



Norsk Jernbaneklubb  
Postboks 1492 Vika  
0116 Oslo

27.9. 2019

Til Jernbanedirektoratet

Uttalelse fra **Norsk Jernbaneklubb** om  
**Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen)**  
*Dokument nr 21 007 105, utgitt 01.07.2019.*

Norsk Jernbaneklubb (NJK) har som hovedpremiss for sin uttalelse at Nord-Norgebanen (NNB) blir bygd. NJKs hovedargumenter for denne banen er:

- Den gir sammen med det eksisterende jernbanenettet en sammenhengende, rask, sikker og enhetlig transportåre som dekker 80-85 % av Norges befolkning innenfor en rimelig avstand fra nærmeste jernbanetrase. Det gjelder både persontrafikk og godstransport.
- Den avlastet et vanskelig veisystem i nordlige Nordland og store deler av Troms for betydelig tungtrafikk, og reduserer behovet for kostbare veiutbygginger.
- Den gir en mer pålitelig transportmåte i et værutsatt område.
- Den gir en sikrere transportmåte som i betydelig grad vil redusere omfanget av ulykker med dødsfall, personskader og materielle ødeleggelser.
- Den bidrar til å redusere klimagassutslipp fra annen transport (bil, trailere, fly, båt) i betydelig omfang. Vi tar som gitt at banen blir elektrifisert.
- Den gir en sikrere og raskere transportmåte for både gods og personer.
- Den gir et betydelig bidrag til militær beredskap ved at tungt militært materiell kan flyttes raskt og sikkert mellom store deler av landet.
- Den gir et betydelig bidrag til arbeidsmarkedet både i anleggsperioden og når den kommer i ordinære drift.

Utredninga fra Jernbanedirektoratet konkluderer med at anlegg og drift av NNB ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom, sett i et 75-års driftsperspektiv. NJK vil hevde at slike analyser alltid er vanskelig å lage, fordi en ikke alltid kan inkludere immaterielle fordeler med en slik utbygging. NJK vil også hevde at mye av utbygging av en nasjon ikke er direkte samfunnsøkonomisk regningssvarende, men er helt nødvendig for at et samfunn skal eksistere og ha en sammenbindende funksjon. NNB har mange ikke målbare effekter, som for eksempel å gi en del av landets befolkning en psykologisk sett viktig opplevelse av å være inkludert i et felles samhørende transportnett. NJK synes det er vanskelig å forholde seg til slike analyser som er i denne utredninga, der det alltid vil være diskusjoner og ulike syn på hva som skal inngå, og hvilke materielle og ikke-materielle verdier det skal tas hensyn til. NJK mener at slike analyser lett kan

bli for snevre og overskygge muligheter for utbygginger som er *samfunnsviktig* – både på kort og lang sikt.

NJK konstaterer at utbygging av NNB er et svært krevende teknisk prosjekt, ved at den skal anlegges i et vanskelig terreng (større fjellpartier og dype, til dels breie fjorder), og at den på enkelte parseller må passere områder som er ubebodd eller svært tynt bebodd. Vi ser at dette momentet er inngående berørt i utredninga, men at det samtidig er diskutert fram til mulige løsninger, der både bruer og tunneler inngår. Noen av dem er utfordrende og antakelig helt i grensa av hva som er teknisk mulig med dagens teknologi og erfaring. NJK tar som premiss at NNB ikke skal ha jernbaneferger for å krysse fjorder. Vi konstaterer at det heller ikke er nevnt som noen mulighet i utredninga.

NJK ser at en utbygging blir både tidkrevende, utfordrende og kostbar. De største utfordringene er på strekninga Fauske – Narvik, der de fleste dype fjordarmene og de mest massive og lange fjellpartiene er. Denne parsellen er den mest kostbare og krevende å bygge og må oppfattes som en «transportetappe» siden den går gjennom et tynt befolket område. Den mest krevende delen av den er parsellen Kobbelv – Sørfjordbotn der det også er tynnest befolket.

NJK synes utredninga av de enkelte strekningene er gjort på en interessant måte, som gir god innsikt i mulighetene og problemene. Vi synes det er en god framstilling å ha to alternativ på hver parsell – høy tunnelandel (HT) og maksimal dagsone (MD). NJK vil i sin uttalelse kommentere de enkelte parsellene slik de er beskrevet i vedlegg 2, trasevurderinger. Vi ser at på enkelte parseller kan det gi en like god løsning å veksle mellom traseene for HT og MD. Som gjennomgående prinsipp for å velge trase, vil NJK foreslå at momentet å *inkludere områder med størst befolkning* skal veie tyngst, dernest *maksimal dagsone*.

Som en følge av det vil NJK foreslå at utbygginga starter med strekninga Narvik – Tromsø. Den er rimeligst og går i terreng som er betydelig enklere å bygge i enn Fauske - Narvik. Fra Narvik er det jernbaneforbindelse gjennom Sverige og videre til Europa og til Norge over flere grenseoverganger lenger sør. NJK synes det er viktig å komme i gang med å knytte Troms til jernbanenettet, og denne løsninga vil gi den raskeste og rimeligste måten å gjøre det på. Så kan utbygging av Fauske – Narvik, som er den mest krevende og kostbare, vente til det forhåpentligvis er kommet nyere metoder og teknikker for å forsere utfordringene her. Likeså mener NJK at også at å bygge parsellen Bjerkvik – Harstad kan vente til hovedlinja Narvik – Tromsø står ferdig; den er etter NJKs syn sekundær i forhold til Narvik – Tromsø.

NJK vil kommentere strekninga Narvik – Tromsø gjennom hver av de tre parsellene utredninga deler den opp i. Kommentarene er kommentert ut fra retning fra sør mot nord:

### **Narvik – Bjerkvik – Setermoen**

Den største utfordringa på denne parsellen er kryssing av Rombaksfjorden. Den nye Hålogalandsbrua er ei hengebru på totalt 1533 m med et hovedspenn på 1145 m – landets nest lengste hengebru for veitrafikk. Det hadde vært fristende å foreslå at den ble bygd ut og forsterket til ei kombinert vei- og jernbanebru – men konstruksjonen er neppe dimensjonert for det. Veibrua viser i alle fall at det er teknisk mulig å krysse fjorden her, med dagens teknologi.

De to traseene som er utredet for denne strekninga, er omtrent lik i linjeføring og det er liten forskjell på total tunnallengde. Begge traseene passerer de samme tettstedene. NJK vil foreslå at den endelige traseen kan være en kombinasjon av de to, slik at det totalt sett blir maksimal dagsone. De to foreslåtte traseene krysser hverandre flere steder, slik at det kan være mulig å veksle mellom dem. Ut over det har NJK ingen preferanse for en av de to traseene.

### **Setermoen – Bardufoss – Storsteinnes/Aursfjordbotn**

Her vil NJK foreslå at en velger en kombinasjon av de to traseene (HT og MD). På den første fram til Måselv bru bør MD velges fordi den går *gjennom* tettstedet Bardufoss (nesten 5500 innbyggere). Derfra bør HT velges fordi den inkluderer tettstedet Storsteinnes med nær 4000 innbyggere. Den er noe lengre, men det bør ikke være et avgjørende moment. Det viktigste er å nå flest mulig.

### **Storsteinnes/Aursfjordbotn – Tromsø**

Der de to traseene møtes igjen ved Honkefjell tunnel nord for henholdsvis Storsteinnes og Aursfjordbotn, bør MD-traseen velges videre fram til Tromsø. NJK synes det er en ugunstig løsning med en lang og svært kostbar undersjøisk tunnel der en kan få en bedre trase i dagen med korte fjordkryssinger og ei lang bru inn til Tromsø. På det siste strekket det er mulig å bygge pilarbru med godt håndterbare spenn over grunne fjordstrekninger. Her er det uansett ingen store tettsteder, men MD-traseen gir best mulighet for innbyggere langs Balsfjorden og inn til Tromsø.

Med vennlig hilsen

*Nils-Kristian Møller /s/*  
styreleder Norsk Jernbaneklubb

*Eirik Lien /s/*  
Jernbanepolitisk utvalg, NJK