



Høringsuttalelse fra Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

«Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag» med vedlegg

Dokument nr: 21 007 105

Dato: 01.07.2019

Støtte til andre høringsuttalelser

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen har de siste årene samarbeidet med **Tromskomiteen for jernbane** om innspill til NTP og støtter i denne sammenhengen fullt ut deres høringsuttalelse.

Vi er også kjent med høringsuttalelsen fra **Sør-Troms Regionråd** (pr 18.09.) og støtter fullt ut deres innspill.

Vi ønsker å fremheve følgende hovedpunkter:

- Det er positivt at en ny utredning av Nord-Norgebanen nå foreligger.
- Med Nord-Norgebanen bygges Norge sammen med et effektivt og miljøvennlig transportalternativ.
- For miljøet, sett i et langt perspektiv, er dette riktig og viktig satsing. Det er beregnet at det tar fra 29 til 40 år før klimagassutslippet fra byggefase, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. Av prosjektets beregnede levetid på 75 år vil banen da i ca 40 år driftes med årlig store besparelser i klimagassutslipp sett i forhold til alternativet uten jernbane. Med beregnet åpningsår i 2034 vil Nord-Norge i 2050, når forventet sjømateksport er økt til det dobbelte, eller til 3 eller 5 ganger, være forberedt for de godsmengdene som kommer.

- Havområdene utenfor Nord-Norge er spiskammer for et stort marked i Europa. Nord-Norgebanen vil bidra til at Nordland, Troms og Finnmark sin felles strategiske satsing «Fra kyst til marked» vil sikre produkter fra Nord-Norge merking med «Lavt klimaavtrykk». Merkeordning etableres nå og transport av råvarer og halvfabrikata vil opplagt inngå ved merking. Fortsatt transport på vei over flere hundre, kanskje opptil 2000 km, kan umulig merkes med annet enn «Høyt klimaavtrykk».
- Videreføring av jernbane i nord vil legge grunnlag for ny næring. Med betydelig reduksjon i reisetid gir dette regionforstørring. Dette vil med stor sannsynlighet påvirke befolkningsutviklingen i landsdelen i positiv retning. SSB sine prognoser for befolkningsframskriving bør ta høyde for dette.
- En rekke av verdiene som opplagt vil gi samfunnsnytte kommer for dårlig fram i utredningen.
- Ulempene for miljøet er gjennomgående for nesten hele strekningen. Dette må holdes opp mot alternativet som er utbygging av veier som tar langt større plass enn jernbane.
- Alternative traseer må ses på og byggemetoder både for tunneler og bruløsninger i åpent landskap bør vurderes. Anleggsmaskiner med mindre klimagassutslipp og betongproduksjon med null CO₂-utslipp kan også komme.
- Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen finner det merkelig at det i utredningen ikke er mulig å beregne nåverdi av samfunnsnytte som i kroneverdi er betydelig større enn i 1992. Kostnadene i kroner er derimot økt fra 17 milliarder til ca 130 milliarder, dvs med 7,5 ganger. Nord-Norge er i en rivende utvikling i dag, noe som man ikke kunne forutse for snart 30 år siden. Se illustrasjon av beregning nåverdi av nytte nedenfor.

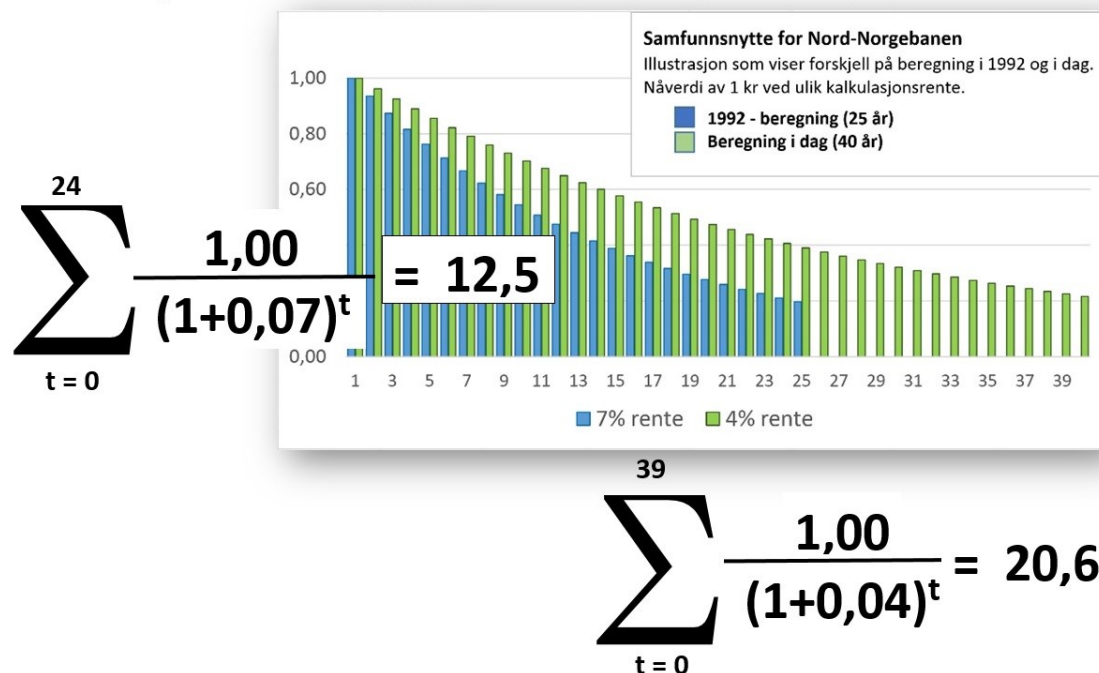
Beregning av nåverdi Nytte i dag i forhold til i 1992

Utredningen fra 1992 viste N/K for Konsept 5 (full utbygging) på 0,63.

- Byggekostnader Konsept 5: ca 17,2 milliarder
- Nåverdi nytte: ca 10,8 milliarder (25 år og kalkulasjonsrenten 7%)

Figuren nedenfor viser hvordan summen av nåverdi Nytte endres med redusert kalkulasjonsrente og lengre analyseperiode:

Samfunnsnytteberegning:



Summen av nåverdi øker med faktoren: $20,6/12,5 = 1,65$

Forenklet tilsvarer det at nåverdi Nytte øker fra 10,8 til **17,8 milliarder**.

Dagens utredning legger til grunn kalkulasjonsrente på 7% og analyseperiode på 40 år.

I Nyttekostanalysen Kapittel 5 Tabell 13 fremkommer det at Samfunnsøkonomisk brutto nåverdi er **ca 20 milliarder**.

Kan vi stole på tallene fra 1992, så er det grunn til å stille spørsmål med hvordan kostnadene (ca 130 milliarder) er 7,5 ganger høyere i dag mens summen av Nytte i kroneverdi er omtrent uendret (12 % økning fra 17,8 til ca 20 milliarder)

Bakgrunnen for etableringen av Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Vi har i over 10 år arbeidet med dette som formål:

- **Realisering av Nord-Norgebanen.**

I regjeringens Soria Moria-erklæring fra høsten 2005 het det at regjeringen ser nordområdene som Norges viktigste strategiske satsingsområde i årene fremover. Regjeringens nordområdestrategi ble lagt fram 1. desember 2006. Oppdraget til transportetatene i forbindelse med NTP 2010-2019 var tidligere sendt ut. I forbindelse med nylig vedtak om Regjeringens nordområdestrategi ble imidlertid dette ansett som så viktig også for arbeidet med NTP at Samferdselsdepartementet i eget brev den 21.02.2007 ettersendte tilleggsoppdrag til transportetatene knyttet til oppfølging av Regjeringens nordområdestrategi for transportsektoren. Dette skulle inngå som en del av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan 2010-2019 som skulle leveres Samferdselsdepartementet i januar 2008.

Vårt engasjement kan slik spores tilbake på nevnte strategi som gir uttrykk for optimisme og en sterk tro på Nord-Norge.

For styret i Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Svein Arnt Uhre
leder
post@nordnorgebanen.no