



# FYLKESRÅDSSAK

Sak: 214/19

Løpenr.: 52860/19  
Saknr.: 18/5614-9  
Ark.nr.: 122 N00SAKSARKIV  
Dato: 17.09.2019

**Til:** Fylkesrådet  
**Fra:** Fylkesråd for samferdsel og miljø

## HØRINGSUTTALELSE FRA FYLKESRÅDET I TROMS FYLKESKOMMUNE – HOVEDRAPPORT: «NY JERNBANE FAUSKE-TROMSØ (NORD-NORGE BANEN). OPPDATERT KUNNSKAPSGRUNNLAG»

### Innstilling:

*Fylkesrådet tilrår fylkestinget å fatte slikt vedtak:*

1. Fylkestinget er tilfreds med at Jernbanedirektoratet har utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag for jernbanestrekningen Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen).
2. Fylkestinget er opptatt av gode prosesser og er positive til at JD gjennomfører egen konsultasjon med Sametinget etter at høringsprosessen er over for å høre samiske interesser særskilt.
3. Fylkestinget krever at Staten følger opp med en egen KVVU for Nord-Norgebanen som gjennomføres som en uavhengig og enhetlig bestilling til Jernbanedirektoratet. Her må vurderinger knyttet til ulike teknologiske løsninger, flere ulike trasealternativer og vurderinger knyttet til hel eller delvis utbygging av ulike etapper gjøres, samt sammenhengen med det svenske jernbanenettet.
4. Fylkestinget er skeptisk til en varslet helhetlig KVVU for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen i tillegg til KVVU for Nord-Norgebanen. Da dette vil være et svært omfattende og tidskrevende arbeid, som bør ivaretas gjennom ordinære NTP prosesser og regionale transportplaner. Et slikt arbeide vil også kunne resultere i at fokuset på jernbane ikke ivaretas i tilstrekkelig grad.
5. Fylkestinget forventer at dersom en allikevel skulle velge å gjennomføre en helhetlig KVVU for transportløsninger i Nord-Norge igangsettes, så må den innebære et særskilt fokus på gods- og passasjertransport langs de viktigste «Kyst til marked»-korridorene i landsdelen. Herunder fylkesveg, jernbane og riksveg med utlandskorridorer, sjø- og flytransport.
6. Fylkestinget vil understreke at næringstransportene i nord (inkl. sjømatnæringen) har behov for ekstraordinære statlige økonomiske grep for å ta igjen etterslepet på fylkesvegene våre, for rassikring og økt sikkerhet og framkommelighet. Dette må gjøres helt uavhengig av en eventuell Nord-Norgebane - som i liten grad vil gå direkte til produksjonsstedene.

## Saksutredning:

### *Bakgrunn og prosess*

Jernbanedirektoratet (JD) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeide en hovedrapport på et oppdatert kostnadsanslag og en samfunnsøkonomisk analyse for ny jernbanestrekning Fauske – Tromsø (Nord - Norgebanen). Troms fylkeskommune har vært administrativt tilknyttet arbeidet gjennom deltakelse i prosjektets referansegruppe. Hovedrapporten ble sendt på høring 1. juli med høringsfrist 1.oktober 2019. JD vil gjennomføre konsultasjon med Sametinget i løpet av oktober. JD vil deretter gjennomgå høringsinnspillene og sende endelig rapport til Samferdselsdepartementet 1. desember. Rapporten har skapt meget stor oppmerksomhet og debatt i Nord-Norge. Meningsmålinger viste at en høy andel av Nord-Norges befolkning ønsket realisering av en Nord-Norgebane. Nasjonalt var også oppslutningen stor.

Troms fylkeskommune har i forbindelse med høringsprosessen gjennomført et eget regionalt høringsmøte 30. august. Under regionalt innspillmøte i Troms 30. august deltok rundt 40 personer. Flere organisasjoner la fram sine synspunkter til utredningen, etter en orientering fra Direktoratets prosjektleder Hanne Juul. Møtet ble ledet av Fylkesråd for samferdsel og miljø, Ivar B. Prestbakmo. Det ble satt en regional høringsfrist til fylkeskommunen den 16. september for å få innspillene med til saksforberedelsene til innstillingen til Fylkesrådet.

### *Rapportens hovedpunkter*

Analysene i rapporten viser at en fullt utbygd Nord-Norgebane vil ha et kostnadsanslag på over 100 milliarder kroner. Forventninger om økt produksjon av fisk og turisme ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Harstad er sentral i fiskerinæringen og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet. Rapporten er ikke en KVVU, men følger KVVU-metodikken så langt som det er hensiktsmessig. Kostnadsanslaget er på et utredningsnivå innenfor +/- 40 prosent usikkerhet.

En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder.

En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.

### *Samfunnsøkonomi*

JD sitt oppdaterte kunnskapsgrunnlag konkluderer med at Nord-Norgebanen ikke blir samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner. Jernbanedirektoratet vil i denne omgang ikke komme med noen anbefaling av hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord.

### *Behov og målstruktur*

De viktigste behovene:

- Pålitelig transportsystem med bedre kapasitet og regularitet for person- og godstransport
- Transportsystem med smidige overganger mellom ulike transportformer
- Transport av gods til det internasjonale markedet raskt og effektivt
- Styrke trafikksikkerheten

De overordnede mål fra NTP gjelder for utredningen: Framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. I tillegg var det viktig å ta hensyn til klima, miljø og samiske interesser.

En evt. ny målstruktur vil først komme i en KVVU-fase.

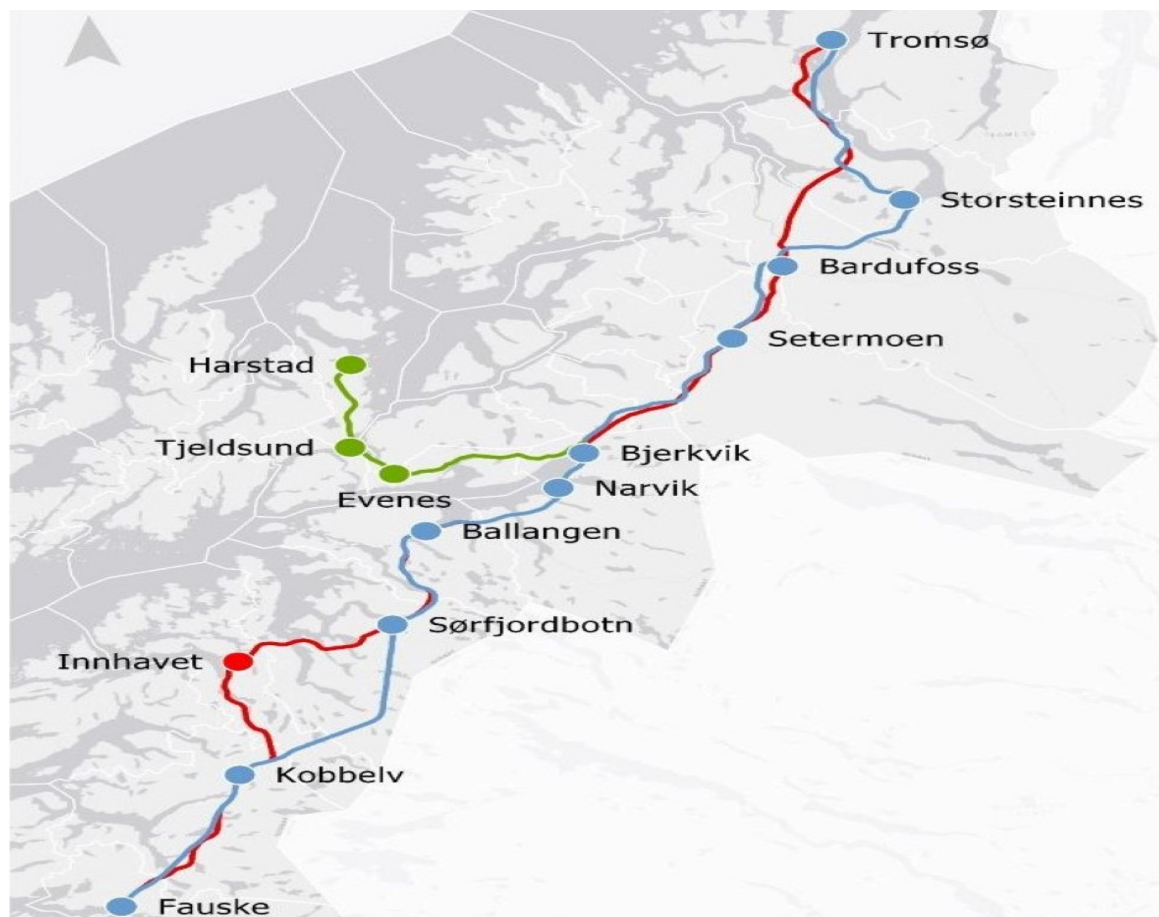
#### *Klima, miljø og reindrift*

Nord-Norgebanen vil gi klimakutt i trafikkfasen, men betydelige klimagassutslipp i byggefasen. En optimalisering av trasé og strenge klimakrav i byggefasen kan bidra til reduisering av klimagassutslipp. Det vil være en rekke konfliktområder rundt miljø og reindrift, spesielt i anleggsfasen. Strekningen Narvik – Tromsø har vesentlig mindre konfliktnivå og bedre klimaregnskap enn strekningen Fauske – Narvik. Dersom hele banestrekningen bygges ut anslås det at det tar rundt 35 år før klimagassutslippene fra byggefasen, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen.

#### *Markedsanalyse*

Etablering av en Nord-Norgebane vil gi landsdelen et bedre transporttilbud, både for persontransport og godstransport. Utredningen legger til grunn en hastighet på 200 km/t for persontransport. Reisetiden på bane gjør derfor Nord-Norgebanen konkurransedyktig med både bil, buss og fly på lengre strekninger. Det er et stort overføringspotensial for gods fra vei til bane. Transportanalysen viser at eksport av fisk fra landsdelen vil ligge på en tredjedel av godsmengden sørfra i 2030.

#### *Kostnadsoverslag – ulike trasévalg og løsninger*



- Østre korridor Fauske – Tromsø (375 km) har et kostnadsoverslag på 113 milliarder kroner. Høy tunnelandel. (Kartets blå linje).
- Vestre korridor Fauske – Tromsø (370 km) blir noe dyrere 120 mrd. Kroner, da det er lange og mange bruer i dette alternativet. (Kartets røde linje).
- Arm fra Bjerkvik til Harstad (82 km) er i tillegg kostnadsberegnet til 20 milliarder kroner. (Kartets grønne linje).
- En jernbane Narvik - Tromsø har alene et kostnadsoverslag på 53 milliarder kroner.

Merk at Jernbanedirektoratets kostnadsanslag er basert på erfaringstall, på et utredningsnivå innenfor +/- 40 prosent usikkerhet.

#### *Samfunnsøkonomiske beregninger*

- En Nord-Norgebane vil ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.
- Jernbanen gir positiv virkning i form av overføring av persontrafikk fra fly og bil og nyskapt trafikk. Den gir også positive virkninger i form av innsparte transport- og logistikk-kostnader for gods. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.
- JD har også regnet på en mye sterkere vekst i turisme og sjømatproduksjon enn prognosene sier, samt en dobling av frekvensen, halvering av tilbringertid til toget, og dobling av flypriser. Likevel er det ingen av alternativene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme.

#### *Konsultasjon med Sametinget*

En rekke forhold som må få en grundigere analyse dersom utredningen skal videreføres i en neste fase. Det gjelder spesielt kartlegging av faktisk arealbruk. Tidlig dialog med reindriftsnæringen er avgjørende betydning. En Nord-Norgebane vil få store konsekvenser for samisk kultur, spesielt reindrift. Det er derfor svært viktig at det gjennomføres gode prosessen for å høre de samiske interessene.

## **Vurdering**

#### *Politiske prioriteringer*

Når Jernbanedirektoratets handlingsprogram 2018-29 var klart til innspill i 2017 krevde Fylkestinget i Troms en mye sterkere prioritering av den kritisk viktige Ofotbanen, med forutsetning om dobbeltspor mellom norskegrensen – Narvik. Fylkestinget anså i 2017 at en ny norsk jernbane mellom Fauske og Tromsø ville bli et solid og meget sterkt positivt transport- og samfunnsutviklingsprosjekt for hele Nord-Norge og som ville styrke en meget svak nasjonal forsyningssikkerhet – eks. ved vegbrudd langs E6. Nordlandsbanen er ikke omtalt særskilt pga store regularitetsutfordringer mv. som gjør at den ikke er et preferert godsalternativ. Dette kan endre seg dersom en båtforbindelse Bodø – Tromsø følges opp med prioriteringer på jernbanesiden mellom Bodø og Alnabru.

Ny jernbanestrekning Fauske –Tromsø vil kunne gi en sammenhengende nasjonal gods-transportkorridor fra Oslo til Tromsø på skinner. Transporter som i dag går på E6 fra Tromsø og sørover vil ha overføringspotensiale. En bane vil derimot ikke kunne løse transportutfordringene med lav standard og flaskehals langs vegen i Troms og Finnmark.

For persontransport over lengere distanser internt i Nord-Norge og ut av landsdelen er det i hovedsak fly som benyttes. Hurtigbåtruten Tromsø-Finnsnes-Harstad er det største sambandet

sjøverts. Persontrafikken på jernbane mellom Tromsø-Narvik-Fauske har potensiale på kortere distanser forutsatt kortere reisetid enn bil.

Begrunnelsen for bestillingen av Jernbanedirektoratets oppdaterte utredning var de økende sjømattransportene i Nord-Norge. Troms og Finnmark fylkeskommuners egne godsundersøkelser viser at i 2017 var andelen sjømattransport som benyttet kombinasjonen veg og bane på 42 %, resten benyttet sjøtransport eller kun veg. Hovedutfordringene for fisketransporter på veg er at de starter fra fylkesvegnettet og er fersk fisk som benytter raskeste tid til markedet. For sjømatnæringen er dermed tilstanden på fylkesveinettet helt avgjørende for framkommelighet og sikkerhet. Det er under testing ny teknologi for å øke holdbarheten til fersk fisk. Skip fungerer også i større grad som slakteri på veg til markedet og vi ser en utvikling mot større anlegg til havs og til autonome båter. Dette er elementer som vil kunne bidra til å øke fremtidig bruk av sjøtransport i framtida.

#### *Behov for særskilt KVVU*

Det er et behov for å gjennomføre en særskilt og fullgod KVVU kun for Nord-Norgebanen. En slik konseptvalgsutredning vil kunne skape en sterkere sikkerhet for kostnadene og samfunnsøkonomien ved en evt. bygging. En KVVU vil også vurdere andre konsepter, se mulighetene i ny teknologi og andre trasévalg. Man vil også kunne inkorporere arbeidet i Vegvesenets KVVU Innfartsveger til Tromsø i sterkere grad. En KVVU vil også skape en sterkere deltakelse fra kommune, næringslivet og andre interessenter som i denne utredningen ikke har vært involvert, eller involvert sterkt nok. Man bør også vurdere et tettere samarbeid med svenske myndigheter.

Rapporten som foreligger gjør at man vil kunne komme i gang raskt og gjennomføre arbeidet ut fra relativt ferskt innhentede delrapporter. Planprosessen med beslutning om KVVU bør derfor følge normalt KVVU-løp med Kvalitetssikring (KS1) – Konseptvalg – Kommunedelplan – Reguleringsplan – KS 2 osv. En helhetlig KVVU for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, som avtalt mellom regjeringspartiene, vil kunne bli for omfattende til at den vil gagne den tidsmessige og kvalitative framdriften som en KVVU for Nord-Norgebanen isolert sett vil være tjent med. Dersom denne i tillegg skal danne deler av faktagrunnlaget for en varslet Nordområdemelding høsten 2020, så er tidsperioden altfor knapp.

#### *Innspill i høringsprosessen*

Under regionalt innspillmøte i Troms 30. august deltok rundt 40 personer. Flere organisasjoner la fram sine synspunkter til utredningen. Møtet ble ledet av Fylkesråd for samferdsel og miljø, Ivar B. Prestbakmo. Presentasjonene under møtet er tatt inn som høringsinnspill. Etter at fristen for regionale høringsinnspill var gått ut den 16.9 var kun innspillet fra Norges lastebileierforbund (NLF) mottatt av saksbehandler på e-post. I tillegg har det kommet inn et privat høringsinnspill. Alle innspillene og mottatte presentasjoner i høringsmøtet er vedlagt saken.

Tromsø, 17.09.2019

Ivar B. Prestbakmo  
fylkesråd for samferdsel og miljø

**Vedlegg:**

1. Jernbanedirektoratet (2019). Hovedrapport: «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norge banen) oppdatert kunnskapsgrunnlag».
2. Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23.8.19. Omtaler KVVU.  
[https://www.regjeringen.no/contentassets/3200c580424a49a28409a84b04fde99d/190823\\_statsministerensforslag.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/3200c580424a49a28409a84b04fde99d/190823_statsministerensforslag.pdf)
3. Regionale høringsinnspill – Fra regionalt høringsmøte i Tromsø 30. august 2019.09.16 samt øvrige innspill i prosessen.