

# **PERSONTRANSPORT OG INTERCITY i NORD-NORGE**

## **KALKYLEGRUNNLAG FOR NORD-NORGEBANEN 2019 .**

### ***Innledning. Høringuttalelse. "Stetind-traseen"***

I et kommunikasjonsnett for *persontransport i Nord-Norge* er samspillet mellom jernbane og andre kommunikasjonformer særdeles viktig. I denne utredningen gjelder det spesielt traseen innenfor Hinnøyregionen dvs. mellom Hamarøy og Ballangen - i hovedsak gjennom Tysfjord kommune. Dette er den teknisk og økonomisk mest utfordrende delen av hele prosjekt Nord-Norgebanen til Tromsø.

I et kommunikasjonsnett for en *stambane nord-sør* er helhet på riksplan - og den siste del av traseen mot Nordkjosbotn - en etappe i stambaneprosjektet - spesielt viktig å vurdere. Konkret fra Takvatn til Tromsø. På grunn av beskjedne nåværende befolkningstall i Finnmarkregionen vil det i overskuelig framtid være *godstransport* som vil være de viktigste vurderingsfaktorene for dette området. Her er godstransport til og fra Finnmark en av de viktigste grunnene for trasevalget over Nordkjosbotn, for framtidig videreføring til Finnmark. I et turist-scenario vil imidlertid persontransport ha voksende betydning også for Finnmark. Det er presentert flere og helt andre traseer i utredningen fra 1992- enn det som er gjort i kostnads-alternativet som er kalkulert i 2019-kalkylen.

I området innenfor Hinnøy - dvs. traseen gjennom Tysfjord er traseen i 2019-utredningen lagt etter minst teknisk utfordrende traseer- fjernt fra befolkede områder.

For Nord-norsk intercity persontrafikk og tjenesteyting er dette svært uheldig.

I et scenario der globale miljø og utslippsperspektiv får økende betydning, kan det være et tidsspørsmål før nattog med sovekupe seiler opp som et vesentlig alternativ for hele Nord-Norges befolkning både når de skal dra på feriereiser til fjernere strøk, og når de skal delta i aktiviteter på riksplan- ofte lagt til Sør-Norge. Etter en byggeperiode på 12 år- slik det er skissert i 92-utredningen - er det nå sannsynligvis bare nok tid til å ferdigplanlegge og bygge banen før miljørestriksjoner på nasjonalt og internasjonalt plan vil stoppe den dagsaktuelle reiseaktiviteten og dagens reisemønster.

Da må Nord-Norge i sin helhet ha et funksjonelt alternativ på plass.

For Lofot-/Vesteråls-/Hinnøyregionen - der det nå er 4 tverrforbindelser («raske" Vestfjordkryssinger) med bil/ferge, og en femte med småfly, er Vestfjordkryssinger uunngåelige og et endret reisemønster nord-sør med en framtidig bane rundt Narvik urealistisk. Det vil medføre alt for store omveger og forsinkelser.

For intercityforbindelser på jernbane mellom Hinnøy og – Lofoten, Vesterålen og Harstad - og nordover mot Narvik - Tromsø- Finnmark er banetraseens sidespor funksjonell.

For å ivareta Nord-Sørfunksjonalitet i reisemønsteret mellom Hinnøyregionen og reisemål lengre syd, må jernbanetraseen derfor ligge så nært Hinnøy som mulig og dette lar seg enklest realisere med den korteste mulige fergestrekningen- dvs. Lødingen - Ytre E fjord (Skarstad-området) i stedet for eksisterende ferge Lødingen - Bognes.

# 1. STETIND-TRASEEN, 5 BROER - VEG OG JERNBANE

**Tysfjord-traseen** er malplassert, og alt for langt inn i landet, om banen skal ha en funksjonalitet i forhold til *persontransport og intercityfunksjonalitet mellom Salten/Bodø / resten av landet dvs til og fra Nordlandsbanen og til og fra og Hinnøyregionen*. (se også pkt 3 om oppgradering av eksisterende Nordlandsbane).

Med Hinnøyregionen menes i denne sammenheng Hinnøya med Lofoten, Vesterålen samt deler av Kvæfjord og Harstad. Dette er ett av de tetttest befolkede områdene samlet i hele landsdelen, selv om Tromsø og Bodø er de to største byene.

Dette er et forslag om at en «Hinnøyregion-nær trase» vil gå gjennom Stetind, nært Kjøpsvik i Tysfjord og ytterst i Efjord, og derfor får den her navnet «**Stetind 5-broer- veg og jernbane**» - trasealternativet.

Utredningsarbeidet til nå - og oppdateringen 2019 som er presentert fra Jernbanedirektoratet, er en «godsutredning», som har alt for lav vektlegging av persontrafikken innad i landsdelen, og persontrafikk på jernbane mot det øvrige Norge.

En styrking av persontransport-funksjon vil vektlegge langt sterkere at banetrase og stopp er nærmest mulig inntil eller gjennom de mest folketette områder, uten at det derved blir for dyrt, for mange kurver eller for mange stopp til å oppnå «ekspresfunksjonalitet» på den framtidige Nord-Norgebanen.

**Reiseretningene** og reisemønsteret som vil råde for folk i Hinnøy/Lofoten/Vesterålsregionen er i hovedsak sør-nord, dermed blir turen rundt Narvik en sterk forsinkelse for de fleste- rett og slett en gedigen omveg. Dette endrer ikke på prinsippet om å legge en sidearm til Hinnøy via Narvik, men det vil være miljømessig nødvendig å tone ned tilførselsfunksjoner til Evenes flyplass- store deler av den trafikken vil i stedet på sikt bli tvunget over på jernbane - og her kan spørsmålet bli å finne den minst smertefulle måten.

Det rådende reisemønsteret er "å legge veien» (i overført betydning) rett over Vestfjorden med en av de fire eksisterende fergestrekningene, om en ikke bruker kortbane-nettet («Kyllingmarkene").

Dette betyr konkret at trase Sørfjorden i utredningen (i innlandet/ødemarken) overser befolkningsgeografien og det viktigste etablerte reisemønsteret, og dermed mister banen en stor del av sin funksjonalitet som persontransportør, samtidig som traseen ødelegger en del av tanken om Nord-norsk intercity-samarbeid. Dermed ikke sagt at reisemønsteret ikke kan endre seg over tid, også knyttet til nye tilbud.

Både tilslutningsreiser til Nordlandsbanestrekningen (videre for tilslutning mot Trøndelag og Sør-Norge) og intercityturer mellom Hinnøy-Lofot-Vesterålsregionen og Bodø/ Salten /Øvrige Nordland vil være sterkt skadelidende under en slik planlegging.

Dersom Jernbanedirektoratet ikke kjenner til, eller ikke har vurdert **Statens Vegvesens utredning fra August 2003 om E6 Tysfjord** så burde dere sette dere inn i trasekartene der (SIDE 13- ALTERNATIV FIRE BRUER), som har en langt bedre «HINNØYNÆRHET enn den strekningen dere har planlagt og utredet: Figur 2-7 (Side 18) Strekning Sørfjordbotn – Ballangen – Narvik-

som er den samme som den i 92-rapporten. (bearbejdet kart vedlagt denne rapporten)  
Traseen slik den opprinnelig er foreslått nå, går gjennom ødemarken - i folketomme områder.  
Denne virker for meg som en overlevning av «Polareizenbahn» - Hitlers trasealternativ for jernbane til Finnmark.

En kryssing av Tysfjordsambandet: Hellemofjord, Grunnfjorden, Mannfjord og Tysfjord for både veg og jernbane, vil bety en sterk forbedring i hver av del-kalkylene for fergefri E6 og Nord-Norgebanen.

## **FELLES VEG OG JERNBANETRASE HAMARØY/TYSFJORD - TIL EFJORD.**

Det bør planlegges felles trase for jernbane og veg for Tysfjordsambandet- en fergefri E6 og en ny parallell jernbanetrase der fire av de fem brustrekkene blir felles veg/ jernbanebruer med E6 og - Nord-Norgebanen samtidig. Traseen vil kunne gjennomføres med maksimal parallell-legging av veg og jernbanetunnel der det er behov.

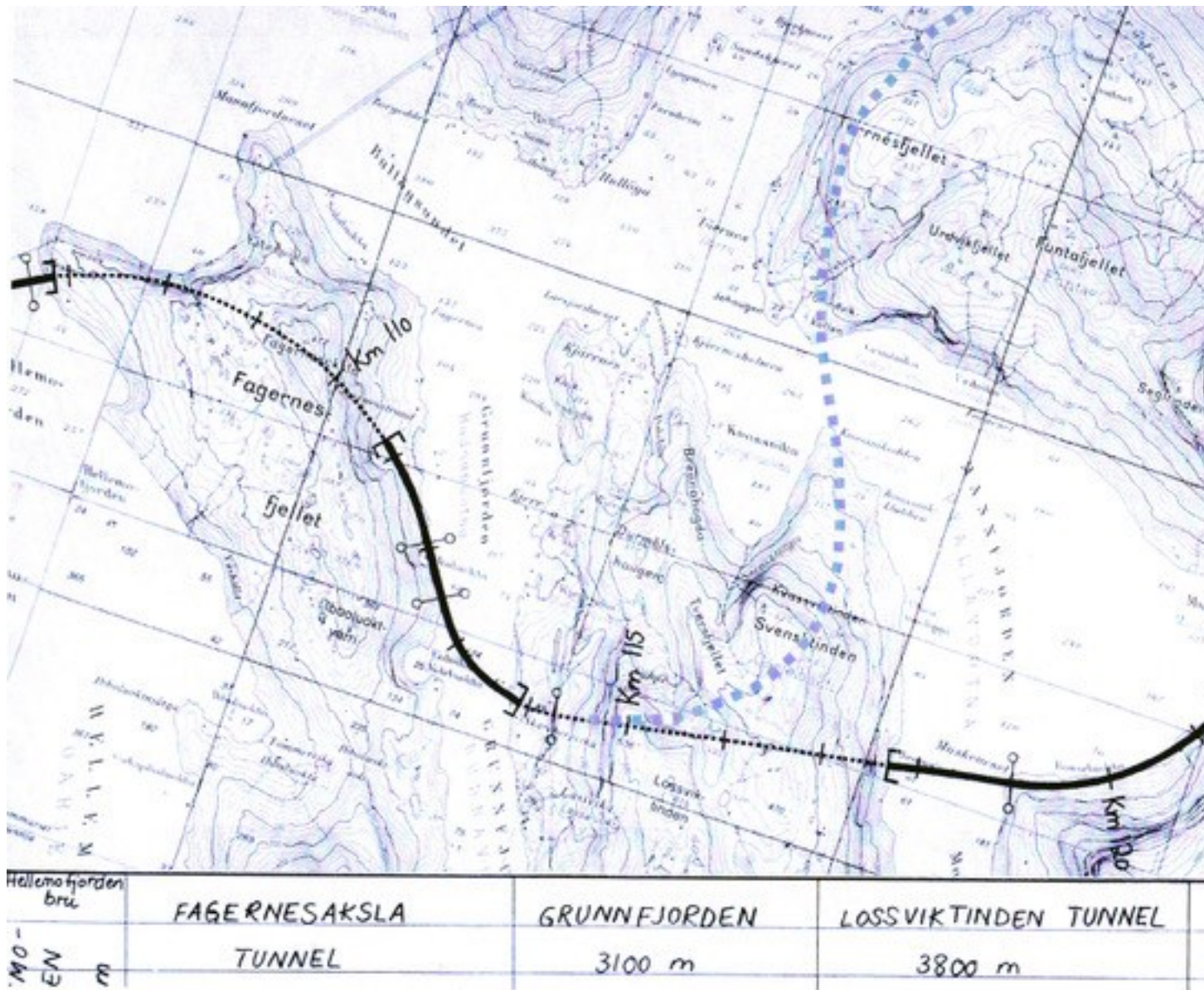
Innsparingen fra en slik veg/jernbanebrølosning vil være vesentlig og kost/nyttebrøken vil nødvendigvis bli helt annerledes for et totalprosjekt.

Det betyr samme bro for veg og jernbane, og to parallelle tunnellop veg og jernbane - normalt en økonomisk og miljømessig besparelse - samt økt sikkerhet.

De tredje gunstige effekten i tillegg til ekspressfunksjonaliteten på en Nord-Norgebane, vil være tilførselsveger til trafikksentrum med veg og jernbane, og muligheten for regional / lokaltrafikk med lokale regionforstørrelseffekter for eksempel på en pendeltogstrekning mellom Kjøpsvik og Narvik på samme måte som en i dag har det med Saltenpendelen mellom Saltdal - Fauske-Bodø. I forrige år var dette den persontogstrekningen med størst økning i persontrafikken i hele landet - hele 23%.

En slik lokal togforbindelse kan også tenkes mellom Bodø og Drag (Nord-Saltenpendelen Bodø-Fauske- Sørfold-Hamarøy). En har allerede utredet en slik forbindelse for en Helgelandspendel, langs eksisterende Nordlandsbane, og har i tillegg en lokal pendel Bodø- Mosjøen, samt Grong - Trondheim på Trønderbanen - med forbindelse til Meråkerbanen og Sverige.

En slik FOLKENÆR jernbanetrase ville følge NSB 92`s alternativ for kryssingen over Hellemofjorden fra Helland v Drag (innenfor eksisterende fergeleie for fergesambandet Drag-Kjøpsvik). Den ville også passere Grunnfjord etter gjeldende trase fra 92-utredningen kart 1:50.000.



Men så ville jernbanetraseen velge et nytt løp sammen med E6; -dreie av etter Grunnfjorden mot nordvest i retning Ytre Mannfjord, krysse denne på østsida av Tysfjorden, og dermed sløpfe fjordkryssingen til Muskneset- og droppe videreføringen til Sørfjord.

Stetind-traseen vil videre krysse Indre Tysfjord i fjordkneken Brennvika -Sørvinmarka/ ca 5 km nord-nord-øst for Kjøpsvik - også her på felles veg/jernbanebru.

For å optimalisere veg/jernbaneløsning vil også vegtraseen måtte omlegges og tilpasses fellesprosjektet spesielt for Mannfjorden og for kryssinga i «Indre-Tysfjord-Kneet» mot Stetind. Her vil også bli en naturlig plassering av Kjøpsvik stasjon for persontrafikk med en 5 km. direkte eksisterende veg forbindelse til Kjøpsvik RV 827.

Traseen går altså langs nye E6-Tysfjord til der Indre Tysfjorden bøyer av mot sørøst "i Tysfjord-kneet» over veg/jernbanebro - og går videre i tunnell rett igjennom Stetinden hvor den igjen



møter traseen til riksveg 827 og fortsetter videre ut langs sørsiden av Efjorden (parallelt med eksisterende riksveg 827) - for så å krysse **Ytre Efjorden** i en stor sving i Særtran/ Kjerringvik/området utenfor der nåværende Efjord vegbru E6 ligger. Herfra blir Efjord stasjon med direkte fergeforbindelse til Lødingen. (erstattet den tidligere Lødingen - Bognesferga)

E6 og Nord-norge - banen felles trase Tysfjord



Modifisert kart med parallell jernbane og veg løsning E6 Tysfjord basert på trase fra Statens Vegvesen 25.08.2003: E6 Tysfjord Konsekvensutredning og fylkesdelplanforslag

Jo lengre ut i Efjord - og jo nærmere Skarstadsdamm- ved munningen av Ofotfjordens østside- jo bedre for persontransport - linken til Hinnøyregionen.

Det gir kortere tilslutning til overfart til Hinnøya - fortrinnsvis til Lødingen. Alternativt kunne en slik *Hinnøyregion-nærhet* planlegges fra Hamarøy, men det ville gi betydelig lengre veg over fjorden og større sving på banetraseen - samt et «mindre omland» for en slik forbindelse på Lofot-sida.

For Hamarøy - Steigenregionen kan en framtidig forlengelse av RV17 fra Bodø med ferge fra Tårnvik til Steigen være en god ytre parallell til jernbanetrase i innlandet, med tilstrekkelige tverrforbindelser til et stopp i Innhav-området (95 km fra Fauske etter traseforslaget fra 1992). Det eksisterer også en tverrforbindelse over Vestfjorden Skutvik - Skrova - Svolvær som også kan ta av for turist-trafikk på jernbane med Lofoten som mål med reisetid 1 t 30 min.

I Ytre Efjord må det planlegges et Hinnøy-togstopp med persontrafikk - sentrumsfunksjonalitet buss-bil-ferge-tog og kanskje også hurtigbåt.

I fortsettelsen nordover krysser så banen Efjorden med den 5. brua, som gir traseen navnet **"Stetind - 5 broer veg og jernbane»**.

Avhengig av sporgeometri svinger så banen etter kryssing av Efjorden i nord-østlig retning mot Ballangen og Narvik, der godsterminal er planlagt i forbindelse med eksisterende anlegg. For gods fra Hinnøyregionen vil sannsynligvis terminalfunksjonalitet i Narvik være tilstrekkelig.

Hele Tysfjord-sambandet med fjordarmer blei befart, fotografert og filmet i 2006, og det har gitt god oversikt over både landskap, undervanns-topografi, og det er et godt men nødvendig korreks til hovedrapport og rapportdelene 1992

Traseskisser basert delvis på Statens Vegvesen 2003 og NSB 92 vedlagt.

For Tysfjordsambandet er en felles veg - jernbaneløsning nøkkelen til å få akseptable kostnader og en forbedret kost/nyttebrøk. Det er også det vanskeligste området totalt med flest utfordringer på fjordkryssinger, der også meteorologiske faktorer og delutredninger (vind/strømforhold i Hellemfjord-kjeften - en nødvendig egen delutredning for en flytebrokryssing). Å bygge veg og jernbane parallellt vil også redusere miljøbelastningen på samisk kultur og næringsdrift i området, noe som også er utredet i Vegvesenet 2003: E6-Tysfjord.

Det er godt mulig at **felles veg / jernbaneutredning** kan gjøres for **flere deler av traseen mot Tromsø** i en KVVU, selv om den nye Hålogalandsbrua er en greit eksempel på sementering av en utvikling kun basert på veg, hvor jernbanen er satt i skyggen - tross aktualitet i hele byggeperioden.

Uten å hefte jernbanesatsinga nevneverdig, bør felles veg / jernbane utredes for de delene av traseen som er sterkt preget av bro eller tunell, og det vil være et viktig perspektiv i en KVVU-fase i arbeidet.

## 2.

### **NORD-NORGE-BANEN - STAMBANEN VIA NORDKJOSBOTN.**

Det andre trase-strekket som er «på ville veier» er traseen på **sørsiden av Balsfjord** som er valgt ut for kalkyle i 2019-utredningen.

Her er det **Nordkjosbotn** (med tilhørende godsterminal) som er det eneste logiske alternativ, siden godstransport i dagens situasjon for Finnmark er sentralt.

Men også for framtidig persontransport og intercityfunksjonalitet mellom Troms og Finnmark kan jernbane vise seg langt viktigere.

Etter noen år med ferdig bygde, raske og effektive kommunikasjonsveger mellom Troms og Finnmark, der både befolkningen og reiselivsaktører har gevinst, kan det tenkes at det vil være endrede politiske holdninger, og grunnlag for nye vurderinger enn det som er tilfelle nå. Den vurderingen skal på ingen måte forskutteres, men etter at en ny etappe til Tromsø er fullført, vil det være et naturlig spørsmål om stambaneprojektet også skal inkludere Finnmark. I 1924 blei traseen til Kirkenes stukket og utførlig dokumentert med fotografier av daværende NSB.

Nordkjosbotn et beste traseen, og den gir mulighet for videreføring av Nord-Norgebanen som en **stambane** nord-sør gjennom hele landet - med neste etappe til Finnmark.

Stambaneprojektet er bare en av grunnene til at Nordkjosbotn-trasevalget er naturlig - men det er helt utilstrekkelig ikke å ta med denne traseen - som er hovedtraseen i en «stambane» - et riksdekkende samferdselsprosjekt - som dekker hele landet.

## 3.

### **Krav om oppdatering av Nordlandsbanen for 200 km/h, Delprosjekt 1.3 i Planutredning for Nord-Norgebanen NSB Engineering 17. Februar 1992.**

Å kalkulere et jernbaneprojekt - løsrevet fra det nettverket det skal knyttes til, svekker beslutningsgrunnlaget og forsinker den politiske prosessen og det reduserer realismen i prosjektet betydelig. Oppgradering og elektrifisering av Nordlandsbanen til 200 km/t blei også lagt fram og kalkulert i forbindelse med utredningen i 1992 med rapporten: **Nordlandsbanen for 200 km/h, Delprosjekt 1.3 i Planutredning for Nord-Norgebanen NSB Engineering 17. Februar 1992.**

I dag ville det ha vært med en hastighet på 250 km/t. Delprosjektet inneholdt også elektrifisering. Jeg kan ikke finne en tilsvarende analyse i det kostnadsoverslaget som er gjort av Jernbanedirektoratet i 2019, og forutsatt at det mangler, er det en betydelig mangel med hele utredningsarbeidet.

*2 Kartskisser vedlagt som risser opp Stetindtraseen - et fellesprosjekt mellom Nord-Norgebanen og E6 Tysfjord*

Med vennlig hilsen

Eivin Kantun

Lektor Maurveien 16

Mørkved 8027 Bodø

48216250 [kantun@online.no](mailto:kantun@online.no)