

JERNBANEDIREKTORATET  
Postboks 16  
0101 OSLO

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

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

### **Jernbaneutredning om Nord-Norgebanen, uttalelse**

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

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

#### Bane NORs vurderinger:

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

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

I utredningen pekes det på en rekke mulige kostnadsreducerende tiltak:

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

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

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

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

#### Bane NORs anbefaling:

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

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

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes  
konserndirektør  
Infrastrukturdivisjonen

Björg Hilde Herfindal  
avdelingsdirektør  
Planavdelingen