



DET KONGELIGE FORSVARSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet

Deres ref.:
201800173

Vår ref.:
2019/1258-6/FD II 2/TBT

Dato:
08.10.2019

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

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

Eksisterende transportforhold

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

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

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

Forsvarets nytte av Nord-Norgebanen i fredstid

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

Postadresse:
Postboks 8126 Dep.
0032 Oslo

Kontoradresse:
Glacisgata 1
Oslo

Telefon:
23 09 80 00

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

E-postadresse:
postmottak@fd.dep.no

Webside:
www.regjeringen.no/fd

Org.nr.:
972 417 823

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

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

Forsvarets nytte av Nord-Norgebanen i krise og væpnet konflikt

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

Nærmere vurdering av traséene

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

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

Videre utredning av Nord-Norgebanen

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

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

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

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

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

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

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

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

Med hilsen

Henning Vaglum (e.f.)
ekspedisjonssjef

Trond Haande
oberst

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