

Referansegruppemøte Jernbane Fauske-Narvik (Nord-Norgebanen), 26. mars 2019, Tromsø

Under viser oppsummering av *innspillene* til de ulike presentasjonene som ble holdt i referansegruppas møte 26. mars. Presentasjonene følger som vedlegg.

Velkommen og hva har vi gjort så langt, ved Hanne Juul og Helge Voldsund

Reaksjoner og innspill på presentasjonen:

- Presentasjonen av deltakerne vises i presentasjonen
- Det er ønskelig med konklusjoner fra oppsummeringene fra innspillkonferansene på nettsidene
 - *Oppfølging fra Jernbanedirektoratet:* Viser til presentasjonen som kommer der det vil bli formidlet hvordan innspillene blir tatt med videre

Oppsummering fra innspillkonferansene, ved Njål Svingheim

Reaksjoner og innspill på presentasjonen:

- Det vil være store summer å spare ved å for eksempel velge en trasé i høyden ved Bjørnfjell framfor å legge traséen innom Bjerkvik.
- Troms regionråd var til stede ved innspillkonferansen i Tromsø, men ble ikke nevnt i teksten.
- Mye bra er kommet med. Viktig at vi ikke setter veg og bane opp mot hverandre. Må heller ikke sette Nord-Norgebanen og Ofotbanen opp mot hverandre. Banene må kobles sammen, og alt henger i hop.
- De faglige innspillene fra referansegruppa burde ha kommet først. Da kunne politikere og interessegrupper bygge videre på faglig grunnlag. Nå er det omvendt.
- Det er ikke bærekraftig å bygge dobbeltspor fra Oslo.
- Det er viktig å redusere kostnadene. Tjeldsund er vel så aktuell som Harstad for godstransport. Det er også aktuelt å stoppe på Storsteinnes.
- Det er transport av fisk som er viktigst. Persontransport og turisme er bonus
- Kostnadene har hatt eksplosiv vekst siden 1992. Vi kommer til å få kostnadsanslag som vil være umulig å gjennomføre. Kan det være at oppsplittinga av jernbanesektoren har vært med på å drive kostnadene opp?
- Optimalisering av linjene kan gi store kostnadsbesparelser.
 - *Oppfølging fra Jernbanedirektoratet:* Optimalisering er i tråd med føringene fra Samferdselsdepartementet. Det vil kunne komme i en eventuell neste fase å se på kostnadsinnsparing for Nord-Norgebanen

Behovsanalyse og mål, ved Maria Hollen

Reaksjoner og innspill på presentasjonen:

- Det er bra at passasjertrafikk har kommet med. Aksene Harstad – Narvik – Tromsø har 230 000 innbyggere i det primære influensområde. I tillegg kommer Fauske – Narvik.
- Det er ikke interessekonflikter med Ofotbanen. Det er viktig å se på Nord-Norgebanen som en forbindelse med resten av jernbanenettet i Norge, Europa og Asia. I framtiden vil det sannsynligvis komme et økt krav fra befolkningen om miljøvennlige alternative reiser.
- Igangsetting av MS TeGe (båtrute Bodø – Tromsø) for omlastning av containere vil ikke virke inn på godstransport fra Tromsø
- Bør ha et sterkere resultatmål, må klemme hardere til skal målene i NTP nås. Det holder ikke å ha som mål å bli omtalt i NTP.
- Målet om overføring av gods fra veg til bane – hvor langt har vi kommet?
 - *Oppfølging fra Jernbanedirektoratet:* Riksrevisjonen oppsummerer at lite er gjort. Det har vært noe overføring, men vi har ikke jobbet tilstrekkelig med å fortelle våre suksesshistorier. Utvikling av jernbanen tar tid, de kortsiktige tiltakene er viktig.

- Er det et alternativ å få – i hvert fall deler av – kostnadene til Nord-Norgebanen inn under forsvarrets budsjett (ref NATOs 2-prosent-mål)?
- Elektrifisering av jernbane er et godt og klimavennlig alternativ til gods på veg. Dette må tydeliggjøres skikkelig.
- Bodø kommune jobber aktivt med å få reetablert båtrute nordover, som innebærer overføring av containere til kjøll fra Bodø.

Hva er samfunnsøkonomisk analyse, ved Anne Gudrun Mork

Reaksjoner og innspill på presentasjonen:

- Det ble etterlyst en definisjon av samfunnsøkonomisk nytte.
- Det er viktig å lytte til produsenten og de som tar imot fisken for å få kunnskap om hvilke kvaliteter som er viktige for transport av fisk. Dette kommer ikke fram i transportmodellen

Markedsanalyse og kostnadsestimater, ved Eleanor Clark, Asplan Viak

Reaksjoner og innspill på presentasjonen:

- Det er viktig at vi kjenner til begrensningene i metodikken, og lager plass til tilleggsutredninger. Studenter og turister må håndteres i beregningene
- Vil det være mulig å bruke nyere tall enn tall fra 2016?
 - *Asplan Viak*: 2016-tallene er kun til sammenligning. Analysen inneholder framskriving til 2030 og 2050
- Det ligger trolig en ganske stor undervurdering av tallene på godsstrømmene fra Tollvesenet. Tallgrunnlaget kan være basert på feilregistreringer av hvor i landet godset deklarerer.
- Det er mer gods som går nordover enn hva som går sørover. Gods som går nordover domineres av stykk gods (matvarer, drikkevarer, byggevarer mm).
- Tallene for turisme hentes fra ulike kilder, blant annet destinasjonsselskapene.
- En vurdering av å droppe Bjerkvik, og heller legge traséen over Bjørnfjell til Bardufoss, med tanke på å få ned kostnadene, kan vurderes i usikkerhetsanalysen som skal gjøres
- Kostnadene ser store ut, men vi må huske på at det ligger over 300 mrd. kroner til jernbane inne i NTP 2018-2029. I tillegg er godsverdien (nyttien) som ligger inn i utredningen veldig stor. Samlet sett er ikke bildet så voldsomt som man kan tenke når man ser på kostnadstallene isolert.

Jernbanen og NTP, ved Sara Brøngel Grimstad

Reaksjoner og innspill på presentasjonen:

- Når oljeproduksjonen tas ned, vet vi at det er havet vi skal leve av i Norge. De fleste havressursene ligger utenfor Nordland, Troms og Finnmark. Og det er veldig fornuftig å legge til rette med klimavennlig infrastruktur for å få godset ut i verden.