

## En moderne Nord-Norgebane – søknad om støtte til utredning

Ålesund, 23.11.2015

### Bakgrunn

Debatten om Nord-Norgebanen har av naturlige grunner blitt reist med jevne mellomrom. Men like ofte har den blitt "lagt død". Utredningene fra 1984 og 1992 om forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske til Tromsø ble ikke fulgt opp.

I de senere åra har det imidlertid blitt et stadig sterkere ønske i landsdelen om å komme videre i saken. Et viktig spørsmål er da hva man vil oppnå og hvordan man kan komme dit. Vil en oppgradering og forlengelse av Nordlandsbanen være tilstrekkelig for å realisere et konkurransedyktig togtilbud i person- og godstrafikken? Vil en slik bane i tilstrekkelig grad bidra til den nærings- og samfunnsutviklingen i landsdelen som mange ønsker? Og hvilke kortsiktige og langsiktige investeringer er både mulig og tjenlig for Nord-Norge?

Norsk Bane AS<sup>1</sup> har lenge arbeidet med utviklingen av et moderne, nasjonalt jernbanenett i Norge og til våre naboland. I løpet av de siste 15 åra har vi bl.a. utviklet detaljerte konsepter for drift og banebygging i Norge og utredet ca. 4000 km trasé med en lokaliseringsnøyaktighet på maksimalt  $\pm 5$  meter. Vi engasjerte også Deutsche Bahn International (DBI) til en større utredning i perioden 2008–2012, mens vi selv har stått for etterfølgende utredninger. F.eks. planlegger vi nå en ny bane Oslo–Stockholm i samarbeid med berørte kommuner og regioner. Vedlagte illustrasjon viser resultatene av disse arbeidene, med foreslåtte strekninger, stasjoner og reisetider.

Både DBI og Norsk Bane AS anbefaler å bygge nye baner for høy hastighet i et flerbrukskonsept, med konkurransedyktige togtilbud for både langdistanse- og regionaltrafikk, og for godstrafikk. Ved velegnete linjeføringer vil et slikt konsept gi høye driftsinntekter og solide økonomiske resultater. Det skyldes også effektiviserings- og produktivetsgevinstene som oppnås når frakt- og reisetidene reduseres til hhv. halvparten og en tredjedel, sammenlignet med f.eks. frakt- og reisetidene på Nordlandsbanen i dag. Togmateriellet og personalet vil da på samme tid kunne brukes til flere turer, med tilsvarende økning i trafikk og inntekter per tog og ansatt. DBI fant at Vestlandsbanen (Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger) og Dovresambandet (Oslo–Trondheim/Ålesund) vil være både drifts- og samfunnsøkonomisk meget lønnsomme.

### Nord-Norge som en del av et moderne, nasjonalt banenett

Norsk Bane har hele tiden ment at de to nevnte prosjektene i Sør-Norge bør være starten på et nasjonalt banenettverk, som selvsagt også inkluderer Nord-Norge. To internasjonale paralleller til dette er utviklingen av høyfartsnettene i Frankrike og Spania. Der startet man med hhv. Paris–Lyon og Madrid–Sevilla. Disse investeringene var svært vellykket, noe som førte til en sterk nasjonal satsing på høyfartsbaner. Spania har f.eks. på noen få år bygd et omfattende høyfartsnett, og nettverket utvides fortsatt med stadig nye strekninger.

<sup>1</sup>Norsk Bane AS har 350 aksjonærer, deriblant 27 kommuner eller kommunale selskap og en fylkeskommune. De offentlige aksjonærene eier til sammen 73 % av aksjekapitalen.

Tilsvarende ser vi for oss for Norge, med en moderne Nord-Norgebane som et av de prioriterte prosjektene. For selv om det i dag er noe større trafikk i enkelte områder i Sør-Norge, har Nord-Norge et vesentlig større utviklingspotensiale, f.eks. sett i sammenheng med isfrie havruter, et økende samarbeid i Barentsregionen og turisttrafikk. Her ligger muligheter for et bærekraftig og effektivt transportsystem som til nå er nesten ikke undersøkt.

Det betyr også at en moderne Nord-Norgebane vil kunne ha en spesielt stor samfunnsøkonomisk betydning og forsterke andre positive utviklinger i landsdelen. Samtidig blir det ekstra viktig å utvikle gode trasé- og driftsløsninger, slik at jernbanen vil kunne bli en svært attraktiv og mye brukt transportløsning for et bredt spekter av reiser og fraktoppdrag. Det er her Norsk Bane AS mener å kunne yte et viktig bidrag.

### Trondheim – Tromsø på ca. 4 timer

Som ledd i arbeidet for et moderne nasjonalt banenett, begynte Norsk Bane AS alt for flere år siden med å undersøke aktuelle linjeføringer i, til og fra Nord-Norge. Disse arbeidene har gjort det mulig å stipulere togreisetiden Trondheim – Tromsø til ca. 4:00 – 4:15 timer, ved opphold på 7 av totalt ca. 20–30 mellomliggende stasjoner. (I tillegg vil man kunne kjøre andre tog med flere stasjonsopphold.) For Oslo – Trondheim finnes allerede et detaljert traséforslag for 2:30 timers reisetid med 7–8 stasjonsopphold. Reisetiden Oslo – Tromsø vil slik kunne bli ca. 6:30 timer.

Tabellen nedenfor viser mulige reisetider til og fra noen stasjoner langs en framtidig høyfartsbane mellom Trondheim og Tromsø, rundet til nærmeste fem minutt. Det er her lagt til grunn at betydelige deler av strekningen vil kunne dimensjoneres for 360 km/t. Begrenses hastigheten til ca. 300 km/t, vil reisetiden Trondheim – Tromsø bli ca. 15 minutt lengre, ved like mange stasjonsopphold.

Reisetidsoppgavene i tabellen har selvsagt en betydelig feilmargin fordi det finnes flere prinsipielt forskjellige linjeføringer (også med forskjellige reisetider) og fordi det foreløpig ikke er gjennomført en fullstendig traséundersøkelse på detaljnivå. Reisetidstabellen gir likevel en pekepinn, og illustrerer godt hvilket potensiale en moderne høyfartsbane til Nord-Norge vil kunne ha for utviklingen i landsdelen.

	timer:minutt
Oslo	
Trondheim	0:00
Steinkjer <sup>2</sup>	0:30
Namsos / Grong <sup>3</sup>	0:45
Mosjøen	1:35
Mo i Rana	1:55
Fauske	2:30
Bodø <sup>4</sup>	2:50
Narvik <sup>5</sup>	3:15
Tromsø	4:00

Også internt i landsdelen og på mindre steder vil en moderne Nord-Norgebane kunne bety svært mye for utviklingen av nærings- og samfunnslivet, for regionalt samarbeid, kultur- og idrettsarrangement, private besøks- og fritidsreiser, m.m. Det skyldes bl.a. at tog i Nord-Norge vil kunne kjøre lengre strekninger i høy hastighet enn sørpå, hvor det ofte er kortere avstand mellom befolkingskonsentrasjonene. Dermed blir det i Nord-Norge enklere å tilby svært korte reisetider, sammenlignet med kjøretidene på vei. I Nord-Norge finnes også mange muligheter til å bygge togtraséer som er mye kortere enn veistrekningen.

<sup>2</sup> Reisetiden inkluderer ett opphold mellom Trondheim og Steinkjer, f.eks. på Værnes, i Levanger eller på Verdal.

<sup>3</sup> Banen vil kunne ha en stasjon i/nær Namsos eller Grong, eller begge steder. Oppgitt reisetid inkluderer likevel bare ett opphold i dette området.

<sup>4</sup> Det er her lagt til grunn at strekningen Trondheim – Tromsø ikke går via Bodø, men at det bygges en avgreining fra Fauske. Det innebærer f.eks. en reisetid Bodø – Narvik på ca. 1:05 timer og Bodø – Tromsø på ca. 1:50 timer. Andre alternativ, f.eks. fra Mo i Rana til Fauske via Glomfjord og Saltstraumen, vil imidlertid også bli vurdert i utredningen.

<sup>5</sup> En avgreining til Harstad og ev. Vesterålen/Lofoten vil bli vurdert i utredningen.

## En ny kvalitet for godsfrakt

Med en moderne Nord-Norgebane vil man realisere en miljøvennlig, pålitelig og effektiv transportløsning også for godsfrakt. Mye av tungtransporten på vei vil kunne unngås, samtidig som bedriftene i Nord-Norge vil nyte godt av betydelige kostnadsreduksjoner og tidsbesparelser. Ordinær containerfrakt vil kunne ta ca. 15 timer fra Tromsø til Oslo, og ett til halvannet døgn til kontinentet. Det vil f.eks. kunne bety mye for frakt av fersk fisk og andre matvarer. Ekspressgods vil i tillegg kunne sendes med persontog, på samme tid som disse.

Redusert tungtrafikk vil også ha mye å si for trafikksikkerheten på veiene (spesielt vinterstid), for framkommeligheten og veislitasjen. Studier for det tyske samferdselsdepartementet viser at én trailer sliter like mye på veiene i Tyskland som 60 000 personbiler.

## Mulige forbindelser videre mot Kirkenes, Russland og Finland

Det er viktig å se for seg at en moderne Nord-Norgebane ikke nødvendigvis må ende i Tromsø, særlig hvis tankene om en jernbane mellom Kirkenes, Russland og Finland utvikles videre.<sup>6</sup> I sin utredning vil Norsk Bane AS derfor ta høyde for en framtidig viderføring til Kirkenes.

## Kobling til Ofotbanen og banenettet i Sverige

En viktig utredningsoppgåve for Norsk Bane AS vil være å finne et velegnet koblingspunkt mellom Ofotbanen Narvik–Kiruna og en moderne Nord-Norgebane Trondheim–Tromsø, jf. tankene om Tromsbanen. Her vil vi også ta hensyn til pågående og framtidige omlegginger av Ofotbanen og utvidelser til dobbeltspor.

## Mulighet for trinnvis realisering

Norsk Bane AS ser det som viktig at kunne identifisere delprosjekt for forskjellige byggetrinn, slik at Nord-Norgebanen om ønskelig vil kunne realiseres suksessivt, men med høy samfunnsnytte ved hver delinvestering. Et slikt første byggetrinn kan f.eks. være "Tromsbanen" mellom Ofotbanen og Tromsø. I tillegg ser vi muligheter for noen veldig effektive delprosjekt på Nordlandsbanen, f.eks. en tunnel under Saltfjellet.

## Nærmere om utredningsarbeidet til Norsk Bane AS

Luftlinjedistansen Trondheim–Steinkjer–Mosjøen–Fauske–Narvik–Tromsø er ca. 80 mil, og banedistansen vil trolig nærme seg 100 mil. Det illustrerer at en detaljert utredning med dyptgående traséundersøkelser, trafikkprognoser og økonomiske kalkyler neppe vil kunne gjennomføres på mindre enn to, tre år. Samtidig antar vi at det vil være svært viktig at det foreligger en utredning som vil kunne benyttes i forbindelsen med Stortingets NTP-behandling våren 2017.

Norsk Bane AS vil derfor i denne omgang anbefale en utredning som viser og beskriver aktuelle traséalternativ på korridornivå, med mulige stasjoner og sannsynlige reise- og frakttider. På dette grunnlaget vil vi så foreta en avgrenset kalkulasjon av framtidig togtrafikk, anleggskostnader og drifts- og samfunnsøkonomi.

For å konkretisere og kvalitetssikre korridorforslagene, vil vi flere steder også gjøre undersøkelser på detaljnivå, bl.a. ved hjelp av det mest detaljerte kartmaterialet som er tilgjengelig. Norsk Bane AS vil slik kunne ferdigstille utredningen til rundt årsskiftet 2016/2017, forutsatt at vi vil kunne begynne med arbeidene før kommende årsskifte.

Som grunnlag for våre undersøkelser vil vi ha behov for en løpende dialog med kommunale og fylkeskommunale etater om innhenting og vurdering av ulike typer informasjon og for å gå gjennom forskjellige løsningsutkast. Slik informasjon kan f.eks. gjelde annet planarbeid, grunnforhold, fornminner, naturkvaliteter, forsvarsinstallasjoner, grunnforurensninger og andre forhold som kan

<sup>6</sup> Se bl.a. uttalelser fra den tidligere finske statsministeren Paavo Lipponen, <http://www.ifinnmark.no/nyheter/politikk/tidligere-statsminister-ma-bygge-jernbane-mellom-finland-og-norge/s/5-81-154547> og fra Jonas Gahr Støre, <http://www.ifinnmark.no/nyheter/finnmark/store-vil-satse-pa-jernbane-i-finnmark/s/5-81-152102>

ha relevans for traséundersøkelsene, men som ikke er tilgjengelig i nasjonale databaser. Vi ser for oss en dialog både på telefon, epost og i møter, og ber om lokale /regionale kontaktpersoner for en kontinuerlig oppfølging av vårt utredningsarbeid.

Norsk Bane AS vil analysere ulike temakart, orto- og skråfoto og rapportar, og gjennomføre en rekke synfaringer i landsdelen. Vi vil gå gjennom alle tenkelige traséalternativ og foreta en siling. Det vil gå fram av sluttrapporten hvordan vi vurderer forskjellige traséalternativ og hvorfor vi ev. siler bort disse. Rapporten vil også inneholde en bred omtale av premissene for disse vurderingene.

Beskrivelsen av vurderte trasékorridorer vil være rikt illustrert med skråfoto og kart i passende målestokk, ca. 1 : 250 000 for oversiktskart og 1: 50 000 for enkelte utsnitt. Kostnads kalkylen for banebyggingen vil være spesifisert for forskjellige konstruksjonstyper, bl.a. ut fra anslag for andelen tunneler og broer, med antatt vanskelighetsgrad.

Den metodisk største utfordringen er trafikkprognosen, som ikke bare skal ta utgangspunkt i de eksisterende trafikkstrømmene, men som også skal ta hensyn til en framtidig utvikling som man har svært få holdepunkt for å stipulere hastigheten og omfanget av. I tillegg vil trafikkprognosen være avhengig av rekkefølgen i og tidspunktet for realisering av forskjellige delprosjekt, jf. avsnittet om "trinnsvis realisering." I denne fasen av utredningsarbeidet vil det derfor være nødvendig å begrense trafikkprognosene til enkelte eksempler på infrastrukturutviklingen og basere disse på noen utvalgte forutsetninger. Tilsvarende gjelder for beregningen av driftskostnader og drifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Utredningen vil slik kunne danne et viktig faglig grunnlag for det videre arbeidet med Nord-Norgebanen. Ikke minst vil dette være nyttig i forkant av Stortingets behandling av NTP før sommeren 2017, og vi foreslår at framdriftsplanen legges opp i forhold til det.

### **Framdrift**

Vi ser oss følgende tidsplan:

Desember 2015:	Undersøkelsene begynner
Sommer/høst 2016:	Foreløpige resultat publiseres, f.eks. på avtalt(e) møte(r)
Årsskiftet 2016/2017:	Sluttrapporten publiseres. Norsk Bane AS bistår om ønskelig til arbeidet fram mot NTP-behandlingen i Stortinget.

### **Finansiering**

Til arbeidet med utredningen, som beskrevet ovenfor, søker vi om et tilskudd på 1,2 millioner kroner. Vi foreslår at tilskuddet utbetales i fire deler på kr 300 000 hver. Den første delen utbetales når undersøkelsene begynner, den andre våren 2016, den tredje høsten 2016 og den siste når sluttrapporten er levert.

### **Publisering**

Sluttrapporten vil bli overlevert til tilskuddsgiverne ved årsskiftet 2016/2017. På dette tidspunktet vil utredningen også bli publisert og gjort fritt tilgjengelig på Norsk Bane AS sine nettsider, og selvsagt gjerne også på tilskuddsgivernes egne nettsider.

I håp om et positivt svar på vår søknad

Norsk Bane AS

Thor W. Bjørlo  
kommunikasjonssjef

Jørg Westermann  
daglig leder