

Til Jernbanedirektoratet  
[nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no](mailto:nordnorgebanen@jernbanedirektoratet.no)  
[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

## HØRINGSUTTALELSE FRA PROFILGRUPPA PÅ JERNBANEDIREKTORATETS UTREDNING OM NORD-NORGEBANEN

På vegne av nærings- og samfunnslivet i Midt-Troms regionen er Profilgruppa svært opptatt av å få på plass nødvendig infrastruktur for kommunikasjon, samferdsel og godstransport i Nord-Norge. Således er all oppmerksomhet fra sentrale myndigheter retta mot det å utrede behov og kostnadsfeste løsninger på de samferdselsmessige utfordringene i nord, av interesse for Profilgruppa. Dette gjelder også Jernbanedirektoratets nye utredning av Nord-Norgebanen, og Profilgruppa er tilfreds med at denne saken nå taes opp på nytt og dermed retter fokus på framtidig godstransport til og fra den nordlige landsdelen.

Jernbanedirektoratets 2019-utredning av Nord-Norgebanen er imidlertid ikke en konseptvalgutredning som vurderer ulike alternativer for å løse et behov. I tråd med bestillingen er den i all hovedsak en kostnads- og konsekvensmessig oppdatering av en 30 år gammel utredning av tog fra Fauske til Tromsø. Dette til tross for at behovet for en framtidsetta og bedre måte å transportere stadig mer gods til og fra Nord-Norge – spesielt fra den voksende sjømatnæringa – åpenbart var utløsende faktor for å igangsette ny utredning. Profilgruppa mener generelt at et godt resultat av en utredning forutsetter at man ikke velger én bestemt løsning, før man har analysert behovet. Analysene må også ta utgangspunkt i dagens virkelighet, i motsatt fall vil et utdatert eller unyansert virkelighetsbilde forplante seg utover i utredningsprosessen, og svekke relevans og nytte av både behovsanalyser, framskrivinger og utviklingsscenarioer, miljømessige vurderinger, kostnadskalkyler og beregninger av Nord-Norgebanens samfunnsnytte.

Den nord-norske godstransporten – herunder spesielt transport av sjømat – har de senere årene vært systematisk kartlagt gjennom de nordnorske fylkeskommunenes felles strategi «Fra kyst til marked». Det er Profilgruppas oppfatning at Jernbanedirektoratets utredning er bygd opp rundt et statusbilde for den nordnorske godstransporten hvor kartet ikke stemmer helt med terrenget. At utredningen begrunner en sidearm til Harstad med at *Harstad er sentral i fiskerinæringen*, kan være en god illustrasjon på at Nasjonal Godsmodell (NGM) ikke er et tilstrekkelig godt redskap for å beskrive og framskrive sjømattransporten i Nord-Norge.

**Profilgruppa mener den manglende bredden i Jernbanedirektoratets utredning av Nord-Norgebanen, samt det omfattende kostnadsbildet som her skisseres, frambringer et åpenbart behov for en større, grundigere og breiere konseptvalgutredning for framtidig godstransport til og fra Nordland og Troms.**

Profilgruppa ønsker å gi nærmere kommentarer til utredningen på følgende punkter:

## TRASEVALG

**Utdatert virkelighetsbilde.** Utredningen svekkes av at den er låst til et trasevalg som bygger på et 30 år gammelt virkelighetsbilde. Det legges til grunn traseer som ble analysert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» i 2011, og som igjen var analysert i den store utredningen «Med toget til 62°42 – Nord-Norgebanen» i 1992. På lik linje med resten av landet, har Nord-Norge opplevd rimelig store endringer i nærings- og samfunnslivet fra starten av nitti-tallet og fram til i dag. Distrikts- og regionalpolitikken, nordområdesatsinga, utviklingen av regionale sentra, den sterke framveksten av nye store næringer som havbruk og arktisk reiseliv, samt utbygging av infrastruktur og kommunikasjons-muligheter som har utvida bo- og arbeidsmarkedsregionene – alt dette er eksempler på faktorer som har påvirket hvor folk i dag bor, arbeider og etablerer virksomhet i de nordnorske fylkene.

**Snever situasjonsbeskrivelse.** Det at utredningen har vært nødt til å forholde seg til det opprinnelige trasevalget, har lagt sterke begrensninger på muligheten til få et helhetlig og komplett bilde av transportmønsteret i Nordland og Troms, ettersom det da i stor grad er soner/kommuner som befinner seg i *influensområdet* til den fastlagte traseen som har vært gjenstand for analysering. Dette vil si at Jernbanedirektoratet opererer innenfor en radius på 15 km fra togstasjonene, når de skal beskrive hva som befinner seg langs Nord-Norgebanen av folk og næringsliv.

**Manglende fokus på gods og sjømat.** Det faktum at store sjømatregioner som Senja, Lofoten og Vesterålen ikke betraktes å være i det primære influensområdet til en framtidig Nord-Norgebane, viser at det gamle trasevalget ikke hadde sin begrunnelse i framtidig transportbehov i sjømatnæringa. Slik man nå ønsker. For Midt-Tromsregionen, som er en av de største industri- og eksportregionene i landsdelen, vil store deler av den opprinnelige traseen være uinteressant i godstransportsammenheng. Blant annet gjelder dette jernbane inn til byene Harstad og Tromsø. En utbygging av jernbane fra Kiruna/Narvik og opp til Skibotn, med koblinger til både Sverige og kanskje også Finland i framtida, vil imidlertid kunne få betydning for godstransporten fra vår region. Profilgruppa fremmer ikke dette som et konkret alternativt trasevalg, men som et eksempel på at det gamle trasevalget i den foreliggende Nord-Norgebaneutredninga, ikke er godt nok tilpasset hverken dagens eller framtidens gods -og sjømattransport fra Nordland og Troms.

## NASJONAL GODSMODELL

Profilgruppa mener at en eventuell realisering av jernbane i Nord, vil måtte finne sin begrunnelse i godstransporten – ikke i den svært begrensede persontrafikken. Det er derfor av avgjørende betydning at situasjonsbildet og datagrunnlaget for godstransporten, som Jernbanedirektoratet starter ut med i sin utredning, er så riktig som mulig. Dette fordi små unøyaktigheter og svakheter ved utgangspunktet i analysen, kan slå ut som større feil og mangler lengre utover i prosessen, når de blir framskrevet og vokser. For å beregne godsmengder, transportløp og vekstrater for godsstrømmene, bruker jernbanedirektoratet det meget detaljerte modellsystemet Nasjonal Godsmodell (NGM). Profilgruppa er bekymret for om NGM har «hull» som kan slå uheldig ut i den svært viktige kartlegginga av gods- og

sjømattransporten langs Nord-Norgebanen. Bakgrunnen for bekymringen er at flere av NGM-beregningene i utredninga avviker fra annet tilgjengelig tallmateriale, og fra vår egen region kan følgende eksempler fungere som bekymringsmeldinger:

- Gjennom tellinger i Norsk Vegdatabank er godsmengden langs den mest brukte transportveien for oss i Midt-Troms - E6 mot Narvik - beregnet til å være 410 tunge kjøretøy per døgn. Basert på NGM legges det i utredningen til grunn at den samme strekningen har en godsmengde på 280 tunge kjøretøy per døgn. Dette er etter Profilgruppas oppfatning et eksempel på et betydelig avvik, som forplanter seg utover i utredningen etter hvert som det gjøres framskrivninger.
- Harstad kommer i NGM ut som en stor fiskerikommune, og dette begrunner også utredningen av en egen arm/jernbane fra Bjerkvik til Harstad til 20 mrd. I Harstad landes 0,5% av all fisk som landes i Troms fylke, og det fins heller ikke lakseslakteri eller filetanlegg i kommunen som skulle tilsi behov for å kjøre ut oppdrettsfisk. Utslaget kan skyldes et stort trålrederi med forretningsadresse Harstad, men denne fisken leveres til Tromsø, Senja, Ålesund osv. NGM baserer seg på SSB utenrikshandelstatistikk, hvor bedriftsnumre fra Toll-og avgiftsetatens registre knyttes opp mot adresser i Foretaksregisteret. Det at gods og eksportvarer blir registrert å komme fra hovedkontoret, som i mange tilfeller kan ha en helt annen lokalisering enn produksjonsstedet, er en kjent utfordring i kartlegging av godsstrømmer.
- NGM er også anvendt for å beregne hvor mye sjømat som fraktes inn og ut fra de ulike kommunene, og dette datagrunnlaget brukes igjen til å framskrive veksten for den sjømatrelaterte godstransporten samt hvilke strekninger og transportformer den vil komme til å bruke. I utredninga presiseres det at NGM opererer med faste matriser, dvs at den i liten grad tar høyde for strukturelle endringer når den gjør sine framskrivninger. Dette kan blant annet bety at sammensetningen av transportmidler forutsettes å være den samme i 2030 og 2050 som i dag og at all produksjonsvekst forutsettes å skje på eksisterende anlegg. Dette gjør det bare enda viktigere at produksjonsdata, varestrømsundersøkelser og den grunnleggende situasjonsanalysen som legges inn i basismatrisene for NGM, stemmer overens med virkeligheten. Et eksempel her kan være at i Jernbanedirektoratets utredning er det bare kommunene Tromsø og Berg som i Troms starter ut med en produksjon av fisk på over 40 000 tonn. Det er uklart hvordan NGM kobler villfanga og oppdretta fisk, men i basisåret 2016 (som varestrømsundersøkelsene som ligger til grunn for utredningen bygger på), blei det blant annet slakta og transportert ut over 110 000 tonn laks fra Skjervøy kommune, for å nevne noe.

## KLIMAREGNSKAP

Jernbanedirektoratets utredning bekrefter at det i et miljøregnskap vil ta 30-35 år før utslippene av klimagasser i jernbanens byggefase er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. I løpet av de samme 30 årene forventes det at de fleste øvrige transportformer – bil, båt og kanskje også fly – vil bli klimanøytrale. Dagens jernbanenett har utfordringer som

må løses for å nå nullutslipp, på lik linje med andre transportformer. Ifølge utredningen vil bl.a Nord-Norgebanen mellom Fauske og Narvik medføre at 1 million tonn gods flyttes over fra den elektrifiserte Ofotbanen og det elektrifiserte banenettet i Sverige, til den lange dieseldrevne Nordlandsbanen hvor antall dieseldrevne godstog vil øke fra 4 til 20 per døgn med Nord-Norgebanen i drift. Samlet sett presenterer utredningen et potensial for å flytte 2,6 mill tonn gods over på Nord-Norgebanen når den står ferdig i 2030. Av dette flyttes 1 mill tonn fra båt til tog (?), 1 million tonn flyttes fra Ofotbanen til Nord-Norgebanen og Nordlandsbanen, altså fra tog til tog (?) og bare 0,6 mill tonn flyttes fra vei til tog. Profilgruppa mener det er et stort potensial for å gjøre både sjøtransport og veitransport mer klimavennlig, og vi mener det i en eventuell ny utredning er viktig å fokusere på at jernbane er et transportmiddel - ikke et klimamål i seg selv. Dette er for øvrig en konklusjon vi deler med det regjeringsoppnevnte Ekspertutvalget for teknologi i framtidens transportsystem.

## SJØMATSCENARIO

Nord-Norgebanen hviler store deler av sin begrunnelse i den framtidige veksten i sjømatnæringa. I Jernbanedirektoratets sjømatscenarioer er det begrensede analyser av hvilke faktorer som påvirker sjømatnæringas valg av transportform. Det fokuseres på konsekvensene av volum – og verdivekst, uten at man vurderer nærmere hva volumveksten vil komme til å bestå av. I de nasjonale framskrivningene av sjømatnæringa, som brukes av dagens fagmiljø og beslutningstagere og som Jernbanedirektoratet også har anvendt i sin utredning, går det tydelig fram at mye av potensialet i den marine næringa ligger i andre ting enn volumøkning på «fersk fisk». Et av scenarioene går ut på at vi i 2050 skal produsere og fangste 40 mill tonn sjømat, herav 20 millioner tonn alger, tang og tare. Sammen med de store mulighetene innen marin ingrediensindustri, er det åpenbart at mye av sjømaten i framtida ikke nødvendigvis vil gå ut av landet som fersk eller frossen fisk, men som tørrbulk eller våtbulk, i pulver-, olje- eller gassform, medisiner og kosmetikk, for, gjødsel og drivstoff. Framtidens sjømatnæring vil ha flere/andre markeder og flere/andre behov knytta til transportveier og transportform. Teknologitutvikling, digitalisering, tilgang på råstoff, arbeidsfolk og nødvendig infrastruktur som energi, vann og kommunikasjonsmuligheter, vil påvirke og endre hva vi velger å gjøre med sjømaten og hvor vi lokaliserer produksjonsanleggene. Profilgruppa mener at dersom en ny utredning skal gjøre seg relevant, må den ta i bruk flere redskaper enn NGM for å arbeide fram sjømatscenarioer, herunder i sterkere grad involvere næringsliv og fagmiljø innenfor marin sektor.

## HASTIGHETSNEDESETTING

Nord-Norgebanen er dimensjonert og kostnadsberegnet for 200 km/t, samtidig som godstog ikke kan kjøre mer enn 120 km/t. Jernbaneverket har i utredninga gjort en vurdering av konsekvensene ved å dimensjonere banen for 130 km/t. Lavere hastighet gir helt andre muligheter for linjeføring, banen kan tilpasses terrenget bedre (gå rundt en ås istf tunnell, gå rundt en fjord istf bru) noe som gir *betydelig* lavere investeringskostnader. For persontrafikken er det beregna en 15% nedgang i etterspørselen, som følge av 20% økning i fremføringstid dersom banen dimensjoneres for 130 ist 200 km/t. Konsekvensene for godstrafikken, som uansett bare kjører i 120, er lik null. Profilgruppa mener at en hastighetsnedsetting må vies stor oppmerksomhet i en eventuell ny utredning, og at dette

sammen med en optimalisering av et nytt trasevalg som hensyntar godstrafikken, vil bidra til å gjøre en framtidig jernbaneutbygging i Nord-Norge til et mer realistisk samferdselsprosjekt.

## SIKKERHET OG BEREDSKAP

Nord-Norgebanens betydning for militær – og sikkerhetsmessig beredskap er kun i liten grad tatt med i den foreliggende utredninga. Forsvaret har åpenbare behov for å effektivt og raskt kunne transportere personell, gods og utstyr, både i fredstid og i krise/krig. I innspillsrundene har Forsvaret eksempelvis vært inne og anslått et ikke ubetydelig behov for kapasitet til å laste 500 kjøretøy/2500 tonn gods i container hvert døgn, i en eventuell krisesituasjon. I Midt-Tromsregionen er Forsvaret tungt tilstede (Skjold, Sætermoen, Bardufoss, Sørreisa) og befinner seg således i influensområdet for en eventuell Nord-Norgebane. Profilgruppa mener at Forsvarets operative behov bør komme sterkere fram i en helhetlig ny konseptvalgutredning.

Med vennlig hilsen  
for **Profilgruppa**

**Jan Fredrik Jenssen (sign)**  
Styreleder  
Telefon 901 73 092

Linda Lien  
Sekretariatsleder  
Telefon 951 08 738

**Profilgruppa** er en tverrsektoriell klynge av bedrifter og virksomheter innenfor nærings- og samfunnsliv i Midt-Troms. Klyngen ble etablert i 1992 og har i dag over 50 medlemsbedrifter /virksomheter, alle lokalisert til Midt-Troms regionen som består av de åtte kommunene Dyrøy, Sørreisa, Bardu, Målselv, Lenvik, Berg, Torsken og Tranøy, med til sammen ca. 30 000 innbyggere. Majoriteten av medlemmene befinner seg innenfor industri og primærnæring, herunder sjømat, bygg og anlegg, energi og teknologi, men i medlemsmassen finnes også handel, bank og finans, transport og reiseliv samt kompetanse og utviklingsaktører som Universitet, Studiesenter, Næringshage og videregående skole. På offentlig side har Profilgruppa for øvrig medlemmer fra Forsvaret, Statskog, kommuner og regionråd.

Målsettingen for samarbeidet i Profilgruppa er å bidra til utvikling og vekst for hver enkelt medlemsbedrift og virksomhet, samt etablere nettverk som kan gagne hele regionen. [www.profilgruppa.no](http://www.profilgruppa.no)