

Høringsuttalelse til

Jernbanedirektoratets (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske-Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag»

1.0 Oppdragene og fremdriftsplanene

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet (SD) til Jernbanedirektoratet (JBD) (datert 24. november 2017) fremmer følgende bestillinger:

- 1) *Utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for ovennevnte prosjekt. Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet. Grunnlaget var grove kostnadsanslag i «Jernbanens rolle i nord» fra 2011. Disse viste at utbygging av hele strekningen Fauske-Tromsø ville koste mellom 40 og 60 milliarder kroner, mens delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø ville koste 20-30 mrd. hver.*
- 2) *Basere arbeidet på «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011)*
- 3) *Vurdere en «trinnvis» utbygging. Trinnene som ble definert i 2011 var i) Fauske-Narvik og ii) Narvik-Tromsø*
- 4) *Utføre en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging, og det understrekes at*
 - a. *«Det skal ikke utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) med de formelle og prosessuelle krav som settes til en slik utredning, «men KVU-metodikken skal følges så langt JBD vurderer det som hensiktsmessig.»*
 - b. *«Kostnadsanslag skal være på utredningsnivå med +/- 40% usikkerhet.»*
- 5) *Det understrekes «at det i henhold til etablert praksis skal gjennomføres konsultasjoner med Sametinget.»*
- 6) *I sin «Fremdriftsplan for utredning av jernbane Fauske-Tromsø» (1 februar 2018) presiserer JBD sitt oppdrag ytterligere:*
 - a. *«En samfunnsøkonomisk analyse innebærer at tiltaket sammenlignes med et alternativ der man lar være å gjennomføre tiltaket. I et slikt referansealternativ vil blant annet den eksisterende Ofotbanen og tilhørende transport av gods inngå.»*
 - b. *«Dette innebærer blant annet en analyse av investerings- og driftskostnader», samt: «kartlegging av nyttepotensialer av en ny bane (inkludert markedspotensialer). Jernbanedirektoratet vil vektlegge behovet for en grundig vurdering av markedspotensialet for gods, ikke minst framtidige godsmengder for sjømatnæringen.*

- c. *«Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet. En viktig side ved KVVU-metodikken er medvirkning. Jernbanedirektoratet ønsker å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner.»*
- d. Fremdriftsplanen innebærer at *«resultater fra utredningen skal kunne omtales i neste rullering av Nasjonal Transportplan (2022-2033).»* Videre loves det en *høringsversjon innen 15. mai 2019*, og at *endelig versjon* som inkluderer behandling av innkommende merknader skal være ferdigstilt og *oversendt Samferdselsdepartementet innen 1. oktober 2019*.
- e. *Tidsplanen innebærer en høringsperiode fra 15. mai til 1. september 2019, dvs. en varighet på 3 ½ måned.*

JBDs utredning er basert på følgende inndeling av prosjektet:

- A. Jernbane fra Fauske til Tromsø, inkludert sidearm Bjerkvik-Harstad
- B. Jernbane Fauske til Tromsø, uten Harstad
- C. Jernbane Narvik-Tromsø, uten Harstad
- D. Jernbane Narvik - Fauske

2.0 Kommentarer og konklusjoner

2.1 Ofoten regionråd, som består av kommunene Ballangen, Evenes, Narvik og Tysfjord, har vært i kontakt med regionrådene i Salten, Sør Troms, Midt-Troms og Tromsøregionen underveis i den seneste debatten om NN-bane.

Vi anser det som viktig at man er samstemt i Nord-Norge for samlet sett å løse fremtidens logistikk- og samferdselsutfordringer i Nord-Norge. Vi er derfor klart positive til en ny bane da dette vil avhjelpe fremtidens transport av både gods og passasjerer. Vi anser det slik at NN-banen har vært utredet så mange ganger at det er på tide å komme videre med en detaljplanlegging som kan utgjøre et politisk beslutningsgrunnlag for å bygge banen. Spørsmålet er ikke om man skal bygge banen, men hvordan man best mulig bygger banen. Det er derfor ikke et spørsmål om det er behov for en bane i Nord Norge, men et spørsmål om at jernbanebygging vil bety enormt mye for Norge som nasjon innen bosetning, næringsliv og samfunnsøkonomi.

Hoveddelen av høringsuttalelsen fra disse regionrådene er identisk, der man stiller seg bak de svakhetene som herunder påpekes ovenfor metodene brukt i rapporten. Metodene er ikke egnet til å beskrive de positive samfunnsmessige og næringsmessige konsekvenser. Både samfunnslivet og næringslivet vil få uante utviklingsmuligheter ved bedre regularitet, reduksjon og lavere transportkostnader. Nord-Norge vil bli en viktig vekstregion for Norge som nasjon. Fiske, mineralnæring, olje og gass vil komme til å bidra vesentlig inn til nasjonaløkonomien i Norge. En Nord-Norge bane vil derfor aldri kunne anses som

en utgiftspost, men som investering for inntektservervelse. Videre kan man også politisk sett, se for seg Nord- Norge som en enkelt region ved at bane vil knytte landsdelen sammen på en ny og bedre måte.

Transportsystemet i Nord-Norge kneler allerede, og er på sammenbruddets rand, spesielt på vinteren ved at det går 43 000 fullastede vogntog ut, tar man med innsatsfaktorene ligger tallet på nesten 60 000 (2014). Dette er bare tallene fra oppdrettsindustrien, i tillegg kommer annen transport. Veiene kjøres sund og dette vises i vedlikeholdsetterlepet som er 7-8 milliarder i Troms og 9 milliarder i Nordland. Det er også forventet en stor økning i transportvolumene. Det haster derfor å få på plass et riktig dimensjonert transportsystem der jernbane er en viktig del.

Ofoftenbanen tar unna i dag ca 200 000 tonn av en total mengde på 3,3 millioner tonn bare fra sjømatnæringen (innsatsprodukter og ferdigprodukter), allerede i dag ser man kapasitets og regularitetsproblemer på Ofoftenbanen. En forsering av utbyggingen av dobbeltspor på Ofoftenbanen må derfor prioriteres så snart som mulig for å løse transportproblemene på kort sikt.

En oppgradering av Nordlandsbanen vil medføre at større volumer kan overføres på bane, samt at systemet som helhet vil være mer redundant. En oppgradert Nordlandsbane vil også være essensielt for et redundant og sammenhengende jernbanesystem skal kunne virke optimalt. Vi ser allerede i dag at togsett blir forsinket i Sverige. Vi kan derfor ikke forutsette at togtransporten i Nord-Norge skal for all fremtid være basert på beslutninger som tas/ikke tas i Sverige. Ut fra sikkerhetspolitiske vurderinger og beredskapsmessige vurderinger vil strekningen Fauske-Narvik være av nasjonal betydning, forutsatt at resten av jernbanesystemet i Norge fungerer slik det er tenkt. En jernbanerute gjennom Norge vil både være tidsbesparende og kostnadsbesparende da ruten er 30-40 mil kortere.

Forsvaret har levert egen uttalelse på under arbeidet med rapporten. Mye av alliert utstyr er lagret i Trøndelag, og vil måtte flyttes til Nord-Norge under en sikkerhetspolitisk krise. Dette er vurderinger som ikke kan prissettes, men heller må anses som en forsikring. Norge er samferdselsmessig kuttet i to ved Tysfjorden, en sammenhengende bane vil også løse denne nasjonale anomalien.

2.2 Det finnes en rekke viktige forutsetninger som utredningen ikke tar tilstrekkelig hensyn til:

- Nord-Norge vil bli dynamoen i den framtidige norske økonomien.
- Norge har en eksportbasert nasjonaløkonomi
- Den totale eksportverdien av olje og gass var ca. NOK 550 milliarder i 2018
- Den totale eksportverdien av norsk sjømat var 99,5 milliarder i 2018, og forutsettes øket til 3-500 milliarder mot midten av århundret. Bl.a. på grunn av klimaendringene vil mer enn 60% av produksjonsøkningen komme i Nord-Norge.
- Nasjonale eksportinntekter: I løpet av de neste ti-årene vil vi se **to kurver som krysser hverandre**: Ikke-fornybar olje/gass på vei ned, produkter av fornybare ressurser fra sjø og land på vei opp!
- Rundt midten av århundret snakker vi om ca. 4,5-5 millioner tonn ferske produkter som skal raskt, ulykkes- og utslippsfritt fra Nord-Norge til Europa.

- Planeten Tellus tåler ikke mer fossil utslipps-transport! Derfor bør **tilførsel-transport** til de nye godsterminalene foregå i containere fremført ved en kombinasjon av førerløse elektriske båter og utslippsfrie vogntog. Utredningen tar overhode ikke opp slike intermodale transportløsninger.
- EUs, markedenes og konsumentenes krav til ”etisk og bærekraftig transport av mat” vil straffe norsk eksport dersom vi fortsetter å basere oss på vogntog. EU vil fra 2020 starte etablering av straffetiltak av langveis vogntogtransport som kan innebære alt fra ingen vekst til full stopp (Ref. EUs «The White Paper on Transport», Mars 2011, og de direktiver som nå implementeres i henhold til denne). Norge er gjennom EFTA/EØS bundet til de samme regler som EU-land. Fra 2020 vil EU starte innkreving av kompensasjon for «eksterne utgifter» forbundet med transport. I følge EUs egen kalkulator vil frakt av 1000 tonn gods fra Narvik til Hamburg gi en utgift på 28 204 Euro for vogntog mot 716 Euro for tog, det vil si 40 ganger høyere for vogntog enn for tog. Og vi skal jo frakte litt mer enn 1000 tonn!

2.3 Det er vår bestemte oppfatning at Jernbanedirektoratet i sin utredning konsekvent underestimerer de store nytteverdier som Nord-Norgebanen kan tilføre Norges samfunnsøkonomiske framtid, ikke minst i form av eksportverdier og ivaretagelse av landets internasjonale miljø- og klimaforpliktelser. For eksempel vil det for de fleste være uforståelig at et tiltak som kan sikre landet nåtidige eksportinntekter på 40 milliarder kroner, etter hvert økende til minst 200 milliarder, kan ha en gigantisk negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi.

2.4 Det har ligget en uoppdaget systemfeil innebygget i alle de tre siste utredningene (1992, 2011, 2019) av Nord-Norgebanen. Denne feilen er knyttet til den store godsterminalen i Alnabru ved Oslo. Utredningene bygger på den sentrale forutsetning at Nord-Norgebanen skal kobles på Nordlandsbanen i Fauske og at all passasjer- og godstrafikk fra regionene nord for Fauske deretter skal fases inn på en bane til Trondheim og videre til Oslo (Alnabruterminalen for godstransport, sjømattransport inkludert). Som begrunnelse for dette fremholdes behov for nasjonal transportsikkerhet og styrkning av egen jernbanetransport, som i dag er henvist til bruk av det svenske nettet.

2.5 Nytte/kostberegningene, som jo er grunnlaget for utredningens hovedkonklusjoner, er upålitelige. Dette skyldes blant annet at de er utviklet på grunnlag av de trasé-alternativene som Asplan Viak baserte sine markedspotensial-beregninger på, samt Alnabru-anomalien. I følge JBDs oppdrag til Asplan Viak skulle disse traséene være identiske med dem som ble benyttet i 2011-rapporten. Men det er de ikke, og det får negative konsekvenser for alle konklusjoner basert på markeds-, transport- og nytte/kost-analyser.

Problemet oppstår ved at Asplan Viak og JBD ikke har oppfattet at alle traséer som var grunnlag for analyser i 2011-rapporten går via Nordkjosbotn til Tromsø, mens Asplan Viak og JBD baserer sine nye analyser på 4 traseér som går via Storsteinnes til

Tromsø. Disse vil medføre langt høyere kostnader og mindre nytte enn Nordkjosbotn-alternativene. Høyere kostnader fordi det legges inn undersjøiske fjordkryssinger og terminaler på Tromsøya, mindre nytte fordi både passasjertall og godsvolumer vil bli lavere enn for Nordkjosbotn-alternativene.

Jernbanedirektoratet gir jo selv uttrykk for hvor viktige disse forholdene kan være når det sies at kilde for nytte/kostberegningene er markedspotensial-analysene til Asplan Viak, og at disse er sentrale i transportanalysene og den samfunnsøkonomiske analysen (side 5-10 i vedlegget «Nyttetekostanalyse Nord-Norgebanen»).

2.6 Nord-Norgebanen er et regionalt, nasjonalt og globalt prosjekt: Mat til verden, eksportinntekter til Norge, reduserte klimagass- og plastutslipp.

2.7 Klima-påvirkninger behandles i utredningens vedlegg 4 (Nord-Norgebanen – Overordnet vurdering av konsekvenser for klimautslipp). Arbeidet er godt gjennomført i henhold til de premisser som er lagt. Men disse premissene er høyst diskutabile. Hovedinnvendingen er atter en gang at man for full utbygging tenker seg at alt gods skal til Alnabru. I tillegg opererer man med at det tar mellom 31 år og 37 år («tilbakebetalingstiden») før klimagassutslippet fra byggefase, drift og vedlikehold er innspart gjennom lavere utslipp i trafikkfasen. Man kvalifiserer dette ved å tilføye: «Beregningene av utslipp fra byggefase, drift og vedlikehold tar imidlertid utgangspunkt i tradisjonelle innsatsfaktorer i dag. Det kan oppnås utslippsbesparelser ved at det stilles miljø- og klimakrav til byggefase. «Tilbakebetalingstiden» blir også en god del kortere hvis Nordlandsbanen elektrifiseres.»

Det er oppsiktsvekkende at utrederne kritiserer sin egen utredning: «Det må også understrekes at i en eventuell videre utredningsfase bør klimahensyn vektlegges ved valg av og utforming av at det bør stilles miljø- og klimakrav til byggefase. Det kan tenkes at teknologiutviklingen vil innebære at materialer med lav klimapåvirkning blir «hyllevarer» en gang i fremtiden, likeså at arbeidet med å få til fossilfrie anleggsplasser gir resultater». Og videre: «Det kan oppnås utslippsbesparelser ved å stille krav om for eksempel bruk av stål og betong med svært lave klimagassutslipp, valg av tunneldrivingsmetode samt plassering av massedepoier.»

Kommentar: Utslipps-besparelsene er altså vurdert alt for lavt. Alle de utslippsbesparende innsatsfaktorene som nevnes er tilgjengelige allerede. Dersom videre utredninger vedtas i Stortinget høsten 2019 kan utbygging starte i 2024 og utføres med materialer og maskiner som fører til langt lavere utslipp og kortere «tilbakebetalingstid».

2.8 Det såkalte «referansealternativet» er ikke skikkelig definert eller drøftet i utredningen, men det innebærer at det ikke bygges en ny Nord-Norgebane. Spørsmålet er: Hva vil da måtte skje i stedet? Vi vet at det eneste svaret er veibygging dimensjonert for å ivareta de samme transportbehovene. Men hva vil det koste, hva

vil den samfunnsøkonomiske nytteverdien av dette være, hva vil det innebære i form av klimagasser, helseplager for mennesker og dyr, utslipp av mikro- og nanoplast osv.?

2.9 Vi finner det uforståelig at Jernbanedirektoratet har unnlatt å utrede effektene av de 4 nye internasjonale transportkorridorene som gods og passasjerer får tilgang til gjennom bygging av Nord-Norgebanen kombinert med dobbeltspor på Ofotbanen og opprusting av Nordlandsbanen:

- Vest-Europa via Ofotbanen – Norrbotnia-banen/Sverige – Danmark- Femern/Belt -
- Russland og Fjerne Østen via Ofotbanen – Haparandabanen – Finland/Kouvola –
- Øst-Europa via Haparandabanen – Helsinki – undersjøisk tunnel under Finskebukta – Tallin
- Vest-Europa via Nordlandsbanen – Meråkerbanen - Sverige- Danmark – Femern/Belt

Viktige referanser her er:

- Den botniske korridor
- North-East Cargo Link
- Barents Euro Arctic Rail
- North East Corridor til Asia (Narvik-korridoren)

2.10 Det er blitt hevdet at Jernbanedirektoratet tror mer på sine modeller enn på virkeligheten. Utredningen baserer seg på nasjonale transportmodeller for passasjerer (NTM) og gods (NGM), samt «nyttekostnadsverktøyet» SAGA. Men det er jo generelt slik at en modell bare gir korrekte resultater dersom den mates med relevante, korrekte premisser og data.

På side 5 i «Nyttekostanalyse Nord-Norgebanen» angir JBD hvordan samfunnsøkonomisk lønnsomhet måles ved et tiltak som Nord-Norgebanen. Nøkkelbegrepet er individers, reisendes og godskunders, «betalingsvillighet». På side 10 framkommer det at «transportmodellberegningene er sentrale i den samfunnsøkonomiske analysen. Generelt utgjør betalingsvilligheten for reduserte kostnader ved å reise/og eller transportere gods den største delen av nytten ved transporttiltak, som i dette tilfellet investering i ny jernbane.» Deretter redegjøres det for at markedspotensial-rapporten fra Asplan Viak er grunnlaget for modell-anvendelsen. Som vi tidligere har påvist (2.5) gir den rapporten feil resultater fordi den har bommet på trasé-valg. Og så konkluderes dette med at «Modellens estimeringsgrunnlag er reisevaneundersøkelsene for 2005 og 2009.» Og det anses betryggende at for Nordlandsbanen, «sør for Fauske», gir modellen tilfredsstillende resultater sammenlignet med innrapporterte tall for 2016.

Vi ser at vi nå er inne i dramatiske endringer mht «betalingsvillighet». Etterspørselen etter togreiser både innen- og utenlands har øket betraktelig bare siden JBDs utredning ble gjennomført. Og sjømat-eksportørene i Nord-Norge melder seg på. Dette eksemplifiseres ved en reportasje i Klassekampen 12. juli 2019 (side 8-9). Steinar Eliassen i selskapet Norfra «eksporterer fersk fisk fra Nord-Norge og drømmer om å få sende varene på tog direkte til markedene i Europa». Line Ellingsen i Ellingsen Seafood uttaler: «Jeg registrerer at kundene våre foretrekker tog i stadig større grad, og tenker at det er en grunn til det. Veinettet er dårlig tilpasset den store transporten vi har av laks, sier hun». Merete Kristiansen fra Nordlaks i Stokmarknes arresterer en uttalelse fra Jernbanedirektoratet om at sjømatnæringen ikke kommer til å prioritere tog dersom prisene på laks fortsetter å øke. «Hun opplever at kundene ønsker å redusere CO₂-avtrykket.» «Vi ønsker oss mer tog i framtida, og ikke mindre, sier Kristiansen.»

Spørsmål:

- 1) Skal vi tro på at reisevaner for folk og gods i 2005 og 2009 er representative for hva klima-/miljø-krisene har gjort med folks betalingsvillighet i 2019, i 2030 eller i 2050?
- 2) Skal vi tro på at reisevanene på Nordlandsbanen, «sør for Fauske», er representative for reisevanene på en bane gjennom Nord-Norges folkerikeste områder i Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Troms?
- 3) Hvorfor har man ikke utredet en parallell til Saltenpendelen basert på jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø, med alt det kunne bety for regionforstørring og transport i regi av UNN og UiT-Norges arktiske universitet?

Modellene slår også feil ut for godstrafikken på Nord-Norgebanen fordi de baserer seg på feil trasévalg kombinert med for lave godsvolumer, og fordi transport via nye transportkorridorer til Europa ikke er verdsatt. Det er merkelig at utrederne ikke har anvendt 2017-godstallene angitt i de tre nord-norske fylkenes godsstrømanalyser som ble publisert høsten 2018, trass i at JBDs utredningsgruppe fikk disse direkte tilsendt fra oss.

2.11 Stortinget utsatte i 1994 spørsmålet om bygging av Nord-Norgebanen på ubestemt tid. En vesentlig årsak var usikkerhet med hensyn til størrelsene på framtidige godsvolumer. Denne usikkerheten burde nå kunne fjernes en gang for alle (Kilder: Status 2018 – Næringstransporter i Troms og Finnmark, Troms Fylkeskommune og Finnmark Fylkeskommune, 2018). Faktisk havbruksproduksjon: «I Norge produseres det nærmere 6 ganger mer i 2017 enn i 1994, i Nord-Norge 10 ganger mer, og i Troms og Finnmark nærmere 17 ganger mer.» Videre: «Fra 2012 har

det vært en liten nedgang i volum nasjonalt (- 1.7%). I Nord-Norge har det imidlertid vært en vekst på 15.2%, i Troms og Finnmark 15,6%».

Sjømatnæringene i Nord-Norge hadde utgående transporter på ca. 1.5 millioner tonn i 2017. “Nord-Norge har betydelige fordeler for fremtidig økt oppdrett av laks og ørret, som store arealer og lave sjøtemperaturer. Utfordringer knyttet til fiskevelferd og miljø har ført til en vekstbegrensing innen oppdrett av laks og ørret i Norge. Disse utfordringene må løses for å oppnå volumvekst innen oppdrett, og studien beskriver dermed scenario i) med marginal volumvekst grunnet vedvarende utfordringer, hvor vekst skjer i form av verdi grunnet økt etterspørsel, og ii) betydelig økning i produsert volum som følge av løsninger på biologiske og miljømessige utfordringer, og økte sjøtemperaturer som fører til en forflytning av produksjonen nordover.” Tre ganger økning i produksjonsvolum fram mot 2040 anses realistisk. (Kilde: “Havnæringene i nord”, Side 4, Sintef nord, 2018).

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til sjømatbedriftene (både fangst og havbruk) som benytter infrastrukturen i Troms og Finnmark fylker har en **ÅDT(V) på 261. (ÅDT(V)= gjennomsnittlig antall vogntog i døgnet over hele året, antallet vil altså være langt høyere i perioder av året og dager i uken)**. Dette tallet inkluderer også innsatsmidler, fôr, biprodukter og internt transporter. Sjømatnæringen står for 26,4% av de registrerte veitransportene. En tre-gangers vekst kan bare tas hånd om ved bygging av jernbane som kombineres med tilførselssystem basert på strategisk utbygging av fylkesveier og utslippsfrie, hurtiggående båter.

2.12 På tross av utredningens mange svakheter mener vi likevel at kunnskapen som oppnås ved å sammenholde den foreliggende utredning med Ribu-utvalgets (1981), NSBs (1992) og Jernbaneverkets (2011) utredninger er mer enn tilstrekkelig til å fastslå at jernbane er det eneste realistiske konsept for å løse landsdelens transport-utfordringer og sikre Norges framtidige eksportinntekter. Utviklet på en riktig måte vil jernbanen også yte store bidrag til at Norges klimaforpliktelser kan innfris og at bosettingen i landsdelen opprettholdes og endog økes.

2.13 Vi vil sterkt understreke at Nord-Norgebanen aldri har blitt nedstemt i Stortinget, men har vært gjenstand for gjentatte beslutningsvegringer. Man har utsatt endelige beslutninger for å avvente utviklingen. Vår årvåkenhet er skjerpet med henblikk på gjentagelse av «bak-sceneteppe»-manøvrene som fant sted etter at NSB's sterkt utbyggings-positive utredning «Med toget til 69 42 nord» ble lansert høsten 1992. Det ble da beordret ny utredning der opprinnelige nytte/kost-verdier fra 1.15-0.59 ble endret på mystisk vis til 0.09-0.06 (se St. meld. nr. 28, 1993-1994 og Innst. S. nr 133, 1993-1994).

2.14 I det nasjonale og regionale politiske arbeid må jernbane og transport i Nord

områdene trekkes sterkt inn, både med tanke på multimodale transportsystemer og tverrnasjonale løsninger med våre naboland og med EU, som Nordkalott-samarbeidet inviterer til. Spesielt må utvikling av norsk-svensk samarbeid ved gjensidig bruk av hverandres jernbane- og infrastruktur for transport utredes. Dette vil få avgjørende betydning for de endelige trasé- og knutepunkt-valgene. Dette er ytterligere bekreftet ved en markant EU-støtte til jernbaneutbygging i Sverige og Finland, samt understrekning av at jernbane i Nord-Skandinavia må omfatte Nord-Norge.

2.15 Vi vil understreke at 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 det må rettes et stort nasjonalt fokus mot hvordan og hvor raskt banen kan bygges ut.

2.16 Vi støtter helhjertet en utbygging av hele Nord-Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn, med sidelinjer til Harstad og Tromsø. Dette åpner for videreføring av Nord-Norgebanen nordover til Finnmark, og for grensekryssende jernbane fra Kolari i Finland til Storfjord i Troms. Men det må understrekes at banen bare kan ta ut sitt fulle potensiale ved at Ofotbanens/Malmbanens dobbeltspor er klare til bruk når Nord-Norgebanen åpnes for trafikk. En ny utredning må også utrede det store nyttepotensialet som ligger i opprettelse av jernbanetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø

Med henvisning til ovenstående punkter ber vi om at Jernbanedirektoratets utredning må forsterkes med relevante analyser av de forhold dette innspill fremmer. Utvidelsen av JBDs utredning er ikke tenkt som en konseptvalgutredning (KVU), men som vesentlige bidrag til overordnede og strategiske beslutninger om jernbanens fremtid innenfor multimodal transport i Nordområdene, inkludert Nord-Norge. Samferdselsdepartementet, og i neste omgang Stortinget, bør nøye vurdere om Jernbanedirektoratet er rette instans til å lede kommende utredninger.

3.0 Videre analyser av utvalgte utredningsoppdrag

Vi vil i det følgende analysere og drøfte i hvilken grad Jernbanedirektoratet har løst noen viktige oppgaver de påtok seg i henhold til Samferdselsdepartementets oppdragsbrev og egen fremdriftsplan.

Oppdatert kostnadsanslag

3.1 Vi har tidligere (se 1.0) henvist til at bakgrunns-utredningen fra 2011 opererte med følgende anslag: Mellom 40 og 60 milliarder kroner for hele strekningen Fauske-Tromsø, og 20-30 milliarder for de to delstrekningene Fauske-Narvik og Narvik-Tromsø.

I den foreliggende utredningen opereres det med anslag som er 2-3 ganger høyere enn 2011- kostnadene. Tatt i betraktning at traséene skal være de samme som ble anvendt i både 1992- og 2011-utredningene har vi gode grunner til å tro at de nye anslagene er urimelig og urealistisk høye.

- Justert for kroneverdi kommer både 1992- og 2011-utredningene ut med de samme anslagene.
- I samarbeid med Tromsø kommunes jernbaneutvalg, utførte en masterstudent-gruppe ved NTNU, tilknyttet Jernbanelandsbyen i Experts in Team-programmet, en utredning av banestrekningen Narvik-Nordkjøsbotten-Tromsø i 2017. Gruppen ble veiledet av førstelinjes jernbane-eksperter fra NTNU og Bane Nor, og prisanslaget for banestrekningen ble satt til 27 milliarder kroner. Denne utredningen ble oversendt JBDs utredningsgruppe, men den er senere ikke blitt referert til, verken muntlig eller skriftlig.
- I Nord-Sverige har man i løpet av de siste 15 årene startet bygging av to lange banestrekninger. Begge er delvis finansiert med EU-midler. Botniabanan, 190 km fra Nyland til Umeå med 144 bruer og 26 km tunneler ble ferdigstilt i 2010 til en pris på 15 milliarder svenske kroner (SEK). Banelengden tilsvarer omtrent Narvik-Tromsø, som er prissatt til 54 milliarder NOK. For øyeblikket bygges Norrbotniabanan, 270 km fra Umeå til Luleå, som er prissatt til 29 milliarder SEK. Lengden tilsvarer banetrianglet Narvik-Harstad-Tromsø som av JBD er prissatt til 74 milliarder NOK.

Spørsmål til JBD: *Hvorfor er kostnadene ved bygging av Nord-Norgebanen blitt så uforholdsmessig mye høyere enn tidligere estimater for samme traséer, og hvordan kan Sverige tilsynelatende bygge langt billigere enn vi kan i Norge?*

Da vi stilte dette spørsmålet til Jernbanedirektoratets prosjektgruppe under medvirkningsmøtet i Narvik 04.06.19 fikk vi til svar at det var langt høyere sikkerhetskrav i dag enn tidligere. Hva innebærer dette, og betyr det at Sverige/EU stiller lavere sikkerhetskrav enn Norge?

3.2 Trasévalgene

SD ba JBD om å basere arbeidet på «den trasé som ble vurdert i rapporten Jernbanens rolle i nord.» Spørsmålet blir da om den som har formulert dette oppdraget har lest 2011-rapporten som det henvises til, for der foreligger det ikke én definert trasé, og dette faktum innebærer at JBDs utredning fra 1. juli 2019 befinner seg på «villspor», i tillegg til at noen viktige trasévalg er «sporløst forsvunnet».

3.2.1 Bakgrunnen for Nord-Norgebanens traséer

Ved behandling av Ribu-utvalgets positive utredning (NOU 17:1981), utsatte Stortinget (som vanlig) i 1983 avgjørelsen angående jernbanebygging i nord. Men samme år la en faggruppe nedsatt av NSB fram «teknisk/økonomiske traséutredninger for Nord-Norgebanen.» Disse var grunnlaget for NSBs grundige utredning «Med toget til 69 42» fra 1992, og ble i neste omgang anvendt uendret av Jernbaneverket ved utarbeidelse av «Jernbanens rolle i nord». Kartskissene i 1992- og 2011-rapportene viser at det for flere av bane-strekningene hadde blitt utredet alternative traséer. Det er derfor uforståelig hva SD har ment med «den trasé som ble vurdert i rapporten Jernbanens rolle i nord.»

3.2.2 Er de utredete 2011- og 2019- traséene identiske?

Svaret er et helt klart «nei». Alle de utredete traséene i 1992- og 2011-utredningen går via Nordkjosbotn til Tromsø. Dessuten er tilhefting av en bane fra Bjerkvik til Evenes-Tjeldsund-Harstad inkludert for både Nord-Norgebanen (Fauske-Narvik-Tromsø) og Tromsbanen (Narvik-Tromsø)

3.2.3 Spørsmål som savner svar (se også 3.4)

Vi har rettet skriftlige spørsmål både til Jernbanedirektoratet og Asplan Viak angående trasévalg som avviker fra oppdraget «den trasé som ble vurdert i rapporten «Jernbanens rolle i nord» (Jernbaneverket, 2011) Det har vist seg svært vanskelig å få adekvate svar.

Spørsmålene har dreiet seg om traséer som ikke er blitt utredet på tross av bestilling (Bjerkvik – Straumen stasjon på Ofotbanen) og Tromsø via Nordkjosbotn.

3.3 Samfunnsøkonomiske analyser

3.3.1 Er KVVU-metodikken fulgt?

Hvis svaret er «ja», så fremgår dette i alle fall ikke av utredningen. En KVVU-tilnærming baserer seg på at man tar for seg en oppgave som det i utgangspunktet finnes flere løsninger for. Da må denne

oppgaven først defineres og formuleres. Deretter sammenligner man løsnings-alternativene, før man kommer med endelige anbefalinger.

En oppgave-definisjon for den foreliggende utredningen kunne, for eksempel, ha vært å sammenligne konsepter for hvordan Norge kan utvikle hurtig, rimelig, lavutslipps, areal-gjerrig transport av gods og passasjerer innen, ut fra og inn til Nord-Norge på en måte som opprettholder, helst øker, eksportinntektene fra økende godsmengder.

Det finnes i realiteten bare to konsepter for å løse denne oppgaven:

1. Veibygging som gjør det mulig at vogntog kan ta hånd om den store økningen i godsmengder som er forventet, med «dør-til-dør» transport fra produsent til marked.
2. Jernbanebygging med direkte overgang til internasjonale transportkorridorer og multimodale løsninger for transport til og fra godsterminalene.

Disse to konseptene ville så måtte utredes og sammenlignes mht hovedmålene i Nasjonal Transportplan – for eksempel i forhold til klima-/miljø-mål og målsetningen om overføring av gods fra vei til bane/sjø, sammenholdt med de spesifikke forhold og forutsetninger som gjelder for Nord-Norge.

3.3.2 Er det utført sammenligning med «et alternativ der man unnlater å gjennomføre tiltaket»?

Det eneste realistiske alternativet til jernbanebygging vil være at alle nødvendige, framtidige transportoppgaver ivaretas ved å bygge ut veikapasitet som muliggjør at all transport foretas ved vogntog, buss og personbil. For å få en avklaring på hvilket konsept som best kan ivareta oppgavene måtte man ha utført komparative kostnadsoverslag og samfunnsøkonomiske analyser for begge disse alternativene, bane versus vei. Dette finnes ikke i den foreliggende utredning.

I den grad vi har pålitelige kunnskaper til å foreta en slik sammenligning vil man finne at det kan oppnås store samfunnsøkonomiske og klima/miljømessige gevinster av jernbane, knyttet til:

1. Godstransport

- a. Sjømat og andre typer ferskvare fra land og sjø kommer **til markedene på halvparten av tiden, til halvparten av prisen** dersom transport-lengden er over 500 km (-dette er kjent fra en rekke utredninger over hele verden). Forutsetningen for dette er dobbeltspor på Ofotbanen, samt utbygging av den nye

Norrbotnia-banan og Femern Belt-tunellen mellom Danmark og Tyskland (der hvor ferjen Rødby-Puttgarden nå går). Og: **Omlasting på Alnabru er tids- og utgiftsøkende. Må unngås!**

- b. I år eksporteres det bortimot **1.541 million tonn sjømat-produkter** fra Nord-Norge til Europa. Dette krever oppimot 60 000 lastebiler (vogntog) dersom hvert tar 19 tonn (-men mange tar bare 17 tonn).
 - c. Et eneste godstog (400 meter langt, lasteevne 1020 tonn) fjerner mer enn 50 vogntog fra veiene våre.
 - d. Ifølge **Sintef (2018) er det mulig med 3 gangers økning** av sjømateksporten i løpet av de neste 20-30 årene. Dette er en nedjustering fra 2012-rapporten som anga 5 gangers økning. Dette målet er fortsatt ikke politisk skrinlagt, og det kan nås dersom næringens totale bærekraft-, miljø- og dyrevelferds-utfordringer finner tilfredsstillende løsninger. Men det vil uansett være **umulig å følge dette transportbehovet opp med veiutbygging.**
 - e. **Fôr-, palle- og emballasje- transport** forutsetter en stor armada av lastebiler på veiene. Husk at det må ca. 1.2 kg fôr til for å produsere 1 kg laks!
 - f. **Bosetting langs kysten:** Hurtig (under 30 timer) transport til europeiske markeder muliggjør verdiøkning og bolyst i kystsamfunnene, basert på lokal bearbeiding av både oppdretts- og vill-fisk, dvs. ikke-fryste produkter! Dette gjelder også for hvitfisk-produkter, og Tromsø er landets største hvitfisk-kommune.
 - g. Inntransport av **forbruksvarer** (ASKO, Coop, Rema 1000) i store mengder. En armada av lastebiler som kan fjernes.
 - h. Tilførsel til jernbanens godsterminaler kan i høy grad utføres av elektriske, ubemannede, container-fraktende båter fra slakteri/fiskehavn. Og utslippsfrie, norske lastebiler kan pendle mellom produksjonssteder og godsterminaler på selektivt opprustedes fylkesveier.
- 2. Passasjer-transport (influensområde med mer enn 300 000 mennesker, mer enn Trønderbanen, og mange ganger Rørosbanen)**
- a. Regionforstørring.
 - b. Bedre samvirke i nord
 - c. Behovene til UNN og UiT: Begge disse store institusjonene har forpliktet seg til å kutte i transportrelaterte utslipp. Begge har viktige deler av virksomheten plassert i Tromsø, Harstad og Narvik. Begge har et stort antall personer som reiser fram og tilbake mellom virksomhetsstedene, eller trenger transport fra bosteder som ligger mellom disse.
 - d. Hurtig, sømløs og utslippsfri transport til/fra utlandet ved de før nevnte transportkorridorene.
 - e. Store positive bærekrafts/miljø-effekter på turistindustrien.
- 3. Reduserte klimagass-utslipp**
- a. Basert på de tallene vi har vil det dreie seg om 200-300 000 CO₂-ekvivalenter eller mer dersom dagens eksport-transport overføres fra vei til bane.
- 4. Reduserte negative påvirkninger på miljø og arealbruk**

- a. Veitrafikk med dekk-og asfaltslitasje er årsak til en rekke helse- og miljøskadelige produkter utover klimagasser. Det er for eksempel for lite fokusert på at mesteparten av de 8000 tonn mikroplast som slippes ut i norsk natur årlig skriver seg fra veitrafikk!
- b. Veibygging krever **6 ganger større areal** enn jernbane for å frakte tilsvarende antall gods-tonn og passasjerer! Dette må tas hensyn til i forhold til bevaring av økosystem-integritet, biologisk mangfold, matjord, utmarksbeiter og reintrekk.

3.4 Medvirkning vektlagt?

Utredningens fremdriftsplan er datert 1. februar 2018. Den eneste uthevede avsnittsoverskriften i hele planen er «**Medvirkning vektlegges i utredningsarbeidet**». Her fremholder Jernbanedirektoratet det som særs viktig «å legge til rette for en åpen prosess med bred deltagelse...».

For å oppnå dette står det allerede for «Vår 2018» oppført at man skal «*planlegge medvirkningsprosesser inkludert etablering av referansegrupper/dialogfora.*» Deretter skal det «Høst 2018» gjennomføres «*innspillskonferanser/medvirkningsprosesser*». Det ble gjennomført i alt 5 innspillskonferanser. Hver av dem varte 4-5 timer. Det ble avholdt en rekke innlegg på hvert event. De fleste av disse ble lagt ut på Nord-Norgebanens hjemmeside under Jernbanedirektoratets nett-plattform. Det ble spilt inn mange gode, omforente forslag, for eksempel at traséen til Tromsø måtte gå via Nordkjosbotn (se 2.5 og 2.9), og utredning av viadukter for å unngå negative påvirkninger av biotoper, dyretrekk og produktive arealer.

Siste medvirkningskonferanse (et såkalt «dialogforum») fant sted i Narvik 4. juni 2019, altså 26 dager før utredningens høringsversjon ble framlagt. Alle kostnadsanslag og øvrige konklusjoner som forefinnes i utredningen ble framlagt på konferansen. De vakte kraftig debatt, spørsmål og alternative fortolkninger, samt forslag til endringer. Men intet av dette ble problematisert eller endret før utredningen ble publisert.

Hva som kom ut av Jernbanedirektoratets medvirknings-prosess?

En halv side i utredningens hovedrapport (3.4, side 15). Avsnittet er utpreget refererende og lite poengtert.

I det velskrevne og informative vedlegg 3 («Behovsanalyse Nord-Norgebanen 2019»), finner man følgende avsnitt: «I den første fasen av utredningsarbeidet ble det imidlertid gjennomført flere innspillskonferanser med deltakere fra berørte fylkeskommuner, kommuner, etater, virksomheter og organisasjoner. Bidragene fra disse konferansene samt innspill gitt på annen måte er en del av grunnlaget for den forenklete behovsanalysen som er presentert i denne rapporten.»

3.5 Gjennomføringen av framdrifts- og tidsplaner

3.5.1 Var det i utgangspunktet avsatt nok ressurser?

Det var opprinnelig planlagt at utredningens høringsversjon skulle publiseres 15. mai, med høringsfrist ca. 1. september. Underveis ble det fra Jernbanedirektoratets prosjektgruppe meddelt at utredningens høringsversjon ville bli forsinket. På forespørsel ble det svart at forsinkelsen skyldtes *én* sykdomsvakanse. Deretter ble det etter hvert fastslått at høringsversjonen skulle ferdigstilles til 1. juli med høringsfrist 1. oktober. Derved ble høringsvinduet innskrenket med ½ måned. Men hovedproblemet var at høringsperioden nå overlappet med ferietid og valgkamp. Dette vanskeliggjorde saksbehandlingen i de fleste aktuelle høringsinstanser, og framstår derfor som høyst uønsket.

Vi mener det er viktig at det i det videre arbeid tas hensyn til disse erfaringene.