

Til Jernbanedirektoratet

Høringsuttalelse fra *Tromskomiteen for jernbane* til

«Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen). Oppdatert kunnskapsgrunnlag - Høring», jfr brev fra Jernbanedirektoratet 1. juli 2019.

1. Hvorfor ny utredning i 2019?

I «Hovedrapport Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) Oppdatert kunnskapsgrunnlag» på side 2 redegjøres det for bakgrunnen for hvorfor det er gjort en ny utredning. Bakgrunnen skal være nye forhold siden forrige utredning i 2011. Det sies at «Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for å gjøre nye vurderinger.» Dette er etter vårt syn for snevert og begrensende. I tillegg «fisk og turisme» øker stadig transporten av forbruksvarer til Nord-Norge, jfr økningen av jernbanetransporten Oslo-Narvik via Sverige. I tillegg er det sannsynlig med ny gruvedrift i gruver langt fra havet, noe som vil øke behovet for malmtransport på tog. Og i tillegg kan forsvaret få behov for økt transport av tungt materiell, f.eks. mellom Rena i Østerdalen og Setermoen i Troms, på grunn av økt internasjonal spenning siden 2014. Det må også kunne sies at både hensynet til trafikksikkerhet, særlig om vinteren, og til å få ned klimagassutslippene har fått en helt annen oppmerksomhet og tyngde siden 2011.

2. Noen betraktninger om overordnede mål, usikre framtidsberegninger, kostnader og nyttekostanalyse.

Vi er enige i hovedrapportens punkt 3.2 på side 12 om at de overordnede og langsiktige målene i Nasjonal Transportplan, hovedmål 1-2-3 (økt framkommelighet, færre trafikkulykker, bedre miljø), alle blir oppfylt med en Nord-Norgebane.

Når det gjelder framtidsberegninger, slik det f.eks. kommer til uttrykk i hovedrapportens punkt 6 «Transportteterspørsel» på side 26, vil vi påpeke at Nord-Norgebanen er så stor og gjennomgripende endring for landsdelen og landet at det uansett metode er umulig å beregne virkningene på forhånd. Dette poenget gjelder også hele vedlegg 6 «Nord-Norgebanen Markedspotensial». Nord-Norgebanen kan i så måte sammenlignes med åpningen av Bergensbanen. Dette er ikke noe argument mot å lage framtidsberegninger, men en forsterket påpekning av usikkerheten.

Når det gjelder kostnader og nyttekost, vedlegg 7 «Nord-Norgebanen Kostnader Samlerapport» og vedlegg 11 «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen», uttaler vi oss ikke fordi vi regner med at andre høringsinstanser har bedre kompetanse.

3. Forsvaret er neglisjert.

I hovedrapportens punkt 3.3 på side 14 savner vi Forsvaret som en primærinteressent. Dette gjelder også i vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019» på side 6-7. Vi viser til Forsvarets egen presentasjon på høringsmøtet i Tromsø 8. juni 2018. Her nevnes på Forsvarets egen transparent nr 4 i alt ti steder der Forsvaret kan ha behov for losse- og lasteområder. Av disse ti stedene er kun Narvik havn tilknyttet jernbane idag, og det bare via Sverige, mens minst seks andre vil kunne bli tilknyttet en ny Nord-Norgebane. Med Forsvarets behov for transport av personell og ikke minst tungt materiell til øvelse og i krise, er det etter vårt syn nokså opplagt at Forsvaret er en primærinteressent.

4. Mulige føringer fra EU, eventuelt via EØS, er neglisjert.

I hovedrapportens punkt 3.4 på side 15 står det i siste avsnitt «Løsningene må være gjennomførbare, og inneholde internasjonale krysninger. Dette er viktig for fremtidig næring da EU er den største mottakeren av norske marine produkter. En Nord-Norgebane vil gjøre Norge i stand til å håndtere kommende miljøreguleringer både på nasjonalt og internasjonalt nivå.» Dette er vi enige i, men vi synes ikke hovedrapporten følger opp dette. Vi savner sterkt en analyse av hva som er EUs nåværende transportpolitikk, og hva som antas å bli den framtidige. En slik analyse må ikke minst ta inn over seg forholdet til våre to EU-naboland Sverige og Finland. Norge er idag avhengig av Sverige hva gjelder den stadig viktigere jernbaneforbindelsen Narvik-Oslo via Sverige. Vil denne kunne fortsette eller har Sverige egne prioriteringer som vil komme i veien? Vil EU kreve miljøvennlig transport også innad i Nord-Norge, ikke bare fra jernbaneterminalene i Narvik og Kiruna? Vil veitransporten på E8 over Kilpisjärvi kunne fortsette eller vil det også her kunne innføres EU-restriksjoner? Vi har ikke svarene, men savner at hovedrapporten vurderer dette. Vi vil også nevne at det i vedlegg 8 i rapporten fra Metier OEC «Usikkerhetsanalyse av kostnadskalkyle Nord-Norgebanen» i punkt 1.4 på side 7 sies om Sverige at «Eventuelle begrensninger ved bruk av baner i Sverige er ikke kartlagt, men bør avklares om banene inngår i en samfunnsøkonomisk analyse.» Vi er enige i at dette burde vært vurdert.

I vedlegg 4 «Nord-Norgebanen. Overordnet vurdering av konsekvenser av klimagassutslipp» punkt 2.2 i nest-siste avsnitt på side 9 står det at «For godstransport er det i tillegg gjennomført scenarioanalyser basert på en sterkere vekst i sjømatnæringen enn det som ligger inne i basisprognosene. Denne gir imidlertid ikke vesentlig økte volumer med fisk på Nord-Norgebanen da det antas at denne veksten tas hånd om av veg og kanskje fly. Begrunnelsen for dette i markedsanalysen er at scenarioet innebærer høyere verdi på fisken samt at fersk fisk har en høy degenereringskostnad, noe som favoriserer veg og fly som transportform.» Også i

dette resonnementet mangler det helt en vurdering av eventuelle EU-restriksjoner på transport som vil kunne tvinge fiskeeksporten over på tog.

5. Manglende vurdering av referansealternativet.

I hovedrapportens punkt 4.3 side 16 er referansealternativet kort nevnt slik «I den samfunnsøkonomiske analysen sammenlignes utbyggingsalternativene med referansealternativet, som er at Nord-Norgebanen ikke bygges, samt virkninger av transporttilbudet som følge av vedtatte samferdselstiltak som er iverksatt eller som etter handlingsprogrammet har oppstart i 2019.» I vedlegg 4 punkt på side 6 argumenteres det mot å gjøre dette med følgende ord: «Det kan imidlertid argumenteres for at realisering av en Nord-Norgebane vil kunne redusere behovet for investeringer i ny infrastruktur for andre transportformer (vei, sjø, fly), med tilhørende utslipp knyttet til byggefasen og drift/vedlikehold. Dette er imidlertid noe vi ikke har hatt grunnlag for å beregne eller ta hensyn til i denne utredningsfasen.» Det er etter vårt syn en stor svakhet med hele utredningsarbeidet at dette ikke er vurdert. I et Nord-Norge uten mer jernbane enn idag vil det tvinge seg fram store investeringer i vei, noe som bl.a. vil bety milliard-investeringer som med jernbane kunne vært unngått, større naturinngrep, flere trafikkulykker og økende klimagassutslipp. Dette burde ha vært vurdert.

6. Manglende vurdering av persontransport med tog mellom Nord-Norge og Trondheim og Oslo.

Når det gjelder hovedrapportens punkt 6 «Transporttettersspørsmål» på side 26 og vedlegg 6 «Nord-Norgebanen Markedspotensial», vil vi kritisere at framtidens persontransport ensidig vurderes for den nye jernbanetraseen Tromsø-Narvik-Harstad-Fauske-Bodø. Mye av dagens persontransport med fly i Nord-Norge går til og fra Oslo. Det burde derfor vært vurdert potensialet for togtransport fra bl.a. Tromsø og Harstad til Oslo via Fauske og Trondheim. Med gjennomgående forbindelse uten togbytte vil dette kunne være attraktivt for mange selv på dagens gamle toglinjer sør for Fauske. Med intet togbytte, eventuelt med færre stopp underveis enn idag og med nye kombinerte sove- og sittevogner, vil dette kunne gå raskere enn idag og vil kunne få mange passasjerer. Noen har flyskrekk, noen har god tid, og noen tenker miljøbelastning ved transport, så det er en større mangel ved hovedrapporten at dette er neglisjert.

7. Konsultasjon med Sametinget.

I hovedrapporten punkt 9 på side 36 redegjøres det for konsultasjon med Sametinget. Bl.a. står det at «Vi har videre blitt enige om at ny konsultasjon gjøres etter at

høringsfristen har gått ut, men før vi leverer endelig rapport til Samferdselsdepartementet.» Vi forutsetter at det lages skriftlig referat fra denne konsultasjonen, og dette følger saken på lik linje med alle høringsuttalelsene. Vi er ellers helt enige i dette avsnittet.

8. Manglende vurdering av trasévalg og stasjonsvalg.

Flere steder i rapporten med vedlegg kan vi lese at traséene som vurderes er de samme som ble vurdert i 2011, bl.a. står det i forordet i vedlegg 2 «Nord-Norgebanen Trasévurdering» at «Prosjektet utreder ikke nye traséalternativer.» Dette kommenteres i vedlegg 8, rapporten fra Metier OEC «Usikkerhetsanalyse av kostnadskalkyle Nord-Norgebanen», der det står i deres «konklusjon og anbefaling» at «Det er en utfordring å oppdatere en tidligere utredning uten også å kunne utnytte muligheter for optimalisering av løsninger og trase. Analogestimering med byggeklossmetoden har sin styrke i at den gir sammenliknbare kostnadsestimater for alternativene uten at det legges for mye ressurser i utredningen. Men dersom prosjektet Nord-Norgebanen skal gis en rasjonell vurdering, vil det være behov for en dypere analyse av flere forhold enn bare å sette sammen standard byggeklosser på lite bearbejdede linjealternativer. Ved åpenbar optimalisering av løsninger og byggestrategi, og ved enkle grep i linjevalg og avklaring av endepunkt Tromsø, kan kostnadene reduseres i betydelig grad, ut over den reduksjon analysen viser.»

Dette er vi helt enige i. Særlig på noen konkrete punkter gjør dette utredningen lite nyttig. Det gjelder strekningen **Narvik-Bjerkvik** som følger dagens Hålogalandsbru. Alternativene med fjordkrysning nær dagens Rombaksbru, eller avgrening fra Bjørnfjell nordvestover langs første del av E10, blir derfor ikke vurdert. Med disse alternativene ville man unngå en dyr og vanskelig brubygging, og i tillegg ville jernbanen fra Harstad og Tromsø kunne spare noen kilometer dersom togene skal videre inn i Sverige. Man ville også unngå arealproblemer inne i Narvik fordi ikke alle tog må innom der.

Det er også merkelig at det er vurdert to alternativer ut langs **Malangshalvøya**, mens alternativt med trasé via Nordkjosbotn til Tromsø ikke er vurdert. Over Nordkjosbotn blir det lengre, men man unngår dyre og vanskelige tunnel- og bruløsninger mellom Malangshalvøya og Kvaløya/Tromsøya. Nordkjosbotn-alternativet er også mest framtidsrettet i forhold en senere mulig forlengelse av jernbanen til Nord-Troms og Finnmark.

Vi synes også det er ufornuftig å presse **Tromsø stasjon** inn på Tromsøya. Tromsø Havn har bygd Grøtsund kai nord for byen, og det vil være fornuftig om jernbanen ender her. Nord-Norgebanen vil først og fremst være en godsjernbane. Ved Grøtsund kai er det mer areal, og det er fri skipsadgang fra nord. Andre mulige steder for godsterminal for tog og skip som nevnes er Storsteinnes i Balsfjord, se vedlegg 7 «Nord-Norgebanen Kostnader Samlerapport» i punkt 4.6.4 på side 24. I vedlegg 8 punkt 4.5 sist på side 23 antydes i tillegg Balsnes ytterst på Malangshalvøya som

enda et alternativ, selv om Balsnes ikke nevnes ved navn. Her må det vurderes om det ved å satse på Storsteinnes eller Balsnes ikke vil bli en uheldig innelåsing mellom Tromsøbrua og Sandnessundbrua i nord og Rya og Malangen i sør, en innelåsing i form av at store skip i framtiden ikke ville kunne forsere bruene og det vanskelig farvannet i sør. Grøtsund kai har i så måte fordel av fri seilas nordover gjennom Grøtsundet og Fugløysundet.

9. Avsluttende bemerkninger.

Tromskomiteen for jernbane har arbeidet for å få bygget en Nord-Norgebane siden 1977. Vi mener dette er et framtidsrettet, miljøvennlig, næringsvennlig og nødvendig prosjekt. For å være framtidsrettet mener vi Nord-Norgebanen bør bygges for hastigheter på 200 km/t, ikke 130 km/t slik det drøftes i vedlegg 10. Det har vært debattert hvilke strekninger som eventuelt bør bygges først. I *Tromskomiteen for jernbane* overlater vi det til ekspertene og politikerne. Vi ønsker å få bygd hele Nord-Norgebanen, så kanskje bør det startes flere steder samtidig. Det vil være viktig å få minimalisert den samlede byggeperiode, fordi det er først når alt er ferdig at effekten blir størst. Hver av enkeltstrekningene Narvik-Harstad, Narvik-Tromsø og Narvik-Fauske vil først bli fullt utnyttet, når de andre strekningene er ferdige.

I vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019» punkt 4.3 på side 7 står det at «Nordland fylke ønsker oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen. En Nord-Norgebane vil kunne tilsesette dette ønsket.» Dette er vi ikke enige i. Vi mener at en oppgradering av Nordlandsbanen neppe vil få aksept før jernbanen Fauske-Narvik er vedtatt, fordi nettopp forbindelsen nordover fra Fauske vil øke trafikken på jernbanen sørover fra Fauske. Vi støtter videre en oppgradering av Ofotbanen med dobbeltspor, og at dette gjøres før byggestart av Nord-Norgebanen. Behovet er stort grunnet kombinasjonen av malmtog og ARE/NRE-tog. Før man bygger Ofotbanens dobbeltspor bør den framtidige traséen mellom Narvik og Bjerkvik avklares og vedtas, da dette bør hensyntas under byggingen av dobbeltsporet, uansett om banen nordover skal gå langs Hålogalandsbrua, Rombaksbrua eller fra Bjørnfjell.

Til sist vil vi fullt og helt slutte oss til følgende vurdering fra vedlegg 3 «Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019» punkt 2.1. Nasjonal transportplan har satt følgende «hovedmål for transportpolitikken:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Realisering av en ny jernbaneforbindelse mellom Fauske og Tromsø vil bygge opp under alle hovedmålene i transportpolitikken.»

Tromsø 17. september 2019

Med vennlig hilsen for *Tromskomiteen for jernbane*,

Irene Dahl, leder (sign)

E-post: irene.dahl@uit.no

T: 928 99 857

Tromskomiteen for jernbane har vært aktiv siden 1977, først som en tverrpolitisk komite, fra 2016 som en medlemsorganisasjon. De første 17 årene var lederen Magnar Hellebust, mangeårig rådmann i Harstad og forkjemper for bedre kommunikasjoner (Tjeldsundbrua, Evenes lufthavn og Nord-Norgebanen). Deretter var lederen i 19 år Olav Lindrupsen, mangeårig leder i Tromsø Faglige Samorganisasjon (LO). Vidar Eng var leder i 2015 og er fra 2016 nestleder og sekretær. Leder fra 2016 er Irene Dahl, i perioden 2015-2019 fylkesvaraordfører (V) i Troms.