

Høringsuttalelse til

Jernbanedirektoratets (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag»

1.0 Oppdragene og fremdriftsplanene

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet (SD) til Jernbanedirektoratet (JBD) (datert 24. november 2017) fremmer følgende bestillinger:

- 1) *Utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for ovennevnte prosjekt.* Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet. Grunnlaget var grove kostnadsanslag i «Jernbanens rolle i nord» fra 2011. Disse viste at utbygging av hele strekningen Fauske-Tromsø ville koste mellom 40 og 60 milliarder kroner, mens delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø ville koste 20-30 mrd. hver.
- 2) *Basere arbeidet på «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011)*
- 3) *Vurdere en «trinnvis» utbygging. Trinnene som ble definert i 2011 var i) Fauske-Narvik og ii) Narvik-Tromsø*
- 4) *Utføre en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging, og det understrekes at*
 - a. *«Det skal ikke utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) med de formelle og prosessuelle krav som settes til en slik utredning, «men KVU-metodikken skal følges så langt JBD vurderer det som hensiktsmessig.»*
 - b. *«Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet.»*
- 5) *Det understrekes «at det i henhold til etablert praksis skal gjennomføres konsultasjoner med Sametinget.»*
- 6) I sin «Fremdriftsplan for utredning av jernbane Fauske-Tromsø» (1 februar 2018) presiserer JBD sitt oppdrag ytterligere:
 - a. *«En samfunnsøkonomisk analyse innebærer at tiltaket sammenlignes med et alternativ der man lar være å gjennomføre tiltaket. I et slikt*

referansealternativ vil blant annet den eksisterende Ofotbanen og tilhørende transport av gods inngå.»

- b. «Dette innebærer blant annet en *analyse av investerings- og driftskostnader*», samt: «*kartlegging av nyttepotensialer av en ny bane (inkludert markedspotensialer)*. Jernbanedirektoratet vil vektlegge behovet for en grundig vurdering av markedspotensialet for gods, ikke minst framtidige godsmengder for sjømatnæringen.
- c. «*Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet. En viktig side ved KVVU-metodikken er medvirkning. Jernbanedirektoratet ønsker å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner.*»
- d. Fremdriftsplanen innebærer at «*resultater fra utredningen skal kunne omtales i neste rullering av Nasjonal Transportplan (2022-2033)*.» Videre loves det en *høringsversjon innen 15. mai 2019*, og at *endelig versjon som inkluderer behandling av innkommende merknader skal være ferdigstilt og oversendt Samferdselsdepartementet innen 1. oktober 2019*.
- e. *Tidsplanen innebærer en høringsperiode fra 15. mai til 1. september 2019, dvs. en varighet på 3 ½ måned.*

JBDs utredning er basert på følgende inndeling av prosjektet:

- A. Jernbane Fauske–Tromsø, inkludert sidearm Bjerkvik–Harstad
- B. Jernbane Fauske–Tromsø, uten Harstad
- C. Jernbane Narvik–Tromsø, uten Harstad
- D. Jernbane Narvik–Fauske

2.0 Kommentarer og konklusjoner

Nord-Norgebanen er et regionalt, nasjonalt og globalt prosjekt: Mat til verden, eksportinntekter til Norge, reduserte klimagass- og plast-utslipp. Jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette århundre med enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljøforpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men det må rettes et stort nasjonalt fokus mot hvordan og hvor raskt banen kan bygges ut.

Tromsø kommune mener at Stortinget raskest mulig må be regjeringen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen parallelt med bygging av dobbeltspor på Ofotbanens. Videre utredninger må konsentrere seg om *hvordan* man på best mulig vis kan bygge den nye jernbanen, *ikke om hvorvidt* den skal bygges. Det må inkluderes planer for tilførselstjenester til jernbanens godsterminaler. Dette vil innebære multi-modale tjenester med opprustning av fylkesveier.

Dette er vår hovedkonklusjon på tross av at JBDs utredning og vedlegg per 01.07.2019 har en form og et innhold som gjør den lite hensiktsmessig som eneste grunnlag for utbygging (se 2.2. og 2.11).

Med henvisning til nedenstående punkter ber vi om at JBDs utredning må forsterkes med relevante analyser av de forhold dette innspill fremmer. Utvidelsen av JBDs utredning er ikke tenkt som en konseptvalgutredning (KVU), men som vesentlige bidrag til overordnede og strategiske beslutninger om jernbanens fremtid innenfor multimodal transport i Nord-områdene, inkludert Nord-Norge. Samferdselsdepartementet, og i neste omgang Stortinget, bør nøye vurdere om JBD er rette instans til å lede kommende utredninger.

Utredningen tar ikke tilstrekkelig hensyn til en rekke avgjørende forutsetninger:

- Nord-Norge vil bli dynamoen i den framtidige norske økonomien
- Norge har en eksportbasert nasjonal-økonomi
- Planeten vår tåler ikke mer fossil utslipps-transport
- EUs, markedenes og konsumentenes krav til etisk og bærekraftig transport av mat vil straffe norsk eksport dersom vi fortsetter å basere oss på vogntog

2.1 Samfunnsnytte

Det er vår bestemte oppfatning at JBD i sin utredning konsekvent underestimerer de store nytteverdier som Nord-Norgebanen kan tilføre Norges samfunnsøkonomiske framtid, ikke minst i form av eksportverdier og ivaretagelse av landets internasjonale miljø- og klima-forpliktelser. For eksempel vil det for de fleste være uforståelig at et tiltak som kan sikre landet nåtidige eksportinntekter på 40 milliarder kroner, etter hvert økende til minst 200 milliarder, kan ha en negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi. I løpet av de neste tiårene vil vi se to kurver som krysser hverandre: Eksportinntekter knyttet til ikke-fornybar olje/gass på vei ned, produkter av fornybare ressurser fra sjø og land på vei opp. Rundt midten av århundret snakker vi om ca. 4,5-5 millioner tonn ferske produkter som skal raskt, ulykkes- og utslippsfritt fra Nord-Norge til Europa.

Utredningen baserer seg på nasjonale transportmodeller for passasjerer (NTM) og gods (NGM), samt «nyttekostnadsverktøyet» SAGA. Generelt er det slik at en modell bare gir korrekte resultater dersom den mates med relevante, korrekte premisser og data. Hvorvidt dette er gjort i JBDs utredning vil vi problematisere i det følgende.

På side 5 i «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen» angir JBD hvordan samfunnsøkonomisk lønnsomhet måles ved et tiltak som Nord-Norgebanen. Nøkkelbegrepet er individers-, reisendes-, og godskunders- «betalingsvillighet». På side 10 framkommer det at «transportmodellberegningene er sentrale i den samfunnsøkonomiske analysen. Generelt utgjør betalingsvilligheten for reduserte kostnader ved å reise/og eller transportere gods den største delen av nytten ved

transporttiltak, som i dette tilfellet investering i ny jernbane.» Deretter redegjøres det for at markedspotensial-rapporten fra Asplan Viak er grunnlaget for modell-anvendelsen. Som vi vil komme tilbake til gir den rapporten feil resultater fordi den har bommet på trasé-valg. Det forklares i utredningen at «Modellens estimeringsgrunnlag er reisevaneundersøkelsene for 2005 og 2009» og det anses betryggende at for Nordlandsbanen (sør for Fauske) gir modellen tilfredsstillende resultater sammenlignet med innrapporterte tall for 2016.

Vi er inne i dramatiske endringer med hensyn til betalingsvillighet. Dette skyldes åpenbart den klima- og miljøkrisen verden befinner seg i. Etterspørselen etter togreiser både innen- og utenlands har øket betraktelig bare siden JBDs utredning ble gjennomført. Og sjømat-eksportørene i Nord-Norge melder seg på. Dette eksemplifiseres ved en reportasje i Klasskampen 12. juli 2019 (side 8-9). Steinar Eliassen i selskapet Norfra «eksporterer fersk fisk fra Nord-Norge og drømmer om å få sende varene på tog direkte til markedene i Europa». Line Ellingsen i Ellingsen Seafood uttaler: «Jeg registrerer at kundene våre foretrekker tog i stadig større grad, og tenker at det er en grunn til det. Veinettet er dårlig tilpasset den store transporten vi har av laks, sier hun». Merete Kristiansen fra Nordlaks i Stokmarknes arresterer en uttalelse fra JBD om at sjømatnæringen ikke kommer til å prioritere tog dersom prisene på laks fortsetter å øke. «Hun opplever at kundene ønsker å redusere CO₂-avtrykket.» «–Vi ønsker oss mer tog i framtida, og ikke mindre, sier Kristiansen.»

Som et talende *a propos*: Den 17. september 2019 melder nettavisen Intrafish om sprengt transportkapasitet for det store eksportvolumet av fisk i Nord-Norge.

Det er ikke grunn til å tro at reisevaner for folk og gods i 2005 og 2009 er representative for hva klima-/miljø-krisene har gjort med folks betalingsvillighet i 2019, i 2030 eller i 2050. Reisevanene på Nordlandsbanen, sør for Fauske, er neppe representative for reisevanene på en bane gjennom Nord-Norges mest folkerike områder i Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Troms.

Vi tillater også å spørre hvorfor man ikke har utredet en parallell til Saltenpendelen basert på jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø, med alt det kunne bety for regionforstørring og transport i regi av UNN og UiT-Norges arktiske universitet?

Modellene slår feil ut for godstrafikken på Nord-Norgebanen også fordi de baserer seg på feil trasévalg kombinert med for lave godsvolumer, og fordi transport via nye transportkorridorer til Europa ikke er verdsatt. Det er merkelig at utrederne ikke har anvendt 2017-godstallene angitt i de tre nord-norske fylkenes godsstrømanalyser som ble publisert høsten 2018, trass i at JBDs utredningsgruppe fikk disse direkte tilsendt fra oss.

Stortinget utsatte i 1994 spørsmålet om bygging av Nord-Norgebanen på ubestemt tid. En vesentlig årsak var usikkerhet med hensyn til størrelsene på framtidige godsvolumer. Denne usikkerheten burde nå kunne fjernes en gang for alle (Kilder:

Status 2018 – Næringstransporter i Troms og Finnmark, Troms Fylkeskommune og Finnmark Fylkeskommune, 2018). Faktisk havbruksproduksjon: «I Norge produseres det nærmere 6 ganger mer i 2017 enn i 1994, i Nord-Norge 10 ganger mer, og i Troms og Finnmark nærmere 17 ganger mer.» Videre: «Fra 2012 har det vært en liten nedgang i volum nasjonalt (- 1.7%). I Nord-Norge har det imidlertid vært en vekst på 15.2%, i Troms og Finnmark 15,6%».

Sjømatnæringene i Nord-Norge hadde utgående transportert på ca. 1.5 millioner tonn i 2017. “Nord-Norge har betydelige fordeler for fremtidig økt oppdrett av laks og ørret, som store arealer og lave sjøtemperaturer. Utfordringer knyttet til fiskevelferd og miljø har ført til en vekstbegrensing innen oppdrett av laks og ørret i Norge. Disse utfordringene må løses for å oppnå volumvekst innen oppdrett, og studien beskriver dermed to scenario: marginal volumvekst grunnet vedvarende utfordringer, hvor vekst skjer i form av verdi grunnet økt etterspørsel; betydelig økning i produsert volum som følge av løsninger på biologiske og miljømessige utfordringer, og økte sjøtemperaturer som fører til en forflytning av produksjonen nordover. Tre ganger økning i produksjonsvolum fram mot 2040 anses realistisk (Kilde: “Havnæringene i nord”, side 4, Sintef nord, 2018).

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til sjømatbedriftene (både fangst og havbruk) som benytter infrastrukturen i Troms og Finnmark fylker har en ÅDT(V)¹ på 261. Dette tallet inkluderer også innsatsmidler, fôr, biprodukter og internt transporter. Sjømatnæringen står for 26,4% av de registrerte veitransportene.

En tre-gangers vekst i sjømatnæringen kan bare tas hånd om ved bygging av jernbane som kombineres med tilførselssystem basert på strategisk utbygging av fylkesveier og utslippsfrie, hurtiggående båter.

2.2 Klima og miljø

Klimapåvirkninger behandles i utredningens vedlegg 4 «Nord-Norgebanen – Overordnet vurdering av konsekvenser for klimautslipp». JBD opererer med en tilbakebetalingstid på 31-37 år før klimagassutslippet fra byggefase, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. JBD kvalifiserer dette ved å tilføye: «Beregningene av utslipp fra byggefase, drift og vedlikehold tar imidlertid utgangspunkt i tradisjonelle innsatsfaktorer i dag. Det kan oppnås utslippsbesparelser ved at det stilles miljø- og klimakrav til byggefase. «Tilbakebetalingstiden» blir også en god del kortere hvis Nordlandsbanen elektrifiseres.»

Det er oppsiktsvekkende at utrederne kritiserer sin egen utredning: «Det må også understrekes at i en eventuell videre utredningsfase bør klimahensyn vektlegges ved valg av og utforming av at det bør stilles miljø- og klimakrav til byggefase. Det kan tenkes at teknologiutviklingen vil innebære at materialer med lav klimapåvirkning blir

¹ ÅDT(V)= gjennomsnittlig antall vogntog i døgnet over hele året, antallet vil i praksis være langt høyere i perioder av året og enkelte dager i uken.

«hyllevarer» en gang i fremtiden, likeså at arbeidet med å få til fossilfrie anleggsplasser gir resultater». Og videre: «Det kan oppnås utslippsbesparelser ved å stille krav om for eksempel bruk av stål og betong med svært lave klimagassutslipp, valg av tunneldrivingsmetode samt plassering av massedepionier.» Dette er innvendinger vi stiller oss bak og mener blir viktige i den videre saksgangen.

Utslippsbesparelsene er vurdert for lavt. Alle de utslippsbesparende innsatsfaktorene som nevnes er tilgjengelige allerede. Dersom videre utredninger vedtas i Stortinget høsten 2019 kan utbygging starte i 2024 og utføres med materialer og maskiner som fører til langt lavere utslipp og kortere tilbakebetalingstid. Og: Modellen tar bare hensyn til transportarbeid nasjonalt, ikke til en utslippsreduksjon fra redusert lastebiltrafikk i Sverige og Finland som følge av en Nord-Norgesbane.

2.3 Internasjonale perspektiv

I det nasjonale og regionale politiske arbeid må jernbane og transport i Nordområdene trekkes sterkt inn, både med tanke på multimodale transportsystemer og tverrnasjonale løsninger med våre naboland og med EU, som Nordkalott-samarbeidet inviterer til. Spesielt må utvikling av norsk-svensk samarbeid ved gjensidig bruk av hverandres jernbane- og infrastruktur for transport utredes. Dette vil få avgjørende betydning for de endelige trasé- og knutepunkt-valgene. Dette er ytterligere bekreftet ved en markant EU-støtte til jernbaneutbygging i Sverige og Finland, samt understrekning av at jernbane i Nord-Skandinavia må omfatte Nord-Norge.

Vi finner det uforståelig at JBD har unnlatt å utrede effektene av de fire nye internasjonale transportkorridorene som gods og passasjerer får tilgang til gjennom bygging av Nord-Norgebanen kombinert med dobbeltspor på Ofotbanen og opprusting av Nordlandsbanen. Det representerer en stor svakhet ved utredningen og undergraver ytterligere konklusjonene om at Nord-Norgebanen ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom. De fire transportkorridorene er:

- Vest-Europa via Ofotbanen – Norrbotnia-banen/Sverige – Danmark-Femern/Belt
- Russland og Fjerne Østen via Ofotbanen – Haparandabanan – Finland/Kouvala
- Øst-Europa via Haparandabanan – Helsinki – undersjøisk tunnel under Finskebukta – Tallin
- Vest-Europa via Nordlandsbanen – Meråkerbanen - Sverige- Danmark – Femern/Belt

Viktige referanser her er de internasjonale korridorene:

- Den botniske korridor
- North-East Cargo Link
- Barents Euro Arctic Rail

- North East Corridor til Asia (Narvik-korridoren)

2.4 Valg av trasé

Vi støtter helhjertet en utbygging av hele Nord-Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn, med sidelinjer til Harstad og Tromsø. Dette åpner for videreføring av Nord-Norgebanen nordover til Finnmark, og for grensekryssende jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord i Troms. Men det må understrekes at banen bare kan ta ut sitt fulle potensiale ved at Ofotbanens/Malmbanens dobbeltspor er klare til bruk når Nord-Norgebanen åpnes for trafikk. En ny utredning må også utrede det store nyttepotensialet som ligger i opprettelse av jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø.

De tre siste utredningene (1992, 2011 og 2019) bygger på den sentrale forutsetning at Nord-Norgebanen skal kobles på Nordlandsbanen i Fauske og at all passasjer- og godstrafikk fra regionene nord for Fauske deretter skal fases inn på en bane til Trondheim og videre til Oslo (Alnabruterminalen for godstransport – sjømattransport inkludert). Som begrunnelse for dette fremholder JBD behov for nasjonal transportsikkerhet og styrkning av egen jernbanetransport, som i dag er henvist til bruk av det svenske nettet. Vår mening er at dette er en system-feil og at det ikke er nødvendig å sluse godstransporten om Alnabruterminalen.

Nyttekostberegningene, som utgjør grunnlaget for utredningens hovedkonklusjoner, er upålitelige. Dette skyldes blant annet at de er utviklet på grunnlag av de trasé-alternativene som Asplan Viak baserte sine markedspotensial-beregninger på, inkludert den ugunstige Alnabru-slusen. I følge JBDs oppdrag til Asplan Viak skulle disse traséene være identiske med dem som ble benyttet i 2011-rapporten. Men det er de ikke, og det får negative konsekvenser for alle konklusjoner basert på markeds-, transport-, og nyttekost-analyser.

Asplan Viak og JBD har *ikke* oppfattet at alle traséer som var grunnlag for analyser i 2011-rapporten går via Nordkjosbotn til Tromsø. Asplan Viak og JBD baserer istedenfor sine nye analyser på fire traséer som går via Storsteinnes til Tromsø. Disse vil medføre langt høyere kostnader og mindre nytte enn Nordkjosbotn-alternativene. Høyere kostnader fordi det legges inn undersjøiske fjordkryssinger og terminaler på Tromsøya, mindre nytte fordi både passasjertall og godsvolumer vil bli lavere enn for Nordkjosbotn-alternativene.

Alle de utredete traséene i 1992- og 2011-utredningen går via Nordkjosbotn til Tromsø. Dessuten er tilhefting av en bane fra Bjerkvik til Evenes-Tjeldsund-Harstad inkludert for både Nord-Norgebanen (Fauske-Narvik-Tromsø) og Tromsbanen (Narvik-Tromsø). Ved behandling av Ribu-utvalgets positive utredning (NOU 17:1981), utsatte Stortinget i 1983 på ny avgjørelsen angående jernbanebygging i nord. Men samme år la en faggruppe nedsatt av NSB fram «teknisk/økonomiske traséutredninger for Nord-Norgebanen». Disse var grunnlaget for NSBs grundige

utredning «Med toget til 69 42» fra 1992, og ble i neste omgang anvendt uendret av Jernbaneverket ved utarbeidelse av «Jernbanens rolle i nord». Kartskissene i 1992- og 2011-rapportene viser at det for flere av bane-strekningene hadde blitt utredet alternative traséer. Det er derfor uklart hva SD har ment med «den trasé som ble vurdert i rapporten Jernbanens rolle i nord.»

Vi har rettet skriftlige spørsmål både til JBD og Asplan Viak angående trasévalg som avviker fra oppdraget «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011) Det har vist seg svært vanskelig å få skikkelige svar. Spørsmålene har dreiet seg om traséer som ikke er blitt utredet på tross av bestilling: Bjerkvik – Straumen stasjon på Ofotbanen, og Tromsø via Nordkjosbotn.

JBD gir selv uttrykk for hvor viktige disse forholdene kan være når det sies at kildene for nyttekostberegningene er markedspotensialanalysene til Asplan Viak, og at disse er sentrale i transportanalysene og den samfunnsøkonomiske analysen (side 5-10 i vedlegget «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen»). Vårt innspill er at valg av trasé via Storsteinnes og tilhørende nyttekostberegninger blir sett bort fra til fordel for tidligere utredninger.

2.5 Referansealternativet – ingen jernbane

Det såkalte «referansealternativet» – at det ikke bygges en Nord-Norgebane – er ikke tilstrekkelig definert eller drøftet i utredningen. Slik sett stiller vi spørsmål ved hvorvidt utredningen har fulgt KVVU-metodikk, jamfør mandatet.

Det eneste realistiske alternativet til jernbanebygging vil være at alle nødvendige framtidige transportoppgaver ivaretas ved å bygge ut veikapasitet som muliggjør at all transport foretas ved vogntog, buss og personbil. Hva vil en slik veiutbygging koste, hva vil den samfunnsøkonomiske nytteverdien av dette være, hva vil det innebære i form av klimagasser, helseplager for mennesker og dyr, utslipp av mikro- og nanoplast osv.?

For å få en avklaring av hvilket konsept som best kan ivareta oppgavene måtte man i utredningen ha utført komparative kostnadsoverslag og samfunnsøkonomiske analyser for begge alternativene – bane versus vei. Dette finnes ikke i den foreliggende utredning.

I den grad vi har pålitelige kunnskaper til å foreta en slik sammenligning vil man finne at det kan oppnås store samfunnsøkonomiske og klima/miljømessige gevinster av jernbane, knyttet til godstransport, passasjertransport, redusert klimagassutslipp og reduserte negative påvirkninger på klima og miljø.

2.5.1 Godstransport

Sjømat og andre typer ferskvare fra land og sjø kommer til markedene på halvparten av tiden, til halvparten av prisen dersom transport-lengden er over 500 km (-dette er kjent fra en rekke utredninger over hele verden).

Forutsetningen for dette er dobbeltspor på Ofotbanen, samt utbygging av den nye Norrbotnia-banan og Femern Belt-tunellen mellom Danmark og Tyskland (der hvor ferjen Rødby-Puttgarden nå går). Omlasting på Alnabru er tids- og utgifts-ødende og må for all del unngås.

I år eksporteres det bortimot 1.541 million tonn sjømat-produkter fra Nord-Norge til Europa. Dette krever oppimot 60 000 lastebiler (vogntog) dersom hvert tar 19 tonn (-men mange tar bare 17 tonn). Et eneste godstog (400 meter langt, lasteevne 1020 tonn) fjerner mer enn 50 vogntog fra veiene våre.

Ifølge Sintef (2018) er det mulig med 3 gangers økning av sjømateksporten i løpet av de neste 20-30 årene. Dette er en nedjustering fra 2012-rapporten som anga 5 gangers økning. Dette målet er fortsatt ikke politisk skrinlagt, og det kan nås dersom næringens totale bærekraft-, miljø- og dyrevelferdsutfordringer finner tilfredsstillende løsninger. Men det vil uansett være umulig å følge dette transportbehovet opp med veiutbygging.

Fôr-, palle- og emballasje- transport forutsetter en stor armada av lastebiler på veiene (det må ca. 1.2 kg fôr til for å produsere 1 kg laks).

Forsvarets behov er ikke diskutert i utredningen. Men Forsvarets behov ble kommunisert fra Forsvarets operative hovedkvarter (FOH), både i brev til Jernbanedirektoratet (datert 28.05.2018) og ved presentasjon på innspillskonferansen i Tromsø (08.06.2019). Konklusjonen var i begge tilfeller støtte til videre utredning av Nord-Norgebanen. Behovs-momenter som ble vektlagt var: Godstransport og fremføring av norske og allierte styrker i fred, krise og krig, riktige trasévalg, samt sidespor med losse- og lasteområder: – Narvik havn, Elvegårdsmoen leir, Evenes/Bogen kai, Harstad havn, Setermoen leir, Sørreisa kai, Bardufoss leir, Heia, Storsteinnes kai og Tromsø havn. – Kapasitet til å losse eller laste 500 kjøretøyer eller 2.500 tonn gods på paller eller i container hvert døgn.

Inntransport av forbruksvarer (ASKO, Coop, Rema 1000) skjer i dag på vei. En jernbane innebærer at en armada av lastebiler kan fjernes.

Tilførsel til jernbanens godsterminaler kan i høy grad utføres av elektriske, ubemannede, container-fraktende båter fra slakteri/fiskehavn. Og utslippsfrie, norske lastebiler kan pendle mellom produksjonssteder og godsterminaler på selektivt opprustede fylkesveier.

2.5.2 Passasjer-transport

Influensområdet rundt Nord-Norgebanen er på mer enn 300 000 mennesker – mer enn Trønderbanen, og mange ganger Rørosbanen. Det vil gi regionforstørring og bedre samvirke i nord.

Behovene til UNN og UiT NAU: Begge disse store institusjonene har forpliktet seg til å kutte i transport-relaterte utslipp. Begge har viktige deler av virksomheten plassert i Tromsø, Harstad og Narvik. Begge har et stort antall personer som reiser fram og tilbake mellom virksomhetsstedene, eller trenger transport fra bosteder som ligger mellom disse.

Forsvarets behov for primær eller alternativ transport i fred, krisetider og krig er ikke nevnt.

Hurtig, sømløs og utslippsfri transport til/fra utlandet ved de før nevnte transportkorridorene er ikke behandlet

Store positive bærekrafts/miljø-effekter på turistindustrien er lite grundig utredet

2.5.3 Reduserte klimagass-utslipp

Basert på de tallene vi har vil det dreie seg om 200-300 000 CO₂-ekvivalenter eller mer dersom dagens eksport-transport overføres fra vei til bane.

2.5.4 Reduserte negative påvirkninger på miljø og arealbruk

Veitrafikk med dekk-og asfalt-slitasje er årsak til en rekke helse- og miljø-skadelige produkter utover klimagasser. Det er for eksempel for lite fokusert på at mesteparten av de 8000 tonn mikro-plast som slippes ut i norsk natur årlig skriver seg fra veitrafikk.

Veibygging krever 6 ganger større areal enn jernbane for å frakte tilsvarende antall gods-tonn og passasjerer. Dette må tas hensyn til i arbeidet med bevaring av økosystem-integritet, biologisk mangfold, matjord, utmarksbeiter og rein-trekk.

2.6 Kostnadsanslag

Vi har tidligere henvist til at bakgrunnsutredningen fra 2011 opererte med følgende anslag: Mellom 40 og 60 milliarder kroner for hele strekningen Fauske-Tromsø, og 20-30 milliarder for de to delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø.

I den foreliggende utredningen opereres det med anslag som er 2-3 ganger høyere enn 2011- kostnadene. Tatt i betraktning at traséene skal være de samme som ble anvendt i både 1992- og 2011-utredningene har vi gode grunner til å tro at de nye anslagene er urimelig og urealistisk høye.

Justert for kroneverdi kommer både 1992- og 2011-utredningene ut med de samme anslagene.

I samarbeid med Tromsø kommunes jernbaneutvalg, utførte en masterstudent-gruppe ved NTNU, tilknyttet Jernbanelandsbyen i Experts in Team-programmet, en utredning av banestrekningen Narvik-Nordkjosbotn-Tromsø i 2017. Gruppen ble veiledet av førstelinjes jernbane-eksperter fra NTNU og Bane Nor, og prisanslaget for banestrekningen ble satt til 27 milliarder kroner. Denne utredningen ble oversendt JBDs utredningsgruppe, men den er senere ikke blitt referert til, verken muntlig eller skriftlig.

I Nord-Sverige har man i løpet av de siste 15 årene startet bygging av to lange banestrekninger. Begge er delvis finansiert med EU-midler. Botniabanan, 190 km fra Nyland til Umeå med 144 bruer og 26 km tunneler ble ferdigstilt i 2010 til en pris på 15 milliarder svenske kroner (SEK). Banelengden tilsvarer omtrent Narvik-Tromsø, som er prissatt til 54 milliarder NOK. For øyeblikket bygges Norrbotniabanan, 270 km fra Umeå til Luleå, som er prissatt til 29 milliarder SEK. Lengden tilsvarer banetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø som av JBD er prissatt til 74 milliarder NOK.

Vi er spørrende til hvorfor kostnadene ved bygging av Nord-Norgebanen er blitt så uforholdsmessig mye høyere enn tidligere estimerer for samme traséer, og hvordan Sverige tilsynelatende kan bygge langt billigere enn vi kan i Norge.

Da vi stilte dette spørsmålet til JBDs prosjektgruppe under medvirkningsmøtet i Narvik 04.06.19 fikk vi til svar at det var langt høyere sikkerhetskrav i dag enn tidligere. Hva innebærer dette, og betyr det at Sverige og EU stiller lavere sikkerhetskrav enn Norge?

2.7 Medvirkning underveis

Utredningens fremdriftsplan er datert 1. februar 2018. Den eneste uthevede avsnittsoverskriften i hele planen er «Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet». Her fremholder JBD det som særs viktig «å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse».

For å oppnå dette står det allerede for «Vår 2018» oppført at man skal «planlegge medvirkningsprosesser inkludert etablering av referansegrupper/dialogfora.» Deretter skal det «Høst 2018» gjennomføres «innspillskonferanser/ medvirkningsprosesser». Det ble gjennomført i alt 5 innspillskonferanser. Hver av dem varte 4-5 timer. Det ble avholdt en rekke innlegg på hver av konferansene. De fleste av disse ble lagt ut på Nord-Norgebanens hjemmeside under JBDs nett-plattform. Det ble spilt inn mange gode, omforente forslag, for eksempel at traséen til Tromsø måtte gå via Nordkjosbotn (se 2.5 og 2.9), og utredning av viadukter for å unngå negative påvirkninger av biotoper, dyretrekk og produktive arealer. Tromsø kommunes jernbaneutvalg deltok i samtlige, og kommuniserte for øvrig flittig med JBDs prosjektgruppe ved hjelp av e-post og telefon.

Siste medvirkningskonferanse (et såkalt «dialogforum») fant sted i Narvik 4. juni 2019, 26 dager før utredningens høringsversjon ble framlagt. Alle kostnadsanslag og øvrige konklusjoner som forefinnes i utredningen ble framlagt på konferansen. De vakte kraftig debatt, spørsmål og alternative fortolkninger, samt forslag til endringer. Men intet av dette ble problematisert eller endret før utredningen ble publisert.

I det velskrevne og informative vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019», finner man følgende avsnitt: «I den første fasen av utredningsarbeidet ble det imidlertid gjennomført flere innspillkonferanser med deltakere fra berørte fylkeskommuner, kommuner, etater, virksomheter og organisasjoner. Bidragene fra disse konferansene samt innspill gitt på annen måte er en del av grunnlaget for den forenklete behovsanalysen som er presentert i denne rapporten.»

Så vidt vi kan se er utbyttet fra den tilsynelatende omfattende medvirkningsprosessen en halv side i utredningens hovedrapport (3.4, side 15). Avsnittet er utpreget refererende og lite poengtert.

2.8 Gjennomføringen av framdrifts- og tidsplaner

Det var opprinnelig planlagt at utredningens høringsversjon skulle publiseres 15. mai, med høringsfrist ca. 1. september. Underveis ble det fra JBDs prosjektgruppe meddelt at utredningens høringsversjon ville bli forsinket. På forespørsel ble det svart at forsinkelsen skyldtes én sykdomsvakanse. Deretter ble det etter hvert fastslått at høringsversjonen skulle ferdigstilles til 1. juli med høringsfrist 1. oktober. Derved ble høringsvinduet innskrenket med ½ måned. Men hovedproblemet var at høringsperioden nå overlappet med ferietid og valgkamp. Dette vanskeliggjorde saksbehandlingen i de fleste aktuelle høringsinstanser, og framstår derfor som høyst uønsket.

Vi mener det er viktig at det i det videre arbeid tas hensyn til disse erfaringene.

2.9 Avsluttende kommentarer

Vi vil sterkt understreke at Nord-Norgebanen aldri har blitt nedstemt i Stortinget, men har vært gjenstand for gjentatte beslutningsvegringer. Man har utsatt endelige beslutninger for å avvente utviklingen. Vår årvåkenhet er skjerpet med henblikk på gjentagelse av «bak-sceneteppe»-manøvrene som fant sted etter at NSBs sterkt utbyggings-positive utredning «Med toget til 69° 42 nord» ble lansert høsten 1992. Det ble da beordret ny utredning der opprinnelige nyttekost-verdier fra 1.15-0.59 ble endret på mystisk vis til 0.09-0.06 (se St. meld. nr. 28, 1993-1994 og Innst. S. nr 133, 1993-1994).

På tross av utredningens mange svakheter mener vi at kunnskapen som oppnås ved å sammenholde den foreliggende utredning med Ribu-utvalgets (1981), NSBs (1992) og Jernbaneverkets (2011) utredninger er mer enn tilstrekkelig til å fastslå at jernbane er det eneste realistiske konsept for å løse landsdelens transport-utfordringer og sikre Norges framtidige eksportinntekter. Utviklet på en riktig måte vil jernbanen også yte

store bidrag til at Norges klimaforpliktelser kan innfris og at bosettingen i landsdelen opprettholdes og endog økes.

Kilder:

Intrafish, «Stort eksportvolum fører til mangel på transportmidler i Nord-Norge», 17.09.2019
<https://www.intrafish.no/nyheter/1850950/stort-eksportvolum-forer-til-mangel-paa-transportmidler-i-nordnorge>

Breimo G et al. «Rapport – Havnæringene i nord. Næringsutvikling og verdiskaping fram mot 2040. SINTEF, 2018 (ISBN 978-82-14-06796-5)

Ovesen S et al. «Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland 2018» KunnskapsParken Bodø, 2018 (ISBN 978-82-815-1059-3)

Troms fylkeskommune og Finnmark fylkeskommune. «Status 2018. Næringstransporter i Troms og Finnmark.» <https://www.tromsfylke.no/media/152347/rapport-18004-naeringstransporter-i-troms-og-finnmark-final-011018.pdf>

Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission. White paper on transport. Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system. European Union, 2011 (ISBN 978-92-79-18270-9)

“Rail Transport and Environment Facts and Figures”, CER/UIC, September 2015, ISBN 978-2-7461-2400-4