipp og bedre tilgjengelighet. Som eksempel har ASKO planer for utslippsfri autonom godstransport på sjø mellom Bodø og Tromsø. Dette er planer som gir en god illustrasjon på at fremtidens transportsystem i Nord-Norge utformes på grunnlag av fremtidens løsninger, med sjøtransport som satsingsområde.

Sjøtransport er ofte rimeligere enn andre transportmidler som vei-, luft- eller jernbanetransport. Sjøtransport kan transportere store mengder varer over lange avstander, noe som gir effektivitet og stordriftsfordeler. Med god kapasitetsutnyttelse er sjøtransporten klima- og miljøvennlig. Sjøtransport er også globalt tilgjengelig med tilknytning til havner over hele verden, noe som gir gode forutsetninger for internasjonal handel og levering av varer til ulike markeder.

En prioritering av uni- og intermodale løsninger i de største havnene vil også legge til rette for en styrket samfunnssikkerhet og beredskap, og samtidig være et effektivt bidrag til det grønne skiftet. Fremtidsrettede intermodale løsninger er tidsbesparende og kostnadseffektivt for næringslivet.

Med hilsen

Fridtjof Wangsvik

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Interne kopimottakere:

Tore Relling	Avdelinga for transportplanlegging og mobilitet	THF-TPM
Arve Dimmen	Navigasjonsteknologi og maritime tenester	NT-STB
Jens Aarsand Sæter	Avdelinga for transportplanlegging og mobilitet	THF-TPM

Besteforeldrenes klimaaksjon

Til Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Emne: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988, frist 15.januar 2024

Oslo, 15. januar 2024

Vi sender vedlagt høringsuttalelsen fra Besteforeldrenes klimaaksjon angående KVU Nord-Norgebanen.

Vi stiller oss til disposisjon for å utdype innholdet i høringsuttalelsen.

Med vennlig hilsen

Besteforeldrenes klimaaksjon

Linda R. Parr
Styreleder

Torstein Fjeld (sign.)
Leder BKA Samferdselsgruppa

Kontaktinfo: bkasamferdsel@besteforeldreaksjonen.no

Postboks 1231, 0110 Vika
post@besteforeldreaksjonen.no
Besøksadresse Hausmannsgate 19,0182 Oslo
www.besteforeldreaksjonen.no
Organisasjonsnr. 998 636 779

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Besteforeldrenes Klimaaksjon (BKA) har gått nøye igjennom Jernbanedirektoratets konsept-valgutredning om Nord-Norgebanen. I utredningen vises det til Samferdselsdepartementets samfunnsmål:

«Samfunnsmålet for utredningen er at 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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Vi mener at samfunnsmålet dekker alle de viktige utfordringene som departementet har bedt Jernbanedirektoratet om å belyse, men at Jernbanedirektoratets KVU NNB dessverre ikke svarer på dette samfunnsmålet.

Dette skyldes primært at det er lagt mange gale premisser til grunn for arbeidet, noe som fører til at hovedkonklusjonene i KVU-en om kostnader, lønnsomhet og konsekvenser for klima, natur og reindrift blir feil. Med andre og mer relevante premisser vil KVU-ens negative konklusjoner mest trolig bli snudd til positive.

Vi peker også på at det regjeringsoppnevnte Klimautvalget 2050 har uttalt at '**Klima** må være ledende i alle politiske avgjørelser. Dette er ikke tatt hensyn til i KVU-en. BKA viser også til rapporten *Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen*, som Troms og Finnmark fylkeskommune bestilte fra Norsk Bane AS og de kommentarene som der kommer frem.

Vi mener det trengs en ny utredning av Nord-Norgebanen, basert på andre premisser som tar Samferdselsdepartementets samfunnsmål for utredningen på alvor. En slik utredning bør særlig vurdere Nord-Norgebanen som del av et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Jernbane som binder landet effektivt sammen

Utredningen mangler en helhetlig tankegang for samferdsel. Den avviser høyhastighetskonseptet med bl.a. argumentet om at «togreiser mellom Nord-Norge og Sør-Norge i stor grad vil foregå på gamle banestrekninger». Her er det vanskelig å spore målet for utredningen om «et jernbanetilbud som binder landet effektivt sammen.

Dette målet burde nettopp anspore til at man så utredningen av Nord-Norgebanen i et større perspektiv. Med en moderne høyhastighetsbane for rundt 300 km/t Oslo–Trondheim – Bodø/Tromsø, vil det være muligheter for reisetider på rundt 6 ½ time Oslo–Tromsø, 4:15 t. Trondheim–Tromsø, 5:10 t. Oslo–Bodø, 2:55 t. Trondheim–Bodø, 4:15 Oslo–Mo i Rana, 2 t. Bodø–Tromsø, for å nevne eksempler på noen aktuelle tider og strekninger[1]

[1] Se f.eks. https://www.norskbane.no/fag/nord-noreg/#bod1

Ja, det kan selvsagt innvendes at det vil innebære investeringer i flere strekninger og slik gi enda større totale investeringskostnader. Men hvis det kan endre de drifts- og samfunnsøkonomiske resultatene fra negative til positive, vil det være lønnsomme investeringer for samfunnet. Investeringer som for mange tiår fremover vil effektivisere transporten, styrke nærings- og samfunnsliv, redusere avstandsulemper, veivedlikehold, trafikkulykker, arealbruk, energibehov og klimagassutslipp, samt andre miljøskadelig utslipp, som slitasje fra bildekk og asfalt.

For målet om å «binde landet mer effektivt sammen», er det nettopp dette som må undersøkes. Vi vil her peke på at Spania nå har bygd nesten 400 mil med høyhastighetsbaner siden de åpnet linjen Madrid – Sevilla som sin første i 1992. Kan Spania, kan vel vi også!
Et nasjonalt høyhastighetsnett for Norge og til grensen mot Sverige i retning Stockholm og Gøteborg, vil være på ca. 320 mil til Tromsø og ytterligere 50 mil videre til Kirkenes. Av dette vil Norgebanen Oslo–Tromsø/Bodø/Harstad utgjøre vel 150 mil på ny bane.

Det er slik vi må tenke hvis vi skal nå målet om et tilnærmet nullutslippssamfunn innen 2050 og videre framover. Vi minner også om at EU og IEA (Det Internasjonale energibyrået) begge har anbefalt en tredobling av høyhastighetsbaner og dobling av godstransport på bane innen 2050.

Stimulere til befolkningsutvikling
En grunnleggende mangel i KVU-en er at en ikke har prøvd å beregne effekten en moderne Nord-Norgebane vil ha på befolknings-, nærings- og samfunnsutviklingen i landsdelen. Det kunne vært gjort gjennom å innhente erfaringer fra mulige sammenlignbare referanseprosjekt fra andre land. I stedet har man for alle de ulike utbyggingsalternativene kun basert seg på SSBs prognoser for lav og negativ befolkningsutvikling i området, selv om disse er beregnet for en situasjon *uten* jernbane. Mens de svake befolkningsprognosene i KVU-en slik fungerer som et argument *mot* jernbane, vil jernbane som et virkemiddel for å snu trenden og styrke befolkningsutviklingen i Nord-Norge kunne brukes som et argument *for* jernbane, sett i et større samfunnsmessig perspektiv. En positiv befolkningsutvikling er viktig ikke bare for Nord-Norge, men for hele Norge.

Dette poenget blir også veldig klart pekt på i *underrapporten* «Notat 008 Samfunnssikkerhet». Der står det bl.a. på s. 5: «De store avstandene mellom befolkningssentrene og få og dårlige transportmuligheter gjør samfunnene sårbare.» (…) «Utbygging av moderne og effektiv jernbane vil ikke bare knytte sammen tettsteder og byer, men også gjøre landsdelen mer attraktiv for næring og industri.» (…) «vil lette mobilitet av varer, tjeneste og mennesker» (…) «..redusere avstandsulemper og transportkostnadene» (…) «…erstatte mye tungtrafikk på veg og slik både bedre trafikksikkerheten og redusere slitasje på (ofte) underdimensjonerte veibaner- og veginfrastruktur». Og på s. 18: «Utbygging av jernbane i nord vil kunne få nasjonal betydning for samfunnssikkerheten og forsvar og betydning for befolkningsveksten i landsdelen».

Men disse perspektivene er bare nevnt i denne underrapporten og er dessverre fraværende i andre delrapporter og i hovedrapporten, hvor man baserer alle beregninger på SSBs befolknings-prognoser ut ifra dagens situasjon, uten jernbane. Jernbane som et middel for å styrke befolkningsutviklingen har ikke blitt vurdert.

Trasévurderinger på altfor grovt nivå

Korridor- og linjesøk er i KVU Nord-Norgebanen gjort med trasébredde på hele 1 000 meter. Det er på et altfor grovt nivå til å kunne gi skikkelige svar om konsekvensene for natur, miljø og kulturarv og om kostnader. Ikke minst i det utfordrende og skiftende terrenget som Nord-Norgebanen skal bygges i.

Forholdet til samiske og andre interesser med hensyn til inngrep

En trasé der tunnelandel ifølge KVU-en er stipulert til 67 % har et stort potensial for å unngå store konflikter med samiske interesser og andre viktige kultur-, natur-, landbruks- og landskaps-interesser. Vi stiller oss undrende til hvordan man i KVU-en flere steder velger løsninger som innbyr til konflikter i stedet for å unngå dem. Det gjelder f.eks. hvordan man har lagt traséen rett gjennom Hellemobotn, et sensitivt område for samiske interesser og natur- og friluftsverdier innerst i Tysfjorden, på tross av at underrapporten om verdifulle områder advarer mot dette på det sterkeste og anbefaler en fjordkrysning lenger ute, like innenfor Musken. Andre steder fremstår det som underlig at man advarer mot konflikter med reindrift der traséen vitterlig er lagt i tunnel, under de aktuelle rein-trekkene, som f.eks. strekningen mellom Hartvikvatnet og Fossbakken[2].

Traséen må fra start planlegges slik at den ikke blir til hinder for utøving av samisk kultur og næringer. Det er en forutsetning for utbyggingen. For å sikre beitedyr og vilt må tunneler, viltbruer og gjerder bygges i samarbeid med utøverne, i tråd med kunnskap om trekkmønster og flyttveier. Overgangen fra omfattende veitransport til jernbane vil dermed redusere skadene på rein og vilt. Man skal ta hensyn til ILO-konvensjonen om urbefolkninger.

Overfladisk om hastighetsnivå. At høy fart gir økt markedsandel er ikke tilstrekkelig belyst.

Vurderingene knyttet til mulig hastighetsnivå for banen fremstår som overfladiske. Særlig kritikkverdig er det at hastighet, reisetider og frakttider for banen ikke er vurdert i sammenheng med den betydning dette har for markedspotensial og tilbudsfrekvens. Hvor store markedsandeler banen kan få innen godsfrakt og personreiser, vil selvsagt ha svært stor betydning for banens drifts- og samfunnsøkonomi og klimaeffekt. Kortest mulige reise- og frakttider vil slik sett også være avgjørende for å nå samfunnsmålene for utredningens om å «binde landet bedre sammen» og fremme «verdiskaping, regional og nasjonal utvikling, klima og miljø».

Konseptvalgutredning uten reelle konseptvalg? Høyhastighet ikke inkludert, tross løfte.

Etter dialogmøtet 22.09.2022 skrev Synnøve des Bouvrie i Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms innlegget «Konseptvalgutredning uten konseptvalg?» i Nordlys 14.10.2022. Hun refererte til at Jernbanedirektoratet i møtet hadde sagt at høyhastighetskonseptet ikke ble inkludert i utredningsarbeidet og kommenterte: «Spørsmålet er om en konseptvalgutredning kan sies å være «*fullverdig*» uten at en utredning av høyhastighetskonseptet blir gjennomført. Blir dette en Konseptvalgutredning uten konseptvalg? Skal Jernbanedirektoratet igjen – som det gjorde i 2019 - hoppe bukk over viktige utredningsteama og basere sin rapport på antakelser som er mest egnet til å fremme negative konklusjoner?»

Hanne Dybwik, som da var fungerende prosjektleder for KVU NNB for Jernbanedirektoratet, svarte slik på dette i Nordlys 17.10.2022: «Et viktig punkt i arbeidet er å få fram ulike konsepter, det vil si hva slags jernbaneløsninger som kan tenkes gjennomført på strekningen Fauske – Tromsø, med arm til Harstad. Ett av disse mulige konseptene vil utvilsomt kunne være en jernbane med høy hastighet. *Det må derfor være misforståelse dersom Besteforeldrenes klimaaksjon mener vi ikke ser på et slikt konsept i vårt arbeid.*» (vår utheving). I ettertid kan vi konstatere at Jernbanedirektoratets påstander ikke fulgt opp. KVU-en har kun vurdert hastighetsnivåer for 100 km/t, 160 km/t og 200 km/t, og det på svært overfladisk nivå.

[2] Se bl.a. s 12 i Norsk Banes «Faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen»

At Jernbanedirektoratet her ikke har fulgt opp, er alvorlig nok. Men det mest alvorlige er det at man har utelukket fra vurdering i KVU-en det konseptet som det er flere grunner til å tro at vil gi de beste resultatene for banen, både når det gjelder økonomi, klima og øvrige samfunnseffekter (jf. bl.a. også avsnittet foran om «Jernbane som binder landet effektivt sammen»).

Trafikk og trafikkprognoser for personer og gods

Prognosene for framtidig togtrafikk savner enhver realisme i KVU-en. Slike prognoser står selvsagt i en sammenheng med togtilbudet. Vi tenker da på tilbudsfrekvens, reise- og frakttider, bekvemmelighet, frakt- og billettpriser, stasjoner og godsterminaler og andre parametere som påvirker konkurransen mot fly, personbil, trailer og skip. Man burde åpenbart sett gjennom disse parameterne på nytt når man lander på et persontogtilbud med kun to avganger i døgnet, for 200 passasjerer i gjennomsnitt daglig på hver strekning og der mesteparten av passasjerene (35 %) er beregnet overført fra buss, kun 38 personer overført fra fly, 46 personer overført fra bil og i tillegg litt nyskapt trafikk. Her kan man kanskje minne om utsagnet om at «Når utgangspunktet er som galest, blir jo gjerne resultatet som originalest.»

I 2019 var det 4,7 millioner flyreisende til/fra/i Nord-Norge[3], tilsvarende rundt 13 000 daglig (i tillegg til 2,1 millioner Oslo–Trondheim). Om i gjennomsnitt 30 % av disse tok tog (varierende etter distanse og reisetid), ville det tilsvart rundt 4 000 reisende per dag. I tillegg kommer biltrafikken og nyskapt trafikk. Et togtilbud som vil være mer konkurransedyktig i forhold til fly og vei, vil kunne ha et potensiale for mange avganger og flere tusen passasjerer daglig.

Det er også mange ubesvarte spørsmål og mangel på analyser når det gjelder gods i KVU-en. Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke markedsutviklingen av sjømat? Godstransport for store volumer krever også vesentlige utbedringer på dagens Nordlandsbanen.

Med en moderne, dobbeltsporet bane hele veien fra Nord-Norge til grensen mot Sverige nær Halden, vil gods fra Nord-Norge kunne fraktes på ett døgn til Mellom-Europa, når Fehmarnbelt-tunnelen mellom Danmark og Tyskland er ferdigstilt. Det kan øke verdien av fersk fisk betraktelig.

Trafikksikkerhet

Befolkningen i Nord-Norge er utsatt for massiv vogntogtrafikk i mangel på avlastning på jernbane. Dette er uakseptabelt. I 2019 passerte for eksempel flere enn 160 000 vogntog på 12,5m og mer gjennom Narvik sentrum. Vogntogene kommer i mange tilfeller langveisfra, med førere som har mindre erfaring med vintervær. Særlig vinterstid skaper vogntogtrafikken livsfarlige situasjoner for andre trafikanter. Dette må opphøre ved at Nord-Norgebanen avlaster transporten nord-sør, i kombinasjon med oppgraderte tilførselsveier som holder sikker standard.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Den geopolitiske dimensjonen tilsier behov for å forflytte tungt og kostbart materiell raskt over lange avstander i en situasjon der samarbeid over landegrensene er viktigere i vår tid enn det har vært noen gang. For denne oppgaven er jernbanen uovertruffen. Her ligger det til rette for et tett og kraftfullt samarbeid over hele «Nordkalotten». Også sivil sikkerhet blir forsterket med en jernbane.

Det påpekes også tydelig i «Notat 008 Samfunnssikkerhet»: «Nord-Norgebanen vil ha en betydelig positiv effekt på samfunnssikkerhet både regionalt og nasjonalt» (s. 2) «Utbygging av jernbane i nord vil kunne få nasjonal betydning for samfunnssikkerheten og forsvar og betydning for befolkningsveksten i landsdelen.» (s. 18), «I en krise- eller krigssituasjon vil forsvarets evne til å

[3] Se detaljert oversikt her: www.norskbane.no/upload_images/88625195969B4EC99EA324B21B4DDA6D.pdf

mobilisere og forflytte eget og alliert materiale være av sentral betydning for nasjonal forsvarsevne.» (…) «Forsvaret har behov for å flytte store mengder tungt materiell for trening og øvingsformål i fredstid, noe som i nåværende situasjon kun er mulig på veg eller via sjø.» (s. 21), «Totalberedskapskommisjonen mener at sterke lokalsamfunn i nord må prioriteres. Vekst, utvikling og beredskap i nordområdene handler om nasjonal sikkerhet og suverenitet» (s. 22), «Ved å øke muligheten til å flytte store ressurser nordover fra resten av landet øker også Nord-Norges evne til å stå imot og om nødvendig stå i uønskede hendelser. Dette øker nasjonens evne til å ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet, og i de mest alvorlige situasjoner landets territorielle integritet.» (…) «Nord-Norgebanen vil gi en ny transport-akse for å levere varer, utstyr og materiell til Nord-Norge.» (…) «Siden eneste forsyningsakse i dag er via vegnett eller sjøvei vil dette utgjøre en stor forbedring.» (s. 30), «En Nord-Norgebane som går forbi store militærbaser som Bardufoss og Setermoen vil være relevant i forhold til Forsvarets behov» (s. 31).

Disse forholdene er dessverre tillagt svært liten vekt i de øvrige rapportene og i hovedrapporten til KVU-en.

Vi finner derimot grunn til å fremheve nettopp «Notat 008 Samfunnssikkerhet». Mens det er grunn til å stille store spørsmålstegn ved resten av KVU-en, gir notatet om samfunnssikkerhet en fyldig og perspektivrik begrunnelse for hvorfor Nord-Norgebanen er en viktig samfunnsmessig satsing, for hele Norge. Det framhever behovet for å utvikle det rette konseptet for mest og best mulig effekt og bærekraft, med tanke på både miljø og økonomi. Det er her KVU-en feiler.

Kostnadsvurderinger

Etter vår vurdering beregner KVU-en for lave driftsinntekter og for høye investeringskostnader. Slike forhold får selvsagt stor betydning for de økonomiske resultatene KVU-en legger frem.

Angående investeringskostnadene, viser vi til kap. 5.1.1. i Norsk Banes «Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen»: Strekningen Larvik–Porsgrunn, (åpnet i 2018), som er brukt som referanse i KVU-en, med omtrent samme tunnel- og bruandel, hadde en kostnad som oppjustert til 2022-priser utgjør ca. 460 millioner kr/km. Det er en dobbeltsporet bane, bygd for 250 km/t. Siden KVU NNB har regnet med enkeltsporet bane, burde det gi 20 – 30 % lavere kostnader, tilsvarende 320 – 370 millioner kr/km. KVU NNB opererer derimot med kostnader på 570 millioner kr/km (ekskl. stasjoner og godsterminaler).

Jernbanedirektoratet bør gi en nærmere forklaring på hvorfor de har lagt seg på en så mye høyere pris per km i KVU NNB. Det **utgjør en forskjell på 200 – 250 millioner kr/km**. For hele Nord-Norgebanen, på 438 km ifølge KVU-en, vil **det igjen utgjøre 88 – 110 mrd. kroner.** Totalkostnaden KVU-en opererer med for fullt utbygd Nord-Norgebanen er 281 mrd. kr (inkludert tiltak på Nordlands- og Ofotbanen). **Fratrukket det ekstra påslaget Jernbanedirektoratet har lagt på i forhold til sammenligningsgrunnlaget Larvik – Porsgrunn, ville altså prisen da vært redusert til 171 – 193 mrd. kr.**

Som omtalt foran, vil en bane for høy hastighet kunne gi et langt større marked, og dermed større frakt- og billettinntekter. I tillegg vil høy fart også kunne gi store innsparinger i driftskostnadene. Hvis tog og personale kan gjennomføre fraktoppdrag og persontransporter på halvparten til en tredjedel av de reise- og frakttider KVU-en operer med, vil det bety en betydelig effektivisering av driften for togselskapene, som igjen vil gi store utslag for drifts- og samfunnsøkonomi.

Klima og Miljø

Utbygging av jernbane inngår som en vesentlig del av andre lands klimastrategi, særlig med tanke på å få overført trailer- og flytrafikk til bane. Nord i Sverige og Finland satses det også på nye jernbaneprosjekt for pålitelig og miljøvennlig transport. Det stiller Jernbanedirektoratets negative

klimaresultater for Nord-Norgebanen i et litt merkelig lys, og gir grunn til å se nærmere på grunnlaget for disse konklusjonene.

I andre land ser man jernbanepolitikken i et nasjonalt perspektiv. I Norge har man begrenset seg til å se jernbanen primært som et lokalt og regionalt tilbud rundt de større byene. Der bidrar jernbanen positivt med bl.a. mindre arealbruk og høy kapasitet. Men i klimasammenheng betyr det ganske lite, da et slikt togtilbud nesten ikke reduserer trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk, som har de største utslippene, men primært korte bilreiser som i økende grad blir gjennomført med el-biler. De store klimaeffektene for jernbane ligger derfor i konkurransedyktig gods- og persontrafikk på lengre distanser.

Her burde Nord-Norgebanen gi positive resultater, siden det vil være mulig å overføre mange godstransporter over svært langeavstander fra vei til bane, sammen med mye flytrafikk og en del langdistanse biltrafikk.

Når KVU-en derimot kommer til dårlige resultater, henger det nok en gang sammen med at man i KVU-en har lagt til grunn et konsept med et svært dårlig og begrenset togtilbud (jf. «Trafikk og trafikkprognoser for personer og gods» ovenfor.) Det gir selvsagt liten klimaeffekt når bare noen titalls personer per dag vil velge tog framfor fly eller bil, slik det er lagt opp til i KVU-en. Tilsvarende for godstrafikken. Et konkurransedyktig tilbud, og mye overført trafikk, vil gi helt andre og mye større klimaeffekter.

Det fremstår videre som svært underlig at ifølge KVU-en skal elektrifisering og flere krysningsspor på Nordlandsbanen, gi mer enn dobbelt så store klimaeffekter som en ny og fullt utbygd Nord-Norgebane! For førstnevnte er det beregnet en utslippsreduksjon på 77 600 tonn CO_2-ekvivalenter andre driftsår, for hele Nord-Norgebanen bare 33 200 tonn CO_2-ekvivalenter[4]. Slike resultater etterlater store spørsmålstegn omkring grunnlaget for beregningene!

Det er videre beregnet svært høye utslipp under bygging, med 7,75 millioner tonn CO_2-ekvivalenter, inkludert drift og vedlikehold. Av dette er bare 7 % (553 589 tonn CO_2-ekvivalenter) direkte utslipp som følge av arbeid på byggeplassen og massetransport. I tillegg kommer 6 % (444 878 tonn CO_2-ekvivalenter) som følge av arealbeslag. De resterende 6,75 millioner tonn CO_2-ekvivalenter er beregnet som indirekte utslipp under produksjon av materialer som betong, sement, stål etc. samt frakt av dette til anleggsplassen[5].
Det kan stilles flere spørsmål til regnestykket for disse indirekte klimagassutslippene hvis man ser på disse fakta:

1) KVU-en har brukt erfaringstall fra Follobanen til beregningene[6]. Men den 19 km lange tunnelen i Follobanen er bygd med to løp, i et komplisert område under mye bebyggelse, og er innvendig helt kledd med 40 cm tykke, armerte betongringer som veier nesten 30 tonn per meter per tunnelløp. For Nord-Norgebanen vil betingelsene for tunnelbygging være langt gunstigere, og det vil trolig bare unntaksvis være snakk om full utstøping eller kledning med betongringer.
2) I tillegg har man nå utviklet en ny, alternativ metode med bruk av forinjeksjon for tetting og sikring av tunneler, og som kan spare 80 % av klimautslippene sammenlignet med tradisjonell utstøping av tunneler. I tillegg også halvere kostnadene. Bane NOR rapporterer om dette i et oppslag på egne nettsider om Hestnestunnelen på Dovrebanen.
3) Det utvikles også stadig nye metoder for å redusere utslipp ved stål-, sement- og betongproduksjon. Noen få eksempler: Bruk av resirkulert stål reduserer klimautslippene til det halve i forhold til ny stålproduksjon. H2 Green Steel planlegger en fabrikk i Boden i

[4] Se Notat 007 Klimagassberegninger, tabellene 5 og 6 på s. 14.
[5] Alle tall fra Tabell 3-2, s. 10 i notat 007 Klimagassberegninger, høyre kolonne, for totalt.

[6] Notat 007 Klimagassberegninger, s. 6.

Sverige for utslippsfri produksjon av stål ved hjelp av hydrogen allerede i løpet av 2024. Det skjer også mye i betongindustrien. Lavkarbonbetong reduserer nå karbonutslippene med 35 – 60 % i forhold til tradisjonell betong.

Det er derfor grunn til å tro at de indirekte klimautslippene KVU NNB har beregnet for bygging, drift og vedlikehold av banen er altfor høye. Antatte klimagassutslipp ved bygging av NNB vil trolig bli redusert med flere millioner tonn ved mer reelle forutsetninger for beregningene.

Når KVU-en finner at det det ikke vil være mulig å kompensere utslipp under bygging gjennom reduserte utslipp i driftsfasen, har det sammenheng med at konsept og premisser i KVU NNB beregner både a) for høyt klimautslipp under bygging og b) for lav årlig klimaeffekt under driften pga. konsept som gir lite overført trafikk til jernbane (som omtalt tidligere). Andre, mer naturlige premiss, vil kunne gi helt andre resultater, med svært positive klimaeffekter og kompensasjon av utslipp under bygging i løpet av ganske få år. Vi stiller oss sterkt kritisk til måten man i KVU-en har tilnærmet seg utredningsoppdraget på.

Vi vil samtidig peke på at Stakeholder AS, i en rapport av mars 2022 på oppdrag for NHO Transport, fant at de indirekte klimautslippene under produksjon av alle nye biler solgt i Norge i 2021 var på hele 2,5 millioner tonn CO_2-ekvivalenter bare i løpet av dette året!
(s. 4 i rapporten). Og el-biler gir mest utslipp under bygging. I løpet av 10 år blir det hele 25 millioner tonn CO_2, i tillegg til de utslippene som kommer av veibygging, asfaltering og bilkjøring. Dette er også perspektiv som mangler fullstendig i KVU-en.

Økt biltrafikk bidrar også til andre natur-, miljø- og klimaskader. Skadene øker med økt hastighet. Slitasje på veg og bildekk er Norges største kilde til utslipp mikroplast, som ender i jordsmonn, vann, elver og i havet.

På mange måter er det *energibruken* som forteller hvor miljøvennlig en transportform er, men det perspektivet er dessverre ikke behandlet i KVU-en. Transportetatenes rapport av 22.01.2023 til ny Nasjonal transportplan viser at med elektrifisering, samt produksjon og bruk av alternative, utslippsfrie drivstoff, vil behovet for fornybar kraft innen samferdselssektoren øke fra 2 TWh i dag til mer enn 60 TWh i 2050 med beregnet trafikkvekst og dagens transportmiddelfordeling (s. 12 i rapporten). Det framstår som helt urealistisk, men vil i så fall måtte medføre en massiv kraftutbygging. Alle inngrep, direkte og indirekte klimautslipp som kraftbehovet medfører, må da inn i klima- og miljøregnskapet for de enkelte transportformene.

En moderne jernbane bruker bare en brøkdel av energien, sammenlignet med andre transportformer. Ifølge Norsk Bane vil et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner kunne redusere energibruken innen samferdsel med opptil 10 TWh årlig, gjennom overført trafikk fra fly-, trailer- og personbil. Jernbanens energieffektivitet styrker jernbanen ytterligere som nødvendig klima- og miljøtiltak innen transportsektoren. Det gjelder også Nord-Norgebanen.

Samfunnsmålet skal fremme verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling.

Målet er tydelig og riktig beskrevet, men dårlig besvart.

KVU-en konkluderer med negativ samfunnsøkonomisk nytte. Men det er en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som anleggskostnader, trafikkprognosene for gods- og persontrafikk og beregningene av klimaeffekter.

Med et annet konsept og andre valg for bl.a. linjeføring og hastighetsdimensjonering for Nord-Norgebanen, vil klimaeffektene og de samfunnsøkonomiske resultatene av prosjektet bli vesentlig bedre.

En samfunnsøkonomisk analyse vurderer bare konsekvenser som kan verdsettes i kroner i øre. Det er også viktig at ikke-prissatte konsekvenser teller med i en totalvurdering, så som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping, regional og nasjonal utvikling og konsekvenser for natur, miljø og klima. Dette er parametere som bør veie tungt i vurderingen av prosjektet. Det er spesielt bekymringsfullt at dette er dårlig utredet når vi snakker om et prosjekt av store dimensjoner som kan bidra til å styrke en hel landsdel, en landsdel som har en gnagende følelse av å ha blitt glemt av storsamfunnet, og som sliter med fraflytting.

Vi må ikke glemme at dette prosjektet har evnen til å binde landet sammen, ikke bare fysisk, men også på det mellommenneskelige planet og opplevd fellesskap, et viktig grunnlag for å løse de store og vanskelige oppgavene i denne landsdelen på en god måte.

Konklusjon

Vi har stor forståelse for den kritikken mot utredningen som har vært framført i nordnorske media. Etter vår mening er svakhetene i KVU Nord-Norgebanen så store at dens traséforslag og konklusjoner ikke kan bli stående som grunnlag for videre politisk behandling.

Vi mener at Jernbanedirektoratet her står overfor et tillitsproblem.

Det er et stort behov for en tilleggsutredning som kan vurdere Nord-Norgebanen med basis i et langt mer offensivt og konkurransekraftig jernbanekonsept enn det som er blitt presentert i KVU Nord-Norgebanen.

Spesielt interessant vil det være å få utredet Nord-Norgebanen som del av et nasjonalt høyhastighetsnett i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Et slikt konsept vil trolig gi de beste resultatene i forhold til regjeringens samfunnsmål for utredningen om at «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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Samtidig vil det trolig også gi de beste drifts- og samfunnsøkonomiske resultatene for banen, både pga. større markedsandeler og pga. lavere driftskostnader for tog og personale når togturene kan gjøres på halvparten til en tredjedel av tiden som er lagt til grunn i KVU-en.

Høyhastighetskonseptet, som det satses offensivt på i EU, binder byer og regioner sammen og reduserer tidsavstander radikalt.

Nord-Norge må være en del av en tidsriktig nasjonsbygging.

Oslo, 15. januar 2024

Linda R. Parr (sign)

Linda R. Parr

Styreleder Besteforeldrenes Klimaaksjon

Torstein Fjeld

Leder BKA Samferdselsgruppa

From: "Vidar Eng" <vi-en@online.no>
Sent: Thu, 14 Dec 2023 18:15:53 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: TromskomiteenHøringKVU-NNB.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra vi-en@online.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Nedenstående tekst er identisk med teksten i vedlagte pdf-fil:

Fra Tromskomiteen for jernbane:

HØRINGSUTTALELSE til
KONSEPTVALGUTREDNING FOR NORD-NORGEBANEN (KVU-NNB)

Jernbanedirektoratets KVU-NNB har store svakheter fordi det ikke er vurdert bredt nok og langsiktig nok. Samferdselsdepartementet og Stortinget bør derfor legge KVU-NNB til side og følge opp vedtaket om å realisere Nord-Norgebanen.

Bakgrunn:

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2022 vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak: «Stortinget ber regjeringen sikre en fullverdig KVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP». Samferdselsdepartementet ga 24. februar 2022 Jernbanedirektoratet i oppdrag å lage KVU-NNB og fastsatte følgende samfunnsmål:

«Samfunnsmålet for utredningen er at 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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Jernbanedirektoratet leverte KVU-NNB 27. september 2023 og konkluderte der hva gjelder NNB med at «Dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kraftig økning i klimagassutslipp og store arealkonflikter betyr at Nord-Norgebanen ikke bør utredes videre. Positive virkninger for samfunnssikkerhet og regionforstørring kan ikke tillegges så stor vekt at planlegging av nye banestrekninger nord for Fauske og Narvik kan anbefales.»

Nord-Norge nå og om hundre år

Nord-Norges andel av Norges befolkning er nå under 9% og vil trolig falle. Landsdelen er lang og smal med bare en sårbar transportåre på land i deler av alle de tre fylkene. Forholdet til nabolandet Russland har forverret seg etter 24. februar 2022, mens samarbeidet med nabolandene Finland og Sverige styrkes. For å sikre bosetning og arbeidsplasser trengs rask og miljøvennlig transport av både folk og gods.

Samfunnssikkerhet og avstandsulemper

Jernbanen trumfer alle andre kommunikasjonsmidler når store mengder tung last skal fraktes hurtig og klimavennlig over lange avstander. Derfor er Nord-Norge som skapt for jernbane - jo lengre traseer, desto bedre uttelling. Allerede i dag er det kapasitetsproblemer på jernbanetraseene Oslo- Narvik via Sverige og Oslo-Fauske/Bodø. KVU-NNB forsømmer å se langt nok inn i framtiden, en framtid der NNB trengs fordi Sverige trenger jernbane til eget behov, der EU innfører restriksjoner og avgifter på veitransport, der jernbanetraseen Oslo-Fauske/Narvik må rustes opp, og der jernbanen må forlenges til Finnmark.

En stambane på langs av landet vil kunne betjene kysten fra havneterminaler med gode tilførselsveier. Med jernbanestasjoner på Setermoen og Bardufoss vil transport av gods og tungt forsvarsmateriell gå på jernbane langt raskere enn på vei uten å slite ned veidekket og være trafikkfarlig.
En stambane på langs av landet vil også være raskere, mer miljøvennlig og mer vær-uavhengig enn veitransport og langt billigere og mer miljøvennlig enn flytransport. Dette vil fremme bo-lyst og bli- lyst og er særlig viktig for unge folk.

Klimagassutslipp og andre utslipp

Klima er denne gangen et avgjørende tema i KVU-NNB, men i KVU-NNB er NNB blitt en versting på klimafronten. KVU-NNB undervurderer muligheten til utslipps-gjerrig bygge-prosess. Klimagassutslipp må også ses i sammenheng med energieffektivitet siden det blir mangel på energi i framtiden. Elektrisk drevne tog er her overlegent best, se f.eks. side 25 i Miljødirektoratets

publikasjon fra 29. november 2022 «Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarier for 2050». Batteridrift er energieffektivt, men har mange problematiske sider hva gjelder produksjon og behovet for sjeldne metaller mm.
KVU-NNB neglisjerer også andre skadelige utslipp som mikroplast som stammer fra møtet mellom bildekk og asfalt. Dette gjelder enda mer elektriske biler som ofte er tyngre. Både et doktorgradsarbeid ved NMBU og Naturvernforbundet belyste dette i 2022. Jernbane med stålhjul mot stålskinner har ikke dette problemet.

Arealkonflikter og hastighet.

Det er viktig at KVU-NNB tar hensyn til naturverdier, reindrift og samiske rettigheter. Men det er tvilsomt om nedlegging av NNB til fordel for veiutbygging vil tjene hensikten. Moderne vei krever større areal enn til og med dobbeltsporet jernbane. Det er dessuten uforståelig at avbøtende tiltak som brubaner - der dagsonetraseer vil krysse kalvings- og beiteland og trekkveier for vilt og tamdyr - er totalt fraværende i KVU-NNB. Stor tunnel-andel blir framholdt som negativt, mens det tvert imot vil være konfliktløsende i forhold til reindrift og andre miljøvernhensyn.

Vår konklusjon

Jernbanedirektoratets KVU-NNB har store svakheter. Vi viser i den forbindelse også til «Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen» av 10.11.2023 laget av Norsk Bane AS til Troms og Finnmark fylkeskommune. Samferdselsdepartementet og Stortinget bør derfor legge KVU-NNB

til side og følge opp Stortingets vedtak av 20. april 2021: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.»

Tromskomiteen for jernbane ved leder Vidar Eng, Brinkvegen 41, 9012 Tromsø, vi-en@online.no og T: 91 16 27 32

Fra Tromskomiteen for jernbane:

HØRINGSUTTALELSE til
KONSEPTVALGUTREDNING FOR NORD-NORGEBANEN (KVU-NNB)

Jernbanedirektoratets KVU-NNB har store svakheter fordi det ikke er vurdert bredt nok og langsiktig nok. Samferdselsdepartementet og Stortinget bør derfor legge KVU-NNB til side og følge opp vedtaket om å realisere Nord-Norgebanen.

Bakgrunn:
Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2022 vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak: «Stortinget ber regjeringen sikre en fullverdig KVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP». Samferdselsdepartementet ga 24. februar 2022 Jernbanedirektoratet i oppdrag å lage KVU-NNB og fastsatte følgende samfunnsmål:
«Samfunnsmålet for utredningen er at 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, samfunnssikkerhet og beredskap.»
Jernbanedirektoratet leverte KVU-NNB 27. september 2023 og konkluderte der hva gjelder NNB med at «Dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kraftig økning i klimagassutslipp og store arealkonflikter betyr at Nord-Norgebanen ikke bør utredes videre. Positive virkninger for samfunnssikkerhet og regionforstørring kan ikke tillegges så stor vekt at planlegging av nye banestrekninger nord for Fauske og Narvik kan anbefales.»

Nord-Norge nå og om hundre år
Nord-Norges andel av Norges befolkning er nå under 9% og vil trolig falle. Landsdelen er lang og smal med bare en sårbar transportåre på land i deler av alle de tre fylkene. Forholdet til nabolandet Russland har forverret seg etter 24. februar 2022, mens samarbeidet med nabolandene Finland og Sverige styrkes. For å sikre bosetning og arbeidsplasser trengs rask og miljøvennlig transport av både folk og gods.

Samfunnssikkerhet og avstandsulemper
Jernbanen trumfer alle andre kommunikasjonsmidler når store mengder tung last skal fraktes hurtig og klimavennlig over lange avstander. Derfor er Nord-Norge som skapt for jernbane - jo lengre traseer, desto bedre uttelling. Allerede i dag er det kapasitetsproblemer på jernbanetraseene Oslo-Narvik via Sverige og Oslo-Fauske/Bodø. KVU-NNB forsømmer å se langt nok inn i framtiden, en framtid der NNB trengs fordi Sverige trenger jernbane til eget behov, der EU innfører restriksjoner og avgifter på veitransport, der jernbanetraseen Oslo-Fauske/Narvik må rustes opp, og der jernbanen må forlenges til Finnmark.
En stambane på langs av landet vil kunne betjene kysten fra havneterminaler med gode tilførselsveier. Med jernbanestasjoner på Setermoen og Bardufoss vil transport av gods og tungt forsvarsmateriell gå på jernbane langt raskere enn på vei uten å slite ned veidekket og være trafikkfarlig.
En stambane på langs av landet vil også være raskere, mer miljøvennlig og mer vær-uavhengig enn veitransport og langt billigere og mer miljøvennlig enn flytransport. Dette vil fremme bo-lyst og bli-lyst og er særlig viktig for unge folk.

Klimagassutslipp og andre utslipp
Klima er denne gangen et avgjørende tema i KVU-NNB, men i KVU-NNB er NNB blitt en versting på klimafronten. KVU-NNB undervurderer muligheten til utslipps-gjerrig bygge-prosess. Klimagassutslipp må også ses i sammenheng med energieffektivitet siden det blir mangel på energi i framtiden. Elektrisk drevne tog er her overlegent best, se f.eks. side 25 i Miljødirektoratets

publikasjon fra 29. november 2022 «Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarier for 2050». Batteridrift er energieffektivt, men har mange problematiske sider hva gjelder produksjon og behovet for sjeldne metaller mm.
KVU-NNB neglisjerer også andre skadelige utslipp som mikroplast som stammer fra møtet mellom bildekk og asfalt. Dette gjelder enda mer elektriske biler som ofte er tyngre. Både et doktorgradsarbeid ved NMBU og Naturvernforbundet belyste dette i 2022. Jernbane med stålhjul mot stålskinner har ikke dette problemet.

Arealkonflikter og hastighet.
Det er viktig at KVU-NNB tar hensyn til naturverdier, reindrift og samiske rettigheter. Men det er tvilsomt om nedlegging av NNB til fordel for veiutbygging vil tjene hensikten. Moderne vei krever større areal enn til og med dobbeltsporet jernbane. Det er dessuten uforståelig at avbøtende tiltak som brubaner - der dagsonetraseer vil krysse kalvings- og beiteland og trekkveier for vilt og tamdyr - er totalt fraværende i KVU-NNB. Stor tunnel-andel blir framholdt som negativt, mens det tvert imot vil være konfliktløsende i forhold til reindrift og andre miljøvernhensyn.

Vår konklusjon
Jernbanedirektoratets KVU-NNB har store svakheter. Vi viser i den forbindelse også til «Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen» av 10.11.2023 laget av Norsk Bane AS til Troms og Finnmark fylkeskommune. Samferdselsdepartementet og Stortinget bør derfor legge KVU-NNB til side og følge opp Stortingets vedtak av 20. april 2021: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.»

Tromskomiteen for jernbane ved leder Vidar Eng, Brinkvegen 41, 9012 Tromsø, vi-en@online.no og T: 91 16 27 32

norsk bane
– Nye tider for Norge

FAGLIG VURDERING

av

KVU Nord-Norgebanen

Et oppdrag for
Troms og Finnmark fylkeskommune

Ålesund, 10.11.2023

Innhold

Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen 4
1 Sammendrag 4
2 Traséundersøkelsene 8
2.1 Hva er en traséundersøkelse? 8
2.2 Traséundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen – overblikk 8
2.3 Traséundersøkelsene i Mulighetsstudien 8
2.3.1 Framgangsmåten i Mulighetsstudien 8
2.3.2 Trasékorridorene fra Bane NOR 8
2.3.3 Uforståelig valg av hastighetsdimensjonering 9
2.3.4 Mangelfull grunnlagsinformasjon for trasésøket 10
2.3.5 Ingen avklaring om en velegnet hastighetsdimensjonering 11
2.3.6 Ubegrunnet lokalisering av stasjoner og godsterminaler 11
2.3.7 Flere irrelevante vurderinger av inngrep i natur, miljø og kulturarv 12
2.3.8 Feil i kostnadsanslag 12
2.4 Silingen av trasékorridorer i Mulighetsstudien 13
2.4.1 Sammenhengen mellom hastighet, anleggskostnader og inngrep 14
2.4.2 Om metodikken for nytteberegningen 14
2.4.3 Kalkylen av trafikantnytten 14
2.4.4 Kalkylen av godsnytten 15
2.4.5 Siling på feil grunnlag 16
2.5 Traséundersøkelsene i delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat 16
2.5.1 Samme grunnleggende feil som i Mulighetsstudien 16
2.5.2 Misvisende framstillinger om «dype fjorder» 18
3 Trafikkprognosene for persontrafikk 19
3.1 Begrensninger i transportmodellen 19
3.2 Spesielle valg som forsterker feilene i trafikkprognosene 21
3.3 Andre og mer hensiktsmessige framgangsmåter 22
3.3.1 Grunnlag for et attraktivt togtilbud? 22
3.3.2 Nord-Norgebanen som ledd i et moderne, nordisk jernbanenett 24
4 Trafikkprognosene for godstrafikk 25
4.1 Store motsetninger mellom forskjellige rapporter 26
4.2 Endringer i transportmodellen 26
4.3 Mange viktige undersøkelser er ikke gjennomført 28
5 Kostnadskalkylene 29
5.1 Anleggskostnadene 29
5.1.1 Erfaringer fra andre prosjekter 29
5.1.2 Utilstrekkelige undersøkelser av viktige konseptvalg 30
5.2 Driftskostnadene for gods- og persontrafikken på Nord-Norgebanen 31
6 Beregningen av klimagassutslippene 32
6.1 Utslipp under bygging av Nord-Norgebanen 32
6.1.1 Lite relevante referanseprosjekt for utslippsberegningene 32
6.1.2 Utviklingen i anleggsbransjen er i liten grad tatt hensyn til 33
6.1.3 Mangelfulle traséundersøkelser gir usikre tall også for klimautslipp 33
6.1.4 Energibruk og klimagassutslipp 33

6.2 Utslippsreduksjoner i driftsfasen 34
6.2.1 Om Nord-Norgebanen og oppgraderingen av Nordlandsbanen 34
6.2.2 Beregningen av utslipp fra biler og fly 34
6.2.3 Nord-Norgebanen vil kunne gi store positive klimaeffekter 35
7 Den samfunnsøkonomiske analysen 36
7.1 Utilstrekkelig samsvar mellom resultat og inngangsdata 36
7.2 Mer omfattende dokumentasjon av forutsetningene 37
7.3 Skattefinansieringskostnad 37
7.4 Referansealternativet 38
7.5 Jernbanedirektoratets konklusjon 38

Utredningen er gjennomført av:

Norsk Bane AS, Kirkegata 2, N-6004 Ålesund,
Tlf. +47 70 10 16 40, post@norskbane.no, https://www.norskbane.no.
Daglig leder Jørg Westermann, tlf. 70 10 16 44, har det faglige ansvaret.

Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen

1 Sammendrag

Troms og Finnmark fylkeskommune har bedt om et notat med vår faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen, publisert av Jernbanedirektoratet 27.09.2023. Vi hadde tre uker til rådighet for arbeidet med denne rapporten.

Etter vår vurdering har KVU Nord-Norgebanen svært mange faglige svakheter og alvorlige mangler. Først og fremst mangler utredningen grunnleggende analyser av hvilken rolle Nord-Norgebanen skal og vil kunne spille for samfunns- og næringsutviklingen i landsdelen, hvilket marked den kan ha mulighet til å dekke – og hva som skal til for å lykkes med dette.

Forslagene til linjeføring og togtilbud vil gi lange reise- og frakttider, bare to avganger daglig i persontogtrafikken og en begrenset økning i godstogtrafikken. Det svarer ikke på samfunnsmålet som Samferdselsdepartementet har satt for utredningen:

> *«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, samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Kun delrapporten «Notat 008 Samfunnssikkerhet» ser ut til å ha tatt dette på alvor. Den konkluderer med at byggingen av Nord-Norgebanen Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske «vil ha en betydelig positiv effekt på samfunnssikkerhet både regionalt og nasjonalt, og vil utgjøre en betydelig styrking av robusthet og redundans for regionen og nasjonen.»[1] Rapporten gir en grundig og nyttig oversikt over de samfunnsmessige argumentene for bygging av Nord-Norgebanen,[2] herunder betydningen for befolkningsvekst i landsdelen, et perspektiv som i liten grad inngår i øvrige deler av utredningen.

De øvrige delrapportene i KVU Nord-Norgebanen har dessverre mange svakheter. Det rammer også utredningens hovedkonklusjoner, blant annet om prosjektets kostnad og lønnsomhet, og om konsekvensene for klima, urørt natur og reindrift. KVU Nord-Norgebanen utgjør derfor et mangelfullt beslutningsgrunnlag om Nord-Norgebanen.

Traséundersøkelsene

Traséundersøkelsene mangler et nødvendig vekselspill mellom analyser av konsekvensene for natur, miljø og kulturarv, anleggskostnadene, hastighetsdimensjoneringen, markedspotensialet, driftskostnadene, inntektsmulighetene, klimaeffektene og de øvrige samfunnsvirkningene.

Trasélinjer er tegnet med en bredde på tusen meter. Det er alt for grovt til å kunne si noe pålitelig om konsekvensene for natur og miljø, om anleggskostnadene, kjøretidene eller klimaeffektene.

Traseundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen er omtalt i tre ulike delrapporter som er til dels sterkt sprikende. I notatet med en grundig kartlegging av verdifulle områder fraråder en eksempelvis på det sterkeste en trasé via Hellmobotn (innerst i Tysfjorden) fordi, sitat: «Dette gir stor konflikt med registrerte natur- og friluftsverdier og korridoren ligger også i et område med mange kulturminner. Denne korridoren vurderes å utgjøre en vesentlig større konflikt enn en fjordkryssing lenger ute i fjorden.»

[1] Se Notat 008 Samfunnssikkerhet, tabell 1-2, s. 2. Se også omtalen under «1.3 Mål og kontekst», s. 5.

[2] Se bl.a. «1.3 Mål og kontekst», s. 5., kapittel 3.2 og kapitlene 3.2.1 – 3.2.7.

I et annet notat, som danner grunnlaget for hovedrapporten, legges traséen derimot akkurat der. Når man på denne måten skaper helt unødvendige konflikter med blant annet samiske interesser, etterlater det store spørsmål om mål og mening med hele planleggingsprosessen.

Andre steder har en markert røde soner for hvor banen ikke kan gå, men som framstår som helt meningsløse. For eksempel er «dype fjorder» markert som røde soner, selv om *dybden* på en fjord som oftest har veldig lite med saken å gjøre. Det som derimot kan være en utfordring, er lengden på det største *spennet* på en bru.

Videre har en nord for Bardufoss lagt en stor rød forbudssone også over det området hvor Statens Vegvesen nå har planer for «Ny E8 Østre Malangenkorridor». På denne måten ble flere interessante traséer utelukket fra en vurdering, mens andre ble favorisert på feil grunnlag.

Trafikkprognosene for persontrafikk

Til prognosene for persontrafikk har en brukt Nasjonal transportmodell NTM6. Denne modellen har noen fordeler, men også betydelige svakheter, som særlig gjør seg gjeldende ved vurderingen av et nytt jernbaneprosjekt i Nord-Norge. All kollektivtransport er i modellen samlet i en gruppe. Det skilles ikke mellom buss og tog. Det gjør imidlertid de reisende. En moderne Nord-Norgebane vil være et premium reisetilbud, og det blir derfor feil å beregne passasjertallene som om det var et gjennomsnittlig norsk kollektivtilbud.

Reiser til og fra utlandet inngår ikke i modellen. Transportmodellen tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til at Nord-Norge har et høyt antall personer som oppholder seg i landsdelen, men som er registrert bosatt andre steder. Dette gjelder blant annet turister, studenter, vernepliktige og annet personell i Forsvaret, samt mange ansatte i helsevesenet, oljenæringen, anleggsbransjen og fiskeindustrien.

Modellen er videre begrenset til mer enn 7 mil lange reiser. I utredningen har en ikke i tilstrekkelig grad undersøkt potensialet for kortere togreiser, eller vurdert antall stasjoner og plassering av disse. Stasjonene er bare bestemt av Jernbanedirektoratet uten nærmere begrunnelser.

Modellen kan beregne konsekvensene ved mindre endringer i et transporttilbud, men er ikke egnet for prognoser ved store endringer, som etableringen av Nord-Norgebanen vil være.

Antallet togpassasjerer reduseres også i modellberegningene fordi togtilbudet uten noen begrunnelse ble begrenset til bare to avganger i døgnet i hver retning på Nord-Norgebanen. På hver delstrekning har en for eksempel beregnet gjennomsnittlig bare 38 togreisende per dag overført fra fly og 46 reisende overført fra bil.[3] Til sammenligning kan det på aksen Tromsø – Oslo ventes minst 7400 flyreisende per dag sør for Evenes.

Det er sterkt kritikkverdig at sammenhengen mellom togtilbudets kvalitet og jernbanens trafikkpotensial ikke er undersøkt noe sted i konseptvalgutredningen. En slik mangel ville vært utenkelig i enhver annen økonomisk sammenheng.

Trafikkprognosene for godstrafikk

Konseptvalgutredningen inneholder to forskjellige beregninger av godstrafikk med svært ulike resultat. Begge er kopiert inn i hovedrapporten uten noen kommentar til forskjellene. I rapportene beskrives bare noen av forutsetningene og noen av resultatene. En slik selektiv resultatpresentasjon gjør resultatene blir vanskelig å kontrollere. Det er svært uheldig.

[3] Henholdsvis 19 % og 23 % av gjennomsnittlig 200 reisende daglig, se kapitlene 3.3.1 og 3.3.2

Det framstår også som ganske underlig at elektrifiseringen av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor (konsept «A1») skal gi en firedobling av godsmengdene som lastes på Fauske og seks godstog per døgn og retning sør for Fauske, mens det bare skal bli åtte godstog når hele Nord-Norgebanen er bygd (konsept «A2»).

På samme vis som ved prognosene for persontrafikken, mangler også prognosene for godstrafikk en analyse av sammenhengen mellom kvaliteten på togtilbudet og trafikkpotensialet. I den sammenheng burde en også ha undersøkt spørsmål som:

- Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke den framtidige markedsutviklingen for sjømat?
- Hvordan vil planlagte avgiftsøkninger for lastebiltrafikk i EØS-området påvirke den framtidige utviklingen for sjømatsnæringen i Nord-Norge, både ved ulike typer godsfrakt med tog og dersom det ikke bygges noen ny bane i Nord-Norge?
- Hvilke delstrekninger sør for Fauske utgjør de største flaskehalsene for utviklingen av effektive løsninger for godsfrakt med tog i, til og fra Nord-Norge?

I forbindelse med det sistnevnte spørsmålet kan det nevnes at det er bare Nordlandsbanens delstrekninger over Saltfjellet og mellom Steinkjer og Stjørdal som har svært sterke stigninger. Omlegginger her vil kunne styrke godstransporten på både Nord-Norgebanen og Nordlandsbanen vesentlig.

Kostnadskalkylene

I kostnadsanslaget har en brukt de tre prosjektene Venjar – Langset og Kleverud – Sørli – Åkersvika på Dovrebanen og Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen som erfaringsgrunnlag. De to første har liten relevans for Nord-Norgebanen. Farriseidet – Porsgrunn har omtrent like høy tunnel- og bruandel som stipulert for Nord-Norgebanen. Den er en dobbeltsporet bane med en kostnad på ca. 460 mill. kr per km, justert til 2022-kroner.

Ved 20 – 30 % rimeligere bane med enkeltspor, gir det om lag 320 – 370 mill. kr per km. KVU Nord-Norgebanen opererer derimot med 420 mill. kr. per km. På toppen av dette er det lagt på en usikkerhetsmargin på 36 %. Dette gir en gjennomsnittlig kostnad per km på rundt 570 mill. kr (uten stasjoner og godsterminaler) for en enkeltsporet bane, rundt 60 – 80 % høyere enn relevante erfaringstall burde tilsi!

KVU Nord-Norgebanen inneholder ingen beskrivelse av hvordan driftskostnadene for gods- og persontrafikken er beregnet. Det finnes heller ingen drøftelse av ulike faktorer som vil påvirke disse kostnadene og hvilke konsekvenser dette vil ha for valg av forskjellige konsepter.

Beregningen av klimagassutslippene

I KVU Nord-Norgebanen er klimagassutslippene under bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske beregnet til 7,75 mill. tonn CO_2-ekvivalenter, eller 17,7 tonn CO_2-ekv. per meter bane. Det er et svært høyt tall, særlig for en enkeltsporet bane. 93 % av utslippene kommer fra «indirekte utslipp», trolig særlig fra produksjon av betong, sement og stål.

Beregningene «er basert på erfaringstall fra Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 og Follobanen, og utslippsfaktorer fra databasen EcoInvent.»

Disse prosjektene i Oslo-området har liten relevans. Follobanen ble bygd i et komplisert område, for en stor del under bebyggelse. 90 % av banen består av to parallelle tunneler som er fullstendig innvendig kledd med 40 cm tykke, armerte betongelementer. Det har gitt store utslag i klimaregnskapet for Follobanen. Og den 23 km lange Krokskogtunnelen i Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 karakteriserer kvalitetssikringsrapporten slik: «Både geologi og grunnvannsforhold [er] mer kompliserte og utfordrende enn for de aller fleste andre tunnelanlegg som er bygget i Norge.»

Det blir feil, og gir store utslag i klimaberegningene, å bruke disse to tunnelene som grunnlag for utslippsberegninger for Nord-Norgebanen. Den vil gå gjennom geologiske langt gunstigere områder der det trolig bare unntaksvis være behov for full utstøpning eller kledning med betongelement.

Anleggsbransjen, og industrien som produserer bl.a. stål og sement, jobber også aktivt for å redusere sine klimagassutslipp. Bane NOR har selv satt som mål å redusere sine utslipp med 40 % innen 2030. Ved Hestnestunnelen på Dovrebanen er de med på å utvikle en metode med forinjeksjon for vann- og frostsikring i tunneler, som de håper skal redusere CO_2-utslipp under bygging av tunnelen på opp mot 80 prosent. H2 Green Steel har besluttet å etablere en fabrikk for produksjon av grønt stål i Boden fra 2024. Ved å bruke hydrogen, skal utslipp av CO_2 fra produksjonen elimineres.

I sammenligning med utslipp fra vei, er det interessant at Stakeholder AS, i en rapport for NHO Transport i mars 2022, fant at indirekte utslipp fra produksjon av alle nyregistrerte personbiler i Norge i 2021 var på 2,5 millioner tonn CO_2. I løpet av bare tre år vil altså nybilsalget i Norge kunne bidra med større indirekte klimagassutslipp enn beregnet i KVU Nord-Norgebanen for byggingen av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og vedlikehold av denne i 75 år.

KVU Nord-Norgebanen sin konklusjon om at det ikke er mulig å kompensere klimagassutslippene under bygging med utslippsreduksjoner i driftsfasen, bygger på for altfor høye beregnede utslipp under bygging (med Follobanen og Ringeriksbanen som referanser) og på urealistisk lave trafikkprognoser for person- og godstrafikken.

Nord-Norgebanen er et prosjekt der flere forhold tvert imot taler for spesielt store, positive klimaeffekter, bl.a. på grunn av muligheten til å få overført lastebiltransporter over svært lange distanser til tog. Jernbanen vil også kunne være et godt alternativ til flytrafikken, dersom en ser moderne bane mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske som del av en konkurransekraftig «Norgesbane» mellom Nord- og Sør-Norge.

Til sammenligning er det mindre sannsynlig at togdriften på InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet vil kunne føre til utslippsreduksjoner som kan kompensere klimagassutslippene i anleggsperioden. Det skyldes at prosjektene bare har små positive virkninger for jernbanens konkurransekraft i forhold til fly og lastebil.

Den samfunnsøkonomiske analysen

KVU Nord-Norgebanen konkluderer en med betydelig negativ samfunnsøkonomisk nytte ved bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Men dette resultatet er en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som blant annet trafikkprognosene for gods- og persontrafikk, beregningene av klimaeffekter og anleggskostnader.

Vår gjennomgang viser at traséforlagene for en stor del er baserte på sviktende grunnlag, at anleggskostnadene trolig kan bli lavere, at det mangler en konseptutvikling i et samspill mellom blant annet trasé- og markedsvurderinger og at potensialet for person- og godstogtrafikk også derfor er sterkt undervurdert. Med et annet konsept og andre valg for blant annet linjeføring og hastighetsdimensjonering for Nord-Norgebanen, vil klimaeffektene og de samfunnsøkonomiske resultatene av prosjektet kunne bli langt mer positive.

Det må også tilføyes at en samfunnsøkonomisk analyse bare vurderer konsekvenser som er mulig å verdsette i kroner i øre. Viktige mål for Nord-Norge-banen, som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping og regional og nasjonal utvikling, inngår ikke i et slikt regnestykke, men har likevel stor betydning for vurderingen av prosjektet.

2 Traséundersøkelsene

2.1 Hva er en traséundersøkelse?

En traséundersøkelse er selve kjerneoppgaven i utviklingen av et jernbaneprosjekt. Den skal gi svar på spørsmål om anleggskostnader og lokale konsekvenser for natur, miljø og kulturarv, men har sin viktigste funksjon i et vekselspill med analyser av markedspotensial, driftskostnader og øvrige samfunnsvirkninger. Med utgangspunkt i sentrale mål for prosjektet kan en slik finne fram til blant annet hensiktsmessige lokaliseringer av trasé, stasjoner og godsterminaler, hastighetsdimensjoneringer og reise- og frakttider. Dessverre har en valgt en helt annen framgangsmåte i Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning om Nord-Norgebanen.

2.2 Traséundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen – overblikk

I KVU Nord-Norgebanen finnes traséundersøkelser i tre ulike delrapporter:

- Delrapport Trasésøk og kostnadsestimat, utarbeidet av Bane NOR
- Rapport 03 Mulighetsstudien, utarbeidet av Multiconsult
- Notat 001 Ikke-prissatte konsekvenser i Mulighetsstudien, utarbeidet av Multiconsult

Disse tre delrapportene inneholder to forskjellige traséundersøkelser. Mye av relevant dokumentasjon og vurderinger i de to sistnevnte delrapportene ignoreres og snus på hodet i den førstnevnte delrapporten, som ligger til grunn for hovedrapporten.

2.3 Traséundersøkelsene i Mulighetsstudien

2.3.1 Framgangsmåten i Mulighetsstudien

I Mulighetsstudien og notatet om ikke-prissatte konsekvenser finnes det en rekke detaljerte kart. De viser naturvern- og andre verdifulle områder som en jernbane ikke bør berøre[4], samt fire ulike trasékorridorer for Nord-Norgebanen. Denne kartleggingen av mulige konflikter med natur, miljø og kulturarv burde selvsagt vært et grunnlag for traséundersøkelsene. Kartleggingen burde blitt brukt til å styre trasékorridorene utenom de verdifulle områdene. Men det ble ikke gjort.

I stedet ble trasékorridorene hentet fra Bane NOR, som hadde generert dem maskinelt med programvaren Quantm. Deretter undersøkte Multiconsult i hvilket omfang de fire trasékorridorene vil komme i konflikt med verdifulle områder. Dermed ble mye av Mulighetsstudien en form for etterpåklokskap, og ikke en aktiv del av et trasésøk.

2.3.2 Trasékorridorene fra Bane NOR

Trasékorridorene fra Bane NOR er vist på kartene som 1000 meter brede striper. (Til sammenligning er avstanden mellom eksisterende og planlagt, ny flyplass i Bodø på 900 meter.) Ved en slik trasébredde er det umulig å si noe pålitelig om konsekvensene for natur og miljø. Hvis banen for eksempel legges midt i korridoren, vil den kanskje berøre et våtmarksområde. Flyttes banen derimot noen hundre meter til sides, vil den kunne gå i fjelltunnel. Også kostnadsanslagene blir svært grove og usikre på et slikt grunnlag. Det er uforståelig at en har valgt en så omtrentlig trasélokalisering i en studie som blant annet skal si noe om forskjellene mellom ulike alternativ.

Trasékorridorene er tegnet mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske. Det finnes imidlertid ikke noen vurdering av hvor traséene bør gå med tanke på mulige videreføringer i forskjellige retnin-

[4] Det gjelder blant annet for oppsamlingsområder og flytt- og trekkleier for rein, fornminner og viktige friluftsområder. Kartene er hentet fra Miljødirektoratets Naturbase og lett å verifisere. Det gis også utfyllende informasjon, for eksempel om samisk kulturarv, i rapportteksten. Skytefelt er derimot ikke avmerket.

ger, som mot Nord-Troms og Finnmark, fra Fauske mot Bodø, fra Evenes/Harstad mot Gullesfjordbotn og Sortland, og fra Fauske mot Helgeland og Sør-Norge.

Slike vurderinger vil ikke bare kunne ha stor betydning for trasévalgene i undersøkelsesområdet, men også for hastighetsdimensjoneringen og valget mellom enkelt- og dobbeltspor. Da blir det uforståelig at en for eksempel ikke har undersøkt trafikkpotensial og prinsippløsninger for helt eller delvis nye traséer fra Fauske mot både Bodø og Oslo. Det er også underlig at en bruker utredningsressurser til trasékorridorer som går inn mot Tromsø via vestsiden av Balsfjorden uten at en forbindelse mot Nord-Troms og Finnmark er del av vurderingen.

2.3.3 Uforståelig valg av hastighetsdimensjonering

De fire trasékorridorene er dimensjonerte for tre forskjellige maksimumshastigheter og ved den laveste av dem også for to ulike, maksimale stigningsnivå. Det ene av disse, med opptil 19 promille stigning, er imidlertid bare unntaksvis tillatt og svært lite hensiktsmessig for en bane med betydelig godstrafikk.[5]

Det ble definert konsepter for følgende maksimumshastigheter:

- Konsept 2 (K2) for 100 km/t
- Konsept 2-19 (K2-19) for 100 km/t, men med maksimalt 19 promille stigning
- Konsept 3 (K3) for 160 km/t
- Konsept 4 (K4) for 200 km/t

Et slikt utvalg av konsepter framstår som svært lite hensiktsmessig. Etter gjeldende retningslinjer skal InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet bygges for 250 km/t, selv om disse primært er ment for regionaltog med mange stopp på stasjoner. I Nord-Norge vil avstandene mellom stasjonene derimot være mye lengre, og muligheten for å kunne gjøre nytte av en bane for høy fart, tilsvarende større.

En dimensjonering for høy fart følger også av Samferdselsdepartementets samfunnsmål 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, samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Alle disse samfunnsvirkningene blir sterkere når reise- og frakttidene med tog går ned. Enkelte steder i utlandet tilbys nå togreisetider på litt over fire timer på strekninger som er like lange som Bardufoss – Oslo.[6] Selv om dette kan ikke overføres direkte til Norge, blir det likevel uforståelig hvorfor en ikke også har vurdert et høyhastighetskonsept, for eksempel for 250 – 300 km/t.

Like underlig er det at en i det hele tatt har vurdert konsepter for kun 100 km/t. Arktisk klima og krevende topografi i Nord-Norge, kombinert med stigninger på maksimalt 1,25 % på en bane for gods- og persontrafikk, vil nødvendigvis måtte resultere i en høy andel bruer og tunneler, uansett hvilket fartsnivå en måtte velge.[7] Da blir kostnadsforskjellene mellom ulike hastighetsdimensjoneringer små. Selv i ekstreme forhold som på Tibetplatået i 5000 meters høyde over havet bygges det ikke nye baner for mindre enn 160 km/t. En maksimumsfart på 100 km/t for Nord-Norgebanen framstår derfor som et nøkkelpremiss for et ulønnsomt prosjekt.

---

[5] Se https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Prosjektering/Sporets_trasé#Fall_og_stigninger. Normalkravet er maksimalt 12,5 promille.

[6] Eksemplet gjelder Beijing – Shanghai. Luftlinjeavstanden er 1070 km, mens Bardufoss – Oslo er 1080 km.

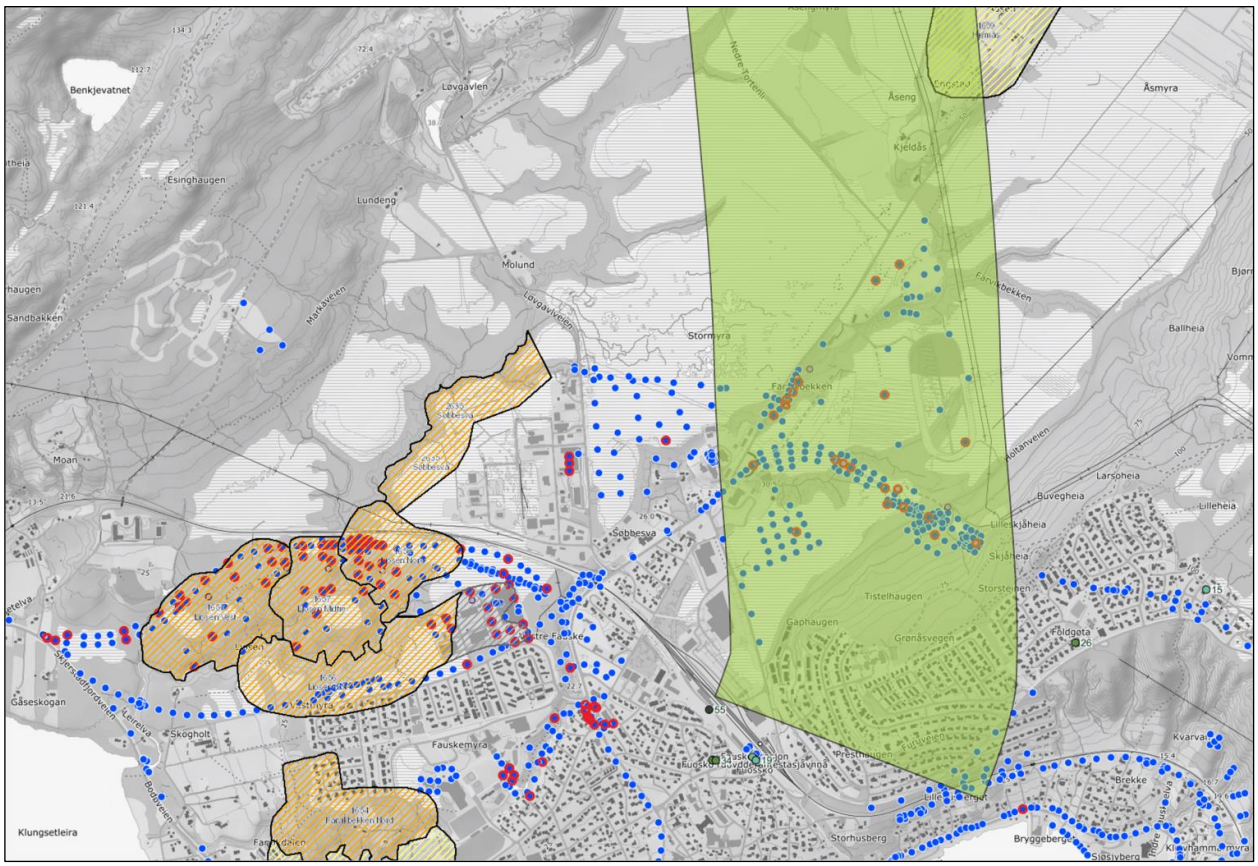
[7] Konseptvalgutredningen har kommet til 74 % bru og tunnel for en lavhastighetsbane, men denne konklusjonen er bygd på en rekke sviktende premisser. Det er likevel ingen tvil om at bru- og tunnelandelen blir høy.

2.3.4 Mangelfull grunnlagsinformasjon for trasésøket

Programmet Quantm benytter i utgangspunktet kun høydeinformasjon om terrenget, opplysninger om eksisterende infrastruktur og grove kostnadsanslag for ulike konstruksjonstyper (tunnel, bru, m.m.) til å finne en trasé som er teknisk mulig og som antas å være økonomisk gunstig.[8] En kan likevel til en viss grad overstyre den rent anleggsøkonomiske prioriteringen mellom ulike traséalternativ. Det er f.eks. mulig å bestemme steder som banen skal gå innom, definere utvalgte områder som «tabu» og legge inn en ekstra kostnad for linjer som går gjennom kritiske eller vanskelige områder.

Problemet er at det kreves et svært omfattende arbeid for å definere ulike områder som tabu, kritiske eller vanskelige når undersøkelsesområdet er 300 km langt og minst 50 km bredt. Dette arbeidet ble tydeligvis ikke gjennomført i nødvendig omfang. Det reiser også spørsmålet om en i det hele tatt skal bruke en programvare som Quantm til trasésøk på lengre strekninger.

Nordvest for Fauske går for eksempel alle de fire trasékorridorene over et stort område med dype lag av marin leire og kvikkleire, og gjennom flere myrer, se kartet nedenfor. Disse myrene er bare delvis registrerte som verdifulle områder for plante- og dyreliv, men kan selvsagt også ha stor verdi som karbonlager, avhengig av dybde og andre lokale forhold.



Kart 1: Utsnittet viser store deler av Fauske sentrum og den 1 km brede trasékorridoren for konsept 2, i grønt, kopiert inn fra figur 7-11 på s. 49 i Mulighetsstudien. De andre trasékorridorene går i samme område. Geotekniske borepunkt er vist i blått og borepunkt med funn av kvikkleire i rødt. Registrerte fareområder for kvikkleire er avmerket med gul og oransje skravur, men det finnes sannsynligvis også kvikkleire mange andre steder, der det til nå ikke er gjennomført grunnboringer. Kartet viser også at banen til Bodø (mot vest) går over usikker grunn. Ved Fauske stasjon, se mørkegrønn prikk, er det 55 meter ned til fjellet. Kilde: https://geo.ngu.no/kart/nadag_mobil/.

[8] Se siste avsnitt på side 31 i Mulighetsstudien og https://constructionsoftware.trimble.com/products/quantm/ .

Dette «vet» ikke programmet, om det ikke får fortalt det. Programmet «forstår» heller ikke at et kvikkleireskred også kan utløses utenfor registrerte faresoner. Det «ser» ikke om en fjellside er rasfarlig eller ikke, og kan ikke foreta alle de viktige avveiningene som er selvskrevne for en erfaren planlegger, men uhyre krevende å mate inn i et dataprogram.

Slik genererte programmet mange ubrukelige trasékorridorer på en rekke ulike delstrekninger, for eksempel tvers gjennom boligfelt på Setermoen eller i statlig sikra friluftsområder i Tromsdalen. Dermed ble også mange av de mest velegnete traséene oversett, fordi programmet genererte bare én trasékorridor for hvert hastighetskonsept. Framgangsmåten i traséundersøkelsene sikret på ingen måte at velegnete trasékorridorer i det hele tatt ble identifisert.

2.3.5 Ingen avklaring om en velegnet hastighetsdimensjonering

Når en overlater trasésøket til programmet Quantm, aksepterer en også at begrunnelsen for resultatet forblir skjult. Programmet forklarer ikke hvorfor den har tegnet en linje på et bestemt sted og ikke på et annet, og mange steder er dette helt umulig å forstå. Det gjelder blant annet for spørsmålet hvorfor trasékorridorene for ulike hastigheter går gjennom svært ulike områder på betydelige deler av strekningene. Trasékorridoren for 160 km/t kommer for eksempel via vestsiden av Balsfjorden inn mot Tromsø, mens trasékorridoren for 200 km/t ligger på østsiden av fjorden.

Det innrømmes imidlertid ett sted i teksten at de forskjellige trasékorridorene ikke bare er et resultat av ulike hastighetsvalg, men at Bane NOR hadde lagt inn premisser for enkelte korridorer som ikke ble lagt inn for andre korridorer.[9]

Det betyr at det er umulig å bruke forskjellene mellom trasékorridorene til konklusjoner om ulike hastighetsdimensjoneringer. Når det i Mulighetsstudien heter at enkelte delstrekninger vil ha høye kostnader eller gi sterke konflikter med natur, miljø og kulturarv, kan det vel så mye ha sin forklaring i premisser som Bane NOR hadde lagt inn, som i fartsnivået. Dermed mister sentrale deler av Mulighetsstudien enhver troverdighet. Mer om det i kapittel 2.4.

2.3.6 Ubegrunnet lokalisering av stasjoner og godsterminaler

De fire trasékorridorene bestemmes blant annet av lokaliseringen av stasjoner og godsterminaler. Disse er simpelthen «lagt inn» i Quantm, etter føringer fra Jernbanedirektoratet.[10] Det en derimot burde ha gjort, var å undersøke forskjellige traséer med ulike antall og lokaliseringer av stasjoner og godsterminaler i et vekselspill med trafikkprognoser og vurderinger av samfunnsvirkningene.

Det kan innvendes at en slik undersøkelse ville krevet langt grundigere traséanalyser enn det er mulig å gjennomføre med en programvare som Quantm. Da burde en imidlertid i tillegg ha gjennomført detaljerte undersøkelser av virkningene for trafikk og samfunn ved ulike lokaliseringer av stasjoner og godsterminaler, og brukt disse til å utvikle forskjellige traséer.

Det er for eksempel nokså uforståelig hvorfor en ikke har undersøkt noen stasjon nærmere Tromsø enn Storsteinnes, blant annet nær Ramfjorden, og hvorfor det ikke skal være noen stasjon eller godsterminal på den om lag 18 mil lange strekningen mellom Narvik og Fauske. Det bor tross alt over 10 000 personer i mellomliggende kommuner,[11] og i en krisesituasjon vil det selvsagt også på denne strekningen være viktig å kunne laste militært materiell på eller av et tog.

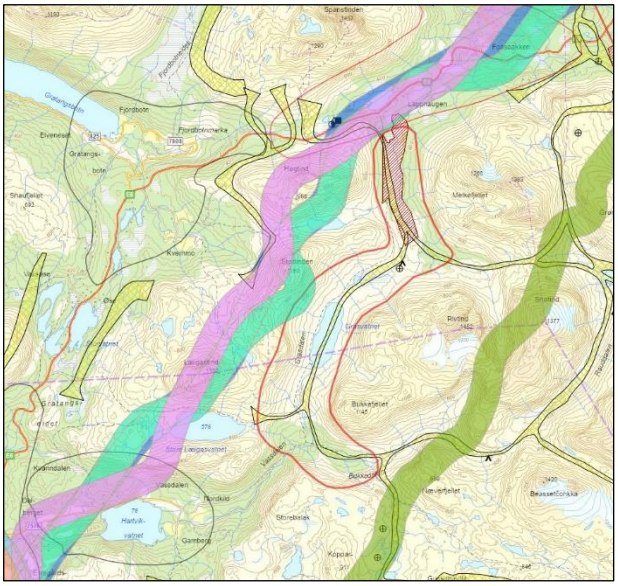
[9] I Mulighetsstudien på side 35 heter det at trasékorridoren for 160 km/t (og bare den) «ikke er tvunget til å gå innom Storsteinnes.» Det kan heller ikke utelukkes at det er lagt inn andre premisser som ikke er gjort rede for.

[10] Det kan innvendes at en i Mulighetsstudien har vurdert forskjellige antall godsterminaler. Lokaliseringen av terminalene ble imidlertid basert på Jernbanedirektoratets føringer, uten noen drøftelse.

[11] Folketall for 2019, for å skille ut kommuner som nå er sammenslått med andre: Ballangen: 2470, Tysfjord: 1925, Hamarøy: 1747, Steigen: 2576 og Sørfold: 1975. Sum: 10 693. Stasjoner mellom Narvik og Fauske vil også kunne være av interesse for reisende til og fra Lofoten, for eksempel i kombinasjon med en båtforbindelse over Vestfjorden.

2.3.7 Flere irrelevante vurderinger av inngrep i natur, miljø og kulturarv

Mulighetsstudien og rapporten om ikke-prissatte konsekvenser inneholder mange kart som skal vise steder der de fire trasékorridorene som Bane NOR hadde generert, vil kunne komme i konflikt med natur, miljø og kulturarv. Disse kartene og tilhørende beskrivelser er imidlertid delvis misvisende fordi de ble utarbeidet av personer som åpenbart ikke hadde tilgang til tilstrekkelig informasjon om trasékorridorene.



Kart 2: Utsnittet er identisk med kartet som inngår i Mulighetsstudien. Trekk- og flyttleier for rein er vist i gult, og Stormyra naturreservat med rød skravur.

Et eksempel er kartet fra søndre del av Gratangen og nordre del av Narvik kommune med følgende undertekst: «På strekningen mellom Hartvikvatnet og Fossbakken tilsier både topografi og tunge konflikter med reindriftsinteresser at en banekorridor bør gå i tunnel.»[12]

Dette er i for seg korrekt, men likevel misvisende. Her *må* alle trasékorridorene gå i tunnel, uten noen konflikt med reindriften. Ingen bane med lovlig stigning fra en stasjon nær Bjerkvik vil kunne komme opp til og gå i dagen gjennom reindriftsområdene som ligger rundt 400 meter over havet og er spesielt avmerket på kartet.

Framstillingen kan derimot lett leses som om det er en betydelig risiko for konflikt med reindriftsnæringen. Lignende, misvisende kart og framstillinger finnes andre steder i de nevnte rapportene.[13]

2.3.8 Feil i kostnadsanslag

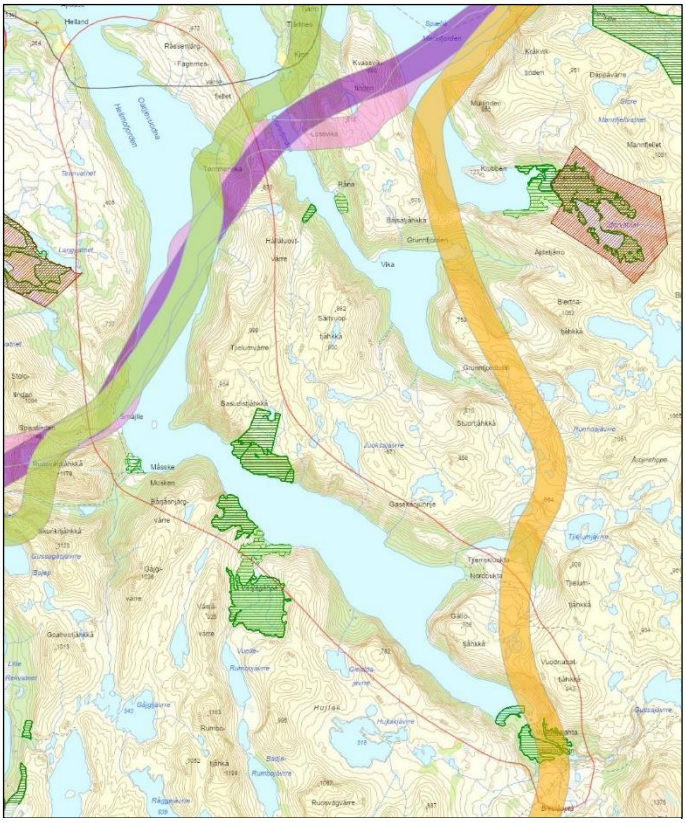
Det finnes ikke noen opplysning i noen av rapportene om kostnadsanslagene som programmet Quantm benytter for å prioritere mellom forskjellige traséalternativ. Det kan imidlertid konstateres at noe må være feil. I notatet om ikke-prissatte konsekvenser er det for eksempel vist et kart der tre av de fire trasékorridorene krysser Hellmofjorden (den innerste del av Tysfjorden) på skrå og med en 4 – 5 km lang strekning over fjorden noen kilometer nord for Musken, se neste side.

Slike trasékorridorer gir ikke meining. De kan bare forklares med at Quantm-programmet må ha blitt matet med feil informasjon om de faktiske forholdene. Programmet må ha gått ut fra at en jernbane vil kunne bygges i fjorden til en lav kostnad, for eksempel for en stor del på lav fylling. Hellmofjorden er imidlertid over 300 meter dyp i dette området. Der kan banen ikke gå på fylling. Eneste alternativ, om banen i det hele tatt skal bygges på dette stedet, er å krysse den her minst 1600 meter brede fjorden mest mulig vinkelrett på en stor bru, til en mye høyere kostnad.

Det er også vanskelig å forstå hvorfor banen skulle krysse Hellmofjorden nord for Musken, når det 2,5 km øst for (innenfor) Musken finnes et sted der fjorden er bare litt over 700 meter bred. En trasé via dette stedet vil også åpne for korte fjordkryssinger lenger nord. De maskinelt genererte trasékorridorene krysser likevel på mye mer kompliserte steder. Det må bety at det ikke bare var én tilfeldig feilinformasjon som har ført til de tre ubrukelige trasékorridorene i Hellmofjorden, men at lignende feil også må ha gjort seg gjeldende i andre områder.

[12] Se Mulighetsstudien, figur 7.15, s. 52.

[13] Det gjelder for eksempel for kart 7-13 i Mulighetsstudien (Herjangsfjellet), og kartene 7-4 (Vakkerheia) og 8-3 (Takvatnet) i notatet om ikke-prissatte konsekvenser.



Kart 3: Utsnittet er identisk med figur 4-1 på side 17 i notatet om ikke-prissatte konsekvenser. Stedet innenfor Musken, der Hellmofjorden bare er litt over 700 meter bred, ligger ca. 50 m vest for de kalkholdige områdene som er markerte med grønn skravur på nordsiden av fjorden. Trasékorridoren via Hellmobotn er vist med oransje farge.

Noe av dette påpekes faktisk i notatet om ikke-prissatte konsekvenser:

«Fjordkryssing i ytre/midtre del av fjorden må trolig ligge vesentlig lenger inn enn vist på kartet, der fjorden er smalere, dvs. innenfor Musken.»

Videre heter det i samme notat om trasékorridoren for 200 km/t, som går via Hellmobotn innerst i Hellmofjorden:

«Dette gir stor konflikt med registrerte natur- og friluftsverdier og korridoren ligger også i et område med mange kulturminner. Denne korridoren vurderes å utgjøre en vesentlig større konflikt enn en fjordkryssing lenger ute i fjorden.»

Disse klare og velbegrunnete tilrådingene fra notatet om ikke-prissatte konsekvenser er likevel ikke tatt til følge, verken i den etterfølgende, andre traséundersøkelsen eller i hovedrapporten. De to rapportene baserer seg tvert imot på en trasé som underliggende rapporter sterkt fraråder.

Se også kapitlene 2.5.1 og 2.5.2 om hvordan faglige vurderinger i notatet om ikke-prissatte konsekvenser ble satt til sides.

2.4 Silingen av trasékorridorer i Mulighetsstudien

Mot slutten av Mulighetsstudien foretar Multiconsult en siling av de forskjellige trasékorridorene for 100, 160 og 200 km/t. Silingen baseres ikke på noen kalkyle av anleggskostnadene eller noen rangering mellom de ulike trasékorridorene når det gjelder konfliktene med natur, miljø og kulturarv. Slikt finnes ikke.

Multiconsult skriver at alle trasékorridorer har et betydelig potensial for optimaliseringer og at det derfor ikke kan sies noe sikkert om anleggskostnader og inngrep. Det er korrekt, men samtidig er det jo nettopp den store bredden på de maskingenererte trasékorridorene og de grovt stipulerte anleggskostnadene Quantm bruker for å prioritere mellom ulike alternativ, som har skapt denne usikkerheten. Det burde kanskje gitt grunn til å spørre seg hva som er formålet med utredningen og om en har brukt en egnet metode for å avklare spørsmål om hastighetsdimensjonering og linjeføring. Etter Jernbanedirektoratets utredning i 2019 burde en kanskje ha levert mer detaljerte analyser enn den gangen, og ikke minst like grove.

Til tross for usikkerheten om anleggskostnader og inngrep heter det likevel i Mulighetsstudien: «Det er imidlertid antatt at bygging for høyere hastighet […] vil gi betydelig økte investeringskostnader sammenlignet med forskjell i beregnet nytte for de tre konseptene. På denne bakgrunn ble det antatt dyreste konseptet K4 silt bort.»

Som det går fram av de følgende underkapitlene, er verken denne silingen eller Mulighetsstudiens skjønnsmessige konklusjon om å anbefale en dimensjonering for maksimalt 160 km/t med mulighet for avvik til ned mot 100 km/t, bygd på et forsvarlig grunnlag.

2.4.1 Sammenhengen mellom hastighet, anleggskostnader og inngrep

En bane for høy hastighet krever en stivere linjeføring enn en bane for lav fart. Det vil ofte resultere i en høyere andel bruer og tunneler, men også i en kortere trasé. Noen steder kan det føre til lavere anleggskostnader, særlig når den samlete lengden av tunneler og bruer er omtrent lik, men banen for høy hastighet er kortere.[14]

Baner for høy fart må også tilfredsstille strengere krav teknisk standard og sikkerhet enn andre baner. For eksempel kan baner for mer enn 160 km/t ikke ha planoverganger. Det øker kostnadene, men økningen er ofte svært liten der vanskelig topografi krever mange bruer og tunneler.

En høy bru- og tunnelandel vil samtidig redusere arealbehovet på bakken. Det vil gi en positiv effekt, særlig i en samfunnsøkonomisk analyse. Der må en i tråd med gjeldende retningslinjer[15] ikke bare ta hensyn til anleggskostnadene, men også til verdien av ulike typer areal og kostnadene av ulemper. Gevinstene vil være spesielt store der baner for høy hastighet unngår inngrep i verdifulle naturområder og støybelastninger for boligområder.

Antakelsen i Mulighetsstudien om høyere anleggskostnader for den høyeste hastigheten er derfor i beste fall usikker, og skulle den være riktig, ville den alene ikke vært relevant. I tillegg må hastighetsdimensjoneringen selvsagt ses i sammenheng med trafikkpotensialet, billett- og fraktinntektene, driftskostnadene og samfunnsnytten, se kapittel 2.4.5.

2.4.2 Om metodikken for nytteberegningen

«Beregnet nytte for de tre konseptene» er i Mulighetsstudien ikke annet enn nytten for togpassasjerene (trafikantnytten) og godskundene (godsnytten). I tillegg ble trafikantnytten beregnet på feil måte. Det bekreftes også i Mulighetsstudien.[16] Etter gjeldende retningslinjer[17] skal nytteberegningene ta hensyn til hvordan en kan bruke reisetida i forskjellige transportmidler. For togreiser regner en med en mindre ulempe og følgelig en lavere «tidskostnad» enn for fly- og bilreiser, fordi en kan bruke reisetida på en bedre måte enn når en for eksempel står i kø foran sikkerhetskontrollen på en flyplass. I Mulighetsstudien har en derimot sett bort fra dette.[18] Avhengig av trafikkprognosene, kan denne feilen utgjøre milliardsummer.

2.4.3 Kalkylen av trafikantnytten

Det er også andre moment, i tillegg til de grunnleggende innvendingene mot trafikkprognosene (se kapitlene 3 og 4), som gjør det vanskelig å feste lit til beregningen av trafikantnytten i Mulighetsstudien. Det gjelder blant annet for forutsetningene som er lagt inn om hvor hyppige togavganger det vil kunne tilbys på baner med ulik hastighetsdimensjonering.

Normalt vil tilbudsfrekvensen på stasjonene for en stor grad bestemmes av tallet på togpassasjerer, som igjen står i en direkte sammenheng med reisetidene og gjennomsnittshastigheten til togene. I Mulighetsstudien forutsettes derimot det *samme* togtilbudet for Konsept 3 (160 km/t)

[14] Det er for eksempel grunn til å tru at en bane i tunnel mellom Skjombrua og Rånbogen i vestre del av Narvik kommune vil koste mindre å bygge enn en bane som følger E6 i mange mindre tunneler, slik den er skissert på figur 4-11 på side 27 i notatet om ikke-prissatte konsekvenser.

[15] Se https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf , kapittel 5.8.1.

[16] Se Mulighetsstudien, s. 22.

[17] Se https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/2022-2033/2019-09-01-svar-pa-oppdrag-4.pdf, vedlegg 2.

[18] En prøver å forklare det slik: «I transportmodellen tas det ikke hensyn til eventuelle forskjeller i tidskostnad for reiser med ulike transportmidler.» Det er imidlertid fullt mulig å endre verdiene som transportmodellen benytter som tidskostnader. Det gjøres også med jevne mellomrom, blant annet for å tilpasse verdiene til prisutviklingen.

som for Konsept 2 (100 km/t), til tross for over 50 % høyere gjennomsnittshastighet[19] i K3 enn i K2, kortere bane og tilsvarende reisetids- og etterspørselsforskjeller.

For Konsept 4 (200 km/t), som vil gi de korteste reisetidene, forutsetter en at antallet avganger mellom Tromsø og Bodø reduseres fra tre tog per dag og retning i K2 og K3 til bare én avgang. Enhver markedsvurdering burde tilsi det motsatte. Riktignok har en for K4 forutsatt to daglige avganger mellom Tromsø og Trondheim – mot ingen i K2 og K3 – men ved de premissene som er lagt til grunn for utviklingen av Nordlandsbanen, vil jernbanens muligheter til å vinne betydelige markedsandeler være betydelig større på strekningen Tromsø – Bodø enn på Tromsø – Trondheim. Togtilbudet som ble lagt inn for de tre hastighetskonseptene, er altså likt eller dårligst for konseptet med de korteste reisetidene!

2.4.4 Kalkylen av godsnytten

I Mulighetsstudien heter det at godsnytten vil være lik for alle de tre hastighetskonseptene, og at en maksimumshastighet på 100 km/t vil være «tilpasset effektiv og konkurransedyktig godstransport.»[20]

Ikke noe av dette kan sies å være riktig. Grunnen er at sjømat utgjør en stor del av Nord-Norgebanens godspotensial. Betydelige volum selges som ferskvare som må fraktes raskt til kundene om det ikke skal miste mye av sin verdi. Deler av sjømaten har faktisk så høy salgspris at den kan fraktes med fly, til tross for høye transportkostnader. Det betyr at det selvsagt er forskjeller mellom ulike fartsdimensjoneringer av Nord-Norgebanen, og at konseptet for høyest hastighet og kortest frakttid vil ha det største trafikkpotensialet og den største godsnytten.

Hva som vil være en hensiktsmessig hastighet for godstog med fersk sjømat på Nord-Norgebanen, vil bare detaljerte analyser kunne gi svar på. Det er likevel lite trolig at de vil konkludere med 100 km/t. Riktignok har godstog i Norge nå ikke lov å kjøre fortere, men dette skyldes hensynet til sikker togdrift på baner av noe varierende standard, og ikke tekniske begrensninger.

Selv jernbaner som kun ble bygde for godstog, for eksempel Betuwe-linjen nær Rotterdam havn,[21] ble ikke dimensjonert for mindre enn 120 km/t. Flere land, som Frankrike, Italia[22] og Kina, har ekspressgodstog som er ombygde persontog med lasterom framfor kupéer. De brukes til tidssensitivt gods og kjører mange steder i opp mot 250 km/t eller mer, ved maksimalt 120 tonn last i 210 meter lange tog.[23]

En må også være oppmerksom på at gjennomsnittshastigheten vil være en god del mindre enn maksimumshastigheten, særlig hvis det – som i konseptvalgutredningen – forutsettes enkeltsporete baner og at godstogene må stoppe og vente på andre gods- og persontog i motsatt retning. Riktignok vil mulige traséer for Nord-Norgebanen mange steder være klart kortere enn parallelle veger, men det kan ikke legges til grunn for all framtid, se for eksempel kapittel 2.5.2 og problemstillingen rundt Ny E8 Østre Malangenkorridor. Hastigheten som i Mulighetsstudien ble valgt for godstog, bidrar derfor både til lav godsnytte og til begrenset konkurransekraft, særlig i forhold til lastebiltransport.

[19] Det er regnet med en gjennomsnittshastighet på 85 km/t i K2 og 130 km/t i K3. Det vil være oppnåelig ved avstander mellom stasjonsopphold på flere mil, forutsatt dobbeltspor eller at persontogene prioriteres på krysningsspor og at de bare krysser andre persontog når minst et av dem har et ruteplanmessig opphold i en stasjon. Det siste er imidlertid nesten umulig å få til.

[20] Se Mulighetsstudien, s. 55 og s. 16.

[21] Se https://tunnelbuilder.com/News/Betuwe-Line-Starts-Operating-between-the-Netherlands-and-Germany.aspx

[22] Se https://mediarail.wordpress.com/2018/11/07/fast-mercitalia-parcels-at-250km-h/.

[23] Se https://www.railwaygazette.com/high-speed/crrc-tangshan-unveils-high-speed-freight-train/58117.article og videoen nederst i oppslaget.

2.4.5 Siling på feil grunnlag

Den mest alvorlige innvendingen mot Mulighetsstudiens konklusjon om hastighetsdimensjoneringen er likevel at eventuelle merkostnader for en dimensjonering for høy hastighet ikke bare må veies opp mot nytten for togpassasjerer og godskunder, men mot hele spekteret av samfunnsvirkninger og økonomiske konsekvenser.

Til det hører blant annet reduksjonene i fly-, trailer- og personbiltrafikken og de tilsvarende gevinstene for blant annet klima, energi, miljø, vegslitasje og trafikksikkerhet, tilgjengeligheten av Nord-Norge og drivkraften for nærings- og samfunnsutvikling i landsdelen, gevinstene ved lavere folketallsvekst i pressområder, samt innsparingene i driftskostnadene for jernbanen. Når tog kjører raskere, får en ikke bare flere reisende, mer gods, bedre kapasitetsutnyttelse og lengre tog med lavere energibehov, men trenger også færre togsett for å tilby like hyppige avganger.

Slike momenter har en betydelig tyngde i en samfunnsøkonomisk analyse, også fordi flere av gevinstene, for eksempel reduserte utslipp av klimagasser, vil inngå i analysen med gradvis økende verdier for framtidige år, selv ved uendret trafikkvolum.

Ved silingen i Mulighetsstudien er disse momentene imidlertid holdt fullstendig utenfor vurderingen. Dermed framstår silingen og dens konklusjon om en anbefalt hastighet på maksimalt 160 km/t med mulighet for avvik til ned mot 100 km/t, som vært lite troverdig.

2.5 Traséundersøkelsene i delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat

Undersøkelsene til Bane NOR i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» beskrives som et korridor- og linjesøk «i forbindelse med alternativanalysen» og som det neste arbeidsskrittet etter Mulighetsstudien.[24] Det finnes imidlertid ikke noen delrapport om «alternativanalysen». De delene av alternativanalysen som gjelder trasé, er samlet i delrapporten om trasésøk, mens trafikkprognosene i alternativanalysen beskrives i egne kapitler i notatene 003 og 004.

Beskrivelsene i delrapporten om trasésøk begrenser seg til bare én linje, men også denne vises kun med 1000 meters bredde. Hastighetsdimensjoneringen følger konklusjonen fra Mulighetsstudien om maksimalt 160 km/t med mulighet for avvik til ned med 100 km/t. En har imidlertid ikke klargjort hvordan det siste vil påvirke kjøretidene til togene. Den stipulerte gjennomsnittshastigheten på 130 km/t er sannsynligvis for høy.

2.5.1 Samme grunnleggende feil som i Mulighetsstudien

Denne andre traséundersøkelsen i konseptvalgutredningen burde gitt et grunnlag for å rette opp noen av feilene i den første traséundersøkelsen. En av disse er at Mulighetsstudien bygger på noen forhåndsgenererte trasékorridorer som så ble gjenstand for en vurdering av konsekvensene for natur, miljø og kulturarv. Det burde selvsagt vært omvendt: en burde først ha identifisert verdifulle områder og så undersøkt mulige trasékorridorer på dette grunnlaget, se kapittel 2.3.

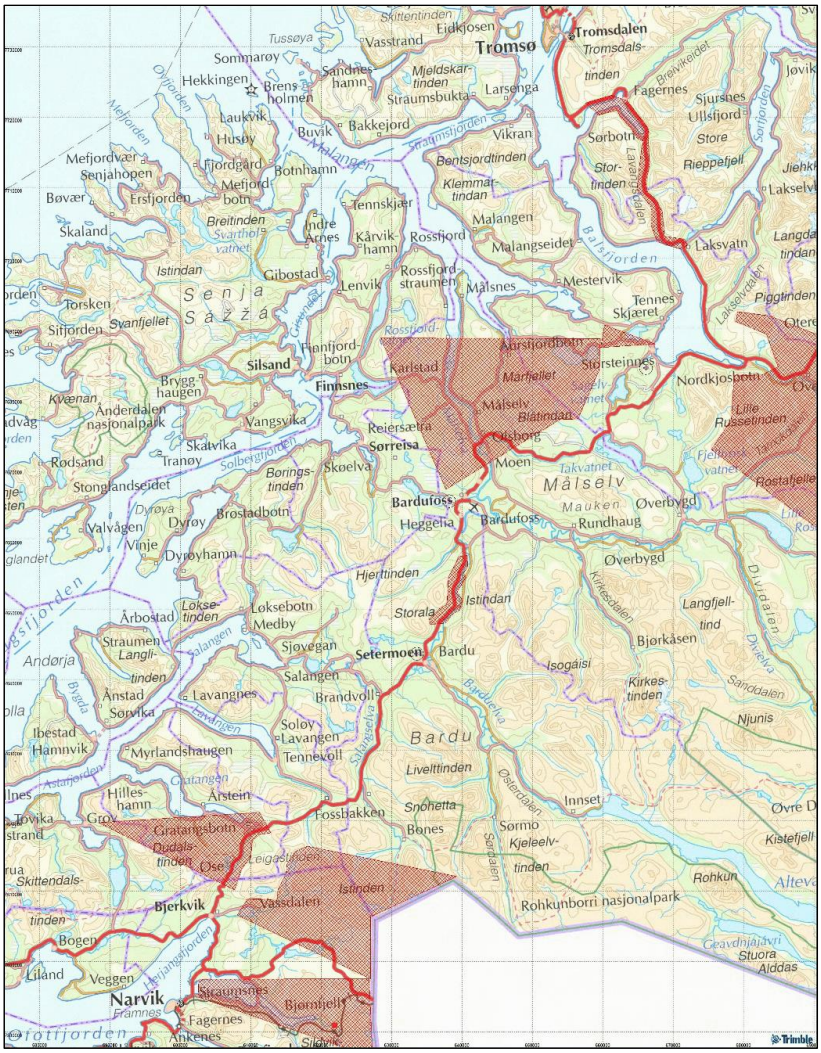
Mulighetsstudiens kartlegging av verdifulle områder ser imidlertid ikke ut til å ha kommet til nytte i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» heller. Linjen til Bane NOR er for eksempel tegnet via Hellmobotn innerst i Tysfjorden, selv om en slik trasé dokumenteres som særdeles konfliktfylt i Mulighetsstudien, og mye bedre alternativ påvises. To mil lenger nord går linjen i delrapporten om trasésøk også på bru over Mannfjordbotn naturreservat, selv om reservatet er tydelig avmerket på kartene i Mulighetsstudien – og på mange andre kart som er naturlig å bruke til et linjesøk.

[24] Se Mulighetsstudien, s. 55, og delrapporten om trasésøk, s.9. I Mulighetsstudien heter det at konklusjonen av silingen «videreføres til alternativanalysen».

Når Bane NOR likevel velger slike linjeføringer, setter det også påstandene i hovedrapporten i et underlig lys. Der heter det blant annet at «alle konseptene med Nord-Norgebanen vil ha svært store negative virkninger på natur og miljø.»[25] Kanskje en burde brukt mer tid på å utvikle og konkretisere løsninger som *minimerer* slike konflikter?

Det er også underlig at Mulighetsstudien viser trasékorridoren for 160 km/t på vestsiden av Balsfjorden, mens linjen i delrapporten om trasésøk er tegnet på østsiden av fjorden – der Mulighetsstudien ikke viser noen trasékorridor for det valgte fartsnivået på 160 km/t.

I Mulighetsstudien er det også bare én trasékorridor som går via Hellmobotn. Denne korridoren er for 200 km/t, som altså er det fartsnivået som ble forkastet under silingen i Mulighetsstudien. Likevel går linjen i delrapporten om trasésøk (for maksimalt 160 km/t) på samme sted, til tross for svært store konflikter. Det forsterker også kritikken av hvordan ulike fartsdimensjoneringer ble silt bort, se kapittel 2.3.5.



Kart 4: Utsnittet er identisk med figur 5-2 på side 34 i delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat. Spesielt underlig er den store røde sonen nord for Bardufoss og den over Rombaken, nordøst for Narvik. I delrapporten er også et lignende kart for områdene mellom Narvik og Fauske.

Det synes heller ikke som om andre vurderinger av natur, miljø og kulturarv kan ha hatt mye å si for linjesøket i delrapporten fra Bane NOR. Riktignok vises det to oversiktskart[26] der noen «rødmarkerte soner guider traséen utenom områder som ikke er ønsket.»

Plasseringen av og grensene til disse røde sonene er imidlertid ikke konsistent med kartleggingen i Mulighetsstudien og framstår som vilkårlig.

En har tydeligvis bestemt seg først hvor linjen skal tegnes, og så tilpasset plasseringen og utstrekningen av de røde sonene etter det. Flere viktige områder som en bane ikke bør berøre, er utelatt på kartene eller tegnet i for liten størrelse.[27] Samtidig er noen røde soner tegnet altfor store og fungerer slik som en blokkering av andre, ofte svært interessante traséalternativ.

Et eksempel på det siste er den store røde sonen nord for Bardufoss. Slik sonen er vist på kartet, underslår den det faktum at

[25] Se Hovedrapporten, s. 10. Til sammenligning skriver Multiconsult i Mulighetsstudien at «ingen av de tre korridorene […] er vurdert å ha konfliktnivå som tilsier at de bør siles bort,» selv om også disse korridorene var forhåndsgenererte og ikke et resultat av et trasésøk på grunnlag av en kartlegging av verdifulle områder.

[26] Se delrapporten om trasésøk, figur 4-2 på s. 27 og figur 5-2 på s. 34.

[27] I tillegg til nevnte Hellmobotn og Mannfjordbotn gjelder det for Gjerdalen nordøst for Kobbvatnet i Sørfold kommune.

det finnes en mulig jernbanekorridor mellom naturvernområdene i og nær Målselva og Målselvfjorden i vest og Blåtind skytefelt i øst. I denne korridoren har Statens Vegvesen planer for «Ny E8 Østre Malangenkorridor», et prosjekt som vil korte ned vegdistansen Tromsø – Bardufoss med over fire mil og som er anbefalt i KVU Transportløsninger i Nord-Norge.[28]

I delrapporten om trasésøk blir en parallell og flere mil kortere jernbanekorridor enn via Nordkjosbotn derimot holdt utenfor vurderingen, tilsynelatende for å unngå en konflikt med en rød sone. En slik korridor vil kunne gi rom for en togreisetid Tromsø – Bardufoss på rundt en halvtime.[29]

2.5.2 Misvisende framstillinger om «dype fjorder»

Blokkeringen av interessante traséalternativ forsterkes av en kategori «tabu»-områder som ikke finnes i Mulighetsstudien, nemlig «dype fjorder.» En forklarer imidlertid ikke hva som er problemet. Istedenfor brukes det mye tekst i delrapporten om trasésøk til å fortelle at mer enn 2000 meter lange jernbanebruer ligger i et teknisk grenseland. Slike bruer «skal være mulig, men nytt i jernbanesammenheng i Norge».[30]

Slik tekst er lite informativ, for ikke å si forvirrende. *Lengden* på en bru har i seg selv svært liten relevans. Øresundsbroen for veg og bane er for eksempel knapt åtte km lang, og ellers i verden finnes opptil 165 km lange jernbanebruer.[31] Også *dybden* på en fjord har veldig lite med saken å gjøre. Det som derimot kan være en utfordring, er lengden på det *største spennet* til en bru.

Med unntak av Rombaken, se nedenfor, inneholder delrapporten om trasésøk imidlertid ingen konkret vurdering av mulige fjordkryssinger. Istedenfor brukes røde soner for dype fjorder som et filter for å sile bort interessante traséalternativ og til å favorisere andre.

Rombaken like nord for Narvik er for eksempel over 300 meter dyp der E6 krysser fjorden på Hålogalandsbrua – som har et fritt spenn på 1145 meter mellom tårn fundamenterte i sjøen.

Rombaken er også over 300 meter dyp i flere kilometers lengde på begge sider av Hålogalandsbrua. Bane NOR har likevel tegnet en rød sone for dype fjorder bare på den ene siden og i litt avstand fra brua, i øst, selv om det er like dypt på vestsiden av brua.

Bilde 1: Hålogalandsbrua ved Narvik har et fritt spenn på 1145 meter, det nest lengste i Norge, etter Hardangerbrua. Foto: © Norsk Bane AS.

[28] Se KVU for transportløsninger i Nord-Norge, s. 98.

[29] Luftlinjedistansen Tromsø – Bardufoss er på litt under 70 km. Ved en antatt banedistanse på ca. 85 km, svarer 30 minutts reisetid til gjennomsnittshastighet på 170 km/t. Det burde være oppnåelig ved en dimensjonering av banen for minst 250 km/t, også ved redusert hastighet på brua over Balsfjorden og et stasjonsopphold nær Mestervik, ca. 15 km vest for Storsteinnes. En slik trasé vil kunne ha en avgreining mot Nord-Troms og Finnmark enten nord eller sør for brua over Balsfjorden.

[30] Utdrag fra kapittel 3.8, s. 24: «Sammenlignet med eksisterende bruer og pågående byggeprosjekter vil Nord-Norgebanen få mange lange jernbanebruer. Når Tangenvika jernbanebru står ferdig i 2027 blir den Norges lengste jernbanebru på 1022 m over flere spenn. En god del av bruene på Nord-Norgebanen blir over 1000 m og dette gjelder i stor grad fjordkryssinger, men også kryssinger over dalsøkk. En håndfull bruer har estimerte lengder på over 2000 m, noe som skal være mulig, men nytt i jernbanesammenheng i Norge.»

[31] Eksempelet er fra Kina, se https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_longest_bridges.

En prøver altså å skape et inntrykk av at det kan bygges en jernbanebru parallelt med vegbrua uten noen konflikt med en rød sone. Det er villedende.

Til sammenligning er hele Leirfjorden i Sørfold kommune, om lag 35 km nord for Fauske, markert som rød sone i delrapporten til Bane NOR. Der vil en imidlertid kunne krysse fjorden på en bru med 720 meter fritt spenn.[32] Det er et stort spenn, men likevel mye kortere enn over Rombaken.

Tilsvarende gjelder for Tysfjorden. Hele fjordsystemet er markert som rød sone,[33] selv om det finnes mulige korridorer som ikke vil kreve lengre bruspenn enn 720 og 880 meter.[34] Dette er spesielt alvorlig fordi den vilkårlige røde sonen tvinger traséen helt inn til Hellmobotn – som underlig nok ikke ligger i en rød sone, til tross for særdeles store konflikter.

Også i delrapporten om trasésøk konstrueres det altså hindringer som medvirker til at noen av de mest interessante traséalternativene ikke en gang blir gjenstand for vurdering, mens svært konfliktfulle traséer brukes som grunnlag for etterfølgende undersøkelser.

3 Trafikkprognosene for persontrafikk

Konseptvalgutredningen inneholder to forskjellige trafikkprognoser, én i Mulighetsstudien og en annen som del av alternativanalysen. Begge prognosene er baserte på en nasjonal transportmodell som kalles NTM6. Denne modellen har noen fordeler, men også betydelige svakheter, som særlig gjør seg gjeldende ved vurderingen av et nytt jernbaneprosjekt i Nord-Norge.

3.1 Begrensninger i transportmodellen

Transportmodellen NTM6 simulerer reiser med flere forskjellige transportmidler, blant annet flyreiser, bilreiser som sjåfør og bilreiser som passasjer. Modellen tar også hensyn til forskjellen i kjørekostnadene for elbiler og andre typer personbiler.

Reiser med tog, buss, T-bane, trikk og hurtigbåt er derimot samlet i én felles kategori: kollektivtransport. Det betyr at transportmodellen behandler et togtilbud på Nord-Norgebanen som om det hadde den samme attraktiviteten som et gjennomsnittlig kollektivtilbud i Norge, bare med litt kortere reisetider.

En nybygd jernbanestrekning i Nord-Norge vil imidlertid gi grunnlag for et premium reisetilbud. Det kan ventes langt færre forsinkelser, bedre reisekomfort og mye høyere bruksverdi av reisetiden enn det som kjennetegner et gjennomsnittlig norsk kollektivtilbud i dag. Det fører til at transportmodellen genererer betydelig for lave trafikkprognoser.[35]

Transportmodellen NTM6 tar heller ikke hensyn til at en lengre vinter og mer mørketid gjør det generelt mer krevende for vegtrafikken i Nord-Norge enn i andre deler av landet. Spørsmålet om en skal kjøre bil eller ta toget, vil derfor ofte få et annet svar enn i Sør-Norge. Det tar ikke modellen hensyn til.

Videre er NTM6, som navnet sier, en nasjonal transportmodell. Reiser som utenlandske turister og øvrige besøkende foretar i Norge, inngår ikke i modellen. Modellen inkluderer heller ikke nordmenns reiser til og fra utlandet, ikke en gang de de delene av reisene som gjennomføres på norsk

[32] Et mulig kryssingssted er mellom Storvikhammaren i sør og neset vest for Kremmarvika i nord. Statens Vegvesen har planer om en vegbru i omtrent same område.

[33] Se delrapporten om trasésøk, figur 4-2 på s. 27.

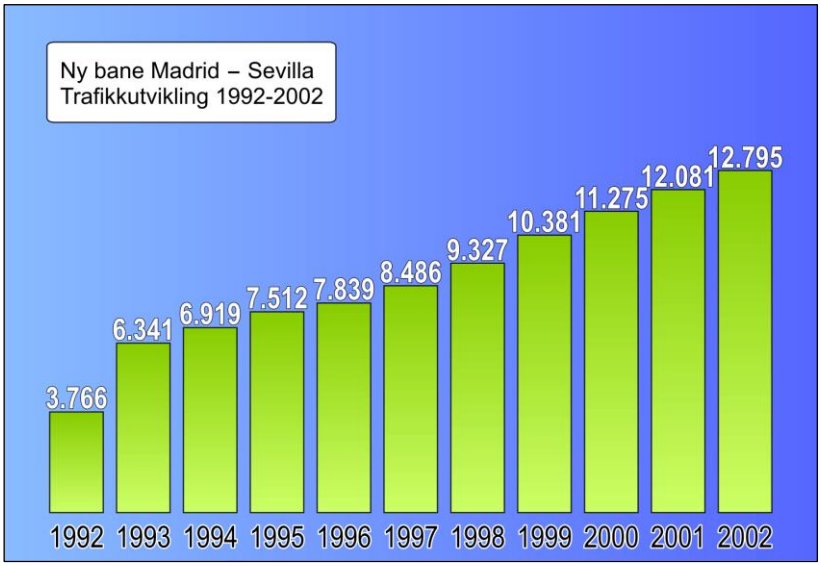
[34] Se https://www.norskbane.no/fag/nord-noreg/#bod8.

[35] En annen konsekvens er at resultatene av modellberegningen ikke sier noe om hvor mange reisende som vil gå fra buss og båt til tog.

territorium. Dermed faller for eksempel alle reiser mellom stasjoner på Nord-Norgebanen og stasjoner i Sverige, via Narvik og Ofotbanen, utenfor modellberegningene.[36]

Transportmodellen tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til at Nord-Norge kjennetegnes av et høyt antall personer som oppholder seg i landsdelen i kortere eller lengre perioder, men er registrert bosatt i andre deler av landet eller i utlandet. Dette gjelder blant annet for turister, studenter, vernepliktige og annet personell i Forsvaret, og mange ansatte i helsevesenet, oljenæringen, anleggsbransjen og fiskeindustrien. Disse personene reiser ofte på lengre distanser, særlig mellom hjemstedet og arbeidsstedet, men noen også nær arbeidsstedet. Slik trafikk er bare delvis innarbeidet i transportmodellen, også fordi deler av trafikken kan være noe sesongpreget.

Den kanskje mest alvorlige innvendingen mot å bruke NTM6 til trafikkprognoser for Nord-Norgebanen er imidlertid at modellen ikke er i stand til å forutsi konsekvensene av store endringer i et transporttilbud. NTM6 kan godt brukes hvis en skal undersøke hvordan passasjertallene for en eksisterende jernbane- eller bussforbindelse vil endre seg ved 10 eller 20 % kortere reisetider.



Figur 1: Moderne baner for høy hastighet er en sterk drivkraft for samfunnsutviklingen. Et eksempel er høyhastighetsbanen Madrid – Sevilla, som stod ferdig 20.4.1992. Der økte trafikken til det dobbelte på ti år, fra det første hele driftsåret 1993 til 2002. Figuren viser det gjennomsnittlige antallet reisende per dag på hver delstrekning, begge retninger til sammen. Tallene inkluderer trafikken med alle tog på strekningen, ikke bare med høyhastighetstog. Kilde: https://www.ave-altavelocidad.es/Atlas/AtlasAV.pdf, s. 30.

Med Nord-Norgebanen vil en imidlertid etablere et kvalitativt heilt nytt reisetilbud. Strekninger som i dag tar 4 – 5 timer å kjøre med bil, som Tromsø – Harstad, Tromsø – Narvik og Narvik – Bodø, vil bli mulig å reise på om lag 1 – 1½ time med tog, i hvert fall ved en dimensjonering av jernbanen for høye hastigheter.

Da vil togreiser bli dobbelt så raske som flyreiser, noe som kan gi rom for et helt annet økonomisk, sosialt og kulturelt liv i Nord-Norge enn det er mulig i dag.

Riktignok vil togreisetidene ved en maksimumsfart på 160 km/t – som lagt til grunn i delrapporten om trasésøk – bli noe lengre.

Likevel vil det nye transporttilbudet selv da skille seg dramatisk fra det som finnes i dag. Det gjør det svært problematisk å forutsi framtidig togtrafikk med transportmodellen NTM6. De erfaringene som danner grunnlaget for prognosene med NTM6, er hentet fra langt mindre endringer i et transporttilbud og kan på ingen måte «forlenges» til heilt andre situasjoner. Noenlunde pålitelige prognoser kan bare utarbeides gjennom grundige analyser av mulige referanseprosjekt og dets relevans for Nord-Norgebanen. Det har ikke skjedd.

Dette, og de momentene som er nevnt ovenfor, tilsier at persontrafikkprognosene i KVU Nord-Norgebanen bør være betydelig høyere for å komme i nærheten av et realistisk nivå.

[36] Se Mulighetsstudien, s. 14. Den Nasjonale godsmodellen NGM tar derimot hensyn til grensekryssende trafikk.

3.2 Spesielle valg som forsterker feilene i trafikkprognosene

I Mulighetsstudien finnes et kapittel der en beskriver hvor mange tog i døgnet en har «lagt inn» som forutsetning for trafikkprognosene, og hvordan en har kommet fram til dette. Imidlertid finnes det ikke noe tilsvarende kapittel om forutsetningene for trafikkprognosene i alternativanalysen, verken i delrapporten om trasésøk eller i noen annen rapport.

I «Notat 004 Transportanalyse persontrafikk» heter det simpelthen at persontogtilbudet ved realisering av hele banenettverket Fauske – Narvik – Harstad/Tromsø «består […] av to tog i døgnet i hver retning mellom Fauske og Tromsø, samt to tog i døgnet mellom Narvik og Harstad.»[37] Hva som skulle tale for et slikt marginalt togtilbud og for å redusere tilbudet som er forutsatt i Mulighetsstudien fra 4 – 6 tog per døgn og retning til kun 2, går ikke fram noe sted.

Det som imidlertid er tydelig, er at forutsetningen om kun to tog per døgn og retning har en sterk negativ effekt på trafikkprognosene. Passasjerantallet som ble beregnet i alternativanalysen, utgjør bare litt over halvparten av prognosen for Konsept 3 (160 km/t) i Mulighetsstudien.[38]

Absurditeten i de valgte forutsetningene understrekes også av en begrensning i NTM6. Ved togbytte forutsetter transportmodellen ikke at togene vil korrespondere, men regner med en gjennomsnittlig ventetid på halvparten av tiden mellom togavgangene. Ved to tog i døgnet, som modellen tolker som 12 timer mellom avgangene, kalkuleres en gjennomsnittlig ventetid ved togbytte på seks timer.

Det forklarer hvorfor trafikkprognosene ikke viser en eneste reisende mellom Harstad og Tromsø, se figur 8-2.[39] Slik togtilbudet var «lagt inn» for alternativanalysen, ville reiser mellom disse stedene kreve et togbytte på Bjerkvik. Det fikk transportmodellen til å legge inn så lang ventetid at togtilbudet ikke var av interesse for noen.

I tillegg er det gjort svært lite for å undersøke potensialet for togreiser som er mindre enn 70 km lange. NTM6 dekker bare lengre reiser, men det finnes en lignende transportmodell for regionale reiser, RTM4. Denne modellen er like problematisk som NTM6, men når en først velger å bruke NTM6, kunne en også ha brukt RTM4.

Istedenfor har en anslått 100 togreisende per dag fra Harstad og Narvik til Evenes og omvendt,[40] og utelatt all annen persontrafikk på mindre enn 70 km lange distanser. Det skjedde selv om alle stasjonene nord for Narvik ligger i avstander på godt under 70 km, med unntak av Storsteinnes – Tromsø, der avstanden er noe lengre.

Notatet om persontogtrafikken mangler også opplysninger om antall togreisende mellom stasjoner på Nord-Norgebanen og stasjoner på Nordlands- og Dovrebanen, både mellom Fauske og Bodø og mellom Fauske og Trondheim/Oslo. Det er uklart om disse i det hele tatt er beregnet.

Riktignok ville en ved de valgte forutsetningene neppe kommet til betydelige passasjertall, men en ville likevel kunne fått interessante resultat for trafikantnytte og klimaeffekt, som følge av mange reiser over lange distanser.

---

[37] Se Notat 004 Transportanalyse persontrafikk, s. 14

[38] Se Notat 004, s. 29. Der refereres beregningen for Mulighetsstudien for Konsept 3 (422 000 reisende per år) og tallene for alternativanalysen (213 000 reisende per år).

[39] Se Notat 004, s. 26. Blå søyler viser trafikken ved realisering av hele nettverket Fauske – Narvik – Harstad/Tromsø, mens grønne søyler gjelder for nettverket uten Bjerkvik – Harstad. For øvrig mangler figuren en søyle for Fauske – Narvik, mens for eksempel figur 9-1 har en søyle uten beskrivelse.

[40] Anslaget utgjør ca. 9 % av antallet innenriks flyreisende via Evenes på en gjennomsnittlig dag i perioden fra og med september 2022 til og med august 2023. I denne perioden var flytrafikken 10,6 % større enn i 2019. Se også https://www.ssb.no/statbank/table/08507/.

3.3 Andre og mer hensiktsmessige framgangsmåter

Den kanskje mest grunnleggende innvendingen mot trafikkprognosene i konseptvalgutredningen er at en ikke har utarbeidet prognosene i et vekselspill med konseptutviklingen og traséundersøkelsene.

Et togtilbud er, som alle andre kollektivtilbud, avhengig av en «kritisk masse». Dersom antallet avganger er for lite, kommer en fort inn i en nedadgående spiral der færre reisende fører til færre avganger som igjen reduserer passasjerantallet, helt til tilbudet bare benyttes av dem som knapt har noe annet alternativ. Det er omtrent dette som legges til grunn i konseptvalgutredningen: to tog i døgnet i hver retning.

Et slikt tilbud kan vanskelig sies å stå i et rimelig forhold til en tresifret milliardinvestering, uansett hvor stor godstogtrafikken måtte bli. Det tilsier to grunnleggende spørsmål:

- Vil det være mulig å tilby så mange avganger med persontog at tilbudet kan bli oppfattet som attraktivt av mange?
- I så fall: Hvilke krav må en da stille til reisetidene, antallet og lokaliseringen av stasjoner, utstrekningen av banenettverket og alle de andre faktorene som vil påvirke jernbanens trafikkpotensial?

3.3.1 Grunnlag for et attraktivt togtilbud?

En trafikkprognose for Nord-Norgebanen vil kreve detaljerte og grundige studier. Den følgende gjennomgangen skal ikke være et forsøk på dette, men bare gi et inntrykk av hvilke passasjervolum det kan være snakk om. Hensikten er å kunne vurdere om disse volumene vil tillate en mye høyere tilbudsfrekvens enn bare to tog per døgn og retning med gjennomsnittlig 25 % setebelegg og til sammen 200 reisende på hver delstrekning,[41] slik Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning konkluderte med.

På E8 registreres det nå på tellepunktet i Lavangsdalen, fire mil sør for Tromsø by, om lag 6000 reisende[42] med personbil per dag. Lenger sør er det færre, men likevel 4000 – 5000 reisende per dag på E6 helt fram til Narvik, ifølge trafikktellinger på steder med lite lokaltrafikk. Noe av det samme gjelder for E10 vest for Bjerkvik, mens antallet reisende med bil går ned til om lag 2000 per dag på de minst trafikkerte delene av E6 Narvik – Fauske.

Flyruta Tromsø – Bodø hadde i årsgjennomsnittet vel 700 passasjerer per dag i 2019,[43] men rundt halvparten av disse kom fra eller skulle videre til Oslo. I tillegg reiste til sammen nesten 200 per-

[41] En bør være oppmerksom på at det gjennomsnittlige antallet reisende «på hver delstrekning» ikke er det samme som antallet reisende totalt. Hvis én person reiser Tromsø – Bardufoss, en annen reiser Tromsø – Narvik og en tredje reiser Bardufoss – Narvik, gir det til sammen tre reisende, men bare to reisende på hver delstrekning. Reisende «på hver delstrekning» er det samme som i notatet om persontrafikk kalles for «strekningsbelegget». En annen betegnelse på det samme er personkilometer per km bane.

[42] Trafikktallene for E8 og andre tellepunkt lenger sør, se https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/kart, gjelder for personbiler i 2019 eller 2020, fordi noen tellepunkt var eller er ute av drift i senere år. Der nyere tall finnes, er de noen prosent høyere. Det er regnet med gjennomsnittlig to reisende per bil, litt færre nær Tromsø, litt flere lenger sør. Antallet personbiler på de valgte tellepunktene var som følger (fra nord mot sør): Lavangsdalen v/ værstasjonen: 3136 (2019), Heia v/ værstasjonen (2 mil sør for Storsteinnes): 2302 (2019), Brandvoll nord (1 mil sør for Setermoen): 1930 (2020), Øse (1 mil nord for Bjerkvik): 1875 (2019), Bjerkvik vest (2 km vest for Bjerkvik): 2310 (2019), Skjomen bru (1½ mil vest for Narvik): 1593 (2020) og Kråkmotunnelen (9 mil nord for Fauske): 940 (2020). Tellingene inkluderer mindre varebiler (under 5,6 m lange), men ikke mer enn 5,6 meter lange kjøretøy som større bobiler eller personbiler med tilhenger.

[43] Se https://www.ssb.no/statbank/table/08510. Heilt nye tall er ikke tilgjengelige, men trafikken er omtrent like stor nå. SSB publiserer ikke lenger tall for trafikken mellom ulike flyplasser, men samlet innenrikstrafikk økte fra 2019 til perioden september 2022 til august 2023 med 1,0 % på Tromsø lufthavn Langnes og med 10,6 % på Evenes, mens den gikk ned med 3,0 % på Bodø lufthavn. Se https://www.ssb.no/statbank/table/08507.

soner med fly Tromsø – Evenes og Evenes – Bodø, men også blant disse var det mange som kom fra eller skulle videre til andre destinasjoner.

Videre kjøres det nå tre busser per dag og retning på hele strekningene Tromsø – Narvik – Fauske og noen flere på kortere strekninger, for eksempel fem busser Tromsø – Bardufoss og opp til åtte per dag og retning Harstad – Narvik, om flybussene til og fra Evenes regnes med. I tillegg vil jernbanen kunne være av interesse for noen av de reisende med båt mellom Tromsø og Harstad.

Ved reisetider med tog på rundt 1 – 1½ time for både Tromsø – Harstad, Tromsø – Narvik og Narvik – Bodø, og minst like hyppige togavganger som med fly, vil kanskje rundt en tredjedel av flypassasjerene gå over til jernbanen. Det vil gi knapt 300 togreisende per dag på hele strekningen mellom Tromsø og Bodø. I tillegg vil kanskje gjennomsnittlig 100 reisende per dag gå fra buss til tog på hver delstrekning nord og vest for Narvik og om lag 50 reisende per dag sør for Narvik.

Hvor mange som vil velge tog framfor bil, er svært vanskelig å anslå. Trafikktellingene inkluderer en god del trafikk som har begrenset relevans for en bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske, for eksempel til og fra Finnmark, Lofoten, Vesterålen, Helgeland eller Sør-Norge. Samtidig er personbiltrafikken i perioden september til mai rundt 20 % lavere enn i årsgjennomsnittet, og på E6 Narvik – Fauske hele 40 % lavere.

Videre går betydelige deler av personbiltrafikken på E8, E6 og E10 til ulike sideveger eller kommer derfra. Mange potensielle togreisende bor flere mil fra en framtidig jernbane, eller har sitt reisemål et godt stykke fra der togene stopper. Da må en ganske langt av gårde før det vil svare seg å bruke tog. Andre vil derimot kunne ha kort veg til nærmeste stasjon. Det er også mange reisende med bil som følger hovedvegene over lange strekninger. For disse vil jernbanen ofte kunne bli et godt alternativ.

I det følgende er det regnet med en overgang til tog på 15 % av biltrafikken, basert på årsgjennomsnittet. Det kan synes noe ambisiøst når en ser på markedsandelene til jernbanen i Sør-Norge. Der har en imidlertid heller ikke erfaringer med svært raske, sikre og komfortable tog på lengre strekninger, og mange steder neppe like krevende kjøreforhold som på nordnorske vinterveger.

En overgang på 15 % vil gi 600 reisende per dag fra bil til tog og i alt 1050 togpassasjerer på hver delstrekning nord for Narvik. Sør for Narvik vil det bli 650 togpassasjerer i alt, og rundt 800 togpassasjerer i alt for Harstad – Narvik.[44]

Imidlertid må en også ta hensyn til utviklingen i folketall, aktivitet og trafikk fram til baneåpning[45] og i årene etterpå. Og ikke minst: en må undersøke trafikkveksten som følge av nye muligheter for næring, arbeid og fritid. Bedre tilgjengelighet og høyere attraktivitet av landsdelen, sterkt reduserte avstandsulemper og lavere transportkostnader for bedrifter og husholdninger vil være en sterk drivkraft for en positiv folketallsutvikling, økt aktivitet – og mer togtrafikk.[46]

Erfaringene fra nybygde baner i utlandet gir grunn til å vente at rundt en tredjedel av togtrafikken vil kunne være nyskapt etterspørsel, og at veksten i passasjertallet etter baneåpning vil være betydelig sterkere enn utviklingen i folketallet. Det – og et forsiktig anslag på 10 % trafikkvekst fra

[44] En overgang på 15 % av biltrafikken vil føre til 600 togpassasjerer ved 4000 reisende med bil, og til 300 togpassasjerer ved 2000 reisende med bil. Det er ellers regnet med 300 passasjerer overført fra fly nord og sør for Narvik, men bare med 50 Narvik – Harstad. Videre inngår 100 passasjerer overført fra buss nord og vest for Narvik, og 50 sør for Narvik. I tillegg er det regnet inn 50 passasjerer fra båtruten Tromsø – Harstad. Den hadde gjennomsnittlig 550 reisende per dag i 2019, se s. 16 i https://www.tffk.no/_f/p1/ib1662e64-183e-43a0-a0fe-933f4298c35a/tft_hovedtrekk2019_final-compressed.pdf, men mange av passasjerene reiste bare kortere distanser.

[45] Det er grunn til å tro at en vil se en positiv tendens allerede fra den dagen Stortinget eventuelt vil gjøre et bindende vedtak om bygging av Nord-Norgebanen.

[46] Deler av trafikkveksten vil kunne komme fort, for eksempel at ukependlere blir dagpendlere. Andre typer trafikkvekst, for eksempel som følge av nyetableringer av bedrifter og boligområder nær stasjonene, vil komme gradvis.

2019 til baneåpning – vil kunne tilsi i alt 1700 togpassasjerer per dag på hver delstrekning nord for Narvik, i alt 1100 togpassasjerer per dag sør for Narvik og rundt 1300 togpassasjerer for Harstad – Narvik.[47]

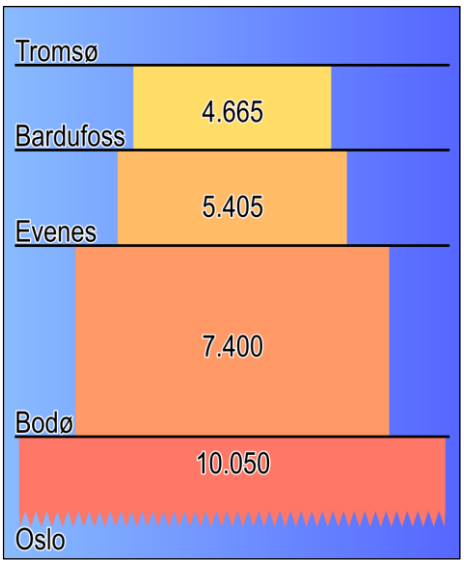
Det ville gi grunnlag for én avgang annenhver time i hver retning på alle delene av Nord-Norgebanen, ved et setebelegg på 50 % nord for Narvik og 30 – 40 % ellers.[48] Det er tilstrekkelig til å fastslå at trafikkpotensialet vil være på et nivå som vil tillate et togtilbud som mange vil vurdere som attraktivt. Det er også grunn til å vente gradvis økende togtrafikk som følge av nye muligheter for Nord-Norge, og at denne etter hvert vil gi grunnlag for flere avganger og en ytterligere økning i togtrafikken.

Det er derfor sterkt kritikkverdig at sammenhengen mellom togtilbudets kvalitet og jernbanens trafikkpotensial ikke ble undersøkt noe sted i konseptvalgutredningen, men at en i stedet har valgt grunnleggende forutsetninger for togenes attraktivitet – som hastighets- og kapasitetsdimensjoneringen – bare ut fra antakelser om anleggskostnadene. Det er klart utilstrekkelig og utenkelig i enhver annen økonomisk sammenheng.

3.3.2 Nord-Norgebanen som ledd i et moderne, nordisk jernbanenett

Konklusjonen i forrige underkapittel tilsier å gå et skritt videre. Hvis en høy kvalitet på togtilbudet kan tilsi et helt annet trafikkpotensial enn konseptvalgutredningen kom fram til, hva er da en hensiktsmessig utstrekning av banenettverket?

Vil det for eksempel være en fordel å inkludere en ny bane Fauske – Bodø i Nord-Norgebanen? Vil gevinstene for trafikk, økonomi og samfunn som følge av reisetidsgevinster på om lag 20 – 30 minutt[49] gi et sterkere positivt utslag i den samfunnsøkonomiske analysen enn ulempene og kostnadene ved å bygge rundt 50 km ny bane? I så fall bør dette legges inn i lønnsomhetsvurderingen av Nord-Norgebanen, uansett hva en måtte velge å bygge som første etappe.



Figur 2: Flyreisende per dag i 2019, tillagt 10 %. De utgjør et svært stort potensial for trafikken på nye baner i Nord-Norge. Kilde: https://www.ssb.no/statbank/table/08510.

Og hva kan en si om en moderne jernbane Narvik – Luleå som vil kunne korte ned den i dag 473 km lange strekningen og knytte Nord-Norge til det framtidige, svenske høyhastighetsnettet lenger sør?

Og ikke minst: hvor er analysen av en svært rask togforbindelse til Sør-Norge? Det burde selvsagt vært undersøkt, særlig når Samferdselsdepartementet har et samfunnsmål om å «knytte landet mer effektivt sammen.»

Selv om avstandene er store og reisetidene med tog på mange strekninger vil bli lengre enn med fly, vil togene på Nord-Norgebanen med et samband til Sør-Norge komme inn på et marked med virkelig tunge trafikkstrømmer.

Figuren til venstre viser antallet flypassasjerer på eller over noen relevante delstrekninger på aksen Tromsø – Oslo på en gjennomsnittsdag i 2019, forsiktig tillagt 10 % for utviklingen fram mot baneåpning.

[47] Dersom en tredjedel av togtrafikken blir nyskapt etterspørsel, vil det utgjøre et påslag på 50 % av trafikken som blir overført fra andre transportmidler. 1050 x 1,1 x 1,5 = 1732. 650 x 1,1 x 1,5 = 1072. 800 x 1,1 x 1,5 = 1320.

[48] Det er regnet med tog med fire vogner og 200 sitteplasser og gjennomsnittlig 8,5 avganger per dag og retning (9 på hverdager og søndager, men færre på lørdager og helligdager).

[49] Reisetidsbesparelsene vil blant annet være avhengig av linjeføringen for en ny bane. Det vil også komme an på om et tog vil komme fra nord og må skifte kjøreretningen i Fauske stasjon, eller fra sør og kan fortsette i samme retning.

Oppgavene er summene av passasjertallene på parallelle flyruter. For eksempel gjelder tallet på 7400 flyreisende per dag mellom Evenes og Bodø for summen av passasjertallene på alle flyrutene som går på eller over denne strekningen, altså Tromsø – Oslo, Bardufoss – Oslo, Evenes – Oslo, Tromsø – Bodø, Tromsø – Trondheim, Evenes – Bodø og Evenes – Trondheim. Det gir et relevant sammenligningsgrunnlag fordi svært raske tog mellom Tromsø og Oslo vil kunne være et alternativ til alle disse flyrutene.

Flyruter til og fra Lofoten, Vesterålen, Nord-Troms og Finnmark er ikke tatt med i figur 2, men hvis en utvidelse av banenettverket mot Finnmark og Sortland kunne gi grunnlag for å inkludere disse, ville tallene øke med flere tusen.[50]

Hvor mange av disse flyreisende som vil velge å gå over til jernbanen, vil ikke minst være avhengig av reisetidene. Bodø – Oslo på en ny bane vil trolig kunne bli rundt 1100 km lang, og Tromsø – Oslo rundt 1400 km. Ved gjennomsnittshastigheter på litt over 200 km/t – som er en ganske konservativ forutsetning, sett i forhold til realitetene i utlandet – vil det svare til vel fem timers togreisetid fra hovedstaden til Bodø og rundt 6½ timer til Tromsø.

Det vil ikke være noe gjennombrudd i forhold til flytrafikken, men selv ved en mindre overgang fra fly til tog, en liten økning i overgangen fra bil og en moderat økning i ny generert etterspørsel, vil trafikken på Nord-Norgebanen mest trolig øke til det flerdoble, sammenlignet med en situasjon uten en ny bane Bodø/Fauske – Oslo. Trafikken på Nord-Norgebanen vil da også kunne sammenlignes med passasjertallene på mange utenlandske høyhastighetsbaner.

Dette understreker igjen noen av de mest grunnleggende manglene i Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning. Mange avgjørende moment for valg av konsept har ikke blitt vurdert i det hele tatt.

4 Trafikkprognosene for godstrafikk

På samme vis som ved prognosene for persontrafikk, inneholder konseptvalgutredningen to forskjellige beregninger av godstrafikk med svært ulike resultat. Den ene beregningen var en del av Mulighetsstudien og er beskrevet der, den andre var del av alternativanalysen og er beskrevet i «Notat 003 Transportanalyse NGM», der NGM står for Nasjonal godsmodell. Begge er kopiert inn i hovedrapporten uten noen kommentar til forskjellene.

Om noen av resultatene kan være sannsynlige er vanskelig å bedømme. I rapportene beskrives bare noen av forutsetningene og noen av resultatene, og utvalget er ofte slik at en grundig vurdering gjøres umulig.

I «Notat 003 Transportanalyse NGM» viser en for eksempel noen tabeller med godsmengdene som ifølge modellberegningen vil bli lastet og losset på ulike godsterminaler for jernbanen,[51] men det gis ingen opplysning om hvor langt disse mengdene vil bli fraktet.

Andre tabeller i samme rapport gjelder endringene for skips- og lastebilfrakt. Der viser en imidlertid ikke godsmengdene, men bare samlet «transportarbeid», som måles i tonnkilometer (eller tkm) og beregnes som godsmengder multiplisert med gjennomsnittlige transportdistanse.

Med en slik selektiv resultatpresentasjon blir det umulig å kontrollere resultatene. Det er svært uheldig.

[50] Se https://www.ssb.no/statbank/table/08510. I tillegg kunne flyrutene til og fra Bergen vært tatt med.

[51] Se «Notat 003 Transportanalyse NGM», tabellene 2-1 og 2-2 på s. 5 og 6, samt tabellene 2-3 og 2-4 på s. 9.

4.1 Store motsetninger mellom forskjellige rapporter

Det er likevel tydelig at noen av resultatene enten ikke kan være riktige eller må mangle opplysninger om avgjørende forutsetninger. I tabell 7-1 på side 42 i Mulighetsstudien har en for eksempel listet opp hvor mye godstransportene med tog, skip og lastebil vil endre seg etter åpning av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Effektene er vist som endringer i transportarbeidet og gjelder for året 2060.

For skipsfrakt er det angitt en nedgang på 1,934 mrd. tkm, mens lastebilfrakt ventes å øke med marginale 0,083 mrd. tkm og togfrakt med hele 2,610 mrd. tkm.[52] Det må bety at nesten alt gods som ikke lenger vil bli fraktet med skip, i stedet vil bli fraktet med tog. Men da må transportdistansene med tog være nesten 40 % *lengre* enn med skip, ellers kunne ikke forskjellen i transportarbeidet bli så stor.[53]

Til sammenligning viser tabell 2-4 på side 9 i «Notat 003 Transportanalyse NGM» helt andre tall for effekten av Nord-Norgebanen i 2060. Der er det angitt en nedgang på 0,613 mrd. tkm i lastebilfrakt og på 1,446 mrd. tkm i skipsfrakt, mens togfrakt ventes å øke med 1,407 mrd. tkm.[54] Det må bety at transportdistansen med tog må være mer enn 30 % *kortere* enn den gjennomsnittlige fraktdistansen med lastebil og skip. Disse forskjellene kan vanskelig tolkes på annen måte enn at noe ikke kan være riktig eller at tabellene ikke viser det en har skrevet at de skal vise.

Det er også underlig at Mulighetsstudien kommer til en økning i togtransporten på 2,610 mrd. tkm, mens notat 003 om godstrafikk konkluderer med en økning på bare litt over det halve, nemlig 1,407 mrd. tkm. På toppen av det hele er de to beregningene basert på forutsetninger som burde tilsi et bedre resultat ved beregningen i notat 003, og ikke omvendt.[55]

4.2 Endringer i transportmodellen

I avsnittet om alternativanalysen inneholder notat 003 om godstrafikk en opplysning som muligens kan forklare deler av motsetningene som er nevnt i forrige kapittel: «I forbindelse med KVU Transportløsninger Nord-Norge ble det utført en egen kartlegging av varestrømmer for fisk og sjømat, og resultatene fra denne er brukt for å justere varematrisene for fisk og sjømat.»

Kartleggingen ble utført av Transportutvikling AS i Narvik og kan betraktes som nokså pålitelig fordi en hentet inn førstehåndsdata fra så å si hele bransjen, med 100 % dekning av lakseslakteriene og minst 90 % av fangstnæringen, målt i transportarbeid.[56] Rapporten skal ha blitt brukt til å «justere varematrisene for fisk og sjømat», det vil si til å endre de grunnlagsdataene i trans-

[52] Oppgavene gjelder ved drift av godsterminaler på Evenes, Storsteinnes og i Tromsø, se andre rad i tabellen. Teksten i Mulighetsstudien på side 41, altså på siden før tabellen, kan være forvirrende. Der står tre steder «millioner» istedenfor «milliarder». I hovedrapporten ble dette attpåtil «korrigert» til fire slike feil.

[53] Det kan ikke utelukkes at det finnes andre forklaringer, for eksempel at oppgavene bare gjelder for norsk territorium, og at endringen i lastebiltrafikken er mye større enn tabellen viser, fordi reduksjoner på svenske veger ikke er tatt med. I så fall er det sterkt kritikkverdig at en ikke har opplyst om dette.

[54] Se tredje kolonne, under «A2».

[55] De ulike beregningene bruker forskjellige sammenligningsgrunnlag. I Mulighetsstudien sammenlignes den samlete godstrafikken på en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og en elektrifisert Nordlandsbane med situasjonen der Nord-Norgebanen ikke er bygd og Nordlandsbanen er elektrifisert. I notat 003 om godstrafikken sammenligner en derimot den samlete godstrafikken på Nord-Norgebanen og en elektrifisert Nordlandsbane med situasjonen der Nord-Norgebanen ikke er bygd og det er dieseldrift på Nordlandsbanen. Referansesituasjonen, altså den situasjonen en bruker som sammenligningsgrunnlag, er *dårligere* i notat 003 enn i Mulighetsstudien. Det burde tilsi en *større* endring ved beregningen i notat 003 om godstrafikk enn i Mulighetsstudien. I tillegg finnes andre forutsetninger som forsterker dette, for eksempel antallet godsterminaler.

[56] Rapporten er datert så tidlig som 3.6.2022, og kunne derfor blitt brukt til trafikkberegningene for både Mulighetsstudien og alternativanalysen. Opplysningen gis imidlertid bare under avsnittet om alternativanalysen. Det gir grunn til å tro at rapporten ikke ble brukt til Mulighetsstudien. Se https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/transport-og-samfunn/kvunordnorge/vedlegg/naringstransporter-i-nord-norge.pdf.

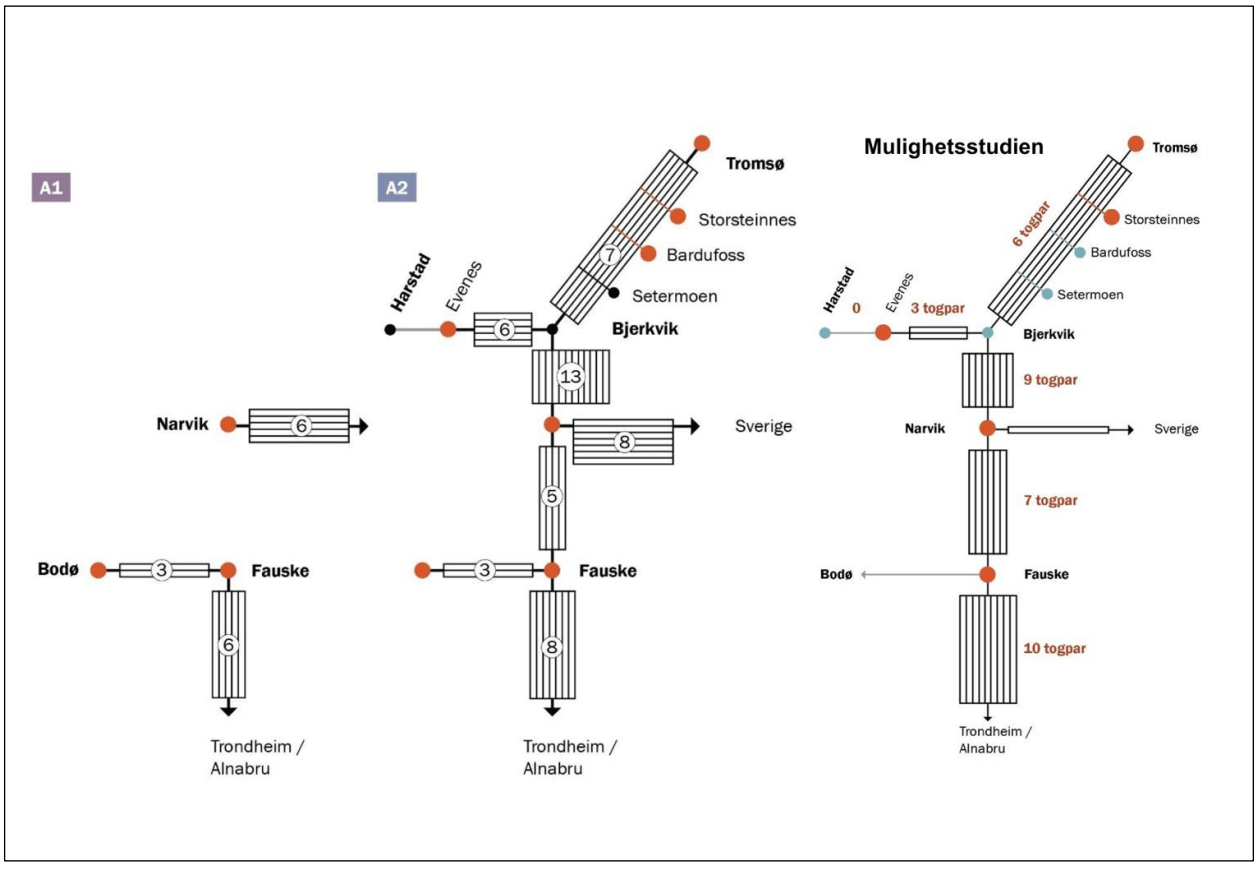
portmodellen NGM som gjelder nåværende varetransporter i tilknytting til fangst og havbruk. Denne endringen må ha skjedd etter at beregningene for Mulighetsstudien var gjennomført.

Det er likevel vanskelig å forstå at en slik endring av grunnlagsdataene skal kunne resultere i så store forskjeller i prognosene som det faktisk er mellom resultatene i Mulighetsstudien og resultatene i notat 003 om godstrafikk.

En mulig forklaring er at det var svært mange feil i grunnlagsdataene da prognosene ble utarbeidet for Mulighetsstudien. Det reiser imidlertid spørsmålet om hvor mange andre feil som fortsatt er i NGM, for eksempel ved andre typer transporter enn av sjømat.

Andre mulige forklaringer er at justeringen av grunnlagsdataene ikke ble utført korrekt eller at en har benyttet anledningen til å legge inn nye premisser som ikke er gjort rede for noe sted.[57] En indikasjon på det siste er den kraftige økningen i godsmengdene på Nordlandsbanen som ifølge notat 003 kan ventes uavhengig av Nord-Norgebanen. Det eneste en skal måtte gjøre, er å gå fra diesel- til elektrisk drift på Nordlandsbanen og bygge noen flere og lengre krysningsspor.

Denne oppgraderingen av Nordlandsbanen betegnes som «konsept A1» og skal for eksempel i seg selv kunne føre til mer enn en firedobling av godsmengdene som lastes på Fauske. Det skal



Figur 3: Illustrasjonen til venstre og i midten er hentet fra figur 2-1 på s. 8 i notat 003, mens den til høyre er hentet fra figur 7-1 på s. 37 i Mulighetsstudien. Illustrasjonene skal vise antall godstog per døgn og retning i 2060. Konsept «A1» gjelder for elektrisk drift på Nordlandsbanen og etter investeringer i noen kapasitetsøkende tiltak. Konsept «A2» gjelder for de samme endringene for Nordlandsbanen, pluss en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske. Prognosen fra Mulighetsstudien gjelder for en elektrifisert Nordlandsbane og en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske.

[57] En skriver at en i de to modellberegningene har forutsatt forskjellige lengder på godstogene. Det påvirker kalkylen av driftskostnadene, men trafikkprognosene bare i svært liten grad.

kunne oppnås uten at godsmengdene som lastes i Narvik, skal endre seg på noe vis, selv om en også har forutsatt kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen.[58]

En slik prognose framstår som lite sannsynlig, men er kanskje med på å gi mer «tiltalende» resultat for oppgradering av eksisterende baner, og en tilsvarende mindre gunstig konklusjon for Nord-Norgebanen – der resultatene vurderes opp mot resultatene en vil kunne oppnå uten prosjektet.

Det er også ganske underlig at elektrifiseringen av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor alene skal gi grunnlag for seks godstog per døgn og retning sør for Fauske, mens det bare skal bli åtte godstog når også Nord-Norgebanen kommer i drift, se figur 3 på forrige side.

En skulle tro at svært mange av godstogene som uten Nord-Norgebanen kjøres mellom Narvik og Oslo via Sverige, da vil benytte den om lag 550 km kortere[59] strekningen via Fauske og Nordlands- og Dovrebanen. Det samme gjelder for tog mellom Nord-Norge og Mellom-Europa som vil kunne spare minst 100 km ved å kjøre via Fauske. At dette ikke vises i prognosene i notat 003, er spesielt rart fordi en venter en kraftig økning i attraktiviteten og kapasiteten til Nordlandsbanen i både konsept «A1» og konsept «A2».[60]

I stedet kommer beregningen i notat 003 om godstrafikk til en like stor økning i trafikken på Ofotbanen som på Nordlandsbanen, fra seks godstog per døgn og retning til åtte. Til sammenligning konkluderer Mulighetsstudien derimot med bare *to* godstog per døgn og retning på Ofotbanen og ti på Nordlandsbanen, se figur 3. Det kan bare forklares med svært forskjellige forutsetninger, som imidlertid ikke er gjort rede for.

I det hele tatt inneholder Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning veldig mange underlige premisser og beregninger av godstrafikken. Det gjør det vanskelig å feste lit til noen av resultatene.

4.3 Mange viktige undersøkelser er ikke gjennomført

På samme vis som ved prognosene for persontrafikken, mangler også prognosene for godstrafikk en analyse av sammenhengen mellom kvaliteten på togtilbudet og trafikkpotensialet. Det har stor betydning fordi tidssensitivt gods, som sørgående sjømat og deler av nordgående dagligvarer, utgjør en stor del av Nord-Norgebanens fraktpotensial. I denne sammenhengen burde en også ha undersøkt de følgende spørsmålene:

- Hvordan vil ulike typer godsfrakt påvirke verdien av leveransene fra fangst og havbruk?
- Hvordan vil ulike typer godsfrakt endre forholdet mellom produksjonsvolumene for fersk og frossen fisk?
- Hvordan vil kvaliteten på togtilbudet påvirke den framtidige markedsutviklingen?
- Hvordan vil planlagte avgiftsøkninger for lastebiltrafikk i EØS-området påvirke den framtidige utviklingen for sjømatsnæringen i Nord-Norge, både ved ulike typer godsfrakt med tog og dersom det ikke bygges noen ny bane i Nord-Norge?
- Hvilke delstrekninger sør for Fauske utgjør de største flaskehalsene for utviklingen av effektive løsninger for godsfrakt med tog i, til og fra Nord-Norge?

[58] Se notat 003 om godstrafikk, tabellene 2-1 og 2-2 på s. 4 og 5. Lastet gods øker fra 78 000 til 355 000 tonn i 2030 og fra 118 000 til 529 000 tonn i 2060. Mengdene på lastet gods i Narvik holdes uendret på 144 000 tonn i 2030 og 233 000 tonn i 2060.

[59] Strekningen Narvik – Oslo via Sverige er 1950 km lang. Ved 180 km Narvik – Fauske, litt over 670 km Fauske – Trondheim og knapt 550 km Trondheim – Oslo blir distansen gjennom Norge 1400 km. Ved bygging av nye baner sør for Fauske vil innsparingen bli enda større.

[60] Konsept «A2» forutsetter oppgraderingen av Nordlandsbanen i konsept «A1», se notat 003 om godstrafikk, s. 4.

I forbindelse med det sistnevnte spørsmålet vil det også være viktig å se på stigningsnivået på ulike delstrekninger. Sterke stigninger øker godstogenes energibehov, reduserer hastigheten[61] og begrenser lastekapasiteten. Det siste er spesielt problematisk fordi delstrekningene med sterkest stigning bestemmer godstogenes lastekapasitet på hele strekningen.[62] Dermed øker kostnadene og prisene til kundene, og jernbanens konkurransekraft svekkes.

På Nordlandsbanen er det imidlertid bare delstrekningene over Saltfjellet og mellom Steinkjer og Stjørdal som har svært sterke stigninger. Alle andre delstrekninger har vesentlig slakere stigninger. Samtidig er banestrekningen over Saltfjellet også flere mil lengre enn luftlinjedistansen. Det understreker behovet for å se både traséen og trafikkpotensialet til Nord-Norgebanen i et større perspektiv enn bare som et prosjekt mellom Tromsø og Fauske.

5 Kostnadskalkylene

5.1 Anleggskostnadene

Konseptvalgutredningen mangler det avgjørende grunnlaget for å kunne kalkulere anleggskostnadene. Både i Mulighetsstudien og i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» opererer en med 1000 meter brede korridorer. De er et altfor grovt plannivå til å kunne si noe pålitelig om anleggskostnadene, se kapittel 2.3.2.

I tillegg har en ved trasésøket valgt en framgangsmåte som har ført til at flere av de mest interessante traséalternativene ble oversett, mens andre linjeføringer, ofte med store negative konsekvenser for natur og miljø, ble favorisert. Kapitlene 2.3.4, 2.3.8, 2.4.5, 2.5.1 og 2.5.2 gjør nærmere rede for dette. Det betyr at linjene som er presenterte i delrapporten om trasésøk, knapt har noen relevans som et grunnlag for en kostnadskalkyle.

5.1.1 Erfaringer fra andre prosjekter

Til tross for usikkerheten om linjeføringen for Nord-Norgebanen har Bane NOR i «Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» gjort et forsøk på å anslå anleggskostnadene. En nevner tre forskjellige prosjekt som er brukt som erfaringsgrunnlag:

- Venjar – Langset på Dovrebanen i Eidsvoll kommune
- Kleverud – Sørli – Åkersvika på Dovrebanen i Stange kommune
- Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen i Larvik og Porsgrunn kommuner.

Disse prosjektene kan i liten grad brukes som referanse. Kleverud – Sørli – Åkersvika er delvis bare på planstadiet og delvis i en tidlig byggefase. Slike kalkyler kan ikke kalles for erfaringstall.

Venjar – Langset ble åpnet 23.10.2023, men kjennetegnes av lite stabile grunnforhold og en trasé som for en stor del går på fylling eller bru i en elv. Strekningen har ingen fjelltunnel og bare én løsmassetunnel. Dette prosjektet kan heller ikke benyttes som erfaringsgrunnlag.

Klart gunstigere geologiske forhold i store deler av Nord-Norge enn i Vestfold og nedre Telemark gjør det også vanskelig å bruke Farriseidet – Porsgrunn som en relevant referanse. Imidlertid går rundt 65 % av denne strekningen i tunnel og rundt 5 % på bru. Det er omtrent det samme som Bane NOR har kommet fram til for Nord-Norgebanen, som er 67 % i tunnel og 7 % på bru.

[61] Mellom Fauske og Mo i Rana oppnår godstogene nå bare rundt 60 km/t, selv når de ikke må vente en eneste gang på et møtende tog.

[62] I tillegg kommer selvsagt andre faktorer, for eksempel lengdene på krysningssporene på enkeltsporete baner.

Pålitelige kostnadstall for Farriseidet – Porsgrunn, som ble åpnet i 2018, er vanskelig å finne fram til i dag.[63] I juni 2023 ble det imidlertid publisert en masteroppgave på NTNU som belyser nettopp ulike problemstillinger knyttet til kostnadsestimat for jernbane på et tidlig planstadium. Denne viser en kostnad for Farriseidet – Porsgrunn i 2021-kroner på knapt 400 mill. kr per km dobbeltsporet bane.[64] Banen er dimensjonert for 250 km/t.

I hvilken grad dette kan være en relevant referanse for Nord-Norgebanen, vil blant annet være avhengig av organiseringen av anleggsarbeidet, se siste punkt i kapittel 5.1.2. Prosjekt i regi av Bane NOR har vist seg å bli klart dyrere enn prosjekt i lignende terreng i utlandet, uten at dette kan forklares bare med forskjeller i lønnsnivået eller lignende.[65]

Likevel vil en også uavhengig av spørsmålet om prosjektorganiseringen kunne regne med en litt lavere sum for en dobbeltsporet Nord-Norgebane enn for Farriseidet – Porsgrunn, på grunn av jevnt over bedre geologisk forhold for tunnelbygging. På annen side vil flere av tunnelene på Nord-Norgebanen bli ganske lange og flere av bruene ha store spenn. En må også legge til om lag 14 % for å justere til 2022-priser,[66] som er prisnivået for kostnadsanslaget til Bane NOR. Det tilsier om lag 460 mill. kr per km som en noenlunde relevant referanse for en dobbeltsporet Nord-Norgebane.

Hva som kan være en relevant referansekostnad for en *enkeltsporet* Nord-Norgebane, er vanskelig å si. Det kommer mye an på lokale forhold. En 20 – 30 % lavere kostnad, tilsvarende om lag 320 – 370 mill. kr per km, kan trolig være et rimelig anslag.[67]

«Delrapporten om trasésøk og kostnadsestimat» konkluderer imidlertid med et kostnadsanslag på rundt 420 mill. kr per km, om kostnadene til stasjoner og godsterminaler trekkes ut.[68] Det er betydelig mer enn en sannsynlig referansekostnad, og reiser spørsmålet om en også kan ha benyttet lite relevante og alt for høye erfaringstall som grunnlag for kostnadsanslaget.

På toppen av dette har Jernbanedirektoratet lagt på en usikkerhetsmargin på 36 %,[69] og valgt å publisere dette som «forventet investeringskostnad».[70] Denne summen svarer til en gjennomsnittlig kostnad per km på rundt 570 mill. kr (uten stasjoner og godsterminaler) og er rundt 60 – 80 % høyere enn erfaringstall burde tilsi!

5.1.2 Utilstrekkelige undersøkelser av viktige konseptvalg

Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning inneholder dessverre alt for få undersøkelser av ulike konseptvalg med stor betydning for en kalkyle av anleggskostnadene. Det gjelder blant annet for følgende spørsmål:

- Enkelt- eller dobbeltsporet bane: En enkeltsporet bane vil kreve krysningsspor der to tog i motsatt retning kan passere hverandre. Minst ett av togene må vente. På en dobbeltsporet bane slipper en derimot slik venting. Samtidig vil kortere reise- og frakttider enn på en enkelt-

[63] Det skyldes at nettsidene med konkret prosjektinformasjon som tidligere fantes hos Jernbaneverket og senere Bane NOR, er tatt ned.

[64] Se https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262028207/master_thesis_brendas.pdf, side 60. Kostnadstallet harmonerer med et tall på rundt 300 mill. kr (prisnivå 2016) som ble publisert før prosjektet var fullført, se for eksempel https://www.regjeringen.no/contentassets/975608dc49fc40b0a25b38ab5e5fd227/ks1_ostre-linje.pdf, s. 79.

[65] Se for eksempel https://www.norskbane.no/aktuelt/ny-spansk-hogfartsbane-til-interessant-kostnad/.

[66] Se https://www.ssb.no/statbank/table/08658/.

[67] Bane NOR opererer med en 30 % lavere kostnad for strekninger i dagen, se delrapporten om trasésøk, s. 47. For bruer og tunneler kan forskjellen være både større og mindre.

[68] Se delrapporten om trasésøk, s. 50.

[69] Se hovedrapporten, s. 98.

[70] Se hovedrapporten, s. 9.

Bilde 2: Det vil være bedre for beredskap, forsvar og sikkerhet for togpassasjerene å bygge to parallelle, enkeltsporete tunneler enn én dobbeltsporet tunnel. Da vil avstanden mellom sporene (og arealbehovet) imidlertid øke også utenfor tunnelen. Bildet er tatt ved den 8,3 km lange Perthustunnelen under Pyreneene. Foto: © Línea Figueras Perpignan.

sporet bane øke trafikkpotensialet. Hva har det å si for valget mellom enkelt- eller dobbeltspor? Og hvordan vil en eventuell framtidig utvidelse fra enkelt- til dobbeltspor påvirke valget mellom de to alternativene, ikke minst når en ser det i sammenheng med konfliktene mellom togdrift og anleggsarbeid ved slike utvidelser?

- Banebygging i et beredskaps- og forsvarspolitisk perspektiv: hvordan bør en bygge jernbane, blant annet med tanke på en lett tilgjengelig eller godt skjermet lokalisering i terrenget, valget mellom dobbeltsporete tunneler og to parallelle enkeltsporete tunneler, avstandene til bebyggelse og det offentlige vegnettet, reserveløsningene ved strømbrudd, og prioriteringen mellom ulike nye banestrekninger i Nord-Norge?

- Organisering og finansiering av anleggsarbeidet: Prosjektet Nord-Norgebanen vil ha et mye større omfang enn noe annet jernbaneprosjekt som er gjennomført i Norge i de siste tiårene. Dersom framdriften på InterCity-prosjektene på Østlandet skulle legges til grunn, ville det ta 50 – 100 år bare for å bygge Tromsø – Narvik. Hva betyr det for finansieringsløsningen, prosjektorganisasjonen, kompetansebehovet og anleggskostnadene?

Noen slike spørsmål er antydet i KVU Nord-Norgebanen, men ikke drøftet eller besvart.

5.2 Driftskostnadene for gods- og persontrafikken på Nord-Norgebanen

Jernbaneverkets konseptvalgutredning inneholder ingen beskrivelse av hvordan driftskostnadene for gods- og persontrafikken er beregnet, bare ett sluttresultat for hvert av de vurderte prosjektalternativene. Det finnes heller ingen drøftelse av ulike faktorer som vil påvirke disse kostnadene og hvilke konsekvenser dette vil ha for valg av forskjellige konsepter. Det er lite tilfredsstillende.

6 Beregningen av klimagassutslippene

6.1 Utslipp under bygging av Nord-Norgebanen

I KVU Nord-Norgebanen er klimagassutslippene under bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske beregnet til 7,75 mill. tonn CO_2-ekvivalenter,[71] eller 17,7 tonn CO_2-ekv. per meter bane. Det er et svært høyt tall, særlig for en enkeltsporet bane, og svarer til like store utslipp som for eksempel ved brenning av mer enn 6600 liter diesel for hver meter bane.

Bygging av tunneler og bruer står for 83 % av utslippene, mot 74 % av lengden på banen. Utslippene er også spesifiserte for direkte og indirekte utslipp. Direkte utslipp inkluderer utslipp fra anleggsmaskiner og massetransport, samt utslipp fra arealbeslag.[72] Indirekte utslipp er knyttet til materialproduksjon og materialtransport til anleggsplassen.[73] De kan være både i eget land og i andre land. Produksjon av betong, sement og stål står trolig for de største indirekte utslippene.[74]

I utslippsberegningene i KVU Nord-Norgebanen står indirekte utslipp for 93 % av klimagassutslippene.[75] Rapportene gir ikke tilstrekkelige opplysninger om hvordan de indirekte utslippene er beregnet, men det vises til noen referanseprosjekt. Mer om det nedenfor.

Det er bare de direkte klimagassutslippene som inngår i de samfunnsøkonomiske beregningene for Nord-Norgebanen. En har imidlertid også utarbeidet et klimaregnskap som inkluderer indirekte utslipp, for å gi et mer fullstendig bilde av prosjektets virkninger. I de nasjonale klimaregnskapene blir de indirekte klimautslippene bokført innen den sektoren hvor de genereres og i de respektive landene – og inngår derfor ikke i de samfunnsøkonomiske analysene av samferdselsprosjektene.

6.1.1 Lite relevante referanseprosjekt for utslippsberegningene

I Notat 007 Klimagassberegninger heter det at beregningene «er basert på erfaringstall fra Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 og Follobanen, og utslippsfaktorer fra databasen EcoInvent.»[76]

Disse prosjektene i Oslo-området har liten relevans. Den 20 km lange Blixtunnelen, som utgjør 90 % av Follobanen, ble bygd i et komplisert område og for en stor del under bebyggelse. Den består av to parallelle tunnelløp som ble boret med tunnelboremaskiner. Tunnelene er fullstendig innvendig kledd med 40 cm tykke, armerte betongelementer, som veier nesten 30 tonn per meter enkeltsporet tunnel.[77] Det har gitt store utslag i klimaregnskapet for Follobanen.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 er fortsatt på planstadiet, men i kvalitetssikringsrapporten heter det om den planlagte, 23 km lange Krokskogtunnelen: «Både geologi og grunnvannsforhold [er] mer kompliserte og utfordrende enn for de aller fleste andre tunnelanlegg som er bygget i Norge.»[78]

Nord-Norgebanen vil derimot gå gjennom områder der de geologiske betingelsene for tunnelbygging for det meste vil være mye gunstigere. Der vil det bare unntaksvis være behov for full utstøpning eller kledning med betongelement. Det blir derfor ikke riktig å bruke de to tunnelene i

[71] Se Notat 007 Klimagassberegninger, tabell 3-1 på s. 9.

[72] Se Hovedrapporten, s. 102, andre avsnitt.

[73] Se Notat 007 Klimagassberegninger, s. 5.

[74] Se https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/indirekte-utslipp-og-eksterne-kostnader-i-transportsektorens-bygg-og-anleggsfase/id2924396/, Menon-rapport 20/2022 s. 11: «Kjøp av betong, asfalt, sement og stål: […] Utslipp fra produksjon av disse materialene [anses] som de viktigste for beregningene av indirekte utslipp.»

[75] H007, tabell 3-1 på s. 10.

[76] Se Notat 007 Klimagassberegninger, s. 6.

[77] https://www.bygg.no/har-produsert-160-000-betongelementer-pa-follobanen/1383492!/

[78] Se https://www.regjeringen.no/contentassets/4bb41e99882b4ef7b1ec5aca720ad222/ks2-fre16-hovedrapport.pdf, side 34.

Oslo-området som grunnlag for utslippsberegninger for Nord-Norgebanen – noe som naturligvis gir store utslag når tunnelandelen er stipulert til 67 %.

6.1.2 Utviklingen i anleggsbransjen er i liten grad tatt hensyn til

Det virker ikke som om utslippsberegningene i KVU Nord-Norgebanen tar tilstrekkelig hensyn til at anleggsbransjen er svært opptatt av å redusere sine klimagassutslipp. Batteridrevne anleggsmaskiner er en del av bildet, men det er også mye annet som skjer:

- Bane NOR har satt seg som mål å redusere klimautslipp fra bygging av jernbane med 40 % innen 2030.[79]
- Hestnestunnelen på Dovrebanen i Stange kommune er en fjelltunnel som opprinnelig var planlagt med kontaktstøpt betonghvelv med membran (full utstøpning) som vann- og frostsikring. Nå utvikles en ny metode med bruk av forinjeksjon, som skal kunne gi en reduksjon av CO_2-utslipp under bygging av tunnelen på opp mot 80 prosent. I tillegg håper en å redusere kostnaden med rundt 50 prosent i forhold til full utstøpning.[80]
- Det arbeides også på flere måter med å redusere utslipp ved stålproduksjon. Det nye Nasjonalmuseet i Oslo ble bygd med resirkulert stål, noe som skal ha redusert klimagassutslippene til omtrent det halve, sammenlignet med ny stålproduksjon.[81] H2 Green Steel har besluttet å etablere en fabrikk for produksjon av grønt stål i Boden. Ved å bruke hydrogen, skal utslipp av CO_2 fra produksjonen elimineres. Produksjonen er planlagt å være i gang i 2024.[82] Lignende skjer også andre steder.[83]

Denne utviklingen er svært viktig å ta hensyn til, men utslippsberegningene for Nord-Norgebanen indikerer at dette ikke har blitt gjort i tilstrekkelig grad. Dermed har en fått altfor høye utslippstall.

6.1.3 Mangelfulle traséundersøkelser gir usikre tall også for klimautslipp

Traséundersøkelsene i KVU Nord-Norgebanen er på et svært grovt nivå. Den valgte framgangsmåten sikrer heller ikke at de mest velegnete traséene overhodet ble identifisert, se kapittel 2.5. Det gir en stor usikkerhet om alle beregninger av kostnader og klimagassutslipp ved bygging av Nord-Norgebanen.

Framtidige, grundige undersøkelser må ha som mål å utvikle løsninger som både vil minimere inngrepene i natur, miljø og kulturarv, maksimere trafikkpotensialet og redusere utslippene av klimagasser under anleggsarbeidet. Ved tunnelbygging vil en blant annet søke etter traséer i geologisk gunstige områder og slik redusere behovet for utstøpning eller kledning med betongelement. Det er derfor grunn til å tro at beregningsforutsetningene for en framtidig beregning av klimagassutslippene vil være både mer presise og mer positive enn de som ligger til grunn for KVU Nord-Norgebanen, og at det vil resultere i lavere tall for klimagassutslippene.

6.1.4 Energibruk og klimagassutslipp

KVU Nord-Norgebanen sier svært lite om energibruk og sammenhengen med utslipp av klimagasser. Det er en mangel. I arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2025 – 2036 har Samferdsels-

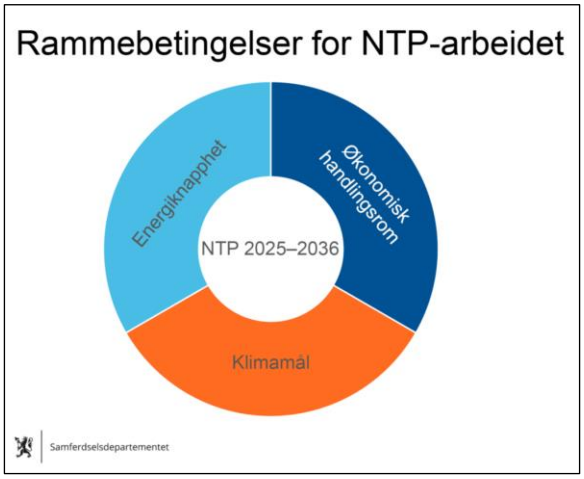
[79] Se https://arsrapport.banenor.no/2019/baerekraft/slik-skal-vi-bygge-jernbane-med-40-prosent-lavere-co2-utslipp

[80] Se www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/dobbeltspor-gjennom-stange-kommune/2023/tett-tunnel/

[81] Se https://www.nordicsteel.no/fagartikler/tilbyr-gront-stal

[82] https://www.nordicsteel.no/fagartikler/tilbyr-gront-stal

[83] Se bl.a. https://www.highnorthnews.com/nb/industrieventyr-i-nord-sverige-investeringer-over-1000-milliarder-de-kommende-arene



departementet vektlagt energiknapphet som en av tre hovedrammebetingelser for NTP-arbeidet, se utdraget fra statsrådens presentasjon i innspillsmøtet om NTP 13.02.2023 (til venstre).

Imidlertid har Miljødirektoratet beregnet at behovet for fornybar kraft til transportsektoren vil øke fra to TWh i dag til over 60 TWh i 2050 ved innfasing av batteri-elektriske løsninger og produksjon av avansert biodrivstoff, hydrogen, ammoniakk og syntetisk drivstoff,[84] forutsatt dagens transportmiddelfordeling. Skal det kraftbehovet dekkes inn med for eksempel vindkraft, vil det kunne gi store kostnader, konflikter og klimagassutslipp under bygging.

Jernbane er det desidert mest energieffektive transportmiddelet for både gods- og persontrafikk. En konkurransekraftig Nord-Norgebane vil kunne føre til en betydelig reduksjon i kraftbehovet gjennom overføring av trafikk fra mer energikrevende transportformer som fly, lastebil, personbil og delvis også båt. Hvor mye en vil kunne oppnå, vil være avhengig av konkurransekraften til togtilbudet, og bør undersøkes nøye i framtidige utredninger.

6.2 Utslippsreduksjoner i driftsfasen

6.2.1 Om Nord-Norgebanen og oppgraderingen av Nordlandsbanen

I Notat 007 Klimagassberegninger står at elektrifisering av Nordlandsbanen og bygging av noen flere og lengre krysningsspor (konsept «A1») vil redusere klimagassutslippene med 44 400 tonn CO_2-ekvivalenter i det andre driftsåret som følge av en nedgang i annen og mer forurensende trafikk.

For konsept «A2», som inkluderer både investeringene i konsept «A1» og en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske, har en kommet til en utslippsreduksjon i det andre driftsåret på 77 600 tonn CO_2-ekv.[85] Siden konsept «A1» inngår i konsept «A2», betyr det byggingen av den 438 km lange Nord-Norgebanen er beregnet til å gi en utslippsreduksjon på bare 33 200 tonn CO_2-ekvivalenter (forskjellen mellom 77 600 og 44 400 tonn), altså betydelig mindre enn en elektrifisering av Nordlandsbanen og noen krysningsspor.

Disse resultatene står ikke i noe rimelig forhold til hverandre. Det går også tydelig fram av trafikkprognosene for godstogtrafikken, se figur 3 i kapittel 4.2 her.

6.2.2 Beregningen av utslipp fra biler og fly

I det nasjonale klimaregnskapet settes utslippet til null for drift av batterielektriske biler og ved bruk av biodrivstoff. Samtidig vet vi at økt bruk av batterielektriske personbiler på grunn av større tyngde og bredere dekk resulterer i økt dekkslitasje, større utslipp av mikroplast og økt asfaltslitasje, som også gir større klimagassutslipp ved reasfaltering av vegene.

I tillegg fører produksjonen av batterielektriske biler til høyere klimagassutslipp enn produksjonen av biler med bensin- eller dieselmotor. Og biodiesel gir større utslipp i produksjonen enn fossil

[84] Se s. 28 i transportetatenes «Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036, 22. januar 2023».
[85] Se Notat 007 Klimagassberegninger, tabellene 5 og 6 på s. 14. Oppgavene er rundet her til nærmeste 100 tonn.

diesel, og er slik heller ikke «utslippsfri».[86] Fordelen av færre direkte utslipp fra vegtrafikk reduseres altså av økte indirekte utslipp, som ikke inngår i samfunnsøkonomiske analyser.

Dette viser også en rapport som Stakeholder AS laget i mars 2022 på oppdrag for NHO Transport. Der heter det at utslippet under produksjon av nyregistrerte personbiler i Norge i 2021 var på nesten 15 tonn CO_2 per bil i gjennomsnittet. Det svarer til et produksjonsutslipp på ca. 2,5 millioner tonn CO_2 for alle nyregistrerte personbiler i 2021 til sammen.[87]

I løpet av bare tre år vil altså nybilsalget i Norge kunne bidra med større indirekte klimagassutslipp enn en har beregnet i KVU Nord-Norgebanen for byggingen av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og vedlikehold av denne i 75 år.[88]

Det reiser spørsmålet om ikke økte indirekte klimagassutslipp som følge produksjon og drift av biler generelt, og batterielektriske personbiler spesielt, bør inngå i klimaregnskapene for bygging, drift og bruk av veger. Det vil kunne gi grunnlag for en mer relevant sammenligning av klimagassutslippene og for beregningen av utslippsreduksjoner ved trafikkoverføringer fra bil og fly til tog. Det samme gjelder for produksjon av biodrivstoff, enten det brukes i biler eller i fly.

I forbindelse med det siste punktet kan det også være verdt å nevne at klimagassutslippene ved bygging av veger som oftest ikke vil kunne bli kompenserte gjennom utslippsreduksjoner i driftsfasen. Slikt er imidlertid mulig å oppnå ved banebygging, men er selvsagt avhengig av jernbanens konkurransekraft.

6.2.3 Nord-Norgebanen vil kunne gi store positive klimaeffekter

KVU Nord-Norgebanen konkluderer med at det ikke er mulig å kompensere klimagassutslippene under bygging med utslippsreduksjoner i driftsfasen, uansett hvilke delstrekninger en måtte inkludere eller ikke inkludere i Nord-Norgebanen og uansett hvor lang analyseperioden en måtte velge.

Denne konklusjonen bygger blant annet på urealistisk lave trafikkprognoser for persontrafikken, se kapittel 3. Når en bruker en lite egnet transportmodell og baserer seg på et togtilbud med bare to avganger per døgn og retning, blir det selvsagt ikke lett å komme fram til nevneverdige utslippsreduksjoner i driftsfasen. Og når togtilbudet i KVU Nord-Norgebanen er så lite attraktivt at hele 35 % av togpassasjerene er beregnet å bli overført fra buss, blir det enda vanskeligere.[89]

Lignende gjelder for godstrafikken. At rundt to tredjedeler av godsfrakten på Nord-Norgebanen, målt i tonnkilometer, er ventet å komme fra skip, og bare en tredjedel fra lastebil, er et tydelig symptom på et for dårlig togtilbud. Da blir også de beregnete utslippsreduksjonene for lave.

Nord-Norgebanen er imidlertid et prosjekt der flere forhold tvert imot taler for spesielt store, positive klimaeffekter. Mange godstransporter som med fordel vil kunne bli overførte til Nord-Norgebanen, er lastebiltransporter over mye lengre distanser enn bare på Nord-Norgebanen. Det vil gi et spesielt godt forhold mellom utslipp under bygging og innsparing i driftsfasen. Mye av banens godspotensial vil også være tidssensitiv frakt som alternativt vil gå med lastebil eller fly, men ikke med skip. Utslippsreduksjonene vil derfor være forholdvis store.

---

[86] Rapporten «Indirekte utslipp og eksterne kostnader i transportsektorens bygg- og anleggsfase, Menon-publikasjon 20/2022», s. 25, tar opp disse spørsmålene i forbindelse med bruk av biodiesel og batterielektriske løsninger for anleggsmaskiner. Men spørsmålet berører også hele bilparken generelt.

[87] Se https://www.transport.no/siteassets/unni-sine-bilder/en-mer-barerkraftig-persontransport---rapport-stakeholder-as_mars-2022.pdf, s. 4

[88] Selvsagt blir det også klimagassutslipp under produksjon av tog, men disse er svært små, sett i forhold til utslippene under produksjon av biler. Det skyldes at tog er stabile konstruksjoner med lang levetid og store kjøredistanser. Det er ikke uvanlig med kjøredistanser på 6 – 10 millioner km på 20 år.

[89] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, s. 13. Trafikkoverføringen fra bil er ventet å utgjøre 23 % av togtrafikken, overføringen fra fly 19 % og nyskapt etterspørsel 23 %.

I tillegg er jernbane svært lite følsom for snø og is, sammenlignet med vegtrafikk. Det har stor betydning for både gods- og persontrafikken i Nord-Norge. Jernbanen vil også kunne være et godt alternativ til flytrafikken, dersom en ser moderne bane mellom Tromsø, Harstad, Narvik og Fauske som del av en konkurransekraftig «Norgesbane» mellom Nord- og Sør-Norge. En slik sammenhengende bane, og en videreføring til Mellom-Europa, vil også gagne godstrafikken mye.

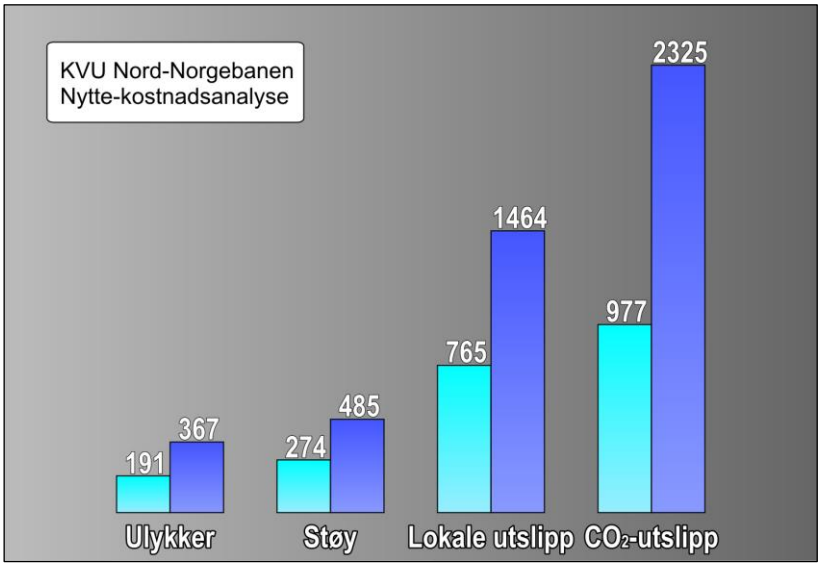
Til sammenligning er det mindre sannsynlig at togdriften på InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet vil kunne føre til utslippsreduksjoner som kan kompensere klimagassutslippene i anleggsperioden. Det skyldes at prosjektene bare har små positive virkninger for jernbanens konkurransekraft i forhold til fly og lastebil, at klimagevinstene ved reduksjoner i personbiltrafikken minker i takt med innfasingen av elbiler, og at jernbaneprosjekter i tettbygde strøk generelt er kompliserte og fører til forholdvis høye klimagassutslipp i anleggsfasen.

7 Den samfunnsøkonomiske analysen

7.1 Utilstrekkelig samsvar mellom resultat og inngangsdata

De samfunnsøkonomiske analysene av ulike investeringer som er vurderte i konseptvalgutredningen om Nord-Norgebanen, konkluderer med mange underlige resultat. Disse er for en stor del en konsekvens av inngangsdataene til analysen, som trafikkprognosene for gods- og persontrafikk og beregningene av klimaeffekter og anleggskostnader.

Selve kalkylen av gevinstene og ulempene er gjennomført ved hjelp av et regneark som Jernbanedirektoratet kaller for SAGA.[90] Dette regnearket inneholder en definert metodikk og et sett med basisforutsetninger som i prinsippet skal brukes for alle baneprosjekter i Norge. Ved KVU Nord-Norgebanen må en likevel også ha lagt inn noen andre forutsetninger, ellers er det vanskelig å forstå hvordan en kan ha kommet fram til resultatene.



Figur 4: Resultater fra den samfunnsøkonomiske analysen. Tallene for de lyseblå søylene er hentet fra tabell 11 i Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, og tallene for de mørkeblå søylene fra tabell 18. Oppgavene er i millioner kroner, prisnivå 2023 og diskontert til 2025.

Et eksempel på dette er verdien av færre ulykker, mindre støy, lavere lokale utslipp og lavere CO_2-utslipp, som ble beregnet for ulike investeringer.[91]

De lyseblå søylene i figur 4 til venstre viser kalkylene for konsept «A1», som innebærer å elektrifisere Nordlandsbanen og bygge noen flere og lengre krysningsspor, men ikke noen del av Nord-Norgebanen.

De mørkeblå søylene gjelder for konsept «A2» som består av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske kombinert med de samme investeringene som inngår i konsept «A1».

[90] Se https://www.jernbanedirektoratet.no/saga.

[91] Resultatene er summen av verdiene i alle årene i analyseperioden, men verdier som ventes i framtida, inngår i summen bare med en verdi som er forringet for hvert år framover i tid.

En ser tydelig at gevinstene som er kalkulert for konsept «A2», bare er omtrent dobbelt så store som gevinstene en beregnet for konsept «A1». Siden konsept «A2» inkluderer «A1», må det bety at en venter om lag samme effekt av 438 km ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske som av elektrifisering av Nordlandsbanen og noen flere og lengre krysningsspor.

Det harmonerer dårlig med trafikkprognosene for gods. For 2060 venter en for eksempel en mer enn 10 ganger så stor økning i godstogtrafikken ved konsept «A2» som ved konsept «A1»,[92] noe som også illustreres godt av antallet godstog i figur 3 i kapittel 4.2 her. Disse store forskjellene burde vise igjen i resultatene, særlig for ulykker og støy, men de gjør ikke det. Som en kuriositet kan det også nevnes at en har beregnet en høyere gevinst som følge av mindre støy dersom en *ikke* bygger strekningen Harstad – Bjerkvik.[93] Det burde selvsagt vært omvendt.

7.2 Mer omfattende dokumentasjon av forutsetningene

Notatet om nytte-kostnadsanalysen skiller seg fra flere andre rapporter i konseptvalgutredningen ved en på noen punkt har litt mer omfattende dokumentasjon av forutsetningene. En nevner blant annet informasjon som burde vært tilgjengelig i andre notat, men ikke er det.

Et eksempel på dette er opplysningen om at konsept «A1» er basert på en antatt reduksjon av reisetidene på Nordlandsbanen på 3 % og av frakttidene på 10 %.[94] Det er ikke nevnt andre steder, verken i notatene om trafikkprognosene eller i hovedrapporten.

En slik reduksjon svarer til en halvtimes besparelse for persontog og 1¼ time for godstog. Det er en antakelse som ikke er dokumentert med noe ruteplanforslag, og er i seg selv ganske optimistisk. Det største problemet er imidlertid at en samtidig venter en betydelig økning i antallet tog på Nordlandsbanen, både persontog og godstog. Da blir det flere kryssinger av møtende tog – og økende kjøretider. Erfaringene fra enkeltsporete baner i Sør-Norge, for eksempel fra Bergensbanen, er faktisk at kjøretidene blir *lengre*, til tross for både kapasitets- og hastighetsøkende investeringer, fordi flere tog på en enkeltsporet bane fører til et stadig mer komplisert ruteopplegg.

Det betyr ikke at en elektrifisering av Nordlandsbanen ikke vil ha noen positiv effekt for kjøretidene. Likevel må betydelige deler av grunnlaget for nytteberegningen for konsept «A1» betraktes som lite reelle. Dermed blir det faktiske forholdet mellom nytten av konsept «A1» og nytten av konsept «A2» enda mindre i samsvar med beregningene i Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse.

7.3 Skattefinansieringskostnad

For større investeringer i regi av det offentlige skal en i en samfunnsøkonomisk analyse plusse på en «skattefinansieringskostnad» på 20 % av «tiltakets nettovirkning for offentlige budsjetter.»[95] Siden jernbane tradisjonelt har blitt betraktet som et underskuddsforetak, inngår både anleggskostnader, vedlikehold, re-investeringer og driftstilskudd i beregningsgrunnlaget for skattefinansieringskostnaden.

Imidlertid kan togdrift også være profitabel. Godstogtrafikken i USA betaler for eksempel alle kostnadene til drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen utelukkende med kommersielle driftsinntekter. Det finnes også mange eksempler på lønnsom persontrafikk. Dette er av relevans for Nord-Norgebanen fordi mulighetene til overskuddsdrift øker ved store frakt- eller passasjervolum, lange distanser og konkurransedyktige transporttider.

[92] Se tabell 2-4 på s. 9 i Notat 003 om godstrafikk (1407 mot 117 mill. tkm). For 2030 er forholdet mindre, men likevel på nesten 4 : 1.

[93] Se tabell 25 på s. 31 i Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse (497 mill. kr i konsept «A3» mot 485 mill. kr i «A2»).

[94] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, fotnote 4 på s. 20.

[95] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, s. 11.

Nytte-kostnadsanalysen for Nord-Norge burde derfor ha vist en foretaksøkonomisk kalkyle, særlig for godstrafikken, og dermed dokumentert grunnlaget for beregningen av skattefinansieringskostnaden. Det ble ikke gjort.

7.4 Referansealternativet

Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse inneholder underlig nok ikke noen definisjon av referansealternativet. Slikt finnes bare i Hovedrapporten. Der beskriver en referansealternativet som «dagens transporttilbud og infrastruktur, inklusiv bundne investeringer.»[96] Det siste forklarer en med «vedtatte prosjekter for første del av NTP-perioden».

En slik definisjon er utilstrekkelig. I en samfunnsøkonomisk analyse er referansealternativet det sammenligningsgrunnlaget som tiltaket – for eksempel investeringen i Nord-Norgebanen – måles mot. Dersom en gir referansealternativet et for positivt innhold, får tiltaket eller investeringen for lav lønnsomhet, og omvendt.

Det er derfor svært viktig at en ved definisjonen av referansealternativet ikke bare inkluderer investeringer som kan ventes gjennomført uavhengig av det aktuelle tiltaket (som «bundne investeringer»), men også tar hensyn til den utviklingen som kan ventes dersom tiltaket *ikke* blir gjennomført.

Det betyr blant annet at en bør velge to ulike premisser for utviklingen av folketall og økonomisk aktivitet i Nord-Norge: Et ikke alt for optimistisk premiss for referansealternativet og et premiss for tiltaksalternativet som reflekterer den samfunnsutviklingen Nord-Norgebanen vil bidra til. Dette har en imidlertid ikke gjort, ellers ville en mest trolig ha nevnt det i beskrivelsen av forutsetningene. Dermed svekkes troverdigheten til den samfunnsøkonomiske analysen ytterligere.

7.5 Jernbanedirektoratets konklusjon

I KVU Nord-Norgebanen konkluderer en med et betydelig samfunnsøkonomisk tap ved bygging av en ny bane Tromsø/Harstad – Narvik – Fauske og en oppgradering av Nordlandsbanen. Tapet er beregnet til å være 8 % større enn de samlete kostnadene for det offentlige.[97] Det skyldes i hovedsak at skattefinansieringskostnaden alene er kalkulert til å være større enn all nytte av prosjektet til sammen.

En slik konklusjon er sterkt misvisende. Den er bygd på en rekke feil og mangler i praktisk talt alle delene av prosjektutviklingen og lønnsomhetsanalysen. Dersom feilene og manglene rettes, vil konklusjonen bli vesentlig mer positiv. Det må også tilføyes at en samfunnsøkonomisk analyse bare vurderer konsekvenser som er mulig å verdsette i kroner i øre. Viktige mål for Nord-Norgebanen, som samfunnssikkerhet og beredskap, økt verdiskaping og regional og nasjonal utvikling, inngår ikke i et slikt regnestykke, men har likevel stor betydning for vurderingen av prosjektet.

[96] Se Hovedrapporten, s. 73.

[97] Se Notat 005 Nytte-kostnadsanalyse, «Netto nåverdi per budsjettkrone», tabell 18 på s. 26.

From: "Holger Schlaupitz /Naturvernforbundet" <hs@naturvernforbundet.no>
Sent: Tue, 16 Jan 2024 13:51:38 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: 16.01.24 - Høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen og KVU Nord-Norge.pdf

Til Jernbanedirektoratet

Her ved oversendes høringsuttalelsen fra Naturvernforbundet til KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988.
Se vedlagte PDF-fil.

Med vennlig hilsen
Holger Schlaupitz
fagsjef i Naturvernforbundet

Naturvernforbundet

Oslo, 16. januar 2024

Jernbanedirektoratet
Statens vegvesen

HØRINGSUTTALELSE TIL KVU NORD-NORGEBANEN OG KVU NORD-NORGE

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

Naturvernforbundets utgangspunkt

Klimautvalget 2050 peker på viktige ting i sin enstemmige anbefaling, blant annet følgende:

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

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

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

KVU Nord-Norgebanen

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

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

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

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

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

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

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

KVU Nord-Norge og prioriteringer for transportsystemet i nord

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

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

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

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

Truls Gulowsen
leder

From: "Gaute Håkon Wahl" <Gaute.Wahl@lofotradet.no>
Sent: Fri, 19 Jan 2024 11:44:51 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Einar B Benjaminsen" <einar.b.benjaminsen@flakstad.kommune.no>; "Elisabeth Mikalsen" <elisabeth.kristin.mikalsen@rost.kommune.no>; "Hanna Sverdrup" <hanna.sverdrup@moskenes.kommune.no>; "Jonny Finstad" <jonny.finstad@vestvagoy.kommune.no>; "Lena Hansson" <lena.hansson@flakstad.kommune.no>; "Susan Berg Kristiansen" <susan.berg.kristiansen@varoy.kommune.no>; "Vidar Thom Benjaminsen" <vidar.thom.benjaminsen@vagan.kommune.no>
Subject: Høringsuttalelse Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen fra Lofotrådet
Attachments: 20240119 Høringssvar KVU Nord-Norgebanen Lofotrådet.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra gaute.wahl@lofotradet.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Deres ref: 202300988-24

Hei,

Vennligst se vedlagte høringssvar fra Lofotrådet til fremlagt konseptvalgutredning om Nord-Norgebanen.

Mvh
Gaute Wahl

LOFOTRÅDET
Interkommunalt politisk råd for Lofoten

Gaute Wahl
Daglig leder
E-post: gaute.wahl@lofotradet.no
Mobil: 970 04 849

www.lofotradet.no

LOFOTRÅDET

Besøksadresse:
Rådhuset, Leknes
Postadresse: Boks 406,
8376 Leknes

Mobil: 900 65 064
Org.nr. 971 396 679 MVA

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

DERES REF: 202300988-24

DATO: **19.01.2024**
VÅR REF: **Gaute Wahl**

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Høringsuttalelse Konseptvalgutredning (KVU) Nord-Norgebanen

Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning for å vurdere alternative løsninger for en Nord-Norgebane. Utredningen viser at en fullt utbygget Nord-Norgebane for Fauske - Narvik - Tromsø, med sidearm til Harstad, er anslått å koste om lag kr. 280 mrd. Banen har svært lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet og har negative innvirkninger på klima, miljø og natur. Jernbanedirektoratet anbefaler i stedet å arbeide videre med å utvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge.

Jernbaneverket slår i KVU Nord-Norgebanen fast at dagens infrastruktur og transporttilbud i Nord-Norge har utfordringer når det gjelder:

- Sårbarhet og dårlig forutsigbarhet på grunn av topografi, klima, ras og manglende redundans med lange omkjøringer
- Lange transportavstander med lav vegstandard og lite kapasitet for godstransport på jernbane
- Dårlig kollektivtilbud

Dette er en konklusjon Lofotrådet stiller seg bak. Som i all politikk handler det om prioritering, og Lofotrådet vil prioritere havner og farled, veg og et godt flytilbud foran ny jernbane. Lofoten har store utfordringer med dagens infrastruktur og vurderer det som viktigst å få utbedret våre havner, farleder og veger - både for å legge til rette for bolyst og bli-lyst, økt fremkommelighet, næringsutvikling og ikke minst for samfunnssikkerhet og beredskap i øyriket vårt.

Lofotrådet stiller seg bak KVU Nord-Norgebanen sin konklusjon om å jobbe videre med dobbeltspor på Ofotbanen og oppgradering av Nordlandsbanen, og henstiller til at dette viktige arbeidet blir prioritert.

Med vennlig hilsen

Vidar Thom Benjaminsen

Leder, Lofotrådet

Interkommunalt politisk råd for Lofoten

From: "Leder Jernbane" <leder@jernbane.no>
Sent: Fri, 19 Jan 2024 08:18:59 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Høring KVU NNB_For Jernbane.pdf

Hei

Vedlagt finner dere vår høringsuttalelse

--

Vennlig hilsen Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane
www.jernbane.no
Pb 3455 Bjølsen, NO-0406 OSLO
org.nr. 989 085 107
tlf. 976 84 811

FOR JERNBANE

Postboks 3455 Bjølsen, NO-0406 Oslo
Telefon: +47 22 18 30 12 / +47 976 84 811
Org.nr. 989 085 107
Konto: 1254.20.33523
E-post: leder@jernbane.no
www.jernbane.no

Jernbanedirektoratet

HØRING KVU NORD-NORGE-BANEN, SAK 202300988 2024-01-19

FOR JERNBANE (FJ) er en landsdekkende organisasjon som på fritt grunnlag arbeider for at jernbanen skal utføre en langt større andel av det totale transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa. Dette er nødvendig for å redusere skadevirkningene på helse og miljø fra transportsektoren, og for å bygge opp en mer bærekraftig økonomi.

FJ savner det grunnleggende premisset for at Nord-Norge-banen (NNB) kan oppnå positiv samfunnsøkonomi: en helhetlig plan for å utvikle en moderne dobbeltsporet bane for høy fart helt fra Oslo til Tromsø (Norgebanen). Langdistanse (bl.a. overført flytrafikk) *må* være en vesentlig inntektskilde. Vi anser det imidlertid sannsynlig at NNB som «isolert» prosjekt har potensial for et vesentlig bedre resultat enn KVU-en hevder. For øvrig finner vi at konseptvalgutredningen tegner svært grove trasékorridorer og har gjort en rekke uheldige forutsetninger.

Vi viser også til Norsk Bane AS "Faglig vurdering av KVU Nord-Norge-banen", på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune[1]

Trafikk og marked

Mye av det potensielle markedet for NNB befinner seg utenfor Nord-Norge: langdistanse persontrafikk (som overført flytrafikk) og gods fra/til Sør-Norge og utlandet. FJ mener at full utnytting først kan skje når en sammenhengende høyfartsbane Oslo–Tromsø, muligens videre, er utbygd.

1. Høyfartsbane Oslo–Trondheim må framskyndes. Kun en firedel av strekningen, Oslo–Hamar, vil være utbygd til dobbeltspor i 2027.
2. En ny[2] konkurransedyktig Nordlandsbane bør kunne bygges etappevis og parallelt med Oslo–Trøndelag og Fauske–Narvik/Tromsø. Dagens bane er et langt, svingete og delvis bratt enkeltspor bygd ut mellom 1873 og 1962

Reisetid Oslo–Bodø i et høyfartskonsept og Fauske–Bodø med ny bane er vist i NSBs utredning fra 1992 (hovedrapporten side 13 og 32). Noe tilsvarende er verken drøftet eller forutsatt i KVU-en fra 2023. Det farger ambisjonsnivået (lav dimensjonerende hastighet, enkeltspor, få stasjoner og terminaler) og KVU-ens resultater: lange reisetider, lav kapasitet, svakt rutetilbud og til sist dårlig økonomi.

Ingen stasjoner og terminaler er forslått på de 180 km mellom Fauske og Narvik (se også punktet om korridorer). Ingen stasjon er foreslått nærmere Tromsø enn Storsteinnes, en avstand på 86,4 km. KVU-en har lagt til grunn bare to daglige togpar per delstrekning, et svært dårlig tilbud for framtida. I dag har Bratsbergbanen 8 togpar på virkedagene, Flåmsbanen 4 i lavsesong og 9 i høysesong, Raumabanen 4, Arendalsbanen 8, og Rognan–

[1] https://www.norskbane.no/aktuelt/faglig-vurdering-av-kvu-nord-norgebanen/

[2] En studie fra NSB 1992 konkluderte med at bare 174 av de 674 km lange banen Trondheim–Fauske kunne utnyttes i en moderne Nordlandsbane. Vårt yrke nr. 3 mars 1992.

Bodø tilbys i sum 11 avganger hver retning på virkedagene. Den lange Nordlandsbanen har riktig nok bare 2 gjennomgående togpar per dag, det ene er nattoget.

Videre har KVU-en bort fra mulig samtrafikk med Sverige og Finland, korrespondanser mellom delstrekningene, reiser kortere enn 70 km og "skinnefaktoren" – at folk og næringsliv foretrekker tog framfor lastebil, buss og fly gitt et sammenliknbart tilbud. Transportmodellen som KVU-en bruker, NTM6, er utviklet for å undersøke trafikantadferd ved mindre endringer i transporttilbudet, ikke store endringer slik en moderne konkurransedyktig NNB vil innebære. Persontrafikken modellen har beregna er som en konsekvens minimal. Vi mener det må nye forutsetninger og nye beregninger til.

Ellers bør påpekes:

1. Norge har en høy andel av verdens nordområdebefolkning; ca. 480 000 av 4 mill. innbyggere. Dette er viktig å sikre og gjerne styrke for framtida. Det globale klimaet blir stadig varmere og arter trekker nordover, også mennesket. Det bør også transportsystemet forberedes på. Her er videreføring av NNB til Finnmark, inkl. mulig ny grensebane med Finland (forlengelse av Kolaribanen?), et interessant moment.
2. Nord-Norge har en svakere befolkningsutvikling enn Sør-Norge. KVU-en burde derfor spørre seg om hva som kan oppnås om Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø knyttes tettere sammen med reisetider på 1–1:30 t?
3. Sjøl om godstog i Norge i dag ikke kjører fortere enn 100 km/t, fins godstogmateriell for høyere fart. Skal vi bygge ny bane, må vi også kunne forutsette nytt togmateriell. Ombygde persontog for 250 km/t bør også være aktuelt for frakt fra og til Nord-Norge. "Ingenting har så dårlig tid som en død laks" sies det. Sjømat har høy verdi.
4. Da det ble satset på lokaltogtilbudet på Jærbanen i 1991, lå ikke omfattende trafikk- og lønnsomhetsberegninger til grunn. Tilbudsforbedringen ble likevel en knallsuksess, og trafikken har siden økt med flere hundre prosent. Tilsvarende kan man se av erfaringer fra andre land, både fra gjenåpning av nedlagte eller forsømte lokalbaner og fra bygging av høyfartsbaner. De er meget gode. Folk og næringsliv vil ha tog når det er attraktivt. Slik vil det også være nord i Norge.

Energi og klima

KVU-en sier lite om dette sjøl om det er en av tre hovedbetingelser for NTP-arbeidet. Det er en stor mangel. Miljødirektoratet har anslått et økt behov for fornybar strøm til transport fra 2 TWh i dag til 60 TWh i 2050[3]. Direktoratet påpeker: " Mye transport kan unngås eller flyttes til mer energieffektive transportformer. En mer energieffektiv transportsektor vil gi mindre behov for kraft og være mindre ressurs- og arealkrevende". Nettopp en konkurransedyktig jernbane med en høy andel av transportarbeidet bruker lite energi per tonn og personkilometer, se den tyske jernbanealliansen[4]. Tog bruker vesentlig mindre energi enn fly og (laste)bil, også når vegtrafikken går på strøm via hydrogen eller batterier, se Norsk Bane[5].

Transport står for ca. 1/4 av all energibruk i Norge. Om vi holder fiske utenfor, stod norsk jernbane for 1,3 prosent av forbruket i 2019. Dette er klart lavere enn jernbanens

[3] https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2022/november/kraftbehov-til-transport-nullutslippsscenarier-for-2050/
[4] https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/energieverbrauch/
[5] https://www.norskbane.no/upload_images/6A59061F6E0E4137B94BD4D71FA7051B.pdf

transportytelse som i 2019 lå på 4–5 prosent av innenlandsk transportarbeid for både personer og gods (kabotasjekjøring med utenlandske lastebiler i Norge ikke medregnet). Jernbanen stod i 2022 for bare 0,06 mill. tonn klimagassutslipp av totalt 16,4 mill. tonn fra transportsektoren[6]. Også det er langt lavere enn jernbanens transportytelse.
Jernbane er velegnet for lange, raske og tunge transporter, og sporbundet trafikk er arealeffektivt i byområder. Togets andel av transportarbeidet i Norge er lav, både for gods[7] og personer[8]. Deler av landet har ikke jernbane. Potensialet er betydelig særlig fordi moderne baner med høy fart vil bety radikale forbedringer og store muligheter.

KVU-en drøfter ikke sannsynlig framtidig utvikling og konsekvenser for transport i Nord-Norge dersom NNB ikke bygges. Fly, bil og båt er helt avhengig av å ta med seg energien. Hydrogen og batterier medfører store energitap. Batterier krever metaller og mineraler. Utvinning og gjenvinning er ressurskrevende og medfører naturinngrep. Elbilen betyr nullutslipp i vårt nasjonale regnskap siden de ikke produseres i Norge, men i det globale regnskapet betydelig større utslipp enn produksjon av bil med forbrenningsmotor. (Ikke dermed sagt at vi er avvisende til batteribilen.) Norge bør av energi-, miljø-, nasjonaløkonomiske- og forsvarspolitiske grunner gjennomføre et modalt skifte hvor veg- og lufttrafikkens høye omfang reduseres og jernbanens og bybanenes andel økes.

Brede, ugunstige og lite optimale korridorer med få stasjoner

Foreslått korridor er 1 km bred. Grunnforhold og terreng kan variere stort innafor 1 km og dermed påvirke pris, inngrep og klimagassutslipp. Korridorer er f.eks. foreslått gjennom et boligområde på Setermoen og friluftsområde i Tromsdalen.

Korridor med bruer gjennom Sørfold er silt bort «fordi man har liten erfaring med lange enkeltsporete bruspenn». (Knapt noen har det, da slike har liten hensikt. Lange spenn krever bred og stiv bruplate med god plass til dobbeltspor og kanskje veg!) "Dype fjorder" er markert som ikke-soner. Men fjorddybden er langt mindre interessant enn bredden, da det er den siste som bestemmer spennet.

Av omsyn til samfunnsbygging og beredskap bør de 180 km mellom Fauske og Narvik ha minst én stasjon og terminal. Ingen er med i forslaget, mye fordi brualternativene er silt bort eller ikke undersøkt nærmere.

Fauske–Narvik

Tre av fire korridorer krysser Hellmofjorden på skrå over en 4-5 km lang strekning. Det er ugunstig. Ei bru bør krysse i noenlunde rett vinkel på fjorden der den er tilnærmet smalest. En korridor er tegna via Hellmobotn i store konflikter med natur- og kulturinteresser. Videre er det skissert trasé over Mannfjordbotn naturreservat.
Hvorfor er ikke en midtre, kortere og mer optimal trasé via Sørfold, Kjøpsvik (stasjon ønskelig) og Tysfjord undersøkt? Sør for Kjøpsviksundet vil denne omfatte moderate bruspenn på 700–900 m og muligens hengebru med spenn på ca. 1050 m inn mot Kjøpsvik. Dette er vesentlig kortere enn verdensrekorden for jernbane, 1408 m over Bosporos.

[6] https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/
[7] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split#Modal_split_of_freight_transport_by_country_in_2021
[8] https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/passenger-transport-modal-split-2#tab-chart_1

Korridoren kan muligens kombineres med fergefri E6 (kombinerte bruer nær Kjøpsvik?), og den vil bety større reiseopplevelse enn lange tunneler via Hellmobotn og Sørfjordbotn.

Narvik–Tromsø

Det er markert en stor sone nord for Bardufoss hvor det ikke bør bygges. På den annen side planlegger Vegvesenet her "Ny E8 Østre Malangen-korridor"[9] som vil forkorte vegen til Tromsø med mer enn 40 km. Vegprosjektet er anbefalt i KVU-en for alle transportløsninger i Nord-Norge. Her burde det ligge til rette for et fellesprosjekt bane/veg. Etter vårt syn er nye og mer grundige traséstudier helt nødvendige.

Dimensjonerende fart

Om noen landsdel måtte ha behov for og egne seg for høy fart, bør det være Nord-Norge. Avstandene til Sør-Norge og markedene for sjømat i utlandet er store, og høy fart er nødvendig om toget skal oppnå konkurransedyktige reisetider med fly og langdistanse vegtrafikk, både til/fra og internt i landsdelen. Et fartsnivå på 270–320 km/t er trolig relevant. Avstandene mellom tettsteder og stasjoner vil være store, og potensialet for å utnytte høy fart og frihet til å utforme traséen bør være større enn på Østlandet. Her dimensjoneres nye dobbeltspor likevel for inntil 250 km/t og må forholde seg til gamle spor. I nord må reindriftsnæringas behov for beite og trekk ivaretas i en konkret planlegging.

KVU-en går motsatt veg og skisserer 4 korridorer, opprinnelig for maksimalt 200 km/t. I det gjenværende alternativet etter silingen er dim. fart redusert til 160 km/t, unntaksvis ned mot 100, pga. antatt høye byggekostnader. I alle andre sammenhenger er tid penger. Næringsliv og folk har alltid foretrukket de raskeste transportmidlene. Er målet å knytte landsdelen og landet tettere sammen, må hastigheten opp. Dimensjonering for 160–100 km/t er lite konkurransedyktig. Høyere fart betyr også bedre utnytting av dyrt togmateriell og personell og lavere eller null behov for offentlig kjøp.

For Jernbane mener en ny og grundigere traséstudie bør ta utgangspunkt i tydelige målsettinger om reise-/frakttider og markedsandeler. Da Gardermobanen ble bygd, ble det politisk bestemt at toget ikke skulle bruke lengre tid enn bussen fra Jernbanetorget til Fornebu. Traséen ble et produkt av dette.

Planlegg dobbeltspor

KVU-en legger enkeltspor til grunn, noe vi mener er lite fremtidsrettet. Dobbeltspor gir helt andre forutsetninger for togtilbudet. Mellom Göteborg og Stockholm går f.eks. over 30 avganger per virkedag og retning. Mellom Oslo og Bergen går det for tida 3 dagtog. Etter 1. mai 5 dagtog. Enkeltspor betyr venting og kryssing, lavere gjennomsnittsfart og lavere kapasitet. Det koster heller ikke 100 prosent mer å bygge dobbeltspor, snarere 30–40 prosent ut fra erfaring. Man er uansett i området med maskiner, materiell og fagfolk. Skulle det seinere bli behov for økt sporkapasitet, vil det medføre ulemper for togtrafikken, bli dyrere per km, og det kan medføre større arealbeslag og lavere dim. fart enn om banen var blitt bygd med dobbeltspor i utgangspunktet. Vi vil påpeke at en trasé for høyere fart også vil være en kortere trasé.

[99] https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/innfarttromso/nyhetsarkiv/anbefaler-forbedring-av-e8-og-deretter-ny-veg-sorover-fra-tromso/

Høye km-kostnader

KVU-en har lagt til grunn en gjennomsnittlig kilometerkostnad på ca. 570 mill. 2022-kr. Stasjoner og godsterminaler kommer i tillegg. Dette er en høy pris for en enkeltspora bane. Dobbeltsporprosjektet Farriseidet–Porsgrunn hadde en km-kostnad på ca. 460 mill. 2022-kroner, med omtrent like høy tunnel- og bruandel som KVU-en regner for NNB. Tross høy tunnel- og bruandel ble Farriseidet–Porsgrunn et av de rimeligere dobbeltsporprosjektene på Østlandet. Om vi legger en mer optimal midtre korridor gjennom Sørfold og Tysfjord med flere lengre bruspenn til grunn (se punktet om korridorer), virker likevel 570 mill. kr mye.

Et eksempel fra pågående bygging av firefeltsveg er E18 Langangen–Rugtvedt, i et krevende landskap med fjellkoller og to fjorder. Vegen skal bli 17 km lang med doble bruer og tunnelløp: 66 prosent tunnel, 7,6 prosent bru og resten dagsone. Kontraktsverdien er 5300 mill. kr. uten mva., per km 311,8 mill. – 260 mill. mindre enn beregna for NNB!

I Nord-Sverige er kostnadsanslaget for Norrbotniabanan, 270 km nytt enkeltspor Umeå–Luleå, på 40 mrd. 2021-SEK eller 148 mill./km. Dette er også et komplekst prosjekt med 250 bruer og 550 km nye veier. EU yter 50 prosent finansiering.

Svært høye klimagassutslipp

KVU Nord-Norgebanen har beregna samlede klimagassutslipp på 7,75 mill. tonn CO_2-ekv, tilsv. 17,7 tonn per meter, svært høyt for en enkeltspora bane. Her følger to eksempler fra firefeltsveg (E18) og et jernbaneprosjekt fra Nord-Sverige (Norrbotniabanan).

1. Langangen–Rugtvedt 17 km. under bygging:
   For materialer og bygging 150 500 tonn CO_2-ekv, tilsv. 8,85 tonn/meter, halvparten av beregna resultat for NNB
2. Rugtvedt–Dørdal 16,5 km ferdig bygd, kupert landskap med 13 bruer og 9 kulverter der omfattende sprengning og planering var nødvendig[10]:
   Fra bygging 62 000 tonn CO_2-ekv, tilsv. 3,76 tonn/meter, drøyt 1/5 av beregna resultat for NNB
3. Umeå–Skellefteå, første etappe av Norrbotniabanan:
   Prognose for utslipp fra materialer og bygging 400 000 tonn CO_2-ekv. tilsv. 3,08 tonn/meter, ca. 1/6 av beregna resultat for NNB.

Vi stiller oss undrende til at å bygge en enkeltsporet NNB skal tilsvare inntil 6 ganger høyere utslipp enn de nevnte eksemplene. Bane NOR[11], Vegvesenet og Nye Veier AS har klare ambisjoner om klimakutt i sine prosjekter og viser til gode resultater. Dette vil også være mulig å oppnå i nord.

[10] https://www.cowi.no/loesninger/infrastruktur/e18-rugtvedt-doerdal-norge
https://akh.no/prosjekt/e18-rugtvedt-dordal/

[11] https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2023/sa-lyset-i-tunnelen--det-gir-stor-miljogevinst/

Samfunnsøkonomi

For netto nåverdi er KVU-en kommet til et stort sprik mellom alt. A2 (realisering av hele NNB) og alt. A1 (oppgradering av Nordlandsbanen): – 277,3 mot – 13.3.
I netto nåverdi *per investert budsjettkrone* er skilnaden mellom A2 og A1 moderat:
– 1,08 mot – 0,87. Hovedrapporten side 139.

Det er lagt til grunn at elektrifisering og økt kryssingskapasitet på Nordlandsbanen skal redusere kjøretidene for godstog med 1:15 t og for persontog med 0:30 t (av 9–10 t). Samtidig skal godstrafikken øke betydelig. Vi spør hvor sannsynlig dette er? KVU-en legger ikke fram noen mulig ruteplan som viser det. Til sammenlikning skal bygging av ca. 60 km nye dobbeltspor for 130–250 km/t mellom Eidsvoll (Venjar) og Hamar (Åkersvika), ferdig 2027, spare 30 min reisetid Hamar–Oslo. Uten en NNB vil trafikken fortsatt måtte gå videre fra Fauske og Narvik på (vinter)veg med påfølgende omkostninger for energibruk, miljø og trafikksikkerhet.

En NNB vil også inngå i et grenseoverskridende nettverk med Malmbanan. Medfinansiering fra EU er derfor aktuelt. KVU-en har heller ikke undersøkt hvordan EUs planlagte avgiftsøkninger på lastebiltrafikken vil slå ut for Nord-Norge og sjømatnæringen. Det må gjøres i en ny utredning.

Det er lagt en skattefinansieringskostnad på 20 prosent på byggekostnadene, vedlikehold og drift. Dette er et premiss som bør drøftes for all utbygging, i hvert fall politisk. NNB må ikke nødvendigvis bare finansieres med løpende skatteinntekter. En viktig andel av den norske statens inntekter kommer fra eierskap i oljevirksomhet og avkastning fra Statens pensjonsfond utland. Da er ikke statskassa bare "skattepenger fra folk og næringsliv". Supplement til finansiering med årlige bevilgninger bør også vurderes, slik som lån i inn- og utland - fra private og statlige aktører, øremerkede avgifter og å investere en del av petroleumsformuen som er plassert i utenlandske verdipapirer.

Vedtar vi å bygge en moderne, konkurransedyktig NNB, vil den også få større inntekter og bli mer økonomisk sjølhjulpen. Høyhastighetsutredningen i 2012 kom til denne konklusjonen. Se "konklusjoner og oppsummering av arbeider i fase 3: del 1, nederst på s 91[12].

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder

[12] https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/handle/11250/155161

From: "Symre Johanne Aargaard" <Symrea@nu.no>
Sent: Sat, 17 Feb 2024 16:37:30 +0100
To: "Undisclosed recipients:"
Subject: Uttalelse om Nord-Norgebanen

Det er ikke ofte du mottar e-post fra symrea@nu.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei! Under følger en uttalelse fra Natur og Ungdom om Nord-Norgebanen, vedtatt på vårt landsstyremøte 17.-18. februar. For ytterligere kommentarer kan dere kontakte Gytis Blazevicius på gytisb@nu.no eller 452 97 542.

Natur og Ungdom seier nei til Nord-Norgebanen

Natur og Ungdom samla til landsstyremøte 17.-18. Februar 2024, krev at ei Nord-Noregbane mellom Fauske og Tromsø ikkje byggjast,
i all den tid den totale klimaeffekten er tydeleg skadeleg, og øydeleggingane for naturen og for samisk kulturutøving er fatale.

Den 27. september 2023 leverte Jernbanedirektoratet konseptvalutgreiinga si av Nord-Noregbana. Funna i rapporten, som Natur og
Ungdom har bede om både i 2015 og 2022, gjev dystre signal for natur- og klimapåverknaden frå ei mogleg utbygging. Prosjektet vil få ein høg prislapp, høge utslepp, og kan ha dramatiske konsekvensar for naturen og reindrifta. Sjølv med svakheiter i anslaga
til Jarnbanedirektoratet, er det langt svakare haldepunkt for at ei alternativ utgreiing vil kunne snu om på heilskapsinntrykket: prosjektet er ikkje miljøpolitisk forsvarleg.

KVUen finn at utbygging og drift av ein Nord-Noregbane frå Fauske til Tromsø, med arm til Harstad, vil forårsake totale utslepp
på 7,75 millionar CO2-ekvivalentar. Det tilsvara 90% av utsleppa frå vegtrafikken i Noreg 2022. Prosjektet vil heller aldri kunne betale inn desse utsleppa i sparte klimagassar. Sjølv i år 2100, femti år etter verda skal ha nådd netto null utslepp, vil attendebetalinga
ikkje utgjere meir enn ein tredjedel av utsleppa prosjektet skapar, i fylgje rapporten.

I tillegg kjem naturen og reindrifta til å måtte betale dyrt for utbygginga. Funna viser at mengda tunnelar langs traséen vil

krevja utvinning av overskotsmassar på storleik med 13½ Kheops-pyramide. Mykje av desse vil måtte deponerast, som vil skape store miljøproblem. I tillegg vil bana råke store reindriftsområde, som vi i ei rekkje saker dei siste åra har sett skape opprivande
konfliktar og kan trasse samane sin sjølvråderett og kulturutøving. Unngår ein tunnelboring ved å leggja banen mest mogleg i dagen, kan kostnaden for reindrifta bli desto verre.

Tre veker etter at Jernbanedirektoratet lanserte rapporten sin, kom Norsk Bane AS den 10. oktober med ei fagleg vurdering av KVU
Nord-Noregbana. Dei konkluderer med at KVU-en har "svært mange faglige svakheter og alvorlige mangler", blant anna når det gjeld utrekninga av klimagassutslepp. Sjølv viss innvendingane frå evalueringa kan ha noko for seg, til dømes om rapporten sine sprikande
forklaringar om kor bana kan og ikkje kan gå eller om underdrivne passasjertal, skal det svært mykje til for at bane med ei ny utgreiing kan bli anten samfunnsøkonomisk lønsam, klimavenleg eller ha monaleg betre konsekvensar for natur og reindrift.

Landsdelen har likevel behov for betre og grønare transport av folk og gods, og dette omsynet må stå framfor planar om motorvegutbygging.
Å la vere å byggje Nord-Noregbana kan ikkje vere ei nedprioritering av folk i nord. Landsdelen har alt å vinne på styrka satsingar på grøn skipsfart, utsleppsfri tungtransport, elektrifisering av kortbanenettet, og utvikling av hydrogen som drivstoff. Staten
må leggja fleire middel på bordet for å styrke kollektivtrafikken i nord, samtidig som han kjem med alle naudsynte avgrensingar for å redusere transportbehovet.

Natur og Ungdom samla til landsstyremøte 17.-18. Februar 2024 krev difor at ein Nord-Noregbane mellom Fauske og Tromsø ikkje
byggjast, i all den tid den totale klimaeffekten er tydeleg skadeleg, og øydeleggingane for naturen og for samisk kulturutøving er fatale.

Vennlig hilsen,
Symre Johanne Aargaard
Sentralstyremedlem Natur og Ungdom

symrea@nu.no | 97403433

NATUR OG UNGDOM

From: "Petter Trønnes" <petter@njf.no>
Sent: Fri, 26 Jan 2024 12:17:54 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Høringssvar KVU Nord-Norgebanen.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra petter@njf.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei

Sender over høringssvar på Nord-Norgebanen på vegne av Norsk Jernbaneforbund

Mvh
Petter Trønnes
Forbundssekretær

Norsk Jernbaneforbund

Tlf: 90 18 31 63

Norsk Jernbaneforbund

JERNBANEDIREKTORATET

OSLO 26.01.2024

Høringssvar til KVU Nord-Norgebanen

Det er stort behov for investeringer i infrastrukturen på jernbanen i Nord-Norge. Ofotbanen må bygges ut fortrinnsvis til dobbeltspor, alternativt flere krysningsspor og økt aksellasttrykk. Godsterminalen og havnefasiliteter i Narvik må utbedres og utvides slik at transportleden tilrettelegges for framtidige transportbehov. Dette vil stimulere til økt mineralutvinning i nord, og ikke minst fortsatt være en viktig strategisk utskipingshavn for NATO.
Nordlandsbanen må elektrifiseres og bygges ut med flere krysningsspor

Norsk Jernbaneforbund støtter anbefalingen i konsekvensutredningen hvor alternativ A1 er anbefalt, og at disse utbyggingene kommer høyt opp på prioriteringslisten i NTP.

Vi er derimot uenige i konklusjonen om at A2-A4 ikke skal utredes videre. Nord-Norgebanen bør bygges i fremtiden når Ofotbanen og Nordlandsbanen har fått bedre kapasitet til å ta imot fremtidige tog fra Nord-Norgebanen.

Med vennlig hilsen

Petter Trønnes

Petter Trønnes
Forbundssekretær Norsk Jernbaneforbund

Storfjord kommunes innspill til konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord – Norge – Høring/offentlig ettersyn.

Formannskapet i Storfjord ønsker å komme med følgende innspill til overnevnte KVU.

Med Finland og Sverige som nye medlemmer av NATO vil gode transport forbindelser spesielt mellom våre to land bli av meget viktig betydning, både vei og jernbane.

Formannskapet ønsker derfor at det blir satt fokus og jobbet med jernbane forbindelse mellom Skibotn og Kolari i Finland. Denne strekningen må komme som et tillegg til en Tromsbane mellom Narvik og Tromsø.

Det har blitt mer vær, og mer ekstremvær i hele landet de siste årene.

Nå får vi mer av alt, mer snø, mer regn, mer is, og mer vind for å nevne noe, vi hører stadig om hundreårsrekorder blant annet for nedbør.

Alt dette får innvirkning også for vår kommune, og sikkerhet for veifarene gjennom kommunen betyr at det må bli bevilget ekstra midler for å sikre europaveiene gjennom kommunen, noe som betyr snarlig realisering av tunell Grasnes.

Når det gjelder videre arbeid med KVU ønsker formannskapet å komme med følgende innspill på strekninger som vi mener er av betydning for det videre arbeidet med denne.

Tiltak. Riksveier store tiltak. E – 6 Nordkjosbotn – Hatteng

Begrunnelse for tiltaket.

E-6/ E8 Utbedring av denne strekningen har vært inn og ut av flere NTP, helt tilbake til 80 tallet.

Dette er en viktig del av transportkorridoren Finnmark – Tromsø – Narvik. Strekningen ble for noen år siden overlatt til Nye Veier as for realisering, når dette vil kunne skje har vi ingen formening om.

NATO medlemskap for Sverige og Finland vil bety økning av transport av tunge kjøretøy og annet materiell fra Norge til disse to landene. Strekningen inneholder kurvaturer som i dag er utfordrende og skaper utfordringer spesielt for tyngre kjøretøy.

Her ønsker vi at Nye Veier as må få beskjed om at denne strekningen har stor samfunnsmessige betydning, og er viktig i totalforsvarssammenheng.

Tiltak. Riksvei store tiltak. E-8 Skibotn – Riksgrensen.

Begrunnelse for tiltaket.

Ferdigstill E – 8 Skibotn til Riksgrensen. Reguleringsplanene for strekningen er allerede godkjente av kommunen. Strekningen har tidligere vært høyt opp på NPTs prioriteringsliste.

Finsk trafikk og kommunikasjonsministeriet meddelte 19 desember 2023 at strekningen Torneå til norske grensen nå skal bli en del av det transeuropiske transportnetverket TEN-T.

Videre I Finland blir det poengtert at landet behøver en forbindelse til Ishavet enten til Narvik eller mot Tromsø.

Finsk medlemskap tilsier mye større bruk av strekningen Norge – Torneå for transport av tyngre alliert materiell.

Spesielt utfordrende er siste del av strekningen Helligskogen til riksgrensen, kurvatur og stigning byr i dag på store utfordringer for langtransport.

Reguleringsplanene som er ferdige inkluderer kontrollposter som vil ligge ved Perskogen, dette er noe politi og spesielt kontrollører fra SVV gjennom flere år har etterspurt.

Pandemien viste oss med all tydelighet at dette var noe som burde vært på plass. Siden felles tollstasjon ligger i Finland, så kan ikke norske myndigheter drive kontroll i annet land.

Strekningen har stor samfunnsmessig betydning, videre vil den bli meget viktig i totalforsvars sammenheng.

Tiltak. Riksvei store tiltak. Tunell Grasnes E – 6 / E -8

Begrunnelse for tiltaket.

Med de store klimaforandringene som også vår kommune de siste årene har fått kjenne på er tunell Grasnes blitt viktigere og viktigere.

Når det går ras, snø eller stein på denne strekningen blir transport Troms til Finnmark, Finland automatisk skadelidende. For veifarende vil et ras her kunne medføre store menneskelige konsekvenser og for transport av fisk vil det kunne få store økonomiske tap for flere bedrifter i fylket.

Videre er det viktig å merke seg at et ras i dette området vil delefylket i to, noe som vil innebære at trafikk til og fra Finnmark vil kunne bli sterkt berørt, samtidig som trafikk Norge – Finland vil bli helt stoppet opp. Med de store konsekvenser dette vil kunne medføre spesielt for sjømatnæringen. Tenker ikke da kun på trafikk til Finland med sjømat , men også trafikk Finnmark til tog i Narvik

Strekningen er av SVV satt til middels fare for mange år siden, med de klimaforandringene som har vært, må SVV ta en ny vurdering.

Denne vurderingen vil med stor sannsynlighet gjøre at strekningen blir oppgradert til Høy sannsynlighet.

Som alle andre prosjekter i Storfjord har også dette vært inn og ut av nevnte NTP.

Men nå må noe skje, vi kan ikke leve kun på flaks i all evighet når det gjelder ras, derfor må denne tunellen bli høyt prioritert.

Tiltak. Jernbane Norge - Finland

Begrunnelse for tiltaket.

I dag er det ingen jernbaneforbindelse mellom våre to land.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen som vi i dag befinner oss i viser med all tydelighet at jernbane spiller en stor og viktig rolle ved frakt av varer, utstyr og materiell.

Sikker forsyning til Finland i tilfelle av krise eller krig vil automatisk måtte skje gjennom Norge, med den mangel på god infrastruktur er en jernbane av stor viktighet for å kunne sikre dette.

Rambøll og Sweco har på vegne av Tornedalsrådet(består av fire norske, fire svenske og elleve finske kommuner) utredet Ishavsbanen og de muligheter dette gir for transport mellom våre to land og videre til Europa. Strekningen vil ha like stort potensiale for lønnsomhet som Ofotbanen, dette med bakgrunn i frakt fra de store malmforekomster i Finland.

Videre har Finland annen sporvidde enn en har i Norge, Sverige og resten av Europa, en jernbane fra Skibotn til Finland bør derfor bygges med Finsk sporvidde, (men da med mulighet for å kunne tilpasse seg Europeisk standard på sikt).

Det er nå på høy tid at sentrale myndigheter tar ansvar, sammen med Finland for at strekningen blir realisert. Strekningen vil i ha meget stor viktighet i totalforsvars sammenheng.

Formannskapet Storfjord 30 januar 2024.

Geir Varvik

Ordfører

Storfjord kommune • Omasvuona suohkan • Omasvuonon kunta

Telefon: 77 21 28 08 / 91165017

E-post: geir.varvik@storfjord.kommune.no

www.storfjord.kommune.no

From: "Geir J Varvik" <geir.varvik@storfjord.kommune.no>
Sent: Tue, 30 Jan 2024 12:55:41 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Innspill KVU
Attachments: 20240130131358569.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra geir.varvik@storfjord.kommune.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Her er kommunens innspill til KVU transportløsninger Nord - Norge

Geir Varvik
Ordfører

Storfjord kommune • Omasvuona suohkan • Omasvuonon kunta
Telefon: 77 21 28 08 / 91165017
E-post: geir.varvik@storfjord.kommune.no
www.storfjord.kommune.no

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato: 29.01.2024
Saksref: 202400843
Deres ref.: 202300988-24
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Bjørg Hilde Herfindal
Telefon:
Mobil: +4794785208
E-post: Bjorg.Hilde.Herfindal@banenor.no

KVU Nord-Norgebanen –høringssvar fra Bane NOR

Vi viser til høringsbrevet av 04.10.2023 og det vedlagte utredningsmaterialet.

Bane NOR støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utvikle eksisterende infrastruktur på Nordlandsbanen og Ofotbanen (konsept A1) og ikke bygge Nord-Norgebanen eller deler av denne.

Jernbanedirektoratets begrunnelse er at konsept A1 har en akseptabel samfunnsøkonomisk nytte og vil gi en forbedring av transporttilbudet, redusert klimagassutslipp og relativt få arealkonflikter.

Jernbanedirektoratets begrunnelse for å ikke anbefale Nord-Norgebanen (konsept A2- A4) er at det har svært lav samfunnsøkonomisk nytte, høye klimagassutslipp og store arealkonflikter. Bane NORs vurdering er at gjennomføring i tillegg vil være teknisk svært utfordrende, noe som gjenspeiles i kostnadsestimater og usikkerhetsanalyse.

Vi har i tillegg følgende kommentarer til KVU Nord-Norgebanen:

- *I lys av avsporing 17.desember 2023 på svensk siden av Ofotbanen (Malmbanen), som har stengt jernbanetrafikken på Ofotbanen i flere uker, bør det i det videre arbeidet vurderes om foreslåtte tiltak i konsept A1 er tilstrekkelig til å gi en robust bane for næringslivet i regionen. I det videre arbeidet bør det også etableres et tett samarbeid med Trafikkverket i Sverige da foreslått konsept vil være avhengig av tiltak også på svensk side.*

- *Som påpekt i hovedrapport kap 1.2 Geografisk avgrensning, vil alternativene som er utredet medføre behov for tiltak utenfor tiltaksområdet. Dette dreier seg om kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen og Kongsvingerbanen samt utbygging av terminalkapasitet i Sør-Norge. Dette gjelder også anbefalt konsept A1. Tiltakene utenfor avgrensningen er ikke utredet eller kostnadsberegnet, og det må gjøres i den videre oppfølgingen av KVU Nord-Norgebanen.*

- *Bane NOR jobber med å redusere klimagassutslipp, både direkte utslipp og utslipp fra anleggsgjennomføring. Vi har som mål å redusere forbruk av fossile energikilder (drift og anlegg) med 40% mot 2030 (fra 2019- nivå), og å redusere indirekte klimautslipp gjennom målrettede klimahensyn ved prosjektering og bygging samt ved å minimere inngrep i viktige karbonlagre (myr, jord, skog). Flere tiltak for å oppnå disse målsetningen er allerede igangsatt og kan dermed forventes å*

redusere klimagassutslippene for utvikling av Nordlandsbanen, Ofotbanen og en eventuell fremtidig Nord-Norgebane. Som eksempel er det i kostnadsestimatene lagt til grunn vannsikring av tunnelene med metoder som har betydelig mindre klimagassutslipp enn tradisjonelle metoder. Dette er en løsning som benyttes nå i prosjekt Kleverud- Sørli-Åkersvika.

- *Dersom det skal jobbes videre med planlegging av Nord-Norgebanen er det flere områder hvor det er behov for økt kunnskap. Flere forhold er nevnt i siste kapittel i delrapporten trasésøk og kostnadsestimat for ny bane, men vi ønsker å peke på to temaer hvor ny kunnskap både kan gi muligheter for korridorer som i dag ikke vurderes gjennomførbare, og som kan bety at foreslåtte korridorer må revurderes. For det første er det behov for å øke kunnskapen om jernbanebruer med lange bruspenn i arktisk klima. Det finnes ikke i jernbanebruer i det norske jernbanenettet som er sammenlignbare med de bruene som kan være aktuelle for en fremtidig Nord-Norgebane. Internasjonalt ser det også ut til å være lite erfaring med denne type jernbanebruer. For det andre vil det være behov for mer kunnskap om metoder for massehåndtering. Det vil bli et betydelig masseoverskudd, som vil overgå gjennomførte (Follobanen) og planlagte store jernbaneutbygginger i Norge (Ringeriksbanen, Arna- Stanghelle). Disse to forholdene vil ha stor betydning for teknisk gjennomførbarhet og videre optimalisering.*

Med vennlig hilsen

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef
Bane NOR

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

-

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988 30. Januar 2024

Høringssvar Konseptvalgsutredning Nord-Norgebanen

Visit Tromsø-Region AS (VTR) ble etablert i 2009, og er et av Norges største destinasjonsselskaper med over 220 medlemsbedrifter fra alle bransjer i reiselivsnæringen: Overnatting, servering, transport, opplevelser og formidling. VTR har som mål å styrke den lokale verdiskapningen i regionen og legge til rette for en konkurransedyktig, bærekraftig helårsdestinasjon som er attraktiv for både besøkende og innbyggere.

Vi vil med dette fremme følgende innspill:

Høringssvaret baseres med utgangspunkt i bestillingen som er gitt: «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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

- Å knytte landet sammen med et felles jernbanetilbud, anser vi som positivt. En utbygging av jernbane må hverken gå på bekostning av annen samferdselsoppgradering eller at transportløsninger settes opp mot hverandre. Dette er en viktig forutsetning. Nord-Norge har stort behov for å utbedre vegnettet, samtidig som det er behov for jernbane i nord. Visit Tromsø-region mener derfor at det ikke er riktig å sette to transportnett opp mot hverandre: Veg eller jernbane.

- Reiselivsnæringen er ikke riktig dokumentert inn i fremtiden. Analysebyrået Menon Economics estimerer at reiselivsomsetningen i Norge vil bli på 330 milliarder kroner i 2030 - altså en vekst på nær 50 prosent fra 2019. Det er forventet mer enn 50 prosent forbruksvekst i alle kundesegmenter. Sterkest blir veksten fra utenlandske turister, som altså **ikke** er en brukergruppe som tas med inn i behovsvurderingen i KVUen. Reiselivet i nord er ventet å ta en stor del av denne veksten.

  Reiselivsnæringen er definert som en fremtidsnæring nasjonalt. 18. april 2023 besluttet Nasjonalt eksportråd å anbefale reiseliv som en av de nasjonale satsingene. 7. september bekreftet næringsminister Vestre at reiseliv er blitt én av fem nasjonale eksportsatsninger. Med økt nasjonal satsning på reiseliv, samtidig som det forventes stor økning i turisttrafikken til Norge og spesielt til Nord-Norge, må muligheten for besøkende til å ta klimavennlige valg når det gjelder transport, vesentlig forbedres. Nord-Norgebanen er en av de viktigste løsningene. Dette gjelder både for turister i eget land, og for utenlandske gjester. Persontransporten er viktig for reiselivsnæringen i likhet med andre næringer, men også knyttet til bo- og blilyst. For innbyggere og for turister - også i forhold til å kunne velge transportmiddel som kobler deg langs aksen nord-sør i eget land, men ikke minst i forhold til øst øst-vest, og til/ fra Sverige og Finland. Begge aksene koblet mot ferie- og fritidstrafikk,

yrkestrafikk og MICE-markedet (møter, insentivreiser, kongresser og arrangementer).

KVUen har i sin helhet for lite fokus på den sosiale dimensjonen og den økonomiske dimensjonen av bærekraft i utredningen. Verden endrer seg, de reisende - både norske og utenlandske reisende, er blitt mer opptatte av å gjøre bærekraftige valg. Dette dokumenteres i våre lokale gjesteundersøkelser, samt i nasjonale og internasjonale gjesteundersøkelser og analyser. Gjestene ønsker å velge transporttilbud med lave Co2-utslipp. Reisen blir en del av opplevelsen, og de besøkende blir lengre på hvert reisemål. Nasjonale og internasjonale turistundersøkelser viser at det er en stigende vilje til å være en ansvarlig besøkende og Nord-Norge og nordområdene øker i tillegg sin attraksjonskraft pga. klimaendringene og en ustabil sikkerhetssituasjon i verden.

- Ifølge hovedrapporten til KVU Nord-Norgebanen, er det estimert å gi om lag 70 000 til 210 000 personreiser per år på ny bane. Det er viktig å kvalitetssikre hvor vidt disse estimatene også innbefatter trafikkprognosene for persontrafikk for den økte turisttrafikken til Nord-Norge, og økningen fremover, sett opp mot ulike markeder som nevnt ovenfor. Vi mener disse prognosene ikke i tilstrekkelig grad hensyntar turisttrafikken i landsdelen. Både fastboende og gjester uttrykker at de i større grad ønsker og forventer å kunne benytte bærekraftige transporttilbud. Togtransport må derfor kunne tilbys besøkende som skal reise lengre nord enn Bodø. Skal vi håndtere den forventa økte etterspørselen i fremtiden med et mest mulig bærekraftig transporttilbud, må derfor Nord-Norgebanen prioriteres utbygd.

- Visit Tromsø-region støtter derfor i sin helhet Troms Fylkesting sin innstilling av 23.11.2023: «Troms Fylkeskommune ber Regjeringen derfor om å straks følge opp Stortingsvedtak fra 20.04.2021: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana». Første utbyggingstrinn bør være mellom Ofotbanen (Narvikområdet) via Setermoen til Balsfjord. Neste trinn vil være tilknytning til Tromsø, Skibotn (med framtidig forbindelse til Finland), og gjennom Finnmark via Alta. Fylkestinget vil poengtere viktigheten av at det bygges dobbeltspor på Ofotbanen (Narvik-Kiruna) for å øke kapasiteten på denne. Jernbane mellom Skibotn og Kolari i Finland har fått en enda større betydning og viktighet etter utvidelsen av NATO til også å gjelde våre naboland».

Med vennlig hilsen

Lone Helle
Daglig leder
Visit Tromsø-Region AS

Inger-Lise Brones
Rådgiver bærekraft og samfunn
Visit Tromsø-Region AS

From: "Britt Helen Kristoffersen Løksa" <Britt.Helen.Kristoffersen.Loksa@hamaroy.kommune.no>
Sent: Thu, 1 Feb 2024 11:13:01 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Hamarøy Postmottak" <postmottak@Hamaroy.kommune.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Det er ikke ofte du mottar e-post fra britt.helen.kristoffersen.loksa@hamaroy.kommune.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hamarøy kommune hadde planlagt å avgi høringsuttalelse etter behandling 31.01.24 i formannskap.
Møtet måtte utsettes pga. værhendelser. Vi vil derfor komme tilbake etter høringsfristen.

Varrudagáj - Med vennlig hilsen
Britt Kristoffersen Løksa
suohkanoajvve - ordfører

From: "Bengt Magne Luneng" <bengt.luneng@malselv.kommune.no>
Sent: Thu, 1 Feb 2024 13:01:11 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Unni Regine Dahl-Thorstensen" <Unni.Dahl-Thorstensen@malselv.kommune.no>; "Martin Nymo" <Martin.Nymo@malselv.kommune.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Høringssvar KVU Nord-Norgebanen.docx

Det er ikke ofte du mottar e-post fra bengt.luneng@malselv.kommune.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Høringssvar KVU Nord-Norgebanen

For formannskapet i Målselv kommune
Bengt-Magne Luneng
Varaordfører

Sendt fra E-post for Windows

Målselv kommune

Jernbanedirektoratet 01.02.24
post@jernbanedirektoratet.no

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Formannskapet i Målselv kommune har vedtatt (PS 10/24, 23/01-24) følgende høringssvar på KVU Nord-Norgebanen (KVUNNB):

Målselv kommune mener at KVUNNBs anbefaling, om ikke å bygge ny jernbane nord for Narvik, er feil konklusjon. Målselv kommune mener man i alt for stor grad problematiserer ulempene, fremfor å løfte frem fordelene og at investeringskostnadene er tillagt for stor negativ vekt. En jernbane nord for Narvik, vil åpne for helt andre dimensjoner når det gjelder godstransport, reiseliv, kollektivtilbud og beredskap.

Målselv kommune vil anbefale at man går for alternativ A4, med sidearm til Harstad. Samtidig mener vi det er riktig å vurdere strekningen Nordkjosbotn via Skibotndalen til Finland, på nytt. Målselv kommune ønsker en jernbane velkommen. Samtidig vil vi understreke at landbruket i Målselv er viktig for kommunen og Troms, og vi vil derfor at det finnes løsninger som i størst mulig grad unngår nedbygging av landbruksareal.

Målselv kommune mener at jernbanen i større grad kan gå i dagsone vest for Bardufoss og gjennom Takelvdalen. Vi mener også at kryssingen av Målselva må skje noe lenger nordvest, men fortsatt på østsiden av E6.

Målselv kommune mener at en jernbanestasjon bør etableres i området Andslimoen (vest for E6). Gitt utfordringene med kvikkleire langs Målselva, mener Målselv kommune at en jernbanestasjon i dette området totalt sett vil være den beste løsningen. Her er det relativt mye flatt og ubebygd areal og i området er det i all hovedsak industri. Vi tror samtidig at en jernbanestasjon her vil være minst konfliktfylt. Samtidig så mener Målselv kommune at det også bør være en perrong for persontrafikk i Bardufoss sentrum, da dette i større grad kan skape en god overgang til/fra Bardufoss flyplass.

Målselv kommune mener at en jernbane fra Nordkjosbotn via Skibotndalen til Finland, har stor aktualitet, sett i lys av Finland (og sannsynligvis Sveriges) inntreden i NATO, krigen i Ukraina og generell beredskapstenkning. Målselv kommune mener derfor at det ikke var riktig av SVV å forkaste denne strekningen som en del av tiltakene, men at man må ta en ny vurdering av nytteverdien av denne strekningen. Målselv kommune vil understreke at det er strekningen Narvik – Tromsø som må prioriteres.

From: "Fredrik Olsen" <fredrik@nftr.no>
Sent: Thu, 1 Feb 2024 13:13:14 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "Trude Nilsen" <trude@nftr.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: NFTR høringssvar KVU Nord-Norgebanen (30.01.24).pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra fredrik@nftr.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Hei

Vedlagt finner dere Næringsforeningen i Tromsøregionens høringssvar på KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Vennlig hilsen

Fredrik Olsen
Næringspolitisk Rådgiver
Næringsforeningen i Tromsøregionen | Troms Chamber of Commerce
fredrik@nftr.no | +47 412 11 577
-
www.nftr.no
Facebook | Instagram | LinkedIn

Næringsforeningen
i Tromsøregionen

Næringsforeningen i Tromsøregionen

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988 30. januar 2024

Høringssvar til Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) takker for muligheten til å gi vårt tilsvar på Konseptvalgutredningen for Nord-Norgebanen (KVU). NFTR representerer 692 medlemsbedrifter på tvers av hele Tromsøregionen.

Høringssvaret baseres med utgangspunkt i bestillingen som er gitt: «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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Å knytte landet sammen med et felles jernbanetilbud, anses som positivt. En utbygging av bane må hverken gå på bekostning av annen samferdselsoppgradering eller at transportløsninger settes opp mot hverandre i vurderingen. Dette er en viktig forutsetning. Nord-Norge har stort behov for å utbedre vegnettet, samtidig som det er behov for jernbane i nord. NFTR mener derfor at det ikke er riktig å sette to transportnett opp mot hverandre: Veg eller jernbane.

En videreføring og utbygging av jernbane fra Fauske og nordover i landet, vil være en politisk beslutning som funderes i ønsket politikk. Dette er i tråd med de fleste andre samferdselsutbygginger i Norge. Det er åpenbart at det ikke vil være samfunnsøkonomisk mulig å regne hjem en slik investering, dette på lik linje med andre større norske samferdselsløft.

Nord-Norgebanen vil bidra til redusert reise- og transporttid, økt trafikksikkerhet, avlastning av godstransport på veinettet, skape varige arbeidsplasser, legge grunnlaget for nye næringer samt synliggjøre nasjonal satsing på nordområdene. NFTR mener at KVUen ikke tar høyde for de nasjonale vekstambisjonene innen havbruk, fiskeri, mineraler og reiseliv. I tillegg må KVUen hensynta den geopolitiske situasjonen som er tilspisset og krever økt satsing på sikkerhet og beredskap i det nordlige Norge.

NFTR mener:

1. **Økt produksjon og eksport fra Nord-Norge krever bedre infrastruktur**

Norge har satt ambisiøse vekstmål for en rekke næringer, hvor de fleste er eksportnæringer og sentrale næringer i Nord-Norge: havbruk, fiskeri, mineraler og reiseliv. Økt fokus på nordområdene

og utvinning av naturressursene vil gi nye muligheter for økonomisk vekst. Planlegging av infrastrukturinvesteringer bør derfor ta hensyn til hvordan disse kan bidra til en bærekraftig utvikling av regionen. Dette innebærer å vurdere både miljøkonsekvenser, sosiale og økonomiske konsekvenser.

NFTR mener at utbygging av en jernbane i nord kan understøtte de strategier og mål som Norge som nasjon har satt seg. I tillegg kan en jernbane bidra til å effektivisere produksjonen og distribusjon av produkter som skal utvinnes og produseres i nord.

2. Effektivisering av transport og fremtidens krav om mindre utslipp i logistikkjeden må ivaretas

Eksportvarer produsert i nord har naturligvis en større avstands- og konkurranseulempe enn varer produsert og solgt på kontinentet. Norsk eksport fra nordområdene møter prispress og andre rammebetingelser som skatter og avgifter som følge av opprinnelsesstedet. Dette innebærer at næringslivet i vår region har fokus på å redusere ulempene for å sikre fremtidig konkurransekraft. Lang reisevei, dyrere transport, manglende redundans for forsyningskjedene, samt forventede fremtidige økte skatter og/eller avgifter som følge av ikke grønne logistikk-kjeder, utfordrer næringslivet i å fortsatt tilby attraktive og konkurransedyktige produkter fra det nordlige Norge.

3. Fremtidens reiseliv trenger effektive og grønne transportløsninger

Henviser til innspill fra Visit Tromsø-regionen og reiselivsnæringen:

«Reiselivsnæringen er ikke riktig dokumentert inn i fremtiden. Analysebyrådet Menon Economics estimerer at reiselivsomsetningen i Norge vil bli på 330 milliarder kroner i 2030 - altså en vekst på nær 50 prosent fra 2019. Det er forventet mer enn 50 prosent forbruksvekst i alle kundesegmenter. Sterkest blir veksten fra utenlandske turister, som altså ikke er en brukergruppe som tas med inn i behovsvurderingen i KVUen. Reiselivet i nord er ventet å ta en stor del av denne veksten.»

NFTR mener at persontransporten har flere viktige bidrag i samfunnsutviklingen. Både for utviklingen innen turistnæringen, men også for effektiv pendlervei og alternativ innenlands reisemåte. Mennesker ønsker kortere reisetid, reise mer klimavennlig, forutsigbar regularitet på reiseveien og bedre trafikksikkerhet. Ifølge hovedrapporten til KVUen er det estimert å gi om lag 70.000 til 210.000 personreiser per år på ny bane. Det er viktig å kvalitetssikre hvorvidt disse estimatene også innbefatter prognosene for økt person- og turisttrafikk basert på forventet veksttall i de neste 40 årene. Både fastboende og gjester uttrykker at de i større grad ønsker og forventer å kunne benytte bærekraftige transporttilbud.

4. Bo- og blilyst øker med Nord-Norgebanen

For å øke bo- og blilysten i det nordlige Norge må nasjonen satse mer på utvikling av nordområdene. Utbygging og videreutvikling av infrastruktur og særlig med tanke på effektive og bærekraftige transportløsninger på tvers av landsdelene er viktig.

Nord-Norgebanen bidrar til økt bo- og blilyst samt utvidelse av arbeidsmarkedsregionene i landsdelen. En utbygget bane vil bidra til vesentlig kortere reisetid og vil binde Norge sammen i

større grad. Nord-Norgebanen vil avlaste godstransport på E6, som igjen fører til økt trafikksikkerhet for innbyggerne i Nord-Norge. En bane som utbygges samtidig med utbedring av veier vil øke attraktiviteten for å bo og drive forretning i det nordlige Norge.

5. Samfunnssikkerhet og beredskap må spille en sentral rolle i vurderingen

Sikkerhet og beredskap er viktige aspekter ved utviklingen av Nord-Norgebanen. Bygging av jernbanen vil ha en stor positiv effekt på disse områdene. For det første vil det gi bedre forsyningssikkerhet. I tilfelle en krise vil det være flere måter å frakte utstyr og personell på, noe som kan være avgjørende for å håndtere en akutt situasjon mer effektivt.

Dagens transportløsninger har store utfordringer med tanke på forutsigbarhet og redundans, noe som påvirker både gods- og persontrafikk. Jernbanen vil bidra til større forutsigbarhet i transportsystemet. Dette er viktig for å sikre at varer og tjenester kan leveres pålitelig og i tide, noe som er spesielt viktig for næringslivet i regionen.

Mangel på omkjøringsmuligheter på land, spesielt i lys av behovet for større transportkapasitet på grunn av Nato-medlemskapet til Sverige og Finland, utgjør en betydelig utfordring for regionens infrastruktur. Den militære aktiviteten øker i seg selv, og spesielt etter Sverige og Finlands inntreden i Nato. Dagens veinett både med tanke på veistandard og kapasitet er allerede utfordret, og med økt aktivitet øker bekymringen for at dagens veinett vil knele.

Standarden på det eksisterende veinettet viser seg å være utilstrekkelig for å håndtere både militære og sivile kjøretøy. Veinettet som i dag er beregnet for sivile kjøretøy er langt på vei presset til sin maksimale kapasitet. Ved økt aktivitet for militære kjøretøy opp mot 75-tonn er det opplagt at veinettet vil oppleve betydelige problemer.

6. Trafikksikkerheten bedres med videreføring av jernbane i nord

Dagens transportløsninger der en stor andel av godset fraktes på veinettet bidrar til økt antall trailere. Ved å flytte mer gods fra vei til jernbane, reduseres risikoen for trafikkulykker og forbedrer trafikksikkerheten. Dette er spesielt relevant gitt de utfordrende kjøreforholdene som ofte finnes i Nord-Norge med lange strekninger, skiftende vær, svært få midtskillere og dårlige veier.

Den senere tids oppslag i media der befolkningen uttrykker større utrygghet med ferdsel på veinettet og historier om useriøse aktører som blir ilagt kjøreforbud, kan bidra til en mindre attraktiv region. Hyppigere kjøretøykontroller og mer oppgradering av sikkerhetstiltak på veinettet kan bøte på opplevelsen befolkningen har, men NFTR mener at dette ikke er tilstrekkelig for å trygge folket i nord.

7. Oppgradering av Ofot- og Nordlandsbanen blir sentralt uansett valg av konsept

I dag går en stor andel av godset til Nord-Norge på jernbane med Ofotbanen eller Nordlandsbanen. Nordlandsbanen er kategorisert som overbelastet, og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter mer godstransport. Nordlandsbanen og Ofotbanen har begge stort potensial, og med oppgraderinger kan disse banene bidra til mer grønn, forutsigbar og hurtig frakt. Det fordrer at teknologien oppgraderes og kapasiteten økes. Kapasitetsbehovet på Ofotbanen vil på sikt kreve

dobbeltspor. Det er behov for et godt utbygd jernbanenett med bedre kapasitet, slik at mer gods kan flyttes over på bane, både av miljøhensyn og av trafikale sikkerhetsmessige årsaker. Det er behov for oppgradering av dagens bane for å bedre godstransportens forutsigbarhet og forsyningssikkerhet inn og ut av regionen.

Derfor ønsker NFTR en satsing på både Ofot- og Nordlandsbanen uavhengig av utbygging av jernbane videre nord i Norge.

8. KVUen svarer ikke ut bestillingen tilstrekkelig

NFTR oppfatter at KVUen ikke svarer ut oppdraget. Grunnlaget for KVUen skulle ta utgangspunkt i Norges vekstambisjoner. Etter vår vurdering mangler analysen som bør omtale hvilken rolle Nord-Norgebanen skal og vil kunne spille for samfunns- og næringsutviklingen i landsdelen, hvilket marked den kan dekke – og hva som skal til for å lykkes med dette. Vi har observert at utredningene hovedsakelig fokuserer på de negative aspektene ved utredningen, herunder samfunnsøkonomisk lønnsomhet og miljø med lite fokus på annen samfunnsnytte. Dette kan potensielt gi et ubalansert bilde som kan påvirke beslutningstakingen på en uheldig måte.

NFTR støtter Troms fylkeskommunes kritikk av manglende trinnvis beskrivelse og satsninger i regionen, samt behovet for klare planer og økte investeringer. En mer langsiktig tilnærming til infrastrukturutvikling, med spesifikke investeringer som støtter bærekraftig næringsutvikling, er nødvendig.

Tidsplanen for prosessen gir også grunn til bekymring. Selv om utredningene har pågått en stund, har muligheten for innspill vært åpen fra november til januar, noe som gir en svært kort høringsfrist på en utredning med omfattende omfang. Etter at høringen er avsluttet, skal utredningene kvalitetssikres, en prosess som strekker seg helt til juni 2024. Dette er problematisk, ettersom KVUene skal bygges opp under ny Nasjonal Transportplan (NTP) og denne er under politisk utarbeidelse allerede nå. Dette betyr at kvalitetssikringen av KVUen ikke vil være ferdig før NTPen er ferdigbehandlet, noe som kan begrense muligheten for at innspillene fra høringen får reell innflytelse på beslutningene som tas.

Avsluttende kommentarer

NFTR er positive til Nord-Norgebanen samtidig som en oppgradering av eksiterende bane og veinett må sikres. Den nasjonale satsingen på nordområdene må nødvendigvis gjenspeiles i utviklingen av infrastruktur i det nordlige Norge. Dette mener vi ikke er hensyntatt tilstrekkelig i KVUen. NFTR mener at fokus på samfunnsøkonomisk nytteverdi blir vektlagt i for stor grad sammenlignet med andre regioner og infrastrukturløft som er gjennomført.

NFTR støtter også høringssvar fra Visit Tromsø-regionen, Tromsø kommune og Troms Fylkeskommune. Vår klare anbefaling er å satse på nordområdene gjennom å bygge Nord-Norgebanen. Vi ber om at vårt høringsinnspill tas med og ønsker god dialog i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

Trude Nilsen (Sign.)

From: "Sjømatklyngen Senja" <post@sjomatklyngen.no>
Sent: Thu, 1 Feb 2024 13:59:10 +0100
To: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Attachments: Høring KVU.docx

Det er ikke ofte du mottar e-post fra post@sjomatklyngen.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Med vennlig hilsen

Aleksander Uteng

Daglig leder

Mobil: 416 97 622

E-post: post@sjomatklyngen.no

SJØMATKLYNGEN SENJA

Finnsnes, 1. Februar 2024

Høring: Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge

Sjømatklyngen Senja er en næringsklynge med om lag 50 medlemsbedrifter i sjømatregionen Senja innenfor fangst og fiskeri, havbruk, fiskeindustri, marin ingrediensindustri og leverandørnæring, samt salg, eksport og transport av sjømat. Omsetningen til bedriftene i Sjømatklyngen Senja ligger på over 14 milliarder kroner og per dags dato er det ca. 1700 sysselsatte tilknyttet sjømatnæringen i vår region.

Hovedpulsåren gjennom Nord-Norge er E6. Tromsøregionen kobles til E6 via E8 og Harstadregionen samt Vesterålen og Lofoten kobles til via E10. Det mangler imidlertid en riksveiforbindelse som knytter Senjaregionen til E6. Sjømatveiene på Senja har vært og er en av de viktigste eksportveiene vi har som ikke er på riksveinettet. Én omklassifisering av FV 862/FV 861 og videre FV 86/FV 855 fra yttersida av Senja gjennom byen Finnsnes og opp til Buktamoen, vil komplettere riksveinettet ved å knytte en av de største industri- og eksportregioner i nord, til hovedpulsåren E6. Dette vil også være en viktig transportåre for en stadig mer ekspansiv reise- og turistnæring. Vi registrerer at man uavhengig av omklassifisering har inkludert sjømatveiene på Senja i tiltakspakken, noe som er gledelig. Mtp. de utfordringer og etterslep som er i regionen bør det avsettes mer midler, spesielt ved en fremtidig oppgradering av Gisundbrua, som per dags dato er eneste fastlandsforbindelse til Senja. Vi er positive til at man mener at fylkeskommunen bør tildeles midler for tiltak til værutsatte fjelloverganger, i vårt område nevnes strekningene Svanelvmoen – Torsken og Botnhamn – Straumsbotn. Vi finner det riktig å spille inn strekningene Svanelvmoen – Sifjord (Kaperdalen) og Huselv – Husøy, som også er ekstremt værutsatt og bør så absolutt være med.

Det generelle utgangspunktet for store deler av næringslivet i eksportregionen Midt-Troms, er at man er litt mer opptatt av å bevege seg raskt og effektivt ut av landet, enn raskt og effektivt mellom byene i Troms. E6 med strekningen Heia - Olsborg – Buktamoen – Narvik passerer Midt-Troms som

Sjømatklyngen Senja AS
post@sjomatklyngen.no
www.sjomatklyngen.no

Besøksadresse:
Strandveien 16 9300 Finnsnes

Postadresse:
Postboks 609
9306 Finnsnes

Klyngesekretariat
41697622

en hovedpulsåre på innlandet gjennom kommunene Målselv og Bardu. I godsstrømsanalysene utført for Troms og Finnmark fylkeskommuner i forbindelse med Kyst til marked-strategien, framstår denne strekningen som den tyngst trafikkerte godsveien i nord. Majoriteten av sjømaten fra vår region går på bil og de største volumene her går sørover langs E6 mot Narvik, og videre derfra med bil eller tog over Bjørnefjell. Den sterke volumveksten i vogntogtransporten til og fra Senja forplanter seg dermed sørover langs E6, og en framtidig kapasitetsøkning på Ofotbanen og muligheter for å frakte sjømat med fly fra Bardufoss, vil ytterligere forsterke veksten i tungtransporten på denne hovedpulsåra.

Den fangstbaserte næringsmiddelindustrien i Sjømatregion Senja er i hovedsak lokalisert til Nord-Senja. I disse bygdene finner man også en av landsdelens største opphopninger av lokal kystfiskeflåte – med til sammen nærmere 70 registrerte fartøy - mange med omfattende fiskerettigheter, både på hvitfisk og pelagisk. Gode havneforhold er essensielt for en stadig voksende flåte, samt for landing av råstoff, innsatsfaktorer til industrien og utskiping av ferdigprodukter. Husøy i Senja har utfordrende havneforhold som nå skal utbedres mtp. mudring og dybdeproblematikk. Det er også behov for lignende utbedringer av havneforholdene i Botnhamn, der det er sammenfallende problematikk. Vi er positive til at begge tiltakene er inkludert i tiltakspakken, men ønsker generelt en mer offensiv tilnærming til finansiering av havn og farleder. Manglende finansiering over år har gjort at etterslepet er stort. Fartøyene har blitt større og dypere over tid og har ført til at havnene som er blitt utbedret og bygd på en annen tid for andre fartøy, i stor grad er utdatert. Torsken Havn er èn av de få fiskeværene på Senja som ikke har etablert havnestruktur med molo eller andre innretninger som bedrer havneforholdene. Det er en markant økning i aktivitetsnivået og behovet for bedre infrastruktur er stort. En havnevern som skjermer havna for vind og bølger i Torsken kan og bør sees i sammenheng med masseuttak i forbindelse med utbedring av vei, slik at den kombinerte effekten av prosjektene blir størst mulig.

Næringslivet i Midt-Troms regionen er svært opptatt av Bardufoss Lufthavn og den betydning som flyplassen har og kan få ift. Forvarets tilstedeværelse og aktivitet, militær og sivil beredskap, reiselivet og turisttrafikken, pendling og arbeidsmarked, næringslivets behov for daglige avganger til og fra regionen samt utdanning av flygere til forvaret og til sivil luftfart.

Flyplassen på Bardufoss har både en sivil og en militær del, og Luftforsvarets Maritime Helikopterving har ansvar for drift og sikkerhet på begge. Næringslivet i Midt-Troms regionen er likevel opptatt av at aktiviteten knytta til den sivile delen av flyplassen blir tatt med i Samferdselsmyndighetenes vurderinger av sammenhenger og betydning av lokal og regional infrastruktur for kommunikasjon og samferdsel.

Uavhengig av hvem som eier og driver flyplassen, spiller Bardufoss Lufthavn en vesentlig rolle for nærings- og samfunnslivet i hele regionen, på samme måte som andre regional lufthavner gjør for sine regioner. Transportutfordringene knytta til flyplassen, sett fra næringslivet side, er sikkert også de samme man ser andre steder i landsdelen, med behov for større kapasitet, regularitet og flere avganger til og fra Bardufoss Lufthavn, med avgangstider tilpassa både Forsvaret, reiselivet og nærings- og samfunnslivet forøvrig. Det er også behov for å frigjøre/regulere arealer til sivile formål og næringsutvikling ved Bardufoss Lufthavn.

Sjømatnæringa på Senja er i dag en stor bruker av Ofotbanen og ARE-toget. Med større kapasitet og ikke minst; forbedret punktlighet og regularitet, vil flere produsenter, eksportører og transportører ønske å benytte den elektrifiserte togtransporten fra Narvik og ut til markedet, via det svenske jernbanenettet. Næringslivet mener utredningen av Nord-Norgebanen er for dårlig. Den foreliggende utredningens trasevalg baserer seg på et utdatert virkelighetsbilde, en snever situasjonsbeskrivelse og manglende fokus på gods- og sjømat. For store industri- og eksportregioner i landsdelen, som Lofoten, Vesterålen og Senja, vil store deler av den foreslåtte traseen være uinteressant i godstransportsammenheng, herunder bane inn til byene Harstad og Tromsø. Bygging av jernbane fra Kiruna/Narvik og opp til Skibotn, med koblinger til både Sverige og kanskje også Finland i framtida, vil imidlertid kunne få betydning for godstransporten fra vår region. Med ekspansjonen som nå foregår i NATO der både Finland og nå etterhvert Sverige ser ut til å bli medlem, bør dette som alternativ jobbes videre med.

Overordnet sett er vi skuffet over ambisjonsnivåene i KVU´en og investeringene som det legges opp vil være langt unna å svare de behovene som fylket og landsdelen har. Sett fra et geopolitisk ståsted bør hensynene til forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet prioriteres. Sjømatnæringen er førsteleddet mot storhavet, infrastruktur i form av havner, sjømatveier, energi m.m. må prioriteres omgående. Senja er den største sjømatkommunen i Nord-Norge og den tredje største industrikommunen. For oss starter infrastrukturen der maten landes og produseres, fra ytterst på kysten inn til det sentrale markedet. Vi er opptatt av en helhetlig infrastruktur som ivaretar denne reisen og gjør at vi kan fortsette å bygge distriktssamfunn – i tråd med villet politikk.

Med vennlig hilsen

Espen Schmitz

Styreleder

Aleksander Uteng

Daglig leder

From: "Robert Jensen" <Robert.Jensen@ntroms.no>
Sent: Thu, 1 Feb 2024 15:14:23 +0100
To: "firmapost@vegvesen.no" <firmapost@vegvesen.no>
Cc: "Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norge, sak 20/106842
Attachments: Uttalelse KVU Nord-Norge ver. 20240201.pdf

Det er ikke ofte du mottar e-post fra robert.jensen@ntroms.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Vedlagt uttalelse til KVU Nord-Norge.

Vennlig hilsen
Robert Jensen
Daglig leder tlf. 95282184

NORD-TROMSRÅDET
Interkommunalt Politisk Råd

DER KONTRASTER FORMER FOLK
NORD-TROMS

Nord-Troms, 01.02.2024

Til
Statens vegvesen,
firmapost@vegvesen.no

Kopi : Jernbanedirektoratet

UTTALELSE KVU NORD-NORGE OG KVU NORD-NORGEBANEN

PÅ TIDE Å PRIORITERE SAMFERDSEL I TROMS OG FINNMARK

Om vår region

Nord-Tromsrådet består av Kvænangen, Skjervøy, Nordreisa og Kåfjord. Regionen grenser til Finnmark, Tromsø kommune og Lyngenfjorden.. Vi har en befolkning på ca. 11 000 innbyggere pr. 1. kvartal 2024. Vår næringsstruktur har vekt på fiskeri, landbruk, reiseliv, kultur, fornybar energi og offentlig sektor. Fiskeri og havbruk har viktige tradisjoner i Nord-Troms, i dag med et ressurssterkt og godt oppdrettsmiljø.

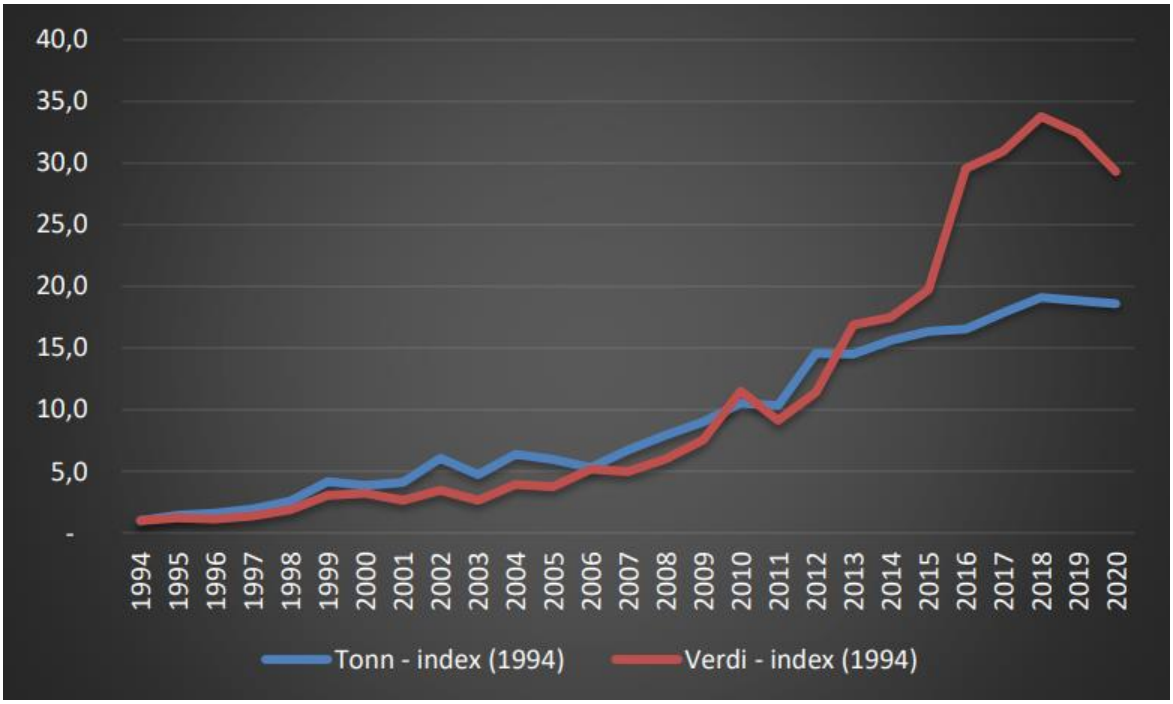
Hovedferdselsåren går i ytre del av regionen og det er bileder til alle kommunene. Landsdelens mest trafikkerte næringsveier går gjennom regionen; E6 i nord-sør og E8 øst-vest mot Finland. Vegnett med E6 og fylkesveier knytter oss sammen med resten av Norge. Tromsø er nærmeste senter, som en stor by i norsk sammenheng.

Adr.: Sentrum 17, 9151 Storslett
E-post: regionrad@ntroms.no
www.nordtromsportalen.no

DER KONTRASTER FORMER FOLK
NORD-TROMSRÅDET

Nasjonal Transportplan fokuserer på utvikling av transportkorridorer. Disse er spesielt viktige for Nord-Troms, men flere av veiene er rasutsatt. Av 250 raspunkt på fylkesveier i Troms (SVV 2019) ligger 46 i Nord-Troms, herav 32 i Skjervøy.

Regionens marine næringer er grunnmuren i samfunnene våre. Basert på slaktet volum var verdien for havbruksproduksjonen i regionen i overkant av 6,4 mrd. i 2020. Dette utgjør ca. 67% av havbruksomsetningen i Troms i 2020, nesten 50 % av Troms og Finnmark. Samlet omsetning, fangst og havbruk var over 6,5 mrd. i 2020, og økende. Verdien av våre marine produkter stiger raskere enn produksjonen, som vist i tabellen her.



Reiselivet er en annen viktig næring som er i stor vekst, antall overnattinger øker raskt. Mens omsetningen innen marine næringer antas å måtte femdoble seg for å møte verdens behov for matproduksjon, er dette minst like aktuelt for reiselivet. Velstandsøkningen gjør vår arktiske historie, urfolk, kultur, midnattssola, nordlyset, fjord og fjell med dyreliv, fisk og pattedyr spesielt attraktivt i fremtiden. Våre ferske råvarer vil også være enda mer attraktive når det kommer til det grønne skiftet.

For å kunne bidra til fremtidens utfordringer er vår infrastruktur innen samferdsel av helt sentral betydning. Nord-Tromsrådet vil derfor peke på at satsing på vår del av landet vil være en investering i fremtiden, for vekst og velstand i Norge samtidig som vi skal omstille oss til et fornybart og bærekraftig samfunn.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no

Om KVU generelt

KVU Nord-Norge skulle belyse hva som trengs for å utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur, som gir attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene. Tidligere utredninger viser at de viktigste utfordringene i landsdelen er at det er dyrt å transportere gods, reisetidene er lange og inn mot enkelte byområder er det begrenset kapasitet. I tillegg gjør værforhold, ras og skred og lange avstander at det er krevende å legge til rette for effektive transportforbindelser med høy pålitelighet. Utredningen skal særlig sette søkelys på de lange transportstrekningene, altså strekningene med den funksjon å binde landsdelen sammen, og knytte oss til resten av landet og utlandet.

På tross av dette er utredningen uten nye samferdselstiltak i Troms og Finnmark på veg og som er overraskende gitt denne beskrivelsen i forordet til Statens Vegvesens KVU samt den alarmerende demografiske utvikling i vår del av landet.

Det har vært lagt stor vekt på medvirkning i utredningsarbeidet fra alle regioner i Nord-Norge, uten at det synes å ha vært lagt vekt de klare meldingene som er kommet på alle disse samhandlingsmøtene.

KVU Nord-Norge har få tanker om at det skal skje endringer i det nordligste av Norge, tilstanden skal etter planen være status quo. Nord-Tromsrådet vil her peke på forutsetninger som må på plass for at vi skal kunne motvirke de store demografiske utfordringene vi står overfor.

Hurdalsplattformen

Regjeringen sier i Hurdalsplattformen:

«Nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde. Regjeringen vil fornye og forsterke innsatsen og har store ambisjoner for utviklingen i nord.

Den nye nordområdepolitikken har som mål å snu den negative befolkningsutviklingen, utnytte de lokale verdiene til å skape vekst, gjøre nordområdene til sentrum for grønn omstilling, ha større ringvirkninger og fremme nye initiativ for samarbeid med våre naboer. Regjeringen er opptatt av å sikre norsk eierskap til viktig infrastruktur, eiendom og nasjonal kontroll over naturressurser.

Distriktspolitikken må forsterkes og fornyes. Regjeringen vil føre en politikk for sterkere fellesskap, vekst og utvikling i hele landet der by og land går hand i hand. Vi vil sette i gang nye tiltak for å skape optimisme og fremtidstro i hele Norge.»

Hurdalsplattformens intensjoner og målsettinger må følges opp med konkrete tiltak som viser at våre utfordringer blir løst, på kort og lang sikt. Vi vil peke på konkrete tiltak som vil møte utfordringene på en god måte for vårt område.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no

Utfordringer i Nord-Troms

Fylkesveiene er en sentral del av vårt transportsystem, både for å skape gode betingelser for de som bor her, å ha gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, for å redusere avstandsulempene og for å ha trygge og forutsigbare alternativer for gods- og persontransport. Nord-Tromsrådet mener disse veienes betydning og innspill om dette ikke er lagt nok vekt på. For å ha gode løsninger for transport i Troms og Finnmark er fylkesveiene våre helt avgjørende. Veiene i Nord-Troms er også den eneste mulighet for transport og samferdsel mellom stedene våre, uten mulighet for omkjøring.

Ingen av de konseptuelle valgene inneholder nye tiltak for veg i Nord-Troms og Finnmark. Det inneholder ingen tiltak for sikker transport i forhold til rassikring og trygge fylkesveger, vi trenger først og fremt trygge veger og for vår befolkning som bor langs vegen, dernest kan nye løsninger realiseres.

Nord-Tromsrådet peker særlig på strekningen Langslett – Skjervøy og fylkesvegene 866/869 og 347 på Arnøya med betydelig transport av sjømat ut av vår region. Nord-Tromsrådet ber om at disse strekningene med ny bru mellom Kågen og Skjervøy samt varig sikring av Fv 347 på Arnøya må være en prioritert oppgave å realisere med betydelig statlig innsats. Sentrale gjennomgående transportkorridorer, jfr. vegvesenets og regionens strekningsstrategi må prioriteres.

Heller ikke innfartsvegen til Tromsø fra Nord er berørt, med behov for fast forbindelse over Ullsfjorden. Nord-Tromsrådet mener må være en statlig satsing for å binde vår region – og Finnmark, sammen med den mest sentrale byen i Troms og Finnmark med regionsykehus, flyplass og statlige institusjoner. For å binde Norge sammen med transportkorridorer til våre sentrale byer må Ullsfjordforbindelsen være et statlig ansvar.

Oppgradering av E6 mellom Nordkjosbotn og Langslett må forseres med hensyn til en trygg ferdsel på strekningen. Her er betydelig tungtransport, kollektivtrafikk og bobiltrafikk i tillegg til ordinære lokale vegfarende. Det er også bygdeveg for mange beboere på strekningen. Her må veibredde og kurvatur utbedres, strekningen til dels legges om og i tuneller slik at en tilstrekkelig standard på vegen oppnås.

På denne strekningen er det også rasutfordringer fra Fallsnesfjellet i Storfjord, den siste biten langs vårt stamvegnett som bør sikres i forhold til ras.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no

Næringslivet er avhengig av sikre samferdselsårer, og vi må i fremtiden ta hensyn til det grønne skiftet i større grad. For å få det til er jernbane en viktig faktor som tar bort utslipp ved transport. En jernbane fra Tromsø til Narvik vil gi betydelig effekt ved mindre transportavstander på veg, og bidra til den omstilling vi ser foran oss.

Det vil også trygge befolkningen som bor langs vegen og har ferdselsårene til dels også som sine egne bygdeveger. Nord-Tromsrådet vil derfor anbefale ny jernbane på strekningen Narvik – Troms bygget.

E6 på Kvænangsfjellet bør fortsatt utbedres ved å få tunell forbi Rakkenesura og for øvrig bør traséen rettes ut for å trygge ferdselen. Dette er også et rassikringstiltak av stor viktighet for vegfarende, spesielt for de som kjører der regelmessig.

Nord-Troms har kun en lokal flyplass som må sikres med flere daglige avganger og muligheter for tur-retur reiser til Oslo samme dag. For å møte økende turisme må tilbudet gjøres slik at flere kan benytte seg av flyreise inn til vår region. Ved anbudsutlysninger må det legges klare føringer for slike tiltak i konsesjon.

Havnene i vår region må styrkes med økt satsing på fiskerihavner i statlig regi. Her må lokale behov hensyntas og det må legges til rette for både fiskeri, oppdrett og turisme.

Nord-Tromsrådet vil også legge vekt på at det bør komme et nytt jernbanetilbud fra Skibotn til Kolari i Finland. Dette vil sikre bedre kommunikasjon mellom Nord-Troms og Finland, og det vil være med å øke forsvarets beredskap og muligheter til samhandling mot øst. Investering og drift vil være et betydelig bidrag til å få transportert forsvarsmateriell over landegrensene, og til Norges bidrag i NATO. I tillegg vil det ha stor betydning for økt kontakt over landegrensene i nord.

KVU for Nord-Norge må innarbeide disse tiltakene i sitt konseptuelle valg nr. 2, og der benevnelsen endres til: **Samferdselstiltak i Nord-Norge og ny jernbane mellom Tromsø og Narvik.**

Vennlig hilsen

Hilde Nyvoll (s)
styreleder

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen - Anbefalingen i forhold til bestillingen for KVU Nord-Norgebanen

Nordlandsbanen er en viktig transportåre for frakt av gods og passasjerer til og fra Nord-Norge. For passasjerer som reiser fra Trondheim/Oslo og skal videre nordover er det på Fauske overgang til buss til Narvik/Sortland. Fra Narvik går det buss til Tromsø.

Daglig kommer 4-5 godstog med varer fra Oslo/Trondheim. En stor andel lastes om til bil for transport videre nordover. Etterspørselen etter frakt av gods på tog er stor, - og økende, men det er i dag ikke ledig kapasitet. ERTMS vil øke kapasiteten noe, men ikke tilstrekkelig til å dekke etterspørselen. Det kreves mange nye kryssingsspor (ca 13?) for å doble kapasiteten.

Ofotbanen frakter store mengder gods og matvarer til Nord-Norge. Som enkeltsporet bane med stor belastning på grunn av malmtransporten viser det seg at denne transportveien er utsatt. Sårbarhet reduseres og kapasiteten økes betraktelig med dobbeltspor når dette blir realisert. Ofotbanen har lite ledig kapasitet for varer mellom Sør-Norge og Nord-Norge.

Det er med stor undring vi registrerer at KVU Nord-Norgebanen har oppgradering av disse to banestrekningene som eneste anbefaling når bestillingen var å utrede Nord-Norgebanen med tanke på realisering. Jfr Hurdalsplattformen og Stortingets vedtak.

For landsdelens næringsliv og befolkning så burde det foreligge konkrete planer for elektrifisering av Nordlandsbanen og dobbeltspor på Ofotbanen slik at midler kan settes av til oppstart av disse prosjektene så snart som mulig.

Krymper Norge
Nord-Norgebanen vil knytte landsdelen tettere sammen med resten av landet. Å knytte Nord- og Sør-Sverige tettere sammen var også tanken i Sverige da Botniabanan ble vedtatt bygget under Göran Perssons regjering:
https://url11.mailanyone.net/scanner?m=1rTNIj-0005Ut-4m&d=4%7Cmail%2F14%2F1706279400%2F1rTNIj-0005Ut-4m%7Cin11c%7C57e1b682%7C13145342%7C7863032%7C65B3C32DC9005EBBD3ABBB53927B0D2B&o=%2Fphtw%3A%2Fwtsevw.n.s%2Fstityhrr%2Fneersikngoae%2Fnr-pfso-esrvorbra-saniotnbaana&s=gSpOzAdjR27puy__h2Gf41ggvQI

I Sverige fortsetter bygging av jernbane i nord mot Luleå.

Tilbake til Norge, så kan gods- og persontog fortsette ca 1,5 t nordover fra Fauske til Narvik. Videre til Tromsø beregnes ytterligere ca 1,5t. Dagens transport med bil Fauske - Tromsø tar ca 8t!
Det er ingen tvil om at Nord-Norgebanen vil bli attraktivt reisealternativ for langt flere enn de reisende som i dag bruker Nordlandsbanen. På samme måten som Arctic Train/ Ofotbanen er blitt populær for turister vil også Nord-Norgebanen bli det. Flere velger miljøvennlige alternativ der det finnes.

Ikke prissatte virkninger
Betydningen av gjennomgående bane nord/sør er stor både for personreiser og for godstransport. Verdien av dette er kvantifiserbare størrelser som kan måles i kroner og summeres til samfunnsnytte.
For landsdelen, og for resten av landet, er det imidlertid mange ikke prissatte virkninger som er av stor verdi. Samfunnssikkerhet og beredskap er tema som bør tillegges større vekt i framtida slik den internasjonale situasjonen er i dag.

Nord-Norgebanen vil bidra vesentlig til både Robusthet og Redundans, to viktige virkninger for samfunnssikkerhet.

For lange reiser, som for eksempel Nord-Norgebanen vil være, er «skinnefaktoren» av stor betydning. Den betyr mindre på en kort arbeidsreise til jobb i de store byene. Dette er en av de ikke prissatte virkningene som ses helt bort fra etter en utredning gjennomført av Jernbanedirektoratet (Ikke-prissatte virkninger i jernbanesektoren. Mars 2022. Dokument nr: 202100145-4).

Ny teknologi
KVUen ser ikke ut til å ta hensyn til at ny teknologi kan bidra til reduserte utslipp under anleggsperioden.

Eksempel på dette er:

- Grønn betong. Ref statsminister Støre sin nyttårstale der han omtaler besøk ved bedrift i Nord-Odal der ny teknologi er tatt i bruk for å produsere betong med svært lavt klimagassutslipp, - nesten ned mot null.
- Grønn stålproduksjon. Også her planlegges fabrikker som vil fjerne CO2-utslipp fra produksjonen.
- Utslippsfrie anleggsplasser. KVUen ser ikke ut til å ta hensyn til at anleggsplassene om noen år vil bli utslippsfrie. Det bør stilles som krav ved bygging av jernbane og vil dermed gi stor besparelse i CO2-utslipp.

Hvis det er slik at KVU-metodikken ikke åpner for bruk av ny teknologi, så bør den oppdateres.

Energibesparende og miljøvennlig
Flere reisende og mer gods på bane bidrar til å flytte transport bort fra transportformer som gir større utslipp eller er mer energikrevende. Godstransport på skip, selv om disse drives elektrisk, er mer energikrevende enn transport på skinner. Også i forhold til bil er transport på elektrisk bane både mer energieffektivt og miljøvennlig. Biltransport står for en stor andel av mikroplast som havner i naturen og utslippene øker ettersom bilene blir tyngre.

For høye enhetskostnader
Bane NOR har benyttet trasé-optimaliseringsprogrammet Quantm fra Trimble for å finne optimale alternativ med hensyn på pris og CO2 - utslipp. Dette er et utmerket verktøy for å finne gode løsninger. Løsningen som programmet kommer fram til er imidlertid styrt av enhetskostnader (kr/m tunnel, volum av masser fra tunnel, skjæring og fyllinger, lengde og kompleksitet på bruer osv). Areal som ikke ønskes bygget kan blokkeres. Av løsninger er det valgt en trasé med svært høy tunnel-andel. Tunneler i dette området vil i liten grad komme i konflikt med annen infrastruktur eller anlegg og de fleste vil ha høy overdekning. Det sier seg selv at for høye enhetskostnader her vil gi store kostnader. Når enhetspriser fra Follobanen og tilsvarende prosjekt brukes på Nord-Norgebanen har utreder «tatt i» for å være sikker. Korrigering overlates til KS1.

Traséalternativ
I siling av konsept er flere mulige løsninger utelukket. Et fergealternativ er ansett som «gammeldags». For kryssing av Tysfjorden kunne ferge fra Kalvika sør for Bognes til Skarberget vært beregnet som et alternativ. Lange dyre tunneler, alternativt teknisk utfordrende bruer kunne unngås. Effektive El-ferger kunne trafikkere strekningen. Togferge trafikkerer Messina-stredet i dag, og der det under Femern Belt nå bygges undersjøisk tunnel for bil og tog går det (/har det gått) jernbaneferge.

Klimamål
Gjennom Parisavtalen og COP28 har Norge forpliktet seg til å redusere klimagassutslipp med 50 til 55% innen 2030. Når Nord-Norgebanen trekkes fram som klimatiltak er det fordi

en gjennom bygging av banen også ser varige verdier for Norge ved å bygge energieffektiv transport.

Enigheten i Nord-Norge
Nordland fylkesting behandlet KVU Nord-Norgebanen i desember. Et flertall av de politiske partiene uttalte seg positivt til Nord-Norgebanen. Det fremgår av debatten i forkant av avstemningen. Senterpartiet, som er en del av posisjonen, gav tydelig til kjenne at de er FOR, og kunne slik sett gitt nødvendig flertall for videre planlegging av Nord-Norgebanen.

Troms og Finnmark fylkeskommune skilte lag ved årsskiftet. De opprettet Arktisk jernbaneforum nettop for å arbeide i fellesskap for Nord-Norgebanen, eller i første omgang for realisering av Tromsbanen som en del av Nord-Norgebanen.

Når Nord-Norgebanen kommer på den fylkespolitiske dagsorden så ender den langt ned etter alle utfordringer med fylkesveier, hovedtransportåren E6 og stort behov for forbedringer både på kapasitet, materiell og teknologi på Nordlandsbanen og Ofotbanen.

Med perspektiv fram mot 2040-2050
- når veiene er utbedret,
- når dagens jernbanestrekninger fungerer som de skal, og har kapasitet som dekker framtidig etterspørsel
    - så bør Nord-Norgebanen være på plass

MEN DA MÅ PLANLEGGINGEN BEGYNNE NÅ!!!

Bygging av jernbane i nord er uten tvil en nasjonal oppgave.

«Nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde i årene som kommer» beskrev regjeringen (Ap, Sv, Sp) i Soria Moria-erklæringen (2005) og står fortsatt å lese på regjeringen.no
«Kraftfull satsing på tvers av flere sektorer, … - inkludert samferdsel.»

https://url11.mailanyone.net/scanner?m=1rTNIj-0005Ut-4m&d=4%7Cmail%2F14%2F1706279400%2F1rTNIj-0005Ut-4m%7Cin11c%7C57e1b682%7C13145342%7C7863032%7C65B3C32DC9005EBBD3ABBB53927B0D2B&o=%2Fphtw%3A%2Fwtsrew.njeirgn.ge%2Fo%2Fonnrateonodm%2F%2Fdmrdneiae%2F4511&s=qNqVMVREO1l3YXIJ4f11_Njkluc

Av **Dietz Foresight** sin trekant med scenarier utarbeidet i forbindelse med KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen
a. Bastion Nord
b. Klondyke
c. Den siste villmark

- så inngår transportinfrastruktur og jernbane som viktig i de to første.

Løsningen ligger i skjæringen mellom de tre, - og inkluderer Nord-Norgebanen!!!

Neste trinn NTP 2025-2036
Som Norsk Bane, på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune, har avdekket i sin faglige vurdering av KVU Nord-Norgebanen, så er det feil og store svakheter ved KVUen.

Kvalitetssikringen gjennom KS1 vil trolig komme til andre tall både på kostnader, samfunnsnytte og CO2 regnskap, - og forhåpentligvis en annen anbefaling. Til sist er det

Stortinget som bestemmer. Slik det i kapittel 9 Drøfting og anbefaling i siste linje under Metode står: «Beslutningstaker som vektlegger ulike tema annerledes, vil kunne komme frem til en annen konklusjon enn i kapittel 9.10.»

- Jernbanedirektoratets anbefaling om at «Nord-Norgebanen ikke bør utredes videre» må legges til side.
- Stortinget vedtak må gjelde: «KVU gjennomføres med tanke på realisering av Nord-Norgebanen.»
- Prosjektering må komme i gang i første del av kommende NTP.

Den strategiske satsingen på mer jernbane i nordområdene må kunne spores tilbake til NTP 2025-2036.

Etter Jernbanedirektoratets utredningen av Nord-Norgebanen i 2019 er det ikke overraskende at det samme direktoratet 4 år etterpå kommer til samme konklusjon. Det burde heller vært en annen utreder for ny KVU Nord-Norgebanen.

For styret i
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

FAUSKE KOMMUNE

Ordfører

Dato: 31.01.2024
Vår ref.: 24/2358
Deres ref.:
Saksb.: Marlen Rendall Berg

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Utbygging av nye jernbanestrekninger har knapt skjedd de siste 100 årene i Norge. Mens det satses på jernbane over hele Europa, har det i Norge stort sett handlet om vedlikehold og forvaltning av allerede eksisterende strekninger. Dette mener Fauske kommune er oppsiktsvekkende.

«Vi bygger landet» er en gammel og kjent folkesang. Som kommune slutter vi oss til de innspill som folkeaksjonen for Nord-Norgebanen har gitt i saken. Vi vil derfor vektlegge den moralske og langsiktige forpliktelsen vi har som nasjon i å knytte landsdelene samme gjennom en fremtidsrettet og grønn infrastruktur. Vi mener det er en moralsk forpliktelse for samfunnet å gjennomføre dette prosjektet. Det handler om å bygge landet.

Hvis vi vil noe med å knytte landsdelene nærmere sammen er det en logisk enkel slutning at å bygge bane fra Fauske til Tromsø og videre må være en del av dette. Dette kan ikke skje med samfunnsøkonomiske beregningsmodeller som utgangspunkt og begrensning, men må skje i et «mangegenerasjoners»-perspektiv.

I 1958 kom Nordlandsbanen til Fauske og er nå banens nordligste stoppested. 66 år senere går denne diskusjonen ennå. Det er fortvilende. Norge i verden får en stadig sterkere og aktuell posisjon gjennom landets geografiske plassering. I denne tida bør det være opplagt at infrastrukturen fra nord til sør må opprustes betydelig. Fremtidsrettede politikere bygde Bergensbanen for over 100 år siden. Med dagens måte å tenke på ville nok heller ikke dette prosjektet vært samfunnsøkonomisk riktig, men ingen i dag sår tvil om at banen er nødvendig og viktig. Slik må vi også tenke om Nord-Norgebanen. Vi har en moralsk forpliktelse til å gjøre jobben for kommende generasjoner.

Det handler om å ha visjoner for vår nasjon og vårt land. Folk i bygd og by skal ha like muligheter og kunne leve gode liv der de bor. Denne grunnpilaren i det norske samfunnet må bygges videre på. Landsdelen i nord er enormt rik på naturressurser som skal transporteres i et samfunn som er nødt til å ta mer hensyn til miljø og det grønne skiftet fremover. I dag skjer det meste av godstransport på E6 og er derfor stadig mer forurensende pga. økt volum.

KVU Nord-Norge banen tar i liten grad hensyn til det store bildet.

Fauske kommune anbefaler på det sterkeste å gå videre med arbeidet om å realisere byggingen av Nord-Norgebanen. Vi må bygge landet videre.

Ellers støtter Fauske kommune aksjonsgruppa for Nord-Norgebanens innspill og vedlegger denne.

Med vennlig hilsen

Marlen Rendall Berg
Ordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Vedlegg:
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen - Anbefalingen i forhold til bestillingen for KVU Nord-Norgebanen

MIEVKI / STUORANJARGA OROHAT – MAUKEN / TROMSDALEN REINBEITEDISTRIKT

v/ Johan Anders Oskal

Heimdalsveien 14

9325 BARDUFOSS

Takvatn, 1.februar 2024

Jernbanedirektoratet

0101 OSLO

Høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen

Mauken Tromsdalen reinbeitedistrikt ønsker med dette å avgi en høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen.

Vi er et reinbeitedistrikt i Midt-Troms, som benytter våre tradisjonelle samiske områder, og flytter mellom våre årstidsbeiter i 3 kommuner. Reinen følger et fast mønster i sin bruk av beitene, basert på tradisjonell bærekraftig utnyttelse av ressursene. Reindriften er selve bærebjelken i det samisk samfunn, utenfor de samiske kjerneområdene. Reindrifta som næring er grunnlaget for et livskraftig samisk lokalsamfunn, hvor samisk språk og samiske tradisjoner holdes i hevd. Det betyr at vårt tradisjonelle liv i stor grad er avhengig av at reindriftens vilkår er robust og langsiktig.

Distrikt 27 Mauken er vinterbeite, og har bruttoareal på 1699 km2 og ligger innenfor følgende grenser: Fra Takelvas utløp i Målselva og videre nedetter sistnevnte elv til Malangsfjorden. Ut denne fjorden til Ansnes og videre til Ryastraumen og Balsnes. Derfra langs Balsfjorden til Nordkjoselvas utløp i Nordkjosbotn. Videre langs denne elv til vestgrensen for distrikt nr. 26 Roastu. Følger videre langs denne grense tilbake til utgangspunktet ved sammenløpet av Tamok- og Målselva. Distriktet ligger innenfor Tromsø, -Balsfjord – og Målselv kommune. Beitetid er fra 15.10 til 15.05.

Distrikt 17 Tromsdalen er sommerbeite og har et bruttoareal på 505 km2, og ligger innenfor følgende grenser: I Ullsfjorden fra Breivikelvas utløp til Grøtsundet. Videre langs Tromsøysundet, Balsfjorden, Ramfjorden til dennes nordligste bukt ved Fagernes. Herfra etter landeveien over Breivikeidet tilbake

til utgangspunktet ved Breivikelvas munning. Distriktet ligger innenfor Tromsø kommune. Beitetid fra 15.04 til 15.01.

Distrikt 18 Andersdal / Stormheimen er sommerbeite og har et bruttoareal på 590 km2, og ligger innenfor følgende grenser. Fra Sjøvassbotn ut Sørfjorden og Ullsfjorden til Breivik. Herfra langs landeveien over Breivikeidet til Fagernes. Herfra over fjorden og videre langs Balsfjorden til Laksvatnbukt. Herfra over Laksvatneidet på det laveste og tilbake til utgangspunktet Sjøvassbotn. Distriktet ligger innenfor Balsfjord- og Tromsø kommune. Beitetid fra 15.04 til 15.01.

På grunn av at reinen er ute hele året, og er avhengig av alle typer årstidsbeiter, er reindrift en arealavhengig næring. Reinen vandrer mye og reinens behov endrer seg mellom årstidene. Beiteforhold, klima, berggrunn, topografi, tilgjengelige beitevekster, inngrep og menneskelig aktivitet har stor betydning for reinens natur, og bruk av landskap og terreng som beiteområde. Driftsmønster og beitebruk er derfor dynamisk og kan variere fra år til år, avhengig av alle faktorene som spiller inn. For eksempel kan vårflyttinga forsinkes på grunn av snøforhold, en varm sommer kan gjøre at reinen trekker oppi høyda, en høst med mye sopp gjør at reinen vandrer mye og sprer seg osv. Det er derfor viktig med forskjellige beiteområder for dekke reinens behov. Alle forskjellige terrengtyper har betydning for reinen og derfor trenger reindrifta sammenhengende beiteområder, særlig for å kunne ivareta fleksibiliteten i forhold til å utnytte beiteområdene optimalt til enhver tid. Totaleffekten av mange inngrep og forstyrrende aktiviteter rundt omkring i distriktet kan være større enn hva summen av hvert enkelt inngrep skulle tilsi. Det henger sammen med oppstykking av beiteområder og trekk- og flyttleier, som ikke lar seg forene med reinens behov for sammenhengende områder. Mange inngrep innenfor ett av distriktets åtte årstidsbeiter vil få negative konsekvenser for hele drifta.

Reinbeitekommisjonen (2001) har anført at Mauken kanskje er det reinbeitedistriktet i landet som har vært mest utsatt for inngrep. Så langt har nok distriktet klart seg brukbart på grunn av fleksibilitet, bl.a. på grunn av gode barmarksbeiter, men som det framgår er de alvorligste utfordringene knyttet til vinterbeitene; Forsvaret, rovdyr, hyttebygging og andre inngrep, og nå også klimaendringer. Dette skaper omfattende kumulative effekter. Noe av klimaeffektene synes å kunne kompenseres med endringer i beitebruk, men det er likevel helt klart at tålegrensen for inngrep i dette distriktet for lengst er overskredet. (Riseth, J.Å. & Johansen, B. 2018: Inngrepskartlegging for reindrifta i Troms fylke. Troms fylkeskommune).

For reinbeitedistriktets del ønsker vi ikke en togbane gjennom reinens beiteland da dette kommer til å bli svært forstyrrende for vårt driftsmønster, og slik som det tidligere er nevnt er vi allerede hardt belastet hva gjelder arealinngrep.
Hovedrapporten KVU Nord-Norgebanen belyser etter vårt syn grundig de negative konsekvensene denne banen kommer til å få for reindriften, men også for hele den samiske kulturen i området, og at denne planen derfor må utgå.

Mauken Tromsdalen reinbeitedistrikt støtter denne anbefalingen i hovedrapporten:
Konseptene A2 – A4 har store negative virkninger. Dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kraftig økning i klimagassutslipp og store arealkonflikter betyr at Nord-Norgebanen ikke bør utredes videre.

Med hilsen

Mauken Tromsdalen reinbeitedistrikt

Fra: Britta Olsen
Til: Post
Emne: KVU Nord-Norgebanen sak 202300988
Dato: torsdag 1. februar 2024 19:23:09

Det er ikke ofte du mottar e-post fra bolsen458@gmail.com. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Vi i Grovfjord reinbeitedistrikt har ikke plass til jernbane i våres reinbeitedistrikt verken nu eller i all framtid.Vi har allerede store inngrep hos oss og det sier seg selv at jernbane vil ødelegge alt for oss.,det vil ALDRI gå an å drive reindrift i Grovfjord reinbeitedistrikt vis
det kommer jernbane hit.

Mvh Britta Olsen.

Senterpartiet
Nordland

12. januar 2024

Høring konseptvalgutredning Nord-Norge banen

Nordland Senterparti vil berømme Storting og regjering for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en konseptvalgutredning for hele transportsystemet for landsdelen. Nordland Senterparti forventer at regjeringen legger inn en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i Nordland i tråd med fagetatenes anbefalinger.

• Nordland Senterparti støtter ikke hovedkonklusjonen i KVUen som konkluderer med at man ikke skal bygge ut Nord-Norge banen. Sikkerhet, beredskap og et næringsliv i vekst taler for at jernbane er en forutsetning for å sikre helhetlige transportløsninger. Nordland Senterparti viser til at en i Hurdalsplattformen peker på at Nordområdene er Norges viktigste strategiske område.

Nordland SP peker på at Norge er et av få land i Europa som ikke har en jernbaneinfrastruktur som dekker hele landet.

• Nordland Senterparti understreker at et effektivt og bærekraftig helhetlig transportsystem som jernbane, statlig- og fylkesvegnett, sjøtransport og luftfart, er av regional og nasjonal stor betydning. Det er viktig å utvikle et helhetlig transportsystem som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens naturressurser og fremmer nasjonal verdiskaping, samfunns- og velferdsutvikling.

• Nordland Senterparti er bekymret over at KVUen 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 gjør at det videre arbeidet med Nord-Norgebanen bør prioriteres, sett i lys av sikkerhets- og beredskapssituasjonen i nord fremover, samt næringslivets behov for gods- og varetransport.

• Nordland Senterparti mener ambisjonsnivået i KVU Nord-Norgebanen er for lavt og viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i fylket. Nordland Senterparti har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger. Det forventes økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen som innebærer bygging av tilstrekkelig antall krysningsspor for økt kapasitet, raskere framføringstider og nullutslippsløsning på Nordlandsbanen og dobbeltspor og økt pålitelighet på Ofotbanen. Vedlikehold og modernisering av banene må økes betydelig.

Avsporingen på Ofotbanen i desember 2023 gav store konsekvenser for varetilførselen i Nord-Norge – derfor er dobbeltspor nøvendig.

• Nordland Senterparti etterlyser en tydeligere satsning på eksisterende jernbane i Nord-Norge. For Nordlandsbanen og Ofotbanen foreslås det tiltak til kun nærmere 15 mrd. kr i et 40 års perspektiv. Sett i lys av godsøkningen de siste 6 år og prosjektene ACE green I, II og III forventer vi en tydeligere satsning på økt godskapasitet. Forslaget som foreligger utgjør om lag 1 % gitt dagens bevilgninger til nasjonale jernbaneformål for samme tidsperiode, og hvor jernbanenettet i nord utgjør om lag 18 % av det nasjonale banenettet.

• Godsterminalene på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må utvides i takt med utviklingen i godstransport, og må legge til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.

• Nordland Senterparti viser til at KVU 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 forsyningssikkerhet, samfunnssikkerhet, beredskap og Forsvarets beredskapsevne.

• Nordland Senterparti påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren.

• Nordland Senteparti støtter KVUens anbefaling om satsing på økt togtilbud på Nordlandsbanen med styrkinga av Helgelandspendelen Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, som ett av tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst. En slik satsing støttes både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

From: "Per Hareide" <per.hareide@gmail.com>
Sent: Sun, 22 Oct 2023 18:49:59 +0200
To: "Srv Post" <post@jernbanedirektoratet.no>
Cc: "JernbaneNord" <post@jernbanenord.no>
Subject: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Denne høringsuttalelsen sendes av meg som privatperson i håp om at min faglige uttalelse til Jernbanedirektoratets faglige utredning kan bli forelagt for Kvalitetssikringsarbeidet KS1. Jeg er pensjonert sivilingeniør fra NTH med fagkrets By-og regionplanlegging og Samferdselsteknikk.

Jeg mener følgende må gjennomgås spesielt i KS1:

Overordnet:

1. Hvorfor investeringskostnadene har mer enn doblet seg siden utredningen fra 2019
2. Hvorfor etappevis utbygging ikke er fokusert bedre. En samlet prislapp på 280 milliarder tar all oppmerksom. Faglig forstår man at strekningen Fauske-Narvik blir urealistisk, men strekningen Bjørnefjell-Storsteinnes blir verken undersøkt eller begrunnet.
3. CO2-utslipp kommer negativt ut for Nord-Norgebanen på grunn av utslipp i bygge- og anleggsfasen. Hvorfor rammer ikke det tilsvarende for bygge- og anleggsfaser i Sør- Norge?

Konkrete faglige spørsmål:

4. En Tromsbane mellom Ofotbanen og Storsteinnes baserer seg på bruk av jernbane gjennom Sverige for frakt av fisk som skal til hele Europa og dagligvarer som skal til Troms og Finnmark. Hvorfor tar ikke Jernbanedirektoratets utredning utgangspunkt i Bjørnefjell stasjon som ligger 350 m.o.h når toget skal over Gratangsfjellet på 450 m.o.h? Man slipper jernbanebru over Rombakkfjorden, tunnel på nærmere 20 km fra Bjerkvik og man slipper egen rømningstunell. Hva blir besparelsen på dette?
5. Strekningen Fossbakken-Storsteinnes går i tilsvarende terreng som på Østlandet og kan legges tett opp til E-6. Blir arealbeslaget ved en jernbane her mye større enn ved utbygging av E-6 med grabbefelt og 3-feltsvei med midtdeler?
6. Hvis en Tromsbane skal nå helt fram til Tromsø kommune, hvor mye kan kostnadene reduseres ved å stanse på Balsnesodden og med buss eller hurtigbåt fra Tromsø sentrum for hver togavgang?

Jeg har blitt spurt om å stille som rådgiver i selskapet JernbaneNord. Det skjer i tilfelle uten lønn eller honorar. Jeg forutsetter at JernbaneNord vil komme med en uttalelse i høringsperioden.

Vennlig hilsen Per Hareide

Sendt fra E-post for Windows

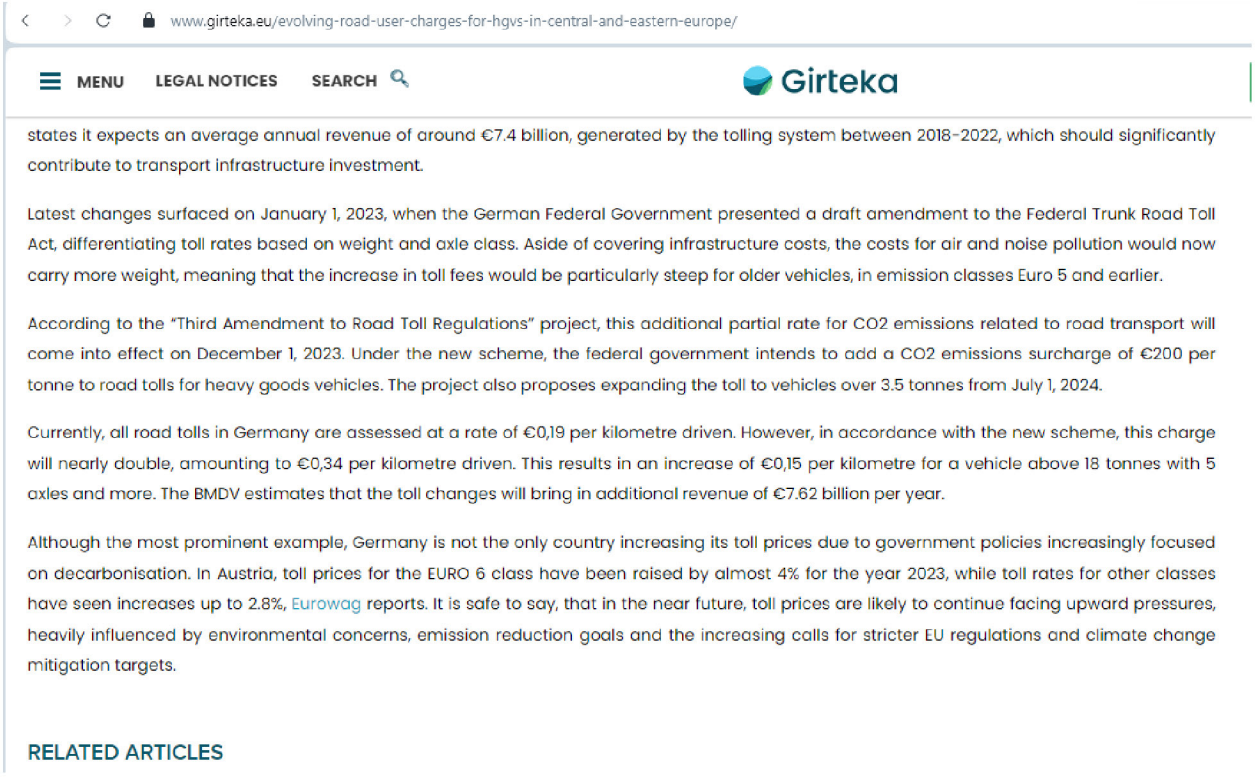
From: "Torstein Krogh" <torstein.krogh@icloud.com>
Sent: Sat, 4 Nov 2023 12:18:54 +0100
To: "Srv Post" <post@jernbanedirektoratet.no>; "presse@banenor.no" <presse@banenor.no>
Cc: "Svein Uhre" <uhre.sa@gmail.com>
Subject: Høringstilsvar til KVU Nord-Norgebanen Hovedrapport
Attachments: Statens inntekter på Ofotbanen - summert.pdf, Høringstilsvar NNB Hovedrapport.pdf

Hei

Vedlegger mitt tilsvar til rapporten.

Mvh

Torstein Krogh, Unstad
Medlem av Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen



www.girteka.eu/evolving-road-user-charges-for-hgvs-in-central-and-eastern-europe/

MENU LEGAL NOTICES SEARCH Girteka

states it expects an average annual revenue of around €7.4 billion, generated by the tolling system between 2018-2022, which should significantly contribute to transport infrastructure investment.

Latest changes surfaced on January 1, 2023, when the German Federal Government presented a draft amendment to the Federal Trunk Road Toll Act, differentiating toll rates based on weight and axle class. Aside of covering infrastructure costs, the costs for air and noise pollution would now carry more weight, meaning that the increase in toll fees would be particularly steep for older vehicles, in emission classes Euro 5 and earlier.

According to the "Third Amendment to Road Toll Regulations" project, this additional partial rate for CO2 emissions related to road transport will come into effect on December 1, 2023. Under the new scheme, the federal government intends to add a CO2 emissions surcharge of €200 per tonne to road tolls for heavy goods vehicles. The project also proposes expanding the toll to vehicles over 3.5 tonnes from July 1, 2024.

Currently, all road tolls in Germany are assessed at a rate of €0,19 per kilometre driven. However, in accordance with the new scheme, this charge will nearly double, amounting to €0,34 per kilometre driven. This results in an increase of €0,15 per kilometre for a vehicle above 18 tonnes with 5 axles and more. The BMDV estimates that the toll changes will bring in additional revenue of €7.62 billion per year.

Although the most prominent example, Germany is not the only country increasing its toll prices due to government policies increasingly focused on decarbonisation. In Austria, toll prices for the EURO 6 class have been raised by almost 4% for the year 2023, while toll rates for other classes have seen increases up to 2.8%, Eurowag reports. It is safe to say, that in the near future, toll prices are likely to continue facing upward pressures, heavily influenced by environmental concerns, emission reduction goals and the increasing calls for stricter EU regulations and climate change mitigation targets.

RELATED ARTICLES

KVU Nord-Norgebanen Hovedrapport – reinhekla ondskap

Oppdragsgiverne

er Jernbanedirektoratet og Bane Nor, to statsmonopoler som har vist sin inkompetanse til å bygge og vedlikeholde jernbanen. Skandalene kommer tett som hagl i Dagsrevyen, det kan nevnes utbyggingen av Follobanen og krasjen av Jernbanebrua ved Randekleiv der årsaken er manglende inspeksjon! Denne flausa er budsjettert til å koste 150 millioner i 2024-budsjettet. De regner ikke med å fikse brua før langt uti 2024! En jobb som kunne ha vært gjort på en måned, tar ett år! Imens er landet uten jernbane nord-sør. Dette sirkuset er ikke avsluttet ennå.

Jernbanedirektoratet har visstnok aldri ivret for bygging av nye spor, så denne rapportens anbefaling kom ikke som noen overraskelse. Sementert fortid med sugerør i Statskassen. Manglende vedlikehold på Nordlandsbanen og Ofotbanen viser klart at de betrakter Nord-Norge som en koloni som skal plyndres.

Rapporten er uten løsningsforslag, problemene hausses opp slik at anbefalingen kan bli negativ.

Norge er et rikt land men har ennå ikke en landsdekkende, fergefri forbindelse verken for vei eller jernbane. Dette er en uverdig tilstand der vi er avhengige av svensk jernbane for eksport av fisk og sjømat.

Problembeskrivelse

Denne er ganske bra, den viser en befolkningsutvikling i nedgang. Dette kunne kanskje ha snudd ved realisering av NNB etter konsept A2 Fauske - Narvik - Tromsø - Harstad. Den peker på mangler ved dagens system og hvor bra det ville blitt med en NNB.

Følgende transportbehov har de ikke fått med seg: I Straumen noen kilometer nord for Fauske ligger Elkem Salten med 170 ansatte. De har funnet malm i Nasa på toppen av Saltfjellet for 30 års drift men har ikke fått løyve til å gå i gang. Behovet her er 32 lastebiler i døgnet fra Saltfjellet til Straumen, og dette er en oppgave som passer best for jernbane. De gjorde henvendelse til Bane Nor, som var negativ grunnet manglende kapasitet.

Ved å bruke batterilokomotiv som FLX fra wabtec.com med regenerative bremser, vil transportkostnadene for malm ned fra Saltfjellet bli minimale. Det vil også være en fordel å få denne trafikken bort fra veien.

Godsbehovet utgjør 36 millioner tonn (side 31) for kombigods, som er like mye som volumet med Ofotbanen. Som vist i vedlegg er Ofotbanen strålende butikk, landets mest lønnsomme. Så hvorfor skulle ikke NNB bli en god forretning?

Oppdrettsnæringen ved Norfra I Tromsø sier at jernbanen er eneste egnete transportvei for fisk. Dette volumet utgjør 32.500 trailere a 40 tonn årlig, og jerbanetransporten går via Sverige.

EU dobler veitollen for trailertransport neste år, de vil ha transporten over på jernbane (road toll.jpg).

Statens inntekter på Ofotbanen 2013 - 2022 i NOK

Kilde: Samferdselsdepartementet

År	Kjørevegsavgift	Stasjon beløp	Terminal beløp	Sum år
2013	36 190 000	0	0	36 190 000
2014	42 732 000			42 732 000
2015	39 074 000			39 074 000
2016	26 550 000			26 550 000
2017	56 545 071			56 545 071
2018	31 316 997	568 900	269 750	32 155 647
2019	87 680 421	598 840	365 965	88 645 226
2020	106 353 295	538 558	373 456	107 265 309
2021	103 562 491	499 508	384 111	104 446 110
2022	107 644 353	1 725 270	439 052	109 808 675
Sum for 11 siste år				643 412 038

Løsninger på problemene

Reindriftas ulemper legges det stor vekt på i rapporten. Disse kan enkelt løses ved å sette opp viltgjerder på begge sider av sporet med undergang for hver kilometer. Da blir ingen rein eller annet vilt påkjørt, og de kan krysse sporet når det passer. Omgivelsene får bedre beskyttelse mot et tog i full fart.

Strekningen Bjerkvik-Harstad vil bli påvirket med 883 000 friluftslivsdager, komisk. Jeg tror innbyggerne på strekningen vil sette større pris på å få en lydløs jernbane enn ulempene med inngrep i friluftslivet. Underganger for hver kilometer gjør sporkryssing enkel og viltgjerder holder ungene unna linja.

Tabell 7-25 på side 116 viser stor forbedring i samfunnssikkerhet.

Overskudd av fyllmasser

Dette gjøres til et problem som rapporten har tatt seg bryet med å kalkulere i antall Keopspyramider!

Skulle vi 3500 seinere ikke være i stand til å bygge noe større enn Keopspyramiden! Tyder på ei sjel uten ambisjoner.

Mitt forslag til bruk av fyllmassene er som følger:

Banelegemet fylles ut til dobbel bredde slik at banen er forberedt for dobbeltspor. Ved siden av fylles det ut for vei på strekningen Fauske – Narvik. Dette vil samle landet til et fergefritt veirike og korte avstanden Fauske – Narvik fra 844 km til 178 km. Vei og jernbane side om side gir minst naturinngrep.

Resten brukes til å fundamentere dobbeltspor fra Fauske - Trondheim – Bodø så lenge massene rekker. Det koster nesten ingenting å frakte fyllmassene med jernbanen.

Om norske myndigheter har noen ambisjoner om å utvikle Nord-Norge til et attraktivt samfunn å arbeide i, må NNB bygges. Alternativet er å betrakte landsdelen som en koloni der ressursene plyndres slik det er i dag. Et helvete med sykehusnedleggelser, jernbaneskandaler og manglende vedlikehold av vei og jernbane. Svært få nybygg.

Nord-Norgebanen og vei Fauske – Narvik må bygges

Unstad, 4. november 2023

Torstein Krogh

Høringsuttalelse til KVU Nord-Norgebanen

Anbefaling og mandat

Konseptvalgsutredning (KVU) Nord-Norgebanen (KVU NNB) anbefaler å bygge ut kryssingsspor på Nordlandsbanen og Ofotbanen istedenfor å realisere Nord-Norgebanen. KVU NNB gir inntrykket av at dette enten innebærer utbygging av Nord-Norgebanen eller er et fullverdig alternativ til å bygge ut Nord-Norgebanen ved å vise det frem som konsept og til slutt velge det, sjøl om det ikke stemmer.

Om Nord-Norgebanen ikke bygges, vil godstrafikken (Lofoten/Vesterålen/Troms/Finnmark–)Narvik–Alnabru fortsatt måtte gå gjennom Sverige. Både på norsk side og på svensk side har jernbanen for lite kapasitet til dette. KVU NNB går inn på tiltak på norsk side. De om lag 1700 kilometerne på svensk side er utelatt. Mandatet krevde

I tillegg, i strid med mandatet har KVU NNB bare utreda konsekvenser for jernbanenettet på norsk side. De om lag 1740 kilometrene på svensk side er utelatt. Også på svensk side har jernbanen for liten kapasitet. Utredninga kan derfor ikke hoppe over at norsk godstrafikk Narvik – Alnabru krever tiltak på svensk side om Nord-Norgebanen ikke bygges. Mandatet krevde også vurdering av konsekvensene på svensk side.

Detaljnivå

Detaljnivået i KVU NNB er lavere enn man kunne forvente. Jernbanedirektoratet utreda Nord-Norgebanen også i 2019 og den utredninga skulle være mindre detaljert enn en KVU. Det ga forventning om at KVU NNB skulle være mer detaljert enn utredninga fra 2019, men endte generelt sett opp med å bli mer overflatisk.

I KVU NNB forkastes flere mulige traseer før traseen er undersøkt nok til å vurdere forkasting. Jeg viser til to eksempel. Fauske–Narvik–Bjørnfjell–Tromsø kan bygges fullstendig på norsk jord om man vil. Det er ikke bare en direkte bane til Sverige slik KVU NNB hevder. Den bør derfor ikke utelukkes uten videre. Ytre traseer over Tysfjorden ble forkasta som umulig før utrederne fikk sett på hvordan mulige bruer over fjordarmene kan bygges. Heller ikke disse trassene bør derfor utelukkes uten tilstrekkelige undersøkelser.

CO_2-Utslipp fra bygging av tunneler

KVU NNB bruker «Tidligfaseverktøy for jernbaneinfrastruktur» for å anslå CO_2-utslipp fra bygginga, også tunnelbygginga. Utslippstallene for tunnelbygging bygger på erfaringer fra Blixtunnelen på Follobanen og går ut fra at tunnelene er fullt utstøpt med betong. Follobanen går gjennom krevende grunnforhold. KVU NNB og forløperen fra 2019 regner med at det for det meste er middels krevende grunnforhold langs Nord-Norgebanen. Deler av tunnelene kan dermed klare seg med lettere tetting enn full utstøping.

I tillegg ser Banenor på mer klimavennlige og billigere måter å kle ut tunneler på, med mulig suksess i Hestnestunnelen på Dovrebanen. De virkelige CO_2-utslippene fra tunnelbygginga på Nord-Norgebanen vil derfor være en del lavere. Det samme gjelder kostnadene.

Slike vurderinger kom frem i Jernbanedirektoratets utredning fra 2019, men ikke i 2023. Det er nok heller ikke ei overflatisk vurdering, men 294 km av 438 km (to tredjedeler av traseen) er lagt i tunnel. Da får også små endringer stor betydning for kostnader og CO_2-utslipp fra byggeprosessen.

Dobbeltspor

KVU NNB legger til grunn enkeltspor på Nord-Norgebanen med bakgrunn i trafikkberegninger. Dette til tross for at Nord-Norgebanen vil bli en viktig hovedbane for landet og det er få og tungvinne omkjøringsmuligheter: Gjennom Sverige eller med lastebil på E6.

Dobbeltspor har fordelene at trafikkavviklinga er mye lettere og at tog kan gå fortere fordi de ikke trenger å stoppe for å møtes. Begge delene gjør at reisetidene blir kortere. Dobbeltspor har høy kapasitet, sjøl i avvikssituasjoner. Dersom Forsvaret krever mye transport under en øvelse, eller i ei krise, kan det da fortsatt gå sivil trafikk. Militærkolonner er svært vanlige i Troms i fredstid. Økt trafikk på Nord-Norgebanen kan også oppstå om f.eks. jernbanen gjennom Sverige blir stengt eller ferjene over Tysfjorden blir innstilt. Malmbanan nord for Kiruna har vært stengt i en måned fordi et malmtog har spora av. I tillegg har dobbeltspor den fordelen at om ett spor av en eller annen grunn skulle bli stengt kan det andre sporet ofte fortsatt brukes.

Det er dyrere å bygge dobbeltspor enn enkeltspor, men det er anda dyrere å legge til det andre sporet i etterkant, slik som mellom Venjar og Eidsvoll i 2023. Lange tunneler må ha to løp uansett for at det andre løpet skal kunne brukes til evakuering. Bygges det andre løpet stort nok til å ha plass til det andre sporet, sparer staten masse penger den dagen det andre sporet blir nødvendig. I mellomtida er tunnelen et langt kryssingsspor. Samme vurdering kan brukes for bruer.

Som et aller minste krav bør eiendommen som kjøpes være stor nok til dobbeltspor.

Vurderingene her er ikke begrensa til Nord-Norgebanen. Mange av dem gjelder også andre viktige hovedbaner.

Nasjonal transportmodell

KVU NNB 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.

Energibehov

KVU NNB regner på CO_2-utslipp for alle transportformene. Også transport på batteri og elektrisitet slipper indirekte ut CO_2. Det ser ut som at også disse utslippene er tatt med.

Det som ikke er tatt med, er selve energibehovet til transport i de ulike alternativene. Det er venta ei kraftig økning i norsk energibehov nettopp på grunn av overgangen til elbiler og senere også båter og fly på alternative, svært energikrevende, drivstoff. Økninga i energibehov krever storstilt utbygging av vass-, sol- og vindkraftverk som igjen fører til utbygging i urørt natur. Transport på jernbane er den mest energieffektive transportformen. Dermed kommer Nord-Norgebanen til å spare mye natur.

(Delvis) batteridrift på jernbane har noen ulemper sammenlikna med direkte energitilførsel gjennom kontaktledning. Når batteri lades og utlades går noe av energien tapt. Batteri er lite energieffektive i mildt og kaldt vær. Batteri trenger plass som kunne ha blitt brukt til nyttelast. Tog for (delvis) batteridrift på lange strekninger er ikke utvikla ennå og det er ikke sikkert at det kommer til å skje.

Høring KVU Nord-Norge banen

Innledningsvis vil jeg si at jeg har reist mye med Nordlandsbanen og tatt mye buss i Nordland og Troms. Ett stort problem med denne analysen, er at den ser på de fleste punkter med stor negativitet. Jeg har høsten 2023 pratet med Madeleine Kristensen som er leder for KVU, på telefon. Etter denne samtalen har min skepsis bare blitt forsterket.

KVU er rett og slett så negativ at den fremstår som et bestillingsverk.
Særlig når man ikke forholder seg til faktiske problemstillinger som i dag finnes rundt kollektiv transporten i Nord Norge.

-Mulighetsstudien side 6.
Spørsmål om tid for reisende. Her antyder KVU at reisetid er enste prioritet til reisende, Vil feks. en student betale 500 – 1000 kroner med tog eller 5000 – 10 000 for en flybillett med fly, som ofte kan skje ved reiser på kort varsel. Det finnes også mulighet for sovekupé på toget, som i realiteten minsker opplevd reisetid for mange.

-Transportanalyse side 8.
Passasjer estimat er grovt feil. Er vanskelig å ta nummeret seriøst, når det kommer frem fra Madeleine at det ikke er gjort noen form reell analyse av faktiske reisende på strekningene.
Maks tall er satt opp som 210 000 reisende i 2030. Hvordan har det seg da at på strekningen mellom Narvik, Evenes og Harstad , pr. i dag allerede har flere reisende innenfor kollektiv transport. Dette vil naturlig gå over til tog i fremtiden.(Referanse på tallene kan dere finne hos Boreal/fylkeskommunen, eventuelt kontakte kommunene lokalt, slik som jeg har gjort).
Dette er bare en sidearm på Nord-Norges banen. Og jeg stiller meg meget forundret over at passasjertallet her potensielt overgår grunnlaget for hele Nord-Norges banen.

Jeg har forstått det slik at tallene KVU operere med, er tall som de er blitt bedt om å bruke. Mener å huske at tallene fra KVU var hentet fra SSB. Jeg vil tro at disse tallene har store gap, samtidig som de ikke viser realiteten. Det må i så fall legges frem tall som viser grunnlagene.
Det er veldig uheldig å bruke tall fra SSB for togreisende, når det pr i dag ikke er tog på disse strekningene.

Jeg har spesifikt spurt Madeleine om de har sett på tog og buss problematikken på strekningen Fauske – Narvik/Harstad/Tromsø. Noe hun avkreftet.
Det bør minimum gjøres analyse blant reisende og intervju for å finne potensialet. Jeg har selv vært reisende på togstrekningen fra Mosjøen til Fauske for så å bytte transport i Fauske nordover i buss. Dette har fungert veldig dårlig. Der det ofte har vært både plassmangel til passasjerer og ikke minst at buss har dratt om ikke toget er i rute. Da blir man stående på stasjon til neste dag om man kommer med kveldstoget. Dette har personlig skjedd meg!

Man har og eksempel på at der toget har 5 vogner fulle med passasjerer og når man kommer til bussen, så er det bare 1-2 busser.
Det er klart at folk vil unngå å reise med buss videre da. Ergo er passasjertallet mye lavere nå enn det eventuelt vil bli på togstrekningen mellom Fauske og Narvik.

Det skal også nevnes at busskorrespondanse pr i dag ikke alltid stemmer mellom Nordland og Troms, slik at man har ingen garantier for å komme seg til Harstad for eksempel, fra Fauske.

Pr i dag føler jeg i alle fall at buss og tog ikke er et alternativ en gang. Så derfor blir jeg tvunget til å kjøre bil om jeg skal sørover/nordover mellom Fauske og Troms.

-Ikke-prissatte virkinger side 10
I følge Madeleine så har de ikke vært i kontakt med reindrift lokalt, men bare med sametinget. Konflikt med reindriftens interesse kan løses med viltoverganger og gjerder langs hele traseen, for å unngå påkjørsler, slik som Nordlandsbanen har hatt problemer med. Etter samtale med reindrift kan trolig også traseen flyttes etter ønske/mulighet.

-Anbefaling side 12
Under andre behov, kan man klart se at nesten alt har fått -4
Etter samtale med Madeleine, kommer det frem at det ikke er gjennomført arbeid for å løse utbyggingen av banen på mest hensiktsmessig Co2 besparende måte. Her kan man bygge banen på forskjellige måter med fokus på å holde Co2 nede. Løsninger for Co2 besparende utbygging bør utarbeides.

Det er store mengder med lastebiler som vil forsvinne fra veiene nord for Fauske. Så det er ikke realistisk med slike pessimistiske tall. Så og si all transport nordover fra Fauske, med ett lite unntak, av gods som sendes på båt videre fra Bodø, må alt over på lastebil. Dette vil ha en besparende effekt på Co2 utslippet.
Pr i dag er det også 3 daglige godstog i hver retning via Sverige til og fra Narvik. Alt gods fra disse blir lastet over på lastebiler.

Skjerme områder med stor verdi for naturmangfoldet, kan løses med å bygge banen over mark på pillarer eller i tunnel, eventuelt unngå områder av større viktighet.

Samiske interesser er nevnt ovenfor under ikke prissatte virkninger.
Det virker forøvrig som at KVU NNB, her er interessert i å finne problemer, men ikke er interessert i å finne løsninger med reindriften.

Generelle spørsmål/punkter
Har KVU beregnet besparing i godstransport hele veien mellom Oslo/Narvik via Sverige, kontra Oslo/Narvik hele veien i Norge? Både når det gjelder tid, energiforbruk og Co2?

Har KVU tatt i betrakting svakheten med avstengt jernbane i Sverige? Dette har skjedd flere ganger de senere år, der banen her vært sperret opp til 2 uker av gangen.
Også problematikken at vi er avhengig av et annet land for pålitelig godstransport til en stor del av Norges areal.

Kan ikke se at KVU har tatt med besparelser i liv. I senere år har det i distriktet vært flere dødsulykker mellom tung transport og personbiler. Med Nord-Norges banen blir det en sterk reduksjon i dødsulykker i Nordlands og Troms. Hvorfor er ikke dette tatt opp?

Det virker som KVU tror det er et alternativ med å forbedre eksisterende infrastruktur, i stedet for å bygge Nord-Norges banen. Her tar de fullstendig feil. Har noen av de som har jobbet med KVU i det hele tatt reist mellom midt Norge og Tromsø/Harstad/Narvik med buss og tog?

Man kan ikke forbedre Ofotbanen og forvente at dette skal gi positive virkninger for passasjer transport mellom Narvik og Fauske for eksempel. Man kan forbedre veiene, men dette vil utgjøre en marginal forskjell for passasjerer som reiser med buss. De som reiser/har reist slik over en årrekke, vil forstå det. Det er nesten umulig med sømløst bytte mellom tog og buss for transport til hele landsdelen. Og selv om det var sømløst ville det aldri blitt effektivt.
Det blir som å si at det er populært med buss for tog på Østlandet. Er dette tilfelle?

En stor destruktiv faktor for passasjerene er at tog fra Narvik ikke kan frakte deg til noen andre plasser i Norge, uten at du mer eller mindre må reise Sverige rundt. Dette eliminerer hele passasjer grunnlaget for personer som vil reise til andre steder i Norge. Derfor vil strekningen Fauske - Narvik være særdeles viktig.

Det fremstår også som at KVU forsøker å skrinlegge Nord-Norge banen for å få bevilget penger til å utbedre/modernisere Nordlandsbanen. Dette var vel ikke hensikten med utredningen.
Selv om Nordlandsbanen burde elektrifiseres og utbedres.

Jeg kan heller ikke se referanser med forklaringer på passasjer og frakt estimater. Det er veldig vanskelig når KVU skjuler denne informasjonen, eller i beste fall at vi må finne ut hvordan de har kommet frem til sine tall, når man enkelt kan se at tall ikke stemmer.

Vil tro at store deler av analysen kan forkastes eller burde gjennomføres på nytt. Når man har laget en KVU som ikke baserer seg på fakta, så kommer man ikke langt. Med mindre hensikten er å skrinlegge Nord-Norges banen basert på feil fakta og feil grunnlag.

Mvh

Alexander Klaussen
deluxius@hotmail.com

Dato: 15.1.2024

Høringssvar KVU Nord-Norgebanen

Etter å ha lest KVU for Nord-Norgebanen, finner jeg at jeg vil avgi et høringsinnspill til denne, og påpeke det som for meg framstår som enkelte svakheter og en uheldig kjede med slutninger i KVUen, som forøvrig må sies å framstå som en relativt grundig konseptvalgutredning. Hvorvidt disse tas til orientering eller etterretning overlater jeg til dere.

En viss erfaring med lesning og senere observasjon av gjennomføringen av tidligere KVUer, samt hvor få av disse som det faktisk blir noe av, har gitt meg et visst perspektiv på samfunnsnytten som prosjekter gjerne måles opp mot. Uten sammenligning forøvrig, var KVU Godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet preget av en viss overdimensjonering i konstruksjonen av terminalene, hvor kostnadseffektivitet ikke ble vektlagt overhodet. Dette førte tilsynelatende til at denne KVUen ble gjemt bort i en skuff. Dessverre ser det ut til at man ikke har tatt lærdom av dette når en har gått løs på godsprosjektet KVU Nord-Norgebanen – jeg skriver godsprosjekt, for som KVUen påpeker, er 85 til 90 prosent av samfunnsnytten i Nord-Norgebanen godstransport, mens 10 til 15 prosent er persontrafikk.

Det er derfor ikke lett å forstå at man går for en dimensjonerende hastighet på 160 km/t, med mulig reduksjon ned til 100 km/t der dette kan være spesielt besparende. Gitt at godstogene på Nord-Norgebanen ikke skal konkurrere med noen firefelts E6 med 110 km/t, virker dette å være i overkant for hva banens formål egentlig er.

Etter mitt syn er K2A med 19 promille stigning det mest fornuftige alternativet å bygge. Noe mindre dimensjonerende stigning enn dette er ikke nødvendig; Nordlandsbanen og/eller Ofotbanen legger uansett føringer for hvor tunge godstog kan være på den lange reisen nord- og sørover, og noen særskilt løsning hvor en kjører tyngre tog fra Tromsø til Narvik enn fra Narvik og sørover har ikke dukket opp i KVUens transportanalyse.

K2A har fordelen av å kreve en mindre rigid linjeføring enn K2A/K3-hybriden som er gått videre med i KVUen. Dette hadde helt åpenbart gitt en lavere byggepris, siden dette ville medført vesentlig lavere andel tunnel, og mulighet for andre løsninger for fjordkryssinger, f.eks. hvor en går rundt fjorden i stedet for over. I hht Bane NORs tekniske regelverk skiller det 125 meter kurveradie mellom 80 km/t og 100 km/t, og 750 meter kurveradie mellom 80 km/t og 160 km/t. Dette nevner jeg for å illustrere hvor mye bedre en kan tilpasse en bane til terrenget ved å redusere dimensjonerende hastighet. Dette vil selvsagt påvirke prisen, og burde absolutt ha vært gjort for å illustrere prisforskjeller på forskjellige alternativer i KVUen. Multiconsult har verktøy for hånden som ville gjort dette enkelt, og dette er den desidert største svakheten i KVUen etter mitt syn.

Jeg nevner her at Bergensbanen, en strekning på snaut 450 km, har over halvparten av stykkgodstransporten mellom Oslo og Bergen, selv om godstogene stort sett kjører i 70-80 km/t, med kun noen få partier hvor godstog faktisk kan kjøre fortere over tid. En Nord-Norgebane som sammen med Alnabru-Trondheim og Trondheim-Fauske gir godstogpendler på 1 550 km, vil naturlig nok dra store fordeler av jernbanens konkurransefortrinn på lange avstander, og oppnå høyere markedsandeler enn Bergensbanen. Dette også med lavere dimensjonerende hastighet enn 100 km/t.

Reiseliv vies lite oppmerksomhet i KVUen, men jeg kan nevne at pakkereisen «Norge fra innsiden» ikke vil bli spesielt populær om Nord-Norgebanen anlegges med en tunnelandel på 67%. En kan kanskje kompensere for tunnelandelen ved å projisere nordlys på innsiden av tunnelveggene, men det blir nok ikke helt det samme.

I transportanalysen skiller det 4 togpar Alnabru-Fauske/Narvik mellom A1 (12) og A2/A3 (16). Denne forskjellen er ganske vesentlig; 4 togpar, fordelt på de 220 driftsdøgn i året som godstogoperatørene regner, er intet mindre enn 880 togpar i løpet av et år. Om alle disse veier 1000 tonn hver og hadde gått over Fauske, noe de ikke gjør da 2 av de går via Narvik som er en nesten dobbelt så lang strekning, ville dette utgjort intet mindre enn:
880 togpar*1000 tonn*1175 km=1 034 000 000 tonnkilometer i 2060.
I 2022 transporterte jernbanen 4 245 968 174 tonnkm totalt (SSB). Nord-Norgebanen vil altså generere nærmere 25% økning i det totale transportarbeidet på jernbanen fram mot 2060. I 2050 skal jernbanens transportmengde ha økt med 50% (politisk målsetning), så Nord-Norgebanen vil generere nesten halvparten av dette alene. Hvilket ikke er så rent lite.

Jeg vil argumentere for A2 av flere grunner enn kun økt transportarbeid. Beredskapen og varetransporten i nord rammes når Ofotbanen stenges, noe vi har erfart den siste tiden. Selv om det har gått bra å kjøre til Kiruna og losse togene der, er dette en ganske tynn beredskap. A2-løsningen gir en mer redundant løsning enn dobbeltspor på Ofotbanen/Malmbanan, da sistnevnte ikke er noen gardering mot at malmtog sporer skikkelig av og ødelegger begge spor.
Videre har A2 en funksjon i å komplettere det norske jernbanenettet, og gjør dette mer fleksibelt. Avstanden mellom Narvik og Alnabru for godstog reduseres dessuten kraftig, som sparer betydelige ressurser.
Full A2 inkluderer forhåpentligvis en full elektrifisering av Nordlandsbanen, som på alle måter er en bedre løsning enn en delelektrifisering. Delelektrifisering og batteridrift i hht KVU Green har ingen andre fortrinn enn at en kutter utslipp; for godstogoperatørene som skal kjøre Nordlandsbanen krever dette likevel en egen lokpark tilpasset batteridrift. Ved full elektrifisering står en mye friere til å utnytte lokomotiver over hele Norge og kan få en langt mer ensartet lokomotivpark, med store besparelser hos godstogoperatørene. Dette gjelder forøvrig uansett hva en velger som jernbaneløsning i nord, også K1.

Om en skal bygge Nord-Norgebanen eller ikke, er naturlig nok avhengig av flere faktorer enn de jeg nevner her, og jeg ser at disse faktorene sannsynligvis ikke veier tungt nok til å vippe vektskåla i favør av å bygge Nord-Norgebanen, kontra å gå for K1 slik Jdir anbefaler. Jeg velger likevel å spille de inn, selv om jeg gjerne skulle hatt mye mer tid til å utdype og utbrodere mer rundt disse faktorene. Dette gjør jeg fordi jeg mener de belyser en svakhet ved KVUen, og en vedvarende trend i at KVUer for infrastrukturprosjekter på jernbanen foreslår alt for dyre løsninger for hva de egentlig skal oppnå. Slikt påpekes tidvis også i eksterne kvalitetssikringer, men da er det som regel for seint. Ved å legge lista lavere, blir også samfunnsøkonomien i prosjektene svært mye bedre, og dette kan i mange tilfeller være en avgjørende faktor, særlig for godsprosjekter som i utgangspunktet skal kunne ha god netto nytte per budsjettkrone.

Med vennlig hilsen

Bjørn Olav Jensen

Lokomotivfører

Tobias Otterstad

Fra: walnum@online.no
Sendt: torsdag 1. februar 2024 17:10
Til: Post
Emne: Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988

Det er ikke ofte du mottar e-post fra walnum@online.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

Til Jernbanedirektoratet.

Høring KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988.

Vi viser til høringsuttalelser innsendt fra Tromskomiteen for Jernbane, Troms fylkeskommune og notat fra Norsk Bane AS til Troms fylke, samt høringsskriv fra Bane Nord AS. Vi slutter oss til disse uttalelsene som innebærer en klar og fullstendig avvisning av Jbdirs KVU om Nord-Norgebanen.

Som kjent har KVU'en fått en del omtaler i media og ellers som viser at utredningen fra Jbdir har en del mangler, feil, feil påstander, utredningsfeil, metodefeil og uholdbare feilresonnementer. Jbdir har ikke vist noen evne til å akseptere kritikk eller motbevise påvisninger av utredningstabber, utelatelser og feil.

Derfor har det liten hensikt å delta i en høringsrunde hvor Jbdir er saksbehandler for høringen. Så vi sender en egen henvendelse til Samferdselsdepartementet hvor vi anmoder om at en kvalifisert instans blir saksbehandler for NNBs høringsrunde.

1. **Jbdir mangler kompetanse og evne til å gjennomføre en objektiv, nøytral og faglig/saklig høringsrunde som saksbehandler for høringsinnspill i denne saken.**

   KVU'en fra Jbdir om NNB har vært gjenstand for en del omtale i media, i høringsinnspill, i utredningskommentarer og i påvisninger av feil og mangler i KVU'ens innhold. Det samlede omfanget av kritikk og feilpåvisninger med utredningstabber er så omfattende at man må underkjenne den samlede kvaliteten for denne KVU'en, også i forhold til pålagt målsetting for utredningen, som ikke er oppfylt.

   Det er ganske innlysende at en etat uten nødvendig utredningskvalitet og kompetanse ikke kan foreta en objektiv og nøytral behandling/vurdering av alle de innvendinger og feilpåpekninger som er kommet i denne saken. Hvis Jbdir skal fortsette å behandle denne saken, så vil det fjerne all tillit til den saksbehandlingen som blir foretatt. Dvs at den politiske tilliten mellom befolkningen og politiske myndigheter står på spill. Det aksepteres ikke lengre at en byråkrat med tittel og kontor i Oslo kan servere hva som helst av ubegrunnede og feilaktige påstander uten å stå til rette for sine feilvurderinger og feilpåstander.

Ved Jbdirs presentasjon i Tromsø i november 2023 fikk de klar beskjed om at KVU'en ikke holder mål
ller kvalitet, bl a også fra Troms Fylkes fylkesråd for samferdsel og fra fylkets administrasjon.
tredningskvalitet og konklusjoner ble egentlig nedsablet.

Gallup hos avisen Nordlys i fjor viste 70 – 80 % tilslutning til NNB blant befolkningen i Nord-Norge. Nedvurdering og arrogant feilbehandling fra sentrale instanser som Jbdir bidrar til å øke distansen mellom befolkningen og myndighetene.

2. **Ofotbanen og Nordlandsbanen.**

KVU'en anbefaler at Ofotbanen og Nordlandsbanen får utvidete kapasiteter, spesielt på godssiden, for å kunne utføre de oppgavene som allerede i flere år har medført for liten kapasitet på begge disse strekningene. Det er viktige grunner til å anbefale at forbedringene vedtas og utføres uten opphold. Det gjelder både dobbeltspor for Ofotbanen og forbedringer for Nordlandsbanen.

Vi konstaterer at det er i hovedsak sjømateksportens enorme vekst som fører til kapasitetsproblemer. Det er flere år siden kapasitetsgrensene ble nådd, og forbedringer har vært utredet flere ganger. Istedenfor å foreslå bevilgninger og forbedringer, så har dept'et konsekvent bedt om nye utredninger, og dermed har dept'et forsinket lønnsomme forbedringer av kapasiteten. Det bidrar til høyere kostnader for bedrifter og kunder i sjømatbransjen over hele Europa, pluss flere trailere på veinettet.

Nå er saken kommet så langt at man (Jbdir og dept'et) håper å avverge krav om delvis NNB-bygging ved å forbedre OB og NB. Men det er for sent å skjule at sjømateksporten har transportkvanta som overstiger de fleste krav til lønnsomhet ved banebygging i Nord helt til Kirkenes.

Tidsaspektet er av betydning. Forbedring av OB og NB kan utføres gradvis fra første halvår 2025. OB er nødt til å ha bedre dobbeltspor før NNBs første etappe fra Ofotbanen til Setermoen og Bardufoss blir ferdig. Men allerede idag kan de 2 banene ta større markedsandeler blant godset som i dag blir kjørt med lastebiler på veinettene gjennom Sverige, Norge og Finland. Dette omfatter fra 2021 over 100 vogntog i gjennomsnitt pr døgn på veinettene, bare for laksen.

3. NNBs delstrekninger, KU for Narvik – Tromsø og Ofotbanen – Setermoen – Bardufoss som første byggetrinn.

Dept'et har begrenset KVU'en til de tre delstrekningene for NNB. Så har de slengt på ekstra utredninger om Ofotbanen og Nordlandsbanen, med håp om at de kunne brukes til å vri seg unna selve NNB og videreføring helt til Kirkenes, som nå bør være landsdelens felles hovedmålsetting.

Blant de 3 offisielle delstrekningene viser Narvik – Tromsø klart best lønnsomhet. Det gjelder både denne siste KVU'en og NSBs fullstendige KU fra 1992, pluss noen av Jbdirs utredninger i mellomliggende år. Da bør det ikke lengre være noen tvil om hvilken delstrekning som ligger best an til prioritering.

Statens utredningssystemer og Stortingets praktisering av krav til utredningsgrunnlag tilsier at fullverdig KU (konsekvensutredning) ifølge pbl må foreligge før Stortinget kan ta standpunkt til et byggevedtak. Dvs at landsdelens målsetting for å etablere første delstrekning av NNB blir at Stortinget vedtar å få utført en fullverdig KU for banestrekningen Narvik – Tromsø, uten forsinkelser og snarest mulig.

Nå kan det også tenkes at strekningen Narvik – Tromsø kan deles opp i flere hensiktsmessige byggetrinn, av ulike byggetekniske eller samfunnsmessige årsaker. Det er mest hensiktsmessig at KU for hele strekningen Narvik – Tromsø også vurderer en slik eventuell oppdeling i byggestrekninger. For resultatet er det viktig at KU fullføres for hele strekningen Narvik – Tromsø og at KU ikke bare omfatter en delstrekning.

Første byggetrinn kan eksempelvis bli fra Ofotbanen til Setermoen og Bardufoss for å utnytte både militære fordeler og videreføring av Ofotbanens godsfraktfordeler.

4. Nye bilavgifter for EU og EØS rammer spesielt sjømateksporten.

En oppdatert utredning om bilavgiftene og konsekvenser for norsk sjømatnæring ble offentliggjort i Nordlys papiravis tirsdag 9. januar. Utredningen er utført av Nord Universitet og finansiert av torskeklyngen Cod Cluster. De oppgir norsk eksport til EU og Storbritannia i 2022 til 886.000 tonn fersk laks og ferske lakseprodukter og 54.200 tonn fersk torsk og ferske torskeprodukter.

Ifølge rapporten har EU laget arbeidsnotat som antyder vekst i transportbehovet på 30 % til 2030 og 59 % til 2050. Dette er radikalt mye lavere vekstsatser enn det som er registrert og gjennomført innen norsk sjømatnæring de siste 20-30 årene. Så sjømatnæringen kan bli straffet hardere beløpsmessig enn det som EU-notatet antyder.

Ifølge rapporten utgjør CO2-utslipp fra trailere/lastebiler ca 23 % av utslippene i veitransporten. Nye og høyere avgifter skal være et middel til å redusere disse utslippene.

Manglende togtransport i Nord gjør norsk sjømatnæring ekstra sårbar så lenge banebyggingen ikke blir utført. Ifølge rapporten kan et godstog på 500 meters lengde, med diesellokomotiv, ha utslipp tilsvarende ca 27 trailervogntog med dieseldrift.

Fra tidligere er det kjent at EU/EØS vil innføre nye CO2-avgifter til 2030. Satsene er ennå ikke kjent. Vi vet ikke hvor hardt man kan bli straffet for å unnlate jernbanebygging. Men vi kan anta at straffen blir hardere enn kostnadene ved banebygging, når man har nok godskvanta som kan bruke banens kapasitet. Så lønnsomheten ved banebygging bør det ikke være tvil om, hensyn tatt til aktuelle godskvanta i sjømatnæringen og til/fra Nord-Norge.

5. Godskvanta og prognoser i KVU.

Transportutvikling AS (TU) i Narvik har levert månedlige transportoversikter for godsveitrafikken til de nordnorske fylkene i mange år. De har også levert oversikter til denne KVU'en som dermed har tilgang til deres registrerte transportfakta. I godsprognosene for NNB har Jbdir likevel valgt å bruke andre grunnlag, kilder og metoder.

Som nevnt foran er godskapasiteten sprengt på OB og NB, og dette er primært et resultat av sjømatens sterke vekst gjennom mange år. Allerede i 2021 rapporterte TU i gjsn over 100 trailere pr døgn på veinettet sørover gjennom Sverige, Norge og Finland. Disse over 200 containere pr døgn gjelder bare laks. Vi kan legge til for all annen sjømat og for alt annet gods til/fra Nord, hvis vi skal anslå godsmengdene som er potensiale for jernbanen.

KVU'en er milelangt fra å ta hensyn til disse godsmengdene. KVU'en har 2 ulike godsprognoser hvor begge nedvurderer godsgrunnlaget til/fra Nord-Norge, og prognosene er ikke begrunnet i KVUen. Godsprognosene i KVUen er basert på en godsmodell kalt NGM (Nasjonal Godsmodell). KVUen nevner ikke hva som er fordeler og ulemper med denne modellen og om den er velegnet for den nordnorske situasjonen med nye banestrekninger. Det er ikke oppgitt testresultater med resultatavvik for modellen. Så modellens brukbarhet eller utsagnskraft er ikke mulig å vurdere utifra KVUens manglende beskrivelse og dokumentasjon.

Prognosene overser den faktiske registrerte godstransporten på veinettet fra TU.

Forsvaret har et uspesifisert antall i tonnkm som er aktuelt. For Forsvaret er aktuell første etappe at den korte linjen (Narvik)/Bjørnefjell – Setermoen – Bardufoss blir etablert først.

Da oppstår en helt ny direktelinje for godstransport direkte mellom Forsvarets 2 tyngdepunkter i nord og sør i Norge gjennom Sverige. For Forsvaret i Norge vil dette bli en helt ny hverdag for transportfunksjoner og logistikk i vid betydning. Det foreligger ingen prognoser om Forsvarets bruk av OB, NB og NNB i en slik situasjon. Denne situasjonen er heller ikke analysert offisielt, etter at Sverige og Finland er blitt aktuelle som NATO-medlemmer.

Sjømaten er det største og nyeste godsgrunnlaget og forkaster alle tidligere mengde-prognoser, men Jbdir er ikke villige til å akseptere sjømatens påviste ekspansjon til å innvirke på prognosene. Det innebærer en viktig og klar nedvurdering av godsmengdene i Nord ved at Jbdir ignorerer faktiske, relevante godsmengder.

Disse over 200 containere pr døgn gjelder bare laksetransporter. I tillegg kommer all annen sjømat, alt annet ARE-gods på Ofotbanen via Narvik, og de sjømattransportene som allerede i dag utføres via skip, jernbane, fly, lastebiler og hører med i fraktgrunnlaget. Godsprognosene i KVU preges av at Jbdir ikke vil innse at sjømaten og ARE har et så sterkt grunnlag som bør hensyntas, og det innebærer at Jbdir nedvurderer nordnorsk grunnlag og ikke vil ta hensyn til nordnorske fakta i godsgrunnlaget.

I KVU'ens godsprognoser 2030 – 2060, dvs over 30 år fremover (side 85) forutsier de en vekst på 50,3 % for hele perioden, dvs en gjsn vekst på under 1,4 % pr år i gjennomsnitt pr år, som ikke har noen rimelig sammenheng med virkelige veksttall. Sjømaten har eksempelvis erfaringstall på 10-15 % vekst pr år over en årrekke.

Sjømatens vekstprognoser.

Vegdirektør Unni Gifstad skrev en artikkel 16. nov 2023 i avisen iTromsø hvor hun opplyser at sjømatens eksportverdi var over 150 milliarder kr i 2022 og 30 milliarder mer enn for 2021, dvs en verdivekst på 25 % bare på et år. Hvis vi trekker fra litt for prisvekst, så får vi likevel en kraftig volumvekst og tonnasjevekst pr år.

I Nordlys 21. nov 23 s 12 har de en kort redaksjonell omtale om sjømatnæringen i 2022. En rapport fra Nofima viser verdivekst på 36 % fra 2021 med verdi på 71 milliarder kr. Med ringvirkninger beregner de den totale verdiskapningen for sjømaten til 109 milliarder kr. Hvert av de 5 største sjømat-fylkene hadde en verdiskapning på mellom 11 og 16 milliarder kr, og Nordland topper med 20 milliarder kr.

Sjømatnæringens verdiskapning utgjør 2,3 % av norsk fastlands-BNP i 2022. Denne andelen har steget fra 1,5 % på begynnelsen av 2010-tallet. Dvs over 50 % vekst i sjømatens andel av BNP på ca 10 år. Denne andelen for sjømaten er forventet å stige kraftig.

Mange har spådd at sjømaten vil overta som Norges viktigste eksportnæring etter hvert som olje/gass fases gradvis ut. Dvs at vi blir avhengig av sjømaten for fremtidige pensjoner og velferdsstatens videre drift.

Da må vi utvikle et transportnett som tar vare på markedsadgangen for sjømaten til verdensmarkedet i vid betydning.

Sjømaten er «kommet i vane» med en fordobling av omsetningen hvert 3. – 4. år, dvs en vekstrate som vi aldri har opplevd i andre bransjer og er uvante med å håndtere. Det blir ikke bedre av at Jbdir velger å ignorere både faktisk vekst og aktuelle prognoser.

Lastebilnæringen er nødt til å vokse i samme fart som sjømatnæringen for å levere transport til markedene, dvs en hittil uvanlig vekst. Hvis Ofotbanen og Nordlandsbanen etterhvert får dobbeltspor og utvidelser, så kan lastebilbruk langs akkurat disse strekningene få litt midlertidig redusert veksttakt.

Det meste av kvanta til banen skal fraktes med bil fra bedrift til bane, og ekspansjonen fortsetter utenom OB og NB. Så lastebilnæringen i Nord tilknyttet sjømaten blir gullkantet. Og veinettet blir gradvis mere tilkorket av store vogntog. Trafikksikkerheten reduseres og ulykkestallene går opp. Det er dept'ets vegring mot samferdselsinvesteringer i Nord som forårsaker høyere ulykkestall i Nord.

Det er bare begynnelsen at vi i 2021 sendte over 100 vogntog pr døgn på veinettet sørover i Sverige, Norge og Finland. I løpet av 2023-24 blir kanskje antallet fordoblet, og antallet vokser raskere enn vi bygger veier, og enda raskere enn vi bygger jernbaner.

Sjømaten har hatt lignende vekstrater de siste 15-20 årene, og KVU'en ignorerer denne faktiske veksten. I godsprognosen henimot 2060 serverer KVU'en en vekst på gjsn ca 1,4 % årlig vekst. Det er såpass latterlig at det fjerner enhver tillit til KVU'ens prognoser.

6. Godsgevinster og samfunnsøkonomisk resultat.

I godsmarkedet oppstår en økonomisk gevinst ved at brukerne betaler en lavere fraktpris på jernbanen og ressursbruken i godstransporten blir redusert pga økt banebruk. Så vidt vi kan se har ikke KVUen fått med slike gevinster i sin samfunnsøkonomiske beregning, dvs en betydningsfull forglemmelse i et voksende godsmarked. Dette kan utgjøre større milliardbeløp.

Sjømatmarkedet som viktigste markedsandel indikerer en 30 års vekst på minst 400 %, dvs ca 8 ganger høyere veksttall enn Jbdir bruker, og 8 ganger høyere godsvekst indikerer 3-6 flere hele godstog pr døgn, med mulig behov for dobbeltspor. I kommende KU for Narvik – Tromsø bør delvis dobbeltspor og lengre kryssingsspor inngå i vurderingen.

Hvis godsmarkedet er undervurdert av Jbdir i det omfang som tallene indikerer, så kan samfunnsøkonomisk plussresultat bli så sterkt at en byggebeslutning blir velbegrunnet og haster sterkt.

7. Forsvaret.

Forsvarets bruk av NNB vil få en del større betydning enn i dag pga linje til Setermoen og Bardufoss og Ofotbanens forbindelse til Sør-Norge med Finlands og Sveriges NATO-medlemskap. Bruk og betydning kan få bl a følgende aspekter:

- Forsvaret som godstransportør
- Avdelingstransporter av personell
- Tungtransport av materiell og utstyr under øvelser, i beredskapssituasjon og i strid
- Beredskap for hele samfunnets generelle forsyninger i fred og i tilspissede situasjoner
- Strategisk verdi som tilgjengelige transportressurser
- Transportkapasitet på tvers av landegrensene på Nordkalotten

NATOs nye forsvarsstrategi for Nordkalotten og derav følgende transportstrategi gjenstår å bli utformet offisielt. Men vi vet at våre avdelinger, medregnet Finland og Sverige, er relativt små i forhold til oppgavenes størrelse. Det betyr at raske forflytninger av personell og tungt materiell får større betydning og viktighet. Mobilitet kan til en viss grad erstatte større avdelinger, men bare hvis et godt transportnett er tilgjengelig. Dvs både veikapasitet, jernbanelinjer, sjøkapasitet (kaier, havner, skip med beskyttelse) og helikopterløft.

Tversgående banelinjer over landegrensene i nord får da en større betydning. Raske forflytninger kan kompensere for mangler i antall personell og avdelinger, til en viss grad. De tversgående linjene kan bli f eks Skibotn – Kolari, Ofotbanen, Alta – Kautokeino – Finland, Porsanger – østover til Finland, Kirkenes – Rovaniemi osv.

I utgangspunktet kan ikke Forsvaret og NATO basere seg på jernbanestrekninger som ikke finnes og ikke er vedtatt å bygge. De må basere seg på det som faktisk kan brukes, dvs nåværende veinett i tillegg til Ofotbanen og delvis sjøveien. Trinnvis utbygging av banenettet nordover kan bli en underliggende forutsetning for nye og bedre forsvarsstrategier.

Det betyr også at veinettet får større betydning. Det må utvides i forhold til dagens veinett og kapasiteter. For fylkesveiene i Finnmark og Troms blir forbedring uansett nødvendig pga sjømatens utvikling og ekspansjon. Banelinjer på tvers av Nordkalotten krever at veiene som tilførselslinjer til banene også opprustes.

Utgangspunktet blir at Forsvaret kan benytte den eksisterende Ofotbanen. Dobbeltspor delvis er nødvendig for utvidet kapasitet.

Når linjen (Narvik)/Bjørnefjell – Setermoen – Bardufoss er etablert, så får vi en forbindelse, via svenske jernbaneskinner, som binder sammen Norges forsvar i nord og sør på en helt ny måte, logistisk og forsyningsmessig og strategisk, som skaper en helt ny hverdag innenfor Forsvaret.

Neste fase er NATOs behov innenfor en nyutviklet forsvarsstrategi og transportstrategi som omfatter hele Nordkalotten, dvs Finland, Sverige og Norge inklusive sjømilitære vurderinger.

Nord for Bardufoss og Kiruna er det tale om tverrforbindelse Skibotn – Kolari som gir grunnlag for militær «rundkjøring» Narvik – Setermoen – Bardufoss – Nordkjosbotn – Skibotn – Kolari – Tornio/Haparanda - Luleå – Kiruna – Narvik. Dette kan bli ryggraden i en militær transportmessig infrastruktur over hele Nordkalotten.

Videre nordover kan dette utvikles med tversgående linjer Alta – Kautokeino – Finland, Porsanger – Finland, Tana – Rovaniemi og Kirkenes – Rovaniemi som nevnt ovenfor.

KVU'en hevder om Forsvarets godsmengder bl a: «Jbdir har ikke metoder for å beregne Forsvarets prissatte nytte av NNB.»

Dette er et hjelpeløst utsagn. Den ikke-prissatte nytten mangler metoder hos Jbdir. Prissatt nytte er undergitt vanlige pris/nytteberegninger mht priser og kostnader i transportmarkedet.

Da trenger man bare noen alternativ for godsmengdebruk i Forsvaret, så kan prissatt nytteverdi og fordeler beregnes.

8. Traseen Narvik – Tromsø og anleggskostnader.

KVUen hevder byggekostnad ca 111 milliarder for den mest aktuelle strekningen. Et mer realistisk estimat kan være 83 milliarder med gode muligheter for flere reduksjoner. Dvs at KVUen for denne strekningen ligger unødvendig minst 35 % for høyt. KVUen er basert på en opphaussing av kostbare kostnadsvalg, unødvendig kostbare løsninger og trasevalg med lite kunnskap om lokal geografi i området.

Mandatet for KVUen sier intet om banens videreføring nordover i landsdelen og henimot Kirkenes. Det kan med fordel fastsettes som en målsetting for landsdelen og for norsk baneutvikling.

Videreføring mot nord tilsier passering av området Nordkjosbotn på E6/E8 øst for Tromsø. Mellom Nordkjosbotn og riksgrensen må traseen passere for å kunne fortsette videre nordover. Fra dette knutepunktet får man forgrening nord- og østover mot Finnmark, Nord-Troms og Finland, og nordvestover til Tromsø.

KVUens trasekostnader kan reduseres i hovedsak som følger:

- Fremføring til Tromsø og Tromsdalen kan avkortes til Ramfjordmoen.
- Egen trase fra Narvik reduseres til fremføring fra Bjørnefjell eller Tornetræsk på Ofotbanen henimot Setermoen.
- Storsteinnes sløyfes til fordel for området Nordkjosbotn (kortere traselengde).
- Strekningen Bjørnefjell – Setermoen – Bardufoss ferdigstilles først, dernest Bardufoss – Nordkjosbotn – Tromsø, paralellt med eventuelt Nordkjosbotn – Skibotn.
- Godsterminaler plasseres med større omtanke.

Strekningen Nordkjosbotn – Skibotn har flere begrunnelser. Det er utgangspunkt for videreføring nordover i Norge mot Finnmark, Kirkenes og den transpolare nordlige sjøruten. Mot Finland kan bygges linjen Kolari – Skibotn som har betydning for Forsvaret, NATOs nye forsvarsstrategi og for finsk adgang til isfrie dypvannshavner på Nordkalotten. Vanlig finsk import og eksport kan trekke store fordeler av slik direkte og rimelig havneadgang.

NATO har ferdig bygde kaianlegg for militære forsterkninger sjøveien i bl a Sørreisa og Bogen i Ofoten, ved Evenes flyplass. Disse brukes jevnlig ved allierte øvelser og er faste kanaler for tungt materiell og utstyr. Hvis det blir aktuelt med militært sidespor for jernbanen til disse kaianleggene, så kan de også bli aktuelle for vanlige godsterminaler for sjømat og annet. Sørreisa kan eventuelt bli terminal for hele Senja-området, og Bogen vender mot Vesterålen og Harstad.

Gods- og passasjerterminaler i Tromsø.

KVUen foreslår Tromsdalen, men der er ikke nok plass til behovet for skiftespor, terminalområder, trafikkområder, parkeringer, bygninger, lagerplass mv som trenges for å drifte gods- og/eller passasjer-terminaler. På østsiden av fjellene mot Indre Troms er det god plass, nærmere bestemt på Ramfjordmoen og Breivikeidet.

Dette området er på størrelse med det dobbelte av hele Tromsøya, og mye av grunnen er flatt moreneområde. Dette er ideelt så lenge man unngår leireområdene som også kan forekomme i området.

Med gods- og passasjerterminaler på Ramfjordmoen unngår man ca 12 km dyr banetunnel gjennom fjellene til Tromsdalen og ca 15 km i samlede traselengder. Ramfjordmoen er beste plassering som godsterminal pga innsparte distanser og sentral plassering i forhold til Tromsøs omland og andre kommunikasjoner.

Tromsø har flere mulige områder for gods- og passasjerterminaler. Som planmyndighet for baneplanene innenfor kommunens område og toneangivende by er det viktig at Tromsø har en mening om terminal-plasseringer basert på både planhensyn og politiske valg. Utgangspunktet er dessverre at de sentrale utrederne ikke har peiling på lokal geografi og lokale preferanser eller viktige lokale vektlegginger.

Tromsø kan utrede og avveie lokale alternativ som f eks Ramfjordmoen, Tønsvikdalen, Breivikeidet, Vikran/Balsfjordeidet, Ytre Ramfjord med Indre Berg osv. Poenget er at en lokal vurdering er mye viktigere enn en fjernstyrt Oslo-vurdering uten lokale kunnskaper.

Kommunen og fylket kan vurdere om de skal gå sammen om en slik vurdering. Her hører med at tilsvarende vurdering er like aktuell for alle stasjonsområder i fylket, dvs Nordkjosbotn, Setermoen, Bardufoss med traseområder i Bardu, Målselv, Balsfjord, Tromsø og kanskje Storfjord og Gratangen. Tromsø kommune kan innhente verdifulle råd fra Tromskomiteen for Jernbane om utredning av alternative terminalområder i Tromsø kommune.

Søyler og akvedukter er dessverre ikke vurdert som en nyvinning i KVU for utforming av enkelt- eller dobbeltspors baneanlegg. Det kan spare inn mye areal og unngå konflikter mot reindrift og annen arealbruk. I noen tilfeller kan det være mindre kostbart enn tunnelbygg. Vi viser til høringsuttalelsen fra Bane Nord AS.

9. Toghastighet og trafikkmengder.

I en ny KU bør det undersøkes nærmere hvor mye både passasjertall og godsmengder blir avhengig av toghastighet og hyppighet for togavganger.

Trasebygging for toghastighet 100 km/t er et nederlag i utgangspunktet. Allerede i NSBs KU fra 1992 ble det planlagt for hastigheter over 200 km/t. En hastighet med dagens teknologiske kunnskap på ca 100 km/t betyr at driften ikke tar sikte på å betale ned på høye anleggskostnader, dvs å planlegge for nederlag.

Passasjerprognosene er hemmet av at togtilbudet er satt til 2 tog pr døgn i hver retning, dvs minimalt togtilbud og maksimal ventetid mellom togavganger. Dette straffes i en dårlig tilpasset prognoseberegning.

Prognosemetoden NTM6 for passasjerprognosene er dårlig egnet for langdistanse togtrafikk i Nord. Modellen kombinerer all kollektivtrafikk som en sekkepost hvor tog blir en andel sammen med buss, drosjer og trikk, toghastighet får ingen virkning. Lang ventetid mellom togavganger er ødeleggende i modellen.

På godssiden har utenlandske tog i dag en hastighet opptil 250 km/t med differensiering for tidskritiske godstyper. Sjømaten er i ferd med å utvikle så store godsmengder at man kan differensiere med ulike tidskrav til transportene.

Sjømaten har ulike typer ferskvarer og vil utvikle nye typer produkter etter hvert som banehastigheten kan økes. Hvis man da holder bedre hastigheter fra Troms/Finnmark hele veien til Mellom-Europa, så blir det tale om nye og betalingsvillige markeder.

«Fersk» laks kan ligge på middagsbordet i Paris eller Roma xx timer etter slakting i Nordland eller Finnmark. Styring av denne logistikken krever jernbane hastighet og fullkommen organisering av logistikken fra kaikanten fram til restauranten og kokken.

10. Prognoser for passasjertrafikken.

Ved at togtilbudet for passasjerer holdes på et minimum og ikke varieres med alternative hastigheter og togavganger, så mister KVUen utsagnskraft om passasjertilgangen og prognosene.

Mangelen på alternativ blir i seg selv ødeleggende for prognosene.

NTM6 som ubegrunnet modellvalg uten testing eller begrunnelse blir i seg selv lite kvalifiserende som prognoseverktøy. Fjerning av alle reiser under 70 km er generelt misvisende, og spesielt vedr Evenes flyplass.

De presenterte passasjertallene sier egentlig intet om NNBs potensiale for passasjertrafikk. Disse prognosene kan trygt forkastes.

11. Dobbeltspor og lengre kryssingsspor.

Som nevnt tidligere er prognosefeilene så betydelige at det gir grunnlag for at en ny KU for Narvik – Tromsø bør vurdere dobbeltspor og lengre kryssingsspor.

Her kan hensyntas at allerede ved NSBs utredning i 1992 var det grunnlag for enkeltspors drift som ble nedvurdert i en obskur utredningsrevisjon.Sannheten ble påvist ved oppstarten av ARE godstransport på Ofotbanen allerede i 1993.

Etterpå har sjømaten erobret markedet med full tyngde og overskredet alle typer vekstprognoser. Nå er situasjonen at vi må bygge jernbaner og transportlinjer raskest mulig for å holde tritt med sjømatens uvanlige vekst.

12. Miljøforhold og forurensning.

KVU'en hevder at NNBs miljøregnskap blir negativt fordi anleggsdriftens CO2-utslipp er så store at de ikke oppveies av CO2-besparelser ved togdrift som er mere fordelaktig enn drift av fly og lastebiler.

Dette baseres på lave godsprognoser og lave passasjerprognoser som fører til innskrenket togdrift. Når man tar hensyn til de sannsynlige, høyere prognosene med utvidet togdrift og redusert flydrift og lastebildrift, så blir miljøregnskapet for NNB positivt.

KVU'ens konklusjon om miljøforhold kan derfor trygt kasseres. KVU'en tar ikke hensyn til reduserte kommende CO2-utslipp i anleggssektoren ved innføring av bedre metoder og forventede lovpålegg.

KVU'en forutsetter kommende innsparinger i CO2-utslipp i lastebilsektoren som ikke er realisert og er høyst usikre. EUs nye CO2-avgifter fra 2030 på lastebildrift er ikke forutsatt eller beregnet, selv om man vet at de kommer.

Nivået for EUs kommende CO2-avgifter kan bli så høyt at drift av NNB blir ekstra lønnsomt.

13. Bakgrunn og utredningserfaring for Terje Walnum.

Undertegnede har deltatt i en del utredninger om forskjellige jernbaneprosjekter i Nord fra 1972.
Jeg var engasjert av NSB til deres utredning i 1990-92 som konkluderte med mulig lønnsom drift for NNB. Fra 1972-74 utførte jeg utredning om Tromsbanen for Troms Fylkes Jernbane- og Stamvegkomite. Senere utredet jeg banen Kolari – Skibotn – Tromsø for Storfjord, Tromsø og 4 finske kommuner. Jeg var konsulent/sekretær for Nordland Fylkes Jernbanekomite i en del år. Jeg utførte oppdrag for Tromskomiteen for Jernbane om NNB ca 1992 – 94. Jeg er derved delvis inhabil i en sammenligning mellom NSB 1992 og dagens KVU'er.

Utenom utredninger har jeg vært daglig leder for Kommunedata Nord-Norge AL i årene 1967-72. Jeg var økonomisjef for Tromsø Skipsverft AS 1981-83.

I Forsvaret har jeg vært offiser i Hærens Transportkorps i perioden 1963 – 1998, deriblant transportsjef for Nord-Hålogaland Landforsvar ca 5 år, gjennomgått befalsskole, Hærens stabsskole og U S Marines stabsskole, aldri yrkesoffiser og alltid reserveoffiser.

Jeg står gjerne til disposisjon for spørsmål og kommentarer.

Mvh Terje Walnum
91885443

Fra: Eivind Sivertsen
Til: Post
Emne: VS: Høring, KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Dato: mandag 15. januar 2024 16:35:24

Det er ikke ofte du mottar e-post fra elsa-eiv@online.no. Finn ut hvorfor dette er viktig.

KVU Nord-Norgebanen. Punktkommentarer.

Personlig innspill fra Eivind Sivertsen, Nerveien 24, 9325 Bardufoss. Tfn +4748268552

Punkt 1. Bruer:

Det synes ikke som passering av Tysfjord har vært vurdert i h t løsninger foreslått i KU 1992 av Norwegian Contractors. Dette gjaldt flytebro med 10 meters frihøyde og vippe-/svingbro for sporadisk skipspassering. Ett alternativ var Drag-Hulløya-Kjøpsvik med skipspassering i renna mot Kjøpsvik. Eksempel som veibro: Bjørnafjorden. Løsningen kan kanskje også gi mulighet for sammenbinding av E6 via samme bro.

Punkt 2. Hastigheter og foreslått togfrekvens:

Hvorfor er dimensjonerende hastighet lagt så lavt at effekten som erstatning for flyreiser uteblir, eller blir minimal, når klimatiltakene allerede før banen kan være utbygd har slått inn for fullt? Alt for 30 år siden var 200 km/t ansett som nødvendig, og ble tatt høyde for i utredningen. I tillegg vil en togfrekvens på 2 par daglig ikke gi noen mening.

Punkt 3. Klimaeffekten:

Sammenligner man klimavirkningen beregnet i denne KVU'en med anslag fra 2019-utredningen, finner man at klimaskadelige utslipp ved bygging/etablering var beregnet til 37 år før de var nullet ut av innsparingen. (Break-even time). En senere utredning av Asplan Viak for organisasjonen ZERO mente at bruk av moderne teknologi ved bygging omtrent ville halvere konvensjonelle anslag. Dette ville tilsi rundt 20 år før break-even. I tillegg arbeides for fullt mot vesentlige reduksjoner av utslipp ved produksjon av sement. Dette burde gi alt annet enn evig klimabelastning, som er Jernbanedirektoratets oppfatning, og stemmer overhodet ikke med en global utbygging av jernbane, ikke minst av klimamessige årsaker. Derimot vil medregning av utslipp også for eksternt produsert maskineri trolig føre til betydelig dobbeltregistrering av skadelige utslipp.

Punkt 4. Arealkonflikter:

Arealkonflikter ved utbygging oppstår selvsagt ikke bare i Nord-Norge, men overfor samisk reindrift er vi mer utsatt. Ref likevel Fosenkonflikten. Når man i KVU Nord-Norgebanen fremstiller konflikter i forhold til reindriftsnæringen som et nærmest uoverstigelig hinder, indikerer det bare at man har gjort minimale anstrengelser for å redusere disse, samtidig som fakta i motsatt retning blir underkommuniserte. Selv Jernbanedirektoratets

prognoser innebærer videre økning av transportbehovet, men langt under faktisk økning hittil. Dette betyr – om vi ikke skal gå 100 år tilbake tidsmessig – at utbygging av tidsriktige veier må forseres. (At dette vil koste oss dyrt i forhold til EU's annonserte straffetiltak, er en annen sak). Veibygging er mer arealkrevende enn jernbane, og medfører betydelig mer permanent blokkering av beiteland og flyttleier. Omtrent 50 % andel tunnell for jernbanens vedkommende, bruk av brubaner og andre typer over-/underganger vil gjøre fremføring av jernbane gjennom reindistrikter svært lite merkbar. Byggeprosessen er et unntak, men må spesialprogrammeres for rask og skånsom gjennomføring i sårbare områder.

Punkt 5.Avvik fra mandat?:

Har ikke vært i stand til å finne noe punkt i KVU'ens mandat som angir noe om et eventuelt resultat der Nord-Norgebanen skal legges bort for godt. Det ville også vært ytterst merkelig, siden bakgrunnen for utredningen er Stortingets vedtak om at Regjeringen skal starte realiseringen av banen.

Eivind Sivertsen

Sendt fra E-post for Windows

Fra: Hilde Sagland
Til: Post
Emne: Høring, KVU Nord-Norgebanen, sak 202300988
Dato: tirsdag 30. januar 2024 20:49:25

Det er ikke ofte du mottar e-post fra hisaglan@gmail.com. Finn ut hvorfor dette er viktig.

KONSEPTVALGUTREDNING FOR NORD-NORGEBANEN (KVU - NNB)

Høringssvar fra Hilde Sagland, Høgtunveien 80, 9321 Moen. Tfn. 95484553.

BAKGRUNN

I 2017 bad Samferdselsdepartementet Jernbanedirektoratet om å utarbeide et oppdatert kostnadsanslag samt en samfunnsøkonomisk analyse for en ny jernbanestrekning Fauske - Tromsø/Harstad via Narvik. KVU-metodikken skulle bare følges så langt det var hensiktsmessig. Denne ufullendte 2019-utredningen ble etterfulgt av KVU for all samferdsel i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen. I 2021 ble NNB løftet fram med en egen KVU.

BEHOV OG MÅL

Jernbanedirektoratets KVU - NNB sier at det trengs et togtilbud som styrker det nasjonale og regionale transporttilbudet. At målet er å minimere avstandsulemper, skaffe effektiv godstransport til/fra og i Nord-Norge, redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, fremme verdiskaping, styrke bolig- og arbeidsmarkedsregioner, samt ivareta samfunnssikkerhet og beredskap.

JERNBANEDIREKTORATET SIN KONKLUSJON

Derfor er det uforståelig at KVU - NNB konkluderer med at samfunnssikkerhet og regionforstørring ikke er viktig nok til at banestrekninger nord for Fauske anbefales, og at dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kraftig økning i klimagassutslipp og store arealkonflikter betyr at NNB ikke bør utredes videre.

FRA KVU TIL KONSEKVENSUTREDNING (KU)

Det er vanskelig å se for seg at denne anbefalingen vil tas til følge på Stortinget, som allerede 20. april 2021 vedtok å be regjeringen starte arbeidet med å realisere NNB. Spesielt nå som to av de seks flertallspartiene er i regjeringsposisjon.
NNB har vært parkert på "utredningssporet" siden 1950-tallet, og ifølge KVU-ens føringer skal denne situasjonen fortsette fram til 2060. NNB regnes som jernbanelinje for langdistansetrafikk, og skal derfor alltid ha "planprogram eller melding og konsekvensutredning" ifølge forskrift om konsekvensutredning, vedlegg 1. Etter mer enn 30 års unødvendig forsinkelse etter forrige KU, må det nå vedtas en fullstendig, oppdatert og påkrevd KU slik at Stortinget kan fatte et forpliktende byggevedtak for prioritert delstrekning.

PRIORITERING AV DELSTREKNING

Å bygge jernbane fra Fauske - Tromsø/Harstad via Narvik (kalt A2 i dagens KVU) er Norges viktigste samferdselsprosjekt i vår tid. Det er et gigantisk løft, og derfor trengs prioritering.

NSB sin KU "Med toget til 69`42. Nord-Norgebanen. Hovedrapport. November 1992" viste at delstrekningen Narvik - Tromsø (kalt A4 i dagens KVU) ga høyest nytte/kost-verdi. Selv om denne KU-en er drøyt 30 år gammel, er topografien uendret. Så delstrekningen A4 vil fremdeles være den mest kostnadseffektive, og vil raskest innfri ovennevnte behov og mål. Med byggestart av strekningen Narvik - Tromsø først, vil det bli den utløsende faktoren for ferdigstilling av hele A2.
I over 100 år har Sverige tjent oss vel med Malmbanan - selv med en omvei på drøyt 500 km mellom Sør- og Nord-Norge. Men den er nå overbelastet og sårbar, noe den siste tids hendelser med brann og avsporing, har vist. En framtidig stambane gjennom hele Nord-Norge og med grensekryssende spor, vil være et bidrag til å styrke samfunnssikkerhet og beredskap også i våre naboland.

NNB - EN KLIMAVERSTING ?
Jernbanedirektoratets påstand: "NNB (A2 - A4) vil aldri klare å betale tilbake det opprinnelige klima-utslippet fra utbyggingen. Det grønne skiftet i transportsektoren gjør at klimafordelene ved jernbanetransport reduseres år for år." En kan stille spørsmål om hvorfor denne slutningen bare gjelder Nord-Norge. Ellers i Norge planlegges høgfartsbaner og dobbeltspor. I Europa, der tidsfaktoren for togreiser trumfer fly, er flyruter i ferd med å legges ned. På A2 og A4 er høgfartstog med flerbrukskonsept fraværende. Istedenfor er hastigheten her beregnet hovedsakelig til 100 km/t (unntaksvis 130 - 160 km/t). Dette er ei halvering av hastigheten beregnet i NSB sin KU fra1992. Enkeltsporet "somletog" er ikke aktuelle transportløsninger verken for gods eller folk i framtida. Med et slikt premiss vil nedbetalingstid for utbyggingsutslipp sannsynligvis bli 75 år, som nevnt i KVU-en.
Her er det verdt å minne om at Jernbanedirektoratets forrige utredning fra 2019 opererer med 37 års tilbakebetaling, mens i en senere rapport fra Asplan Viak til miljøorganisasjonen ZERO er denne tida bortimot halvert. Ellers er det merkelig å registrere at KVU-en tydeligvis utelukker jernbaneutbygging i transportsektorens grønne skifte.

I påvente av en KU og påfølgende forpliktende byggevedtak, vil Nord-Norge rammes hardt av EU sitt varsla straffegebyr på all offentlig transport med klimaskadelig utslipp - gjeldende fra 2030.

Uttalelse om Nord-Norgebanen vedrørende Jernbanedirektoratets konseptvalgvurdering. (KVU)

Jeg har gjennomgått KVU-en og supplert underveis med ei alternativ vurdering som er gjort av firmaet Norsk bane for Troms og Finnmark fylkeskommune.

Jeg siterer målet som Samferdselsdepartementet har satt for utredninga:

«Samfunnsmålet for utredninga er at 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, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Jeg synes utredninga bærer preg av at man nærmest har gjort dette arbeidet for å tilfredsstille politikernes bestilling uten å ta nok alvorlig det de er satt til. Jeg synes det er tragisk at utredningsgruppa gir blaffen i det viktige samfunnsmålet om å binde Norge sammen når man kun foreslår å elektrifisere Nordlandsbanen og bygge ut Ofotbanen. **Det folk i Nord-Norge spør** etter er en stambane fra Fauske til Tromsø og åpne for videre åpning østover seinere.

Her har jo Norsk bane fått fram svært mange mangler i direktoratets utredning. Den utredninga de har gjort for Troms og Finnmark fylkeskommune viser til at av delrapportene som er laget er det kun en som holder mål. De andre har store mangler, full av feil og en rekke svakheter.

Jeg vil her gjennomgå en del som jeg mener er meget dårlig behandla. Jeg tar ikke for meg kostnadsoverslaget fordi jeg mener at en Nord- Norge bane må koste om det er planer for et godt prosjekt. Derimot er jeg opptatt av den overdrevne pessimismen, problemer med samer, negativ klimaeffekt, sammenlikninger med prosjekt sør i landet som ikke er sammenliknbare. Videre alle de vanskelige områdene som finnes i nord for utbygging av bane. Bl.a. problem med tuneller og området fra Fauske til Narvik. Med en Høyhastighetsbane vil en tunnel i området mellom Fauske og Narvik ha et solid fundament som vil tåle høg fart. Så hvorfor er dette et problem? Er det virkelig umulig for folk å reise i tunnel i 15-20 minutter som dette vil ta. I Tysfjordområdet er det innerst i fjorden ved Hellemo hvor det

er masse kultur/-miljøverdier. Hvorfor ikke lenger ut der avstanden over fjorden blir kortere og naturverdiene er mindre?

Hastighetsspørsmålet?

Dette er hårreisende dårlig behandlet. Det må for all del ikke komme fram at en høyhastighetsbane i høyeste grad vil være konkurransedyktig med både skip og trailere på svært mange måter, spesielt ved at det tas med at det også må gjøres store grep med Nordlandsbanen og en del på Dovrebanen (Norgesbane) for å oppnå den store konkurransefordelen som en høyfartsbane gir på lange avstander. Hvis Ofotbanen trekkes videre inn mot Gullesfjordbotn så vil den trekke med seg spesielt fiskeråstoff også fra Lofoten og kanskje skape lavere kostnader for bedriftene der som tar det mest konkurransedyktige tilbudet på frakt i forhold til å levere med båt som de nå gjør. Spesielt er det viktig at råstoffet kommer raskt fram, noe som vil være en stor fordel med en jernbane.

Klimagassutslipp.

Her mener jeg at KVU-utvalget er på svært tynn grunn. Også her er rapporten fra Troms og Finnmark mye mer optimistisk ved å vise til hva lange lastebiltransporter fører til av forurensing. Det som er lagt inn i anleggsfasen kan heller ikke nødvendigvis sammenliknes med hva som skjer i driftsfasen. I følge rapporten fra Norsk bane bygger KVU-en på alt for høye beregna utslipp under bygging.

Jeg skal la være å komme inn på områder som jeg har mindre greie på, men hvor godt har gruppa gjort undersøkelser langs de foreslåtte traseer når det fra Norsk bane påpeikes at det er brukt verktøy som ikke er egnet til slikt bruk.

Denne banen skal være en bane for både folk og gods gjennom Norge. Hvorfor er ikke personer som oppholder seg i Nord Norge, men er registrert bosatt i andre områder som turister, soldater, militært personell og studenter med i den transportmodellen som er valgt? Det samme er de som arbeider i oljenæringa, anleggsbransjen og helsevesenet. Her brukes også en modell som ikke er egnet til oppgaven den skal løyse. Vær ellers oppmerksom på at behovet for rask og sikker godsforsendelse, spesielt mot fiskerinæringa vil ikke en godsforsendelse over

Narvik og nedover Sverige ha sjanse for å konkurrere med en stambane gjennom Norge og videre til Europa da tida vil være svært viktig fra produsent til marked. Det er derfor helt utrolig at NHO og sjømatnæringa ikke støtte en Nord-Norgebane. Det trur jeg de vil måtte angre på. For hva ser vi? Nordlandsbanen er sprengt. Har ingen ledig kapasitet. Men det er altfor snevert å se på Nordlandsbanen isolert som fylkesrådet i Nordland har presentert.

Til slutt; husk det er overveldende støtte for Nord- Norgebanen og nå er tida inne til å realisere den.

Med hilsen

Hagbart Vebostad, bosatt i Trondheim