

Høringsuttalelse til

Jernbanedirektoratets (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen)

Bakgrunn

Jernbanedirektoratet har utredet en mulig jernbane mellom Fauske og Tromsø. Det er bl.a. utarbeidet et oppdatert kostnadsanslag basert på den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket 2011). 1. juli 2019 ble utredningen sendt ut på høring.

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet legger nå Jernbanedirektoratet et oppdatert kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk analyse for en jernbane fra Fauske til Tromsø (Nord-Norgebanen) ut på høring. Analysene viser at en fullt utbygd Nord-Norgebane vil koste over 100 milliarder kroner.

Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Harstad er sentral i fiskerinæringen og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet.

En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder.

En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.

En slik bane vil imidlertid ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.

Jernbanedirektoratet vil i denne omgang ikke komme med noen anbefaling av hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord.

Rapporten følger vedlagt og vil ligge ute til høring fram til 1.oktober. Deretter vil høringsinnspillene bli gjennomgått og endelig rapport skal sendes Samferdselsdepartementet mot slutten av november.

Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Harstad er sentral i fiskerinæringen og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet.

En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå.

En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder.

En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker.

En slik bane vil imidlertid ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.

Jernbanedirektoratet vil i denne omgang ikke komme med noen anbefaling av hva som eventuelt bør skje videre med spørsmålet om en baneutbygging i nord. Høringsfrist er 1.oktober 2019.



Kommentarer og konklusjoner fra Sjømatklyngen Senja

I Senjaregionen er det etablert et strategisk samarbeid mellom over 50 bedrifter som har sin virksomhet innenfor fangst- og fiskeri, sjømatindustri, havbruk og marin leverandørnæring. Bedriftene inngår i et organisert partnerskap – kalt Sjømatklyngen Senja - som også omfatter over 30 samarbeidspartnere fra kunnskapsmiljø og fra offentlig sektor.

Det er tre essensielle kjennetegn ved Sjømatklyngen Senja; Mangfold, Integrasjon og høy bearbeidingsgrad.

Sjømatbedriftene på Senja har et stort mangfold. Vi har mangfoldet i bransjer, der vi har hvitfisk, pelagisk, reke og laks. I tillegg et stort spekter av leverandørbedrifter. Vi har også mangfold i størrelse på bedriftene, fra børsnoterte konsern til små familiebedrifter, samt ulikt eierskap, ulik teknologi og ulike forretningsmodeller.

Bedriftene på Senja har høy grad av integrasjon. Her er horisontal integrering med aktører som driver både fiskemottak og havbruk. Vi har også i utvidet grad vertikal integrering med aktører som har hånd om både råstofftilførsel, produksjon og salgsleddet.

Sjømatbedriftene på Senja har også en høy bearbeidings- og videreforedlingsgrad.

Sjømatbedrifter og leverandører i Senjaregionen omsatte i 2018 sjømat og sjømatrelaterte produkter og tjenester for om lag 10 milliarder kroner. Det har vært en sterk vekst i omsetning og produksjon de siste år og videre vekst er ventet. Det skjer nå en stor industri utbygging på Senja med følgevirkninger også for transportsektoren. Sjømatregionen Senja har et enormt potensial for videre utvikling og dette potensialet er nå bare i en begynner fase med å realiseres. Dette må få følger i nasjonale transportplaner inkludert i planlegging av Nord-Norgebanen.

Transport og infrastruktur har vært sentralt i klyngesamarbeidet på Senja og Samferdselsdepartementet har nylig fått overrekket en rapport som beskriver utfordringer og løsninger for bedre fremkommelighet for tungtransport på Senja. Veiene på Senja er sentrale i norsk eksportvegnett og det er derfor også sentralt at en i diskusjon og vurdering av en fremtidig utbygging av jernbane til Tromsø, tar inn i vurderingen hvilke transport dimensjoner og behov som avfødes med fangst og produksjon her.

Sjømatklyngen Senja støtter opp om at Nord-Norgebanen er et regionalt, nasjonalt og globalt viktig prosjekt: Mat til verden, eksportinntekter til Norge, reduserte klimagass- og plast-utslipp. Jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette



århundre med enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljø-forpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men vi står overfor en nærmest uholdbar situasjon på våre nærmeste transportårer, veiene her på Senja. En utbygging av en jernbane kan ikke gå utover forbedring av dagens veistandard på det som jo vil bli tilførselsveier til en jernbane. I dag er disse veiene vår eneste mulighet å frakte høyt ettertraktet ferskt råstoff ut til markedet på kontinentet, og slik vil disse veiene også i all overskuelig fremtid ha en enorm betydning for liv og virke her ute på Senja.

Vi stiller oss undrene til at en viser til et behov med sidearm av jernbane mot Harstad, med begrunnelse i fiskerinæringen i Harstad. Denne strekningen har liten interesse for den største andel av fiskerinæringen her i nord og i et ellers presset samfunnsøkonomisk prosjekt så bør en bruke offentlige midler der det er størst behov og gevinst å hente.

Vi i Sjømatklyngen Senja ser positivt på en jernbane i nord, men i bruken av offentlige midler må vi også forvente en prioritering der dagens akutte behov for viktig transport av dagens sjømatproduksjon blir prioritert og at første prioritet er en investering i dagens transportårer- veiene på Senja!

Finnsnes 26-9-19

Egil Johansen
Styrets leder



