

Tromsø kommune
v/ordfører Gunnar Wilhelmsen
Postboks 6900 Langnes
9299 TROMSØ

Dato: 18.11.2019

Vår ref.: NN19/trk

Deres ref.:

Søknad om tilskudd til utredning om moderne jernbane i Nord-Norge

Hovedpunkt

Jernbanedirektoratets utredning av Nord-Norgebanen har fått mange kritiske spørsmål og innvendinger. Debatten har vist et klart behov for en alternativ utredning, med en åpnere og bredere tilnærming, som kan gi et bedre og mer omfattende kunnskaps- og beslutningsgrunnlag. Utredningen bør ferdigstilles allerede i løpet vårhalvåret 2021, innen Stortingets behandling av ny Nasjonal Transportplan. Den bør samtidig være svært detaljert, slik at den vil gi et godt grunnlag for raskest mulig realisering av banen. Etter forberedende studier av en moderne Nord-Norgebane over flere år og blant annet en mer inngående fysisk befaring i høst, har vi nå et grunnlag som gjør det mulig for oss å gjennomføre en slik utredning innen denne korte fristen, under forutsetning av oppstart i løpet av inneværende år.

Vi tillater oss med dette å søke Tromsø kommune om et tilskudd på kr 2 000 000 som delfinansiering av vår utredning om moderne jernbane i Nord-Norge. Utredningen er kostnadsregnet til 6 mill. kroner. Vi har i dag også søkt Troms fylkeskommune og Sparebanken 1 Nord-Norge om tilskudd på 2 millioner kroner hver.

Det har vært et bredt regionalt samarbeid i forbindelse med høringsuttalelsen til Jernbanedirektoratets utredning av 1.7.19., og der uttalelsen til Tromsø kommune og Tromsø kommunes jernbaneutvalg har vært et viktig grunnlag. Vi håper det kan gi utgangspunkt for et bredt samarbeid om en alternativ utredning, som skissert i vår søknad. Men dette er prosesser som vil ta noe tid, og det haster med å komme i gang. Vi velger derfor nå å søke Tromsø kommune om et tilskudd på inntil 2 millioner kroner. Om andre kommuner i Troms og Nordland vil kunne bidra til et spleiselag om dette, vil måtte avklares senest i løpet av vårhalvåret 2020. Videre utsending av søknader til andre kommuner vil skje i samråd med Tromsø kommune.

Tilskuddene vi søker om, skal brukes til å utvikle planløsninger for Nord-Norgebanen med stor samfunnsnytte for hver investert krone, slik at det videre arbeidet med å realisere prosjektet får et best mulig grunnlag. Vi vil blant annet gjennomføre undersøkelser av konsept og trasé med en kvalitet og på et detaljnivå som vil gjøre det mulig for kommunene å opprette hensynssoner for framtidige jernbanetraséer. Arbeidet vil bli lagt opp for et godt planfaglig samarbeid med kommunene, fylka, samiske interesser, Forsvaret og andre relevante organisasjoner.

Våre undersøkelser vil resultere i traséforslag på detaljnivå for Tromsø–Narvik–Fauske–Bodø og Bjerkvik–Harstad, samt traséforslag på korridornivå for Fauske–Trondheim. Traséforslaga vil bli samordnet med utbyggingsplanene for Ofotbanen og med aktuelle traséer fra Troms mot Finnmark og Lofoten/Vesterålen, samt forbindelser til Forsvarets anlegg m.m. Vi vil videre lage prognoser for framtidig person- og godstrafikk og analysere den bedrifts- og samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektet. Ved ytterligere tilskudd vil vi også utarbeide traséforslag på detaljnivå sør for Fauske.

Bakgrunn

I de siste åra har det vokst fram et sterkt engasjement for Nord-Norgebanen. 1.7.19 publiserte Jernbanedirektoratet en utredning med klart negativ konklusjon, men denne har bare ført til enda bredere oppslutning om prosjektet og kritikk av premissa som utredningen hviler på. Med god grunn. Jernbanedirektoratets utredning inkluderte f.eks. ikke noen traséundersøkelse, men baserte seg på en ganske begrenset utredning fra 1992. Verken foreslått linjeføring eller fartsdimensjoneringen kan sies å utnytte potensialet til en moderne jernbane i Nord-Norge.

I tillegg var traséutredningen fra 1992 mange steder på ganske grovt nivå. Det fører til en betydelig usikkerhet, blant annet om togtilbudet og anleggskostnadene, noe som fikk Jernbanedirektoratet til å legge inn svært store reserver i sin kostnadskalkyle. Et grundig planarbeid vil gi langt sikrere holdpunkt for beregning av byggekostnader, reise- og frakttider, drifts- og samfunnsøkonomi. Flere steder vil det heller ikke være mulig å realisere traséen slik den er skissert i Jernbanedirektoratets utredning. Flere delstrekninger går f.eks. gjennom Forsvarets skytefelt eller gjennom naturreservat som ble opprettet etter 1992.

En av viktigste innvendingene mot Jernbanedirektoratets utredning – og mot konseptvalgutredningen som regjeringa varsla i slutten av august i år – er likevel at undersøkelsene i statlig regi er begrenset til nye baner nord for Fauske. Forbindelsen sørover baseres på Nordlandsbanen og 9–10 timers reise- eller frakttid til Trondheim. Det setter klare begrensninger for Nord-Norgebanens konkurranseevne, lønnsomhet, klimaeffekt og potensial for samfunnsutvikling.

Norsk Bane AS mener det kreves en helt annen, faglig tilnærming. Vi har lang erfaring fra konseptutforming, detaljert traséplanlegging og økonomiske analyser av moderne baner i Skandinavia, og har også gjennomført betydelige undersøkelser i Nord-Norge. Disse indikerer at en moderne jernbane på hele strekningen Trondheim–Harstad/Tromsø rett nok vil kreve vel dobbelt så store investeringer som Fauske–Harstad/Tromsø alene, men at lønnsomheten til de samlede investeringene vil bli flere ganger så høy som lønnsomheten til delinvesteringer nord for Fauske.

Det tilsier å analysere lønnsomheten til en lengre, sammenhengende strekning, samtidig som en identifiserer delprosjekta med størst nytte ved en trinnvis byggeprosess.

Ved vurderingen av godsfrakt til /fra Nord-Norge har Jernbanedirektoratet f.eks. regnet med lengre frakttid på bane enn på veg, og tilsvarende lave fraktmengder med tog. Det skyldes forutsetningen om bruk av eksisterende bane sør for Fauske. Ved mer helhetlige premisser for Nord-Norgebanen vil godsfrakt med tog derimot ta mye kortere tid enn med trailer, f.eks. ett til halvannet døgn for togfrakt fra Nord-Norge til Mellom-Europa.¹ Det vil blant annet føre til en betydelig verdiøkning for sjømaten som eksporteres fra Nord-Norge.

Videre vil en moderne jernbane helt til Trondheim kunne åpne for svært attraktive togreisetider, både internt i landsdelen og til / fra Nord-Norge, forutsatt at Nord-Norgebanen blir del av et moderne, skandinavisk jernbanenett, dimensjonert for hastigheter på opp mot ca. 300 km/t i persontrafikken.²

Ved slike reisetider og tilsvarende konkurransedyktighet i forhold til bil og delvis til fly, vil passasjertalla, tilbudsfrekvensen og potensialet for samfunnsutvikling bli flere ganger større enn ventet i tidligere utredninger om Nord-Norgebanen. I 2018 var det f.eks. 3,8 mill. innenriks flyreisende på relevante strekninger i, fra og til Nordland og Troms. Selv om kun 20 % av disse skulle velge tog framfor fly, ville denne overgangen alene føre til mye større passasjertall for Nord-Norgebanen enn Jernbanedirektoratet kom til for samlet trafikk, altså inkludert overgang fra bil og buss, og nyskapte reiser. I tillegg vil en bane av gjennomgående høy standard binde Nord-Norge mye bedre sammen og ha langt større effekt for blant annet næringsutvikling, bosetting, klima og trafikksikkerhet.

Eksempler på mulige togreisetider til og fra Tromsø

Bardufoss	0:25
Narvik	0:50
Fauske	1:40
Bodø	2:00
Mo i Rana	2:15
Mosjøen	2:35
Trondheim	4:15
Oslo	6:30

¹ Bruk av ekspressgodstog i 140–160 km/t vil kunne korte ned frakttidene ytterligere. Det finnes også ombygde persontog som kan frakte gods med begrenset vekt i opp mot 300 km/t.

² Reisetidene er her basert på at strekningen mellom Tromsø og Bardufoss føres på bru over Balsfjorden, via Pålgrunnen nær Hestnes. Via Nordkjosbotn vil strekningen bli om lag tre mil lengre.

Våre forutsetninger

Norsk Bane AS har siden etableringen i 2002 arbeidet med utvikling av et moderne, nasjonalt jernbanenett for både langdistanse-, regional- og godstrafikk. Dette arbeidet har gitt oss lang erfaring i konseptutforming, detaljert traséplanlegging og økonomiske analyser. Våre kunnskaper gjorde det f.eks. mulig for oss å bidra fortløpende med innspill til utredningsarbeidet som Deutsche Bahn International gjennomførte på vårt oppdrag mellom 2008 og 2012, og som blant annet resulterte i detaljerte planforslag for ca. 1600 km ny bane og økonomiske kalkyler med svært høy oppløsning.³

I de senere åra har vi særlig arbeidet med konsept og planforslag for en ny, ca. 500 km lang bane Oslo – Stockholm.⁴ Vi er også sekretariat og fagressurs for Lyntogforum i Rogaland, Hordaland, Telemark, Møre og Romsdal og Gudbrandsdalen/Mjøda, og bistår medlemskommunene ofte ved jernbanefaglige eller plantekniske spørsmål.

For undersøkelsene av Nord-Norgebanen anser vi det som svært viktig å kunne levere utredningen i forkant av Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan 2022–2033 før sommeren 2021. Det er et stramt tidskjema. Vi har et unikt grunnlag i blant annet flere års forberedende studier, samt at vi medio september gjennomførte en befaring av potensielle traséer. Vi legger videre opp til parallelle trasédrøftinger med 16 berørte kommuner (nåværende grenser).

Hvordan vil vi gå fram?

For å utvikle et jernbaneprosjekt med stor samfunnsnytte kreves et sett med gjennomtenkte planforutsetninger. Disse forutsetningene vil ikke være statiske, men utvikles i et kontinuerlig vekselspill med de detaljerte traséundersøkelsene, se nedenfor. Vi vil blant annet undersøke følgende tema:

- Avgrensningen av prosjektet og nettverksfunksjonen: Hvordan vil ulike banestrekninger på Nordkalotten påvirke funksjonen til en moderne Nord-Norgebane? Hvilke strekninger, f.eks. mot Skibotn og Finnmark, Vesterålen og Lofoten, eller andre områder, bør inngå i prosjektet?
- Tekniske løsninger: utforming av tunneler og broer, enkelt- eller dobbeltsporet bane, togdrift i arktisk klima, minimering av banens barrierevirkning, gjennomføring av byggearbeidet og alternativa ved ev. arbeid nær trafikkert spor.
- Forutsetninger for lønnsom togdrift: hensiktsmessige trasékorridorer, fartsdimensjonering, tillatt aksellast, lokalisering av stasjoner og godsterminaler, tilbudsfrekvens og stoppemønstre, ev. lokaltogstilbud, ulike typer godstog, billett- og fraktpriser, samt traséløsninger for lavt energibehov, god materiellturnering og høy kapasitet, sikkerhet og driftsstabilitet.

Traséundersøkelsene

En annen viktig del av utredningen er å utarbeide detaljerte forslag til linjeføringer som er funksjonelle og samtidig vil føre til færrest mulige belastninger for natur, miljø og kulturarv. Her inngår blant annet hensyn til reindriftsnæringa, til Forsvaret og til sannsynlige klimaendringer i framtida.

Traséforslagene vil bygge på omfattende undersøkelser, både gjennom kart- og litteraturstudium, forespørslers hos fagetater og stedsbefaringer. Undersøkelsene vil favne blant annet om lokale og regionale samferdselsmønstre, næringsstruktur, berggrunns- og løsmassegeologi, flora og fauna, kulturminner, ev. underjordiske anlegg og planer for annen infrastruktur.

En avgjørende forutsetning for det er tilgang på fullstendig og korrekt informasjon om alle relevante forhold i undersøkelsesområdet. Her vil kommunene og fylka ha viktige oppgaver, se nedenfor.

Neste skritt er utvikling av konkrete løsningsforslag, først på skissenivå, så med gradvis høyere detaljering, avhengig av hva som er nødvendig for å kunne vurdere et forslag opp mot andre mulige alternativ. Det vil kunne innebære at vi, i motsetning til vanlig praksis hos andre, vil utarbeide flere ulike planforslag med høy detaljering på et forholdsvis tidlig stadium. Begrunnelsen er at moderne baner for person- og godstrafikk har en meget stiv linjeføring som i svært liten grad vil kunne justeres senere. Skulle vi operere med omtrentlige lokaliseringer, ville vi risikere at konsekvensene av ulike planforslag ikke blir vurderte korrekt, og at planprosessen dermed ville bli styrt i feil retning. Det ønsker vi å unngå.

³ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=95>. Kalkylen av driftskostnadene har f.eks. ca. 900 poster.

⁴ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=281>.

Vi legger også mye arbeid i våre søk etter gode løsninger og går systematisk gjennom alle tenkelige trasé- og løsningsalternativ. Det er svært viktig for oss at våre anbefalinger er velbegrunnet og mulig å etterprøve. Traséforslaga vil bli utarbeidet med en nøyaktighet på maksimalt noen få meter, avhengig av oppløsningen til det beste, tilgjengelige kartmaterialet.

Kommunene og fylka sin medvirkning

Vi ser det som svært viktig at berørte kommuner og fylke involveres aktivt i utredningsarbeidet. Deres bidrag vil ha avgjørende betydning når det gjelder å hente inn, dobbeltsjekke og analysere ulike opplysninger. Som planmyndighet er kommunene dessuten sentrale samtalepartnere i utvikling og vurdering av mulige løsninger i sine respektive områder. Lignende følger av fylkeskommunenes ansvar for regionalt planarbeid.

Selv om Norsk Bane AS vil ha det faglige ansvaret for forslag som vil bli presentert og begrunnet i vår rapport, synes det svært viktig at kommunene er involvert i planprosessen. Det vil også øke felles forståelse av begrunnelsene for hvorfor noen av utkasta til løsning blir anbefalt, mens andre blir vurderte som mindre aktuelle. Slik kompetanse vil også kunne ha stor betydning i kommunenes arealplanarbeid, slik at en kommer lengst mulig med de nødvendige beslutningene i forkant av et framtidig anleggsarbeid, og dermed kan sikre en rask realisering av Nord-Norgebanen så snart det foreligger et vedtak om igangsetting.

Trafikkprognoser og lønnsomhetsanalyser

I en tidlig fase av utredningsarbeidet vil vi utvikle en prognosemodell som ikke bare kan vise sannsynlige endringer i godskundenes og de reisendes valg av transportmiddel, men som også tar hensyn til hvordan folketall, reise- og næringsaktivitet, pendlingsmønstre og næringsstruktur trolig vil utvikle seg i takt med realisering og drift av en ny jernbane.

Vi vil også foreta en særskilt vurdering av grensekryssende trafikk, godsfrakt mellom Europa og Øst-Asia langs den russiske nordkysten, utviklingen av sjømatnæringa og potensialet for turisme i Nord-Norge.

Trafikkprognosene og traséforslagene vil danne sentrale inngangsdata for å utarbeide forslag til rute- og omløpsplan og for kalkyler av frakt- og billettinntektene, drifts- og investeringskostnadene.

Vi vil videre utarbeide bedrifts- og samfunnsøkonomiske analyser. De bedriftsøkonomiske kalkylene vil bestå av to deler, én kalkyle for togoperatøren og en annen for eieren av infrastrukturen.

Vår rapport

Vi vil presentere våre traséforslag i en fyldig og godt illustrert rapport der vi begrunner vår anbefaling og gjør rede for konsekvensene, både for lokalmiljøa og i form av anleggskostnader og mulige kjøretider for person- og godstog.

Traséforslaga vil bli vist på kart i målestokk 1 : 50.000, og med et stort antall bilder fra de aktuelle stedene. I tillegg vil kommunene få tilgang på elektroniske filer i shape-formatet som vil vise våre traséforslag med høyest mulig oppløsning, til bruk i eget planarbeid.

Rapporten vil videre favne om en beskrivelse av prognosemodellen for framtidig trafikk og en kommentert sammenstilling av alle viktige resultat. Tilsvarende gjelder for de bedrifts- og samfunnsøkonomiske analysene. Rapporten vil bli publisert på vår nettside og være fritt tilgjengelig for alle.

Tidsramme og kostnad

Vi ser det som svært viktig å kunne fullføre rapporten i vårhalvåret 2021, slik at den vil være tilgjengelig for Stortinget under behandlingen av Nasjonal Transportplan 2022-2033. Det vil imidlertid kun være mulig hvis vi innen 15.12.19 får tilsagn om tilskudd i tilstrekkelig omfang.

Samlet søknadssum på kr 6 000 000 er basert på våre erfaringer fra tidligere utredningsarbeid. Det er en svært stram kalkyle som ikke tåler vesentlige mangler eller forsinkelser i skissert bistand fra kommunene. Søknadssummen skal også gi rom for presentasjoner og delrapporter i løpet av utredningsperioden, med forenklet informasjon om foreløpige resultat og framtidige oppgaver. Tidspunkta for dette vil om ønskelig kunne tilpasses ulike etapper i NTP-prosessen og partienes programarbeid for neste stortingsperiode. Tilskuddene skal i tillegg dekke våre kostnader til minst fire offentlige presentasjoner av utredningen. Et oppsett av arbeidsoppgavene og kalkulert tidsbehov

følger her som vedlegg. Vi går ut fra at 25 % av tilskuddene vil kunne bli utbetalt ved prosjektstart og resten etter nærmere avtale.

Dersom det innen 15.12.19. ikke vil være mulig å få tilsagn om samlet tilskudd på 6 mill. kr., tilbyr vi oss, for å holde framdriften, å begynne arbeidet med å utarbeide et traséforslag på detaljnivå for Tromsø–Narvik–Fauske–Bodø og Bjerkvik–Harstad, med tilhørende rapport, som beskrevet i vår søknad under «Traséundersøkelsene» og «Kommunene og fylka sin medvirkning». Dette arbeidet vil vi kunne gjennomføre for kr 4 000 000. En slik utredning vil uansett ha stor verdi fordi grundige traséundersøkelser utgjør et uunnværlig grunnlag for enhver konklusjon om Nord-Norgebanens kostnad, samfunnsnytte og tidsperspektiv for realisering.

Traséforslag på korridornivå for strekningen sør for Fauske, trafikkprognoser for person- og gods-trafikk og lønnsomhetsanalyser vil da ikke være inkludert i utredningen, men dette arbeidet vil vi kunne igangsette så snart restfinansieringen er klar. Hvis det skjer i løpet av første kvartal 2020, vil vi fremdeles kunne fullføre utredningen og rapporten i sin helhet innen Stortingets behandling av ny Nasjonal Transportplan før sommeren 2021.

I håp om et positivt svar på søknaden vår

Norsk Bane AS



Jørg Westermann
daglig leder

Thor W. Bjørlo
kommunikasjonssjef
sign.

Vedlegg – budsjett for utredning av Nord-Norgebanen

Arbeidsoppgaver	månedsverk
Innhenting og analyse av informasjon med relevans for konsept, marked og trasé	2,0
Innhenting kartmateriale, implementering i planverktøy, tilpasning for rapport	0,5
Utvikling systemkonsept, banetekniske forutsetninger, spesifikasjon analysetema	1,5
Modellutvikling persontrafikk og kalibrering for reiser i Nord-Norge	3,0
Trafikk- og inntektsprognoser persontrafikk, ulike trasévariantar	1,0
Modellutvikling godstrafikk og kalibrering for godsfrakt i Nord-Norge	3,0
Trafikk- og inntektsprognoser godstrafikk, ulike trasévariantar	1,0
Traséforslag på korridornivå, drøfting med kommuner og andre	5,0
Traséforslag på detaljnivå, drøfting med kommuner og andre	12,0
Kostnads kalkyle for anlegg, vedlikehold og fornying, byggetids kalkyle	1,5
Forslag rute- og omløpsplan, kalkyle av driftskostnader	1,0
Bedrifts- og samfunnsøkonomisk analyse	2,0
Rapport med kart, illustrasjoner og bilder, delrapporter, present. før levering	12,0
Intern kvalitetssikring, presentasjoner av sluttrapporten	0,5
	<hr/> 46,0
Utredningskostnader	kr
Utredningsarbeid Norsk Bane AS, 38 månedsverk, kr 108 000 per månedsverk*	4.104.000
Utredningsarbeid eksterne firma, 8 månedsverk, kr 200 000 per månedsverk*	1.600.000
Reiseutlegg, 8 lengre turer 1,5 pers. à kr 20 000, 5 korte turer 1,6 pers. à kr 7 000	296.000
	<hr/> 6.000.000

* Kr 108 000 per månedsverk er kr 665 per time, kr 200 000 per månedsverk er kr 1230 per time.