
Fra: Svein Lastname
Sendt: 05.02.2012
Til: postmottak SD;knut.arild.hareide@stortinget.no;Utenriksdepartementet
Kopi:
Emne: Jernbane i nord , innspill til NTP 2014 - 2023

Til

**Samferdselsminister
Magnhild Meltveit Kleppa**

**Leder Transport- og kommunikasjonskomiteen
Knut Arild Hareide**

**Utenriksdepartementet / Nordområdene
Jonas Gahr Støre**

Vi har lenge ventet på Jernbaneverkets grunnlagsrapport for innspill til NTP 2014-2023, "Jernbanes rolle i nord", som det er vist til i Nordområdeutredningen del 2, s69.

Den forelå i november med konklusjoner, når det gjelder jernbanens fremtid i nord, som er langt fra oppløftende for de som mener at tiden er inne for nettopp å se nærmere på jernbane, - også i nord.

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen ønsker med vedlagte hefte (PDF) å peke på en del punkter i rapporten som vi mener er misvisende i forhold til tidligere kjente beregninger. Eksempelvis viser rapporten til stortingets behandling i 1993 der Nytteløsningsbrøkkoeffisient ble satt til 0,1 for Konsept 5 (Fauske-Narvik-Tromsø) mens NSBs Hovedrapport fra 1992 viste til 0,67 til 1,0. Det vil si på grensen til å være et lønnsomt prosjekt i 1992.

Sistnevnte

tall er ikke referert i Jernbaneverkets fremstilling. I dag har endringer i samfunnet gjort at samfunnsnyttene er økt og kostnadene ved bygging bør være lavere med forbedret teknologi.

Mens andre land i Europa har en klar strategi i forhold til utbygging av jernbane ser ikke dette ut til å være tilfelle i Norges viktigste satsingsområde.

Det ser ut som Jernbaneverket med sin rapport har forsøkt å dokumentere at det i alle fall ikke er behov for å arbeide videre med Nord-Norgebanen nå. Selv med tredoblet godsmengde på Ofotbanen og Nordlandsbanen i 2040 skal all godstransport foregå på vei.

På side 22 er det listet opp en del punkter som innspill til NTP 2014-2023.

Med vennlig hilsen
for Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Svein Arnt Uhre
leder

www.nordnorgebanen.no

Februar 2012

Jernbane i Nord

Med kommentarer til rapporten
"Jernbanens rolle i nord"

Innspill til Nordområdesatsingen og
Nasjonal Transportplan 2014-2023
fra
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Forsidebilde:

I bakgrunnen Stetind i Nordland, Norges nasjonalfjell og en nordnorsk turistmagnet. Et symbol på en av regjeringens byggesteiner i nord, tilrettelagt for turisme. I forgrunnen, et godstog plantet inn i landskapet. Dette representerer den for Nord-Norge ubetinget største byggesteinen som, når den blir realisert vil ha betydning for landsdelen i mer enn 100 år. De fargerike containerne speiler på en måte det politiske landskapet. Gjennomføring er betinget av enighet mellom flere politiske partier. Fotomontasje: Svein Arnt Uhre

Innhold

I Rapporter som omhandler jernbane i nord	4
II Høna eller egget – skal drivkreftene råde når det gjelder utbygging av transportinfrastruktur?	5
III Mandatet – er oppgaven besvart ?	6
IV Krymper Nord-Norge til 1/3 - del	7
V Godstrafikk Oslo – Narvik i dag	8
VI Beskrivelse av trasé	9
VII Når Nytte-/kostnadsbrøk = 1,0 blir til 0,1	12
VIII Containere på avveie ? Fra Middels til Høy – med promille til svar	14
IX Omvegen gjennom Sverige	16
X Er det rart det blir ”tynne” transportstrømmer ?	17
XI En jernbane for framtiden – også i Nord-Norge !	19
XII Kommunene i nord forbereder seg	20
XIII Konklusjonen	21
XIV Innspill til NTP 2014 - 2023	22
XV Referanser	23
XVI Enig med Hamsun	24

Bakgrunn og motiv for å skrive om Jernbane i nord er en grunnleggende tro på vår landsdel og at det finnes et stort utviklingspotensial når det gjelder ressurser, industri og attraktive arbeidsplasser. Enighet om transportinfrastruktur er ikke enkelt. Hver region ønsker gjerne de bredeste veiene. Uenighet kan også brukes som alibi for investering i prosjekter i andre regioner der enigheten er større. Enkelte oppgaver er imidlertid for store til at løsningen kan finnes lokalt eller regionalt. En jernbane nord-sør er et stort løft, en nasjonal oppgave. Den bør ses i sammenheng med den fokus landsdelen har som Norges viktigste strategisk satsingsområde. Investering i jernbane er en investering for fremtiden. Der ønsker vi at Nord-Norge skal være med. Alle rapportene og utredningene om jernbane i nord bidrar til å underbygge en stor skepsis til slike prosjekt. Jernbaneverkets siste rapport, ”Jernbanens rolle i nord”, bidrar ikke på en objektiv måte å formidle kjent materiale om Nord-Norgebanen. Med denne dokumentasjonen ønsker vi å sette fokus på en del punkter i rapporten og stille noen spørsmål. I heftet er det også brukt en del egne illustrasjoner.

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

Tips ved utskrift: Skriv på begge sidene av arket. På en del sider vil venstre side inneholde kopi av rapport med røde piler. Til høyre finnes tilsvarende røde tekstbokser med kommentarer. For bedre lesbarhet av Jernbaneverket rapport vises til originaldokumentet.

I Rapporter som omhandler jernbane i nord

Om jernbane i nord, og spesielt om Nord-Norgebanen er det laget mange utredninger og rapporter. Senest i november 2011 overleverte Jernbaneverket sin rapport om ”Jernbanens rolle i nord” som har vært underlag for ”Ny infrastruktur i nord del 2”.



I dette dokumentet er en del tall fra rapporten sammenholdt med Hovedrapporten fra 1992.

Forslag om jernbane i nord er ikke av ny dato. Deler av jernbanebyggingen i Nordland i 1943 – 45 var basert på planer om jernbane fra 1928.

Nordlandsbanen ble ført frem til Fauske i 1958 og til Bodø i 1962.

”Det er ikke avdekket behov for å arbeide videre med Nord-Norgebanen nå.” Svenske, finske eller russiske industrielle initiativ er avgjørende for nye baneløsninger i nord.



Med toget til 69°42'



Nord-Norgebanen Hovedrapport

November 1992

NSB



II Høna eller egget – skal drivkreftene råde når det gjelder utbygging av transportinfrastruktur?

Fra rapporten:

”2 TRENDER OG UTFORDRINGER

2.1 Faktorer som påvirker vurderinger av infrastrukturutvikling i nord.

Samfunnets aktivitetsnivå er avgjørende for utviklingen i transportbehovet.”

Sitat fra rapporten Jernbanens rolle i nord s 15

På s 46, 4. avsnitt, i rapporten omtales en alternativ måte å se på jernbane:



”Jernbane kan i et langsiktig perspektiv betraktes som et utviklingselement som kan bidra til økt samfunnsaktivitet og næringsutvikling. Her er en inne på høna/egget mekanismer, eller etablerte markedsbehov vs besluttet samfunnsutvikling”.

Med signalisert satsing og stor tro på nordområdene vil opplagt den sist nevnte måten å se på jernbane passe best. Et vel fungerende transportsystem vil legge forholdene til rette for økt aktivitetsnivå i samfunnet.

Rapporten forsøker å underbygge med tall og transportanalyser at det ikke er grunnlag for satsing på ny jernbane i nord. Satsing på Ofotbanen og opprustning av Nordlandsbanen er opplagte investeringer som bør komme. Rapportens bidrag blir dermed å ”dokumentere” lav nytteverdi i forhold til investering for de foreslåtte nye banestrekningene, Nord-Norgebanen inkludert. Gjennom rapporten signaliserer Jernbaneverket liten tro på jernbane som transportmiddel i nordområdesatsingen.

Med en passiv holdning, en ”vente og se” – innstilling, er det godt mulig at Nord-Norge kan klare seg helt uten satsing på miljøvennlig transport som jernbane. Litt mer penger til vei vil sannsynligvis holde i flere generasjoner, ja, kanskje helt til oljeaktiviteten avtar og forekomster av mineraler i nord er avdekket. Næringslivet selv etterspør rimelig transport til lasterampen. Lar vi samfunnets drivkrefter ordne opp vil det medføre at flaskehalsene flytter seg etter hvert som deler av veinettet utbedres.

.... slik ønsker vi ikke å tenke !

Miljøvennlig transportinfrastruktur er avgjørende for utviklingen i landsdelen.

”Nye byggesteiner i nord” punkt 22 handler nettopp om transportinfrastruktur.

På kommune- og fylkesnivå ser man på Nord-Norgebanen som et viktig transporttiltak som bør realiseres. Flere kommuner i Nordland og Troms har allerede merket seg dette og i sine arealplaner markert en av de mest aktuelle traseene fra 1992.

III Mandatet – er oppgaven besvart ?

1.2 Mandat

...

Analyser og drøftingene i denne rapporten er underlaget for Jernbaneverkets vurderinger i innspill til *Strategisk utredning for infrastrukturbehov i nord Fase 2*.

Problemstilling og avgrensning av tema

Analyser og drøfting i denne rapporten vil være på et strategisk nivå. Hensikten er å gi et oppdatert faglig grunnlag for å betjene diskusjonen om utvikling av jernbanen i nord.

Detaljerte planavklaringer og trasevurderinger inngår ikke. Finansiering av jernbane vil heller ikke bli behandlet i denne rapporten.

Temaene er knyttet til en overordnet vurdering av transportbehov for samfunns- og næringsliv i 2040. Dokumentet besvarer hva som vil være et effektivt transportsystem for å løse transportbehovet.

Hovedmottakere i utarbeidelsen av rapporten har vært Jernbanedirektøren og Jernbaneverkets ledergruppe, og ledergruppen i Plan- og utviklingsstaben. I løpet av prosessen er det kommet fram behov for at rapporten også legges ut som underlagsrapport på transportetatens nettsider for arbeidet med Nasjonal Transportplan, www.ntp.dep.no som en utfyllende beskrivelse av bregningene.

Innholdet i rapporten skal danne grunnlag for Jernbaneverkets innspill til Nasjonal Transportplanutredningen "Ny infrastruktur i nord" Fase 2. Innspillet skal vise Jernbaneverkets syn på videre utvikling av jernbanens i nord i et 2040 perspektiv, og med føringer for tiltak og videre oppfølging på kort sikt (2014-2023).

Rapporten er bygget opp og utarbeidet etter en metode hentet fra konseptvalgutredninger, fire-trinns metodikken. Det innebærer

- å gjøre rede for dagens situasjon i infrastrukturen,
- kartlegge framtidens nærings- og samfunnsliv behov for og mål knytte til transporter,
- vurdere framtidens transportbehov opp mot dagens infrastruktur i samme tidsperspektiv og også eventuelle andre bedre løsninger hvis dagens infrastrukturensystem ikke anses som tilstrekkelig
- anbefale videre arbeid mot framtidig transportkonsept

Fokus er på godsstrømmer som er dimensjonerende for kapasiteten i transportsystemet for jernbane i nord. Togtilbud for passasjerer vil kunne utvikles når infrastrukturen er til stede, er pålitelig og markedet ligger til grunn for det.

Dokumentet besvarer ikke ...

Togtilbud for passasjerer...

Med grunnleggende tro på at jernbane er fremtidens transportsystem er det vanskelig å forstå at Jernbaneverkets rapport mener å ha besvart hva som vil være et effektivt og fremtidsrettet transportsystem når rapportens konklusjon er klar: "Det er ikke avdekket behov for å se nærmere på utbygging av Nord-Norgebanen."

Selv om passasjertransport på Nord-Norgebanen vil være av underordnet betydning er det all mulig grunn til å planlegge dette på samme måte som system for transport av gods.

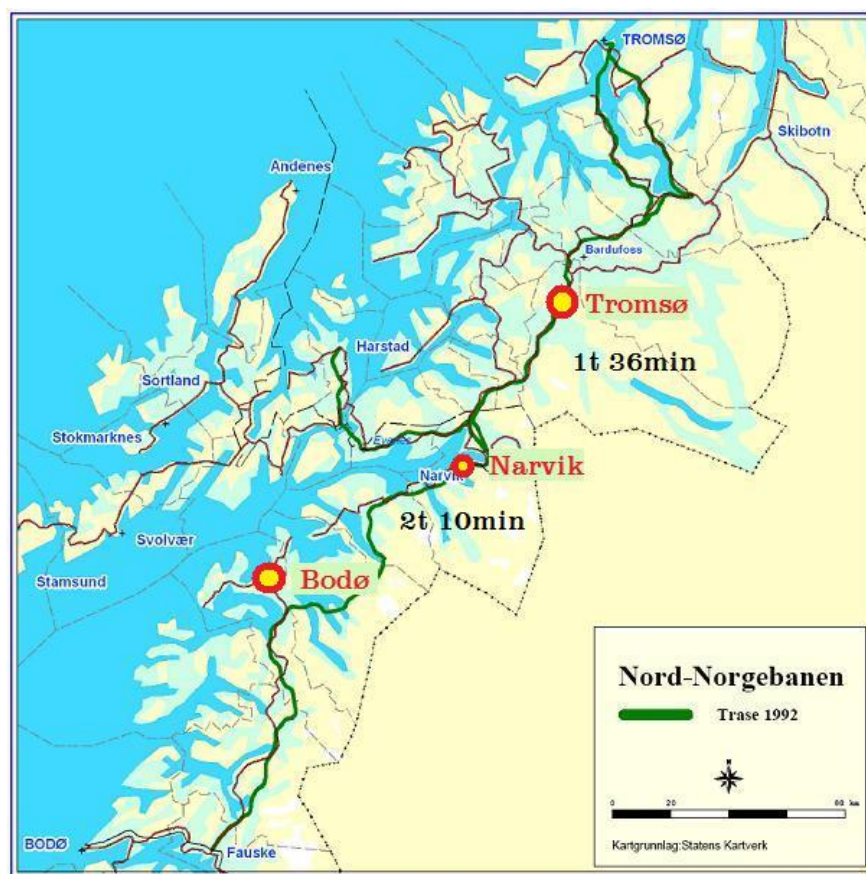
IV Krymper Nord-Norge til 1/3 - del

Med utgangspunkt i rapportens tabell på s 58 blir reisetid med Nord-Norgebanen sammenlignet med bil:

Strekning	Avstand Km	Reisetid person min (timer)	Reisetid bil timer
Bodø - Fauske	55	38	0,9
Fauske – Narvik	181	92 (1,5t)	4,5t
Narvik - Tromsø	191	96 (1,6t)	3,75t

Av tabellen fremgår det at reisetiden med tog på strekningen Fauske – Narvik er bare 1/3-del av reisetiden med bil! Fra Narvik blir reisetiden til Bodø 2t 10min. Fra Narvik blir reisetiden til Tromsø 1t 36min. Nord-Norgebanen vil bidra til en betydelig regionforstørring og bokstavelig talt "krympe" Nord-Norge.

"Nabobyene" sett fra Narvik:



Slik blir avstandene fra Narvik til Bodø og Tromsø målt i reisetid langs dagens E6 når Nord-Norgebanen blir en realitet. Så store reduksjoner i reisetid vil uten tvil bidra til økt passasjertransport med tog i regionene.

Befolkning i regionen:

Tromsregionen: ca 100000

Ofotenregionen: ca 26000

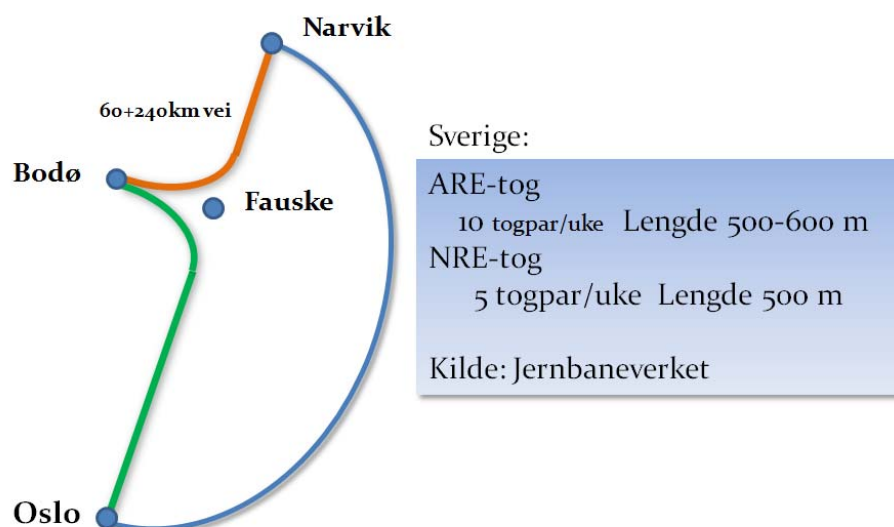
Saltenregionen: ca 77000

V Godstrafikk Oslo – Narvik i dag

Figuren nedenfor anskueliggjør hvordan næringslivet har funnet transportløsning for gods mellom Oslo og Nord-Norge/Narvik. Det første ARE-toget gikk i 1993. Selv Fauske med strategisk plassering blir lite brukt til omlasting av gods som skal videre nordover fra Nordlandsbanen.

Godstrafikk 2011 Oslo – Narvik

- på svenske skinner



- Fauske - bør utvikles som trafikknutepunkt for godstrafikk

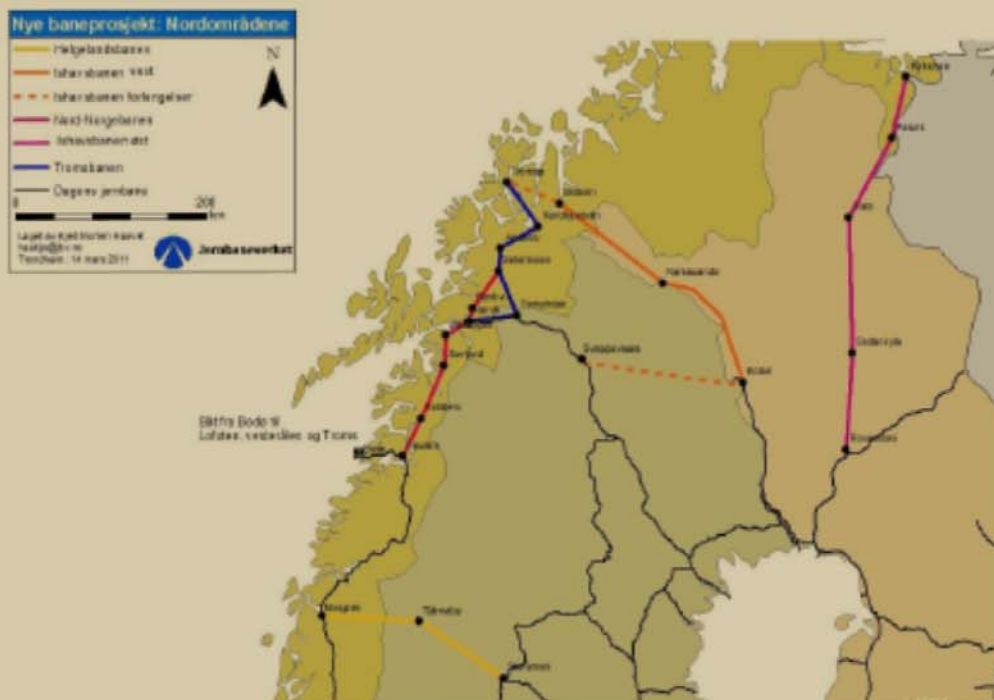
© Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen, mars 2011

VI Beskrivelse av trasé

1.3 Tidligere utredninger og innspill til jernbane i nord

Det har kommet flere innspill til ny jernbane i nord under arbeidet med Nordområdeutredningen. Her gis en kortfattet omtale av tidligere utredninger som vil ligge til grunn for analyse og drøfting i denne rapporten.

Illustrasjon 1 Nye baneprojekt: Nordområdene



Nord-Norgebanen (Fauske-Narvik-Tromsø)

Utredningen fra 1992 som tok for seg en forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske via Narvik til Tromsø. Utredningen ble ledet av NSB. Formålet var å redegjøre for behovet av å forlenge jernbanenettet fra Fauske videre nordover via Narvik til Tromsø.

Nord-Norgebanen ble førstegang utredet allerede i 1981. Arbeidsgruppen konkluderte den gang med at antall arbeidsplasser som direkte og indirekte kunne påregnes en banebygging, ble meget beskjedent i forhold til det framtidige behovet for arbeidsplasser i landsdelen. Det ble likevel pekt på at jernbaneutbyggingen ville kunne ha merkbar distriktpolitisk effekt dersom banen ble utbygget koordinert med en sterk utbygging av industri og annen næringsvirksomhet. På den andre siden pekte utredningen på at fordelene som banen ville gi, også kunne oppnås gjennom forsert utbygging av vegnettet, havneutbygging, samordning av transportformene og via prispolitikk.

Pga. foreldet materiale og nye forskrifter i plan og bygningsloven ble det i 1992 gjennomført nye utredninger av Nord-Norgebanen. Rapporten "Med tog til 69°42, Nord-Norgebanen Hovedrapport" (1992) redegjør blant annet for miljø, samfunnsmessige bedriftsøkonomiske konsekvenser av Nord-Norgebanen, det foreligger en rekke trasealternativ samt samfunnsøkonomiske vurderinger av prosjektet.

Utredningen har tatt utgangspunkt i følgende fem konsept for utbygging av Nord-Norgebanen:

- **Alt 0:** Gammelt jernbanenett mellom Trondheim og Fauske samt begrensede infrastrukturiltak mellom Oslo og Trondheim
- **Konsept 1:** Kun utbygging mellom Fauske og Narvik
- **Konsept 2:** Kun utbygging Narvik – Tromsø
- **Konsept 3:** Utbygging Narvik – Tromsø og Bjerkvik – Harstad
- **Konsept 4:** Utbygging av hele strekningen Fauske – Tromsø
- **Konsept 5:** utbygging Fauske – Tromsø og Bjerkvik – Harstad

Med utgangspunkt i disse konseptene ble følgende trasealternativ utredet for de forskjellige delstrekningene.

Fauske-Narvik

På denne strekningen forelå det fire trasealternativ. Disse gikk i all hovedsak enten vest for og via eller over innlandet øst for Tysfjorden. Mens det var liten variasjon i forhold til lengde og reisetid forelå det store kostnadsforskjeller på alternativene. De vestre alternativene

	Lengde km	Andel (%)		Antall store Bruer + Tunneler
		Tunnel	Dagsone	
		Via Skjomen	180	
Via Ballangen	181	71	29	4
Via Kjøpsvik	179	66	34	8
Via Boanes	194	78	22	4

hadde det største markedsgrunnlaget, men alternativene var dyres og gav derfor dårligst nytte/kostnadsforhold. Av de østvendte korridorane falt valget på korridoren via Ballangen fordi den hadde det beste markedsgrunnlaget, og fordi den ikke hadde like høy tunnellengde som det østlige

Narvik-Fauske: Alternativet følger trase via Skjomen fram til Sørfold. Deretter fortsetter traseen mot enden av Edfjorden og følger fjorden et lite stykke på Østsiden, fortsetter videre via Melkedalen og rundt Børsvatnet fram til Ballangen. Traseen går deretter i forholdsvis rett linje fram til Narvik.

Via
Ballangen

Narvik – Tromsø

Traseen videre nordover fra Narvik har i all hovedsak to forgreiningar videre mot Andselv. Enten "norskeruten" via Bjerkvik eller "svenskeruten" via Ofotbanen enten over Bjørnfjell eller som forgreining på Malmbanen nordover fra Tornehamn. Man valgte her i det videre arbeidet med Nord-Norgebanen å se bort fra de svenske alternativene. Det var flere grunner til dette. For det første var konflikten med miljøinteressene og reindriften stor på svensk side, og det var lite sannsynlig at Riksdagen ville fatte de nødvendige vedtak for å frigjøre grunn til korridoren. For det andre hadde Forsvaret sterke reservasjoner mot at en del av Nord-Norgebanen ble liggende utenfor norsk kontroll. Det var i tillegg store miljøkonflikter på norsk side i Sørdalen. Det var også usikkert hvor mye som måtte gjøres på Ofotbanen mellom Narvik og tilknytningspunktet. Isoleret sett anså man alternativet via Sverige som klart rimeligst mellom Narvik og Andselv, men man mente det passet best til konseptet Tromsbanen (bare Narvik – Tromsø). Av de norske alternativene videre fra Narvik anså prosjektet her alternativet via Sjøvegan som det mest lønnsomme alternativet for en trase videre mot Andselv. For traseen videre fra Andselv mot Tromsø stod det også mellom to valg, enten via Storsteinnes eller via Nordkjosbotn. På denne strekningen var det liten variasjon i passasjergrunnlaget for alternativene. Her ble traseen via Storsteinnes ansett som den beste fordi den var det korteste og raskeste alternativet. Men her understrekes det at en annen vektig av kriteriene kunne gitt et annet resultat. For eksempel er en stasjon på Nordkjosbotn best egnet som godsterminal for fordeling av gods mot Finmark og Nord – Troms.

	Lengde km	Andel (%)		Antall store Bruer + Tunneler
		Tunnel	Dagsone	
		Via Sjøvegan	101	
Via Salangsdalen	95	63	37	1
Via Bjørnfjell	128	50	50	0
Via Tornehamn	44	56	56	0

	Lengde km	Andel (%)		Antall store Bruer + Tunneler
		Tunnel	Dagsone	
		Via Nordkjosbotn	114	
Via Storsteinnes	96	53	47	1+1
Via Målsnes	75	75	25	1+2

Forsvaret
betenkt

Narvik – Tromsø: Alternativet starter med trase fra Narvik til Bjerkvik via Øyfjord. Traseen videre følger Gratangseidet, dreier deretter et stykke østover Mannem med E6 og fortsetter opp Salangsdalen fram til Setermoen. Traseen følger vestsiden av Barduelva og passerer vest for Bardufoss flyplass. Videre følger traseen via Nordkjosbotn til Takvatn. Traseen dreier deretter nordover, går via Storsteinnes, krysser Malangshalvøya ved Malangseidet og følger Balsfjorden. Videre krysser traseen under Rysstraumen og Sandnessundet over til Tromsøya.

De økonomiske konklusjonene av rapporten var som følgende: (Infrastrukturkostnad (1991 pris))

- Konsept 1. Fauske-Narvik: 7,3 mrd. kr
- Konsept 2. Narvik – Tromsø: 7,7 mrd. kr
- Konsept 3. Narvik – Tromsø/Harstad: 10,4 mrd. kr
- Konsept 4. Fauske – Tromsø: 14,8 mrd. kr
- Konsept 5. Full utbygging Fauske-Tromsø/Harstad: 17,6 mrd. kr

Kun konsept 2 med trase via Sverige ble vurdert som lønnsomt.

Fauske – Narvik: Alternativet følger **beskrivelsen** av trasé via Skjomen fram til **Sørfold Sør fjord**. Deretter fortsetter traseen mot enden av **Efjorden Efjorden** og følger fjorden et lite stykke på østsiden, fortsetter videre via Melkedalen og rundet Børsvatnet fram til Ballangen. Traseen går deretter i forholdsvis rett linje fram til Narvik.

5.3.1

Fauske - Narvik:

Til sammen er fem traséalternativer beregnet. Av disse er to fra 1983-utredningen; ett er basert på ett av forprosjektene (alt. via Kjøpsvik); ett er fra 1991 ("vestre linje") og ett er "tunnel-fritt" alternativ. I tillegg er to idéer foreslått, men forkastet etter forprosjektfasen (Evenes - Bognes - Lødingen og Ballangen - Evenes).

Trasé via Skjomen:

"1983-alternativ".

Stasjoner: Fauske, Kobbelv, Sør fjord, Narvik

Traséen går langs med Fauskeidet og deretter i bru over Straumbukta. Den fortsetter til Kobbelv, videre gjennom Hamarøy kommune og i en lang tunnel forbi Hellemobotn og Mannfjellet og forbi Sør fjord.

Trasé via Sør fjord og Ballangen:

"1983-alternativ".

Stasjoner: Fauske, Kobbelv, Sør fjord, Ballangen, Narvik

Alternativet følger trasé via Skjomen fram til Sør fjord. Deretter fortsetter traséen mot enden av Efjorden og følger fjorden et lite stykke på østsiden, fortsetter videre via Melkedalen og rundt Børsvatnet fram til Ballangen. Traséen går deretter i forholdsvis rett linje fram til Narvik. Trongskjomen og Beisfjorden krysses med to lange bruer.

Traséen har en høy tunnelandel (71%). Tunnelandelen medfører færre miljøkonflikter, men gir liten opplevelsesverdi og attraktivitet for de reisende.

Fauske - Sør fjorden er kommentert for trasé via Skjomen.

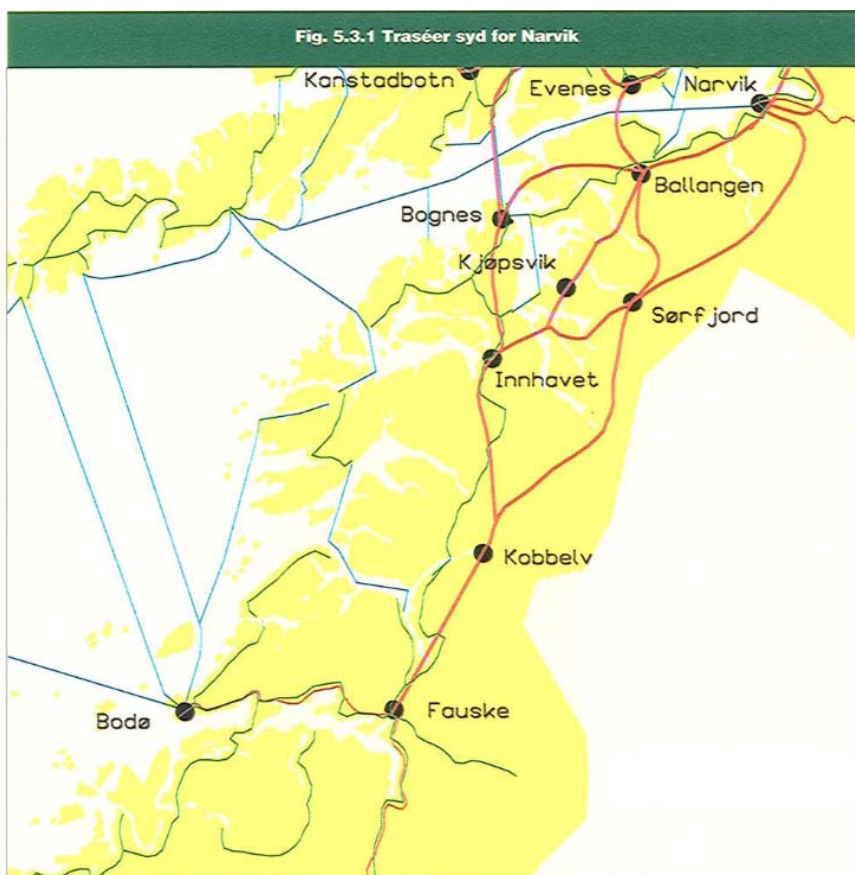
På strekningen mellom Melkevatnet og Børsvatnet vil banen komme i sterk konflikt med flere miljøfaktorer. Området har stor botanisk og ornitologisk verneverdi, og både elg, kulturminner, friluftsliv samt reindrift vil bli berørt av trasé og massetipp.

Langs Ballangen (fjorden + tettstedet) vil kulturminner og skogbruket bli sterkt berørt av jernbanetraséen.

Ved Råna vil banen kunne skade sjølivet i elva, kulturminner, friluftsliv og landskapsverdier.

Ved Fagernes krysser traséen Beisfjorden. Her vurderes konflikten som sterk mht. massedeponi og verdifulle kulturminner.

Det er ikke enkelt å forstå trasébeskrivelsen ut fra rapporten. Nedenfor er derfor gjengitt beskrivelse fra Hovedrapporten fra 1992. Alternativene "Trasé via Skjomen" og "Trasé via Sør fjord og Ballangen" er sammenfallende på strekningen fra Fauske til Sør fjord.



I dag går mye godstransport fra Oslo til Narvik og Nord-Norge på skinner via Sverige. I praksis gjør Norge seg mer og mer avhengig av denne transporten som dermed er utenfor norsk kontroll.

VII Når Nytte-/kostnadsbrøk = 1,0 blir til 0,1

Nytte-/Kost -
beregninger

Etter behandlingen i Stortinget ble følgende konklusjon presentert i St.meld.nr 28 (1993-94) Nord-Norgebanen: Samfunnsøkonomiske vurderinger viser at kostnadene ved prosjektet er 10 ganger større enn den samfunnsmessige nytten. Hovedgrunnen til dette er at det befolkningsgrunlaget jernbanen skal betjene, er svært lavt i forhold til de omfattende investeringene.

Tromsbanen (Narvik-Tromsø)

Denne utredningen er fra 2003 og tar for seg muligheten for en jernbane fra Tromsø til Narvik. Datagrunnlaget her er en Forstudie gjennomført av NHO på oppdrag fra Bardu Kommune. Siden dette er en forstudie kommer den ikke men nye analyser, men bygger på NSB utredningen fra 1992. I tillegg er det gjort intervjuer med kommuner som eventuelt vil bli "berørt" av Tromsbanen.

I følge rapporten har Tromsbanen potensial til å utløse omfattende næringsvirksomhet i influensområdet Troms, Finnmark og nordre Nordland. Banen kan også styrke næringslivsutviklingen nordover langs kystveien til Russland og på tvers av Nordkalotten.

Tromsbanen beskrives som et viktig bindeledd mellom vekst i havbruk, havnefunksjoner, industri og Forsvaret i Midt-Troms, med dagens jernbanenett fra Narvik mot kontinentet og fremtidens sjøruter og banenett på Nordkalotten. Tromsbanen kan bidra til å unngå at transportnettet blir en betydelig flaskehals i næringsutvikling og vekst. Tromsbanen skal kunne gi næringslivet bedre godsfraktkanaler og større markeder via jernbanenettet til Sverige, Finland, Russland, Sør-Norge og Europa. I et overordnet perspektiv skal Tromsbanen passe inn i en jernbanestruktur hvor Troms fylke får sterkest mulig og enklest mulig forbindelse til Sør-Norge, Finland, Russland og Sverige.

Når det gjelder traseer, presenterer rapporten 2 alternativer. Hovedalternativet er traseen Tromsø – Bardu – Torneträsk gjennom Sordalen i Bardu og tilknytning til Ofotbanen ved Tornehamn. Med ca. 60 km fra Setermoen til Ofotbanen kan total ny traselengde bli på ca. 183 km. Avstanden Tromsø – Narvik kan bli på ca. 249 km via Tornehamn.

Alternativ 2 er at tilknytningen til Ofotbanen fra Narvik over Bjørnfjell, dvs. at hele denne nye banestrekningen kommer på norsk side av grensen. Avstand Tromsø-Narvik kan da bli på ca. 191 km. Dette alternativet må sees i sammenheng med senere bygging av strekningen Fauske – Narvik, og derved et sammenhengende jernbanenett gjennom Norge. Rapporten presenterer verken oppdaterte kostnadstall eller samfunnsøkonomiske beregninger for prosjektet.

Ishavsbanen vest (Kolari-Skibotn)

Mulighetsstudie fra 2009, gjennomført av Sweco på oppdrag fra Storfjord kommune og Tomedalsrådet. Hovedmålet med dette prosjektet var å etablere en jernbanetilknytning fra store industri og gruveforekomster i Nord-Finland til en isfri havn langs norskekysten. I dette tilfellet Storfjord kommune i Troms.

Behovet som lå til grunn for utredningen var en antakelse om en årlig produksjon på omlag 13 mill. tonn mal pr år. Denne store produksjonen tilsier at det må benyttes større tonnasje for transport til oversjøiske havner. Den indre delen av Botnvikens er grunn og dette av is i vinterhalvåret. En stabil eksport krever isfri og dype havner, hvilket Skibotn skal kunne tilby. Av en nyere mulighetsstudie gjennomført av Rambøll (2010) fremgår det derimot at malmforekomstene i området er betydelig mindre enn hva som fremkommer i rapporten fra Sweco.

Jernbanetrase fra Finland til Skibotn ble vurdert langs to traser – alt. I langs sørsiden av Skibotndalen og alt. II langs nordsiden. Trasealternativ I viste seg på et tidlig tidspunkt ikke å være hensiktsmessig på grunn av tekniske / økonomiske forhold (bla reindrift), konflikt i forhold til eksisterende vannkraftvernstunneler i fjellet og hensynet til planlagt infrastruktur i Skibotn sentrum

Traseen på nordsiden av Skibotndalen ble av den grunn valgt til ny jernbanetrase. Total lengden er om lag 321 km hvor 46 km er på norsk side og de resterende 275 km er på finsk side.

Det foreligger ingen samfunnsøkonomiske beregninger i rapporten, men det avsluttes med følgende økonomiske anslag for prosjektet:

- A. Jernbane fra Grensen til malmhavn i Skibotn: 3,5 mrd. NOK
- B. Jernbane fra avgrensning malmhavn til gods-/containerhavn: 1,2 mrd. NOK

I Hovedrapporten fra 1992 under beregning av samfunnsøkonomiske verdier (figur nedenfor) er det beregnet Nytte-/Kostnadsbrøk til **0,67** for Konsept 5 (fullt utbygd Nord-Norgebane). Følsomhetsberegninger med antall togpassasjerer som parameter gir **Nytte-/Kostnadsbrøk på 1,01 ved 30% flere passasjerer**. Med dagens fokus på nordområdene, funn av olje- og gassfelt, kartlegging av mineralressurser, økt satsing på havbruk, på tilrettelegging for ny industri og næring, på turisme bør K5 + 30% være et mer realistisk alternativ i dag enn det en kunne se for seg i 1992.

K5: N/K = 0,67
K5+30: N/K = 1,01

10. SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER

Tabell 10.2.6 Samlede samfunnsøkonomiske verdier. Nåverdi 1992, mill. kr.

Konsept	1	2	3	4	5
Ressursbruk	1417	3256	3784	3307	4216
Tidskostnad	156	328	414	529	661
Forurensning	-115	-86	-302	-97	-249
Ulykke	-8	87	104	86	108
Nyskapt trafikk	645	487	592	707	852
Drifts/vedl Pt/Gods	-348	-382	-493	-812	-967
Inv. drifts-midler Pt/Gods	-255	-354	-416	-375	-441
Vedl.hold bane	-115	-122	-174	-229	-284
Effektiviseringsgevinst	528	1214	1403	1216	1540
Netto nytte	1904	4428	4912	4333	5435
Investering i infrastruktur	3626	3853	5028	6855	8134
Nytte/kostnadsbrøk	0.53	1.15	0.98	0.63	0.67

sparer 300 – 400 millioner kr. pr. år vedrørende vegger/havner/flyplasser. Redusert subsidiebehov til andre transportmidler er beregnet til 82 mill. kr. i 2010. Disse verdier gjelder full utbygging, konsept K5.

10.4 FØLSOMHETSBEREGNINGER

Det er gjennomført lønnsomhetsanalyser for alternativ hvor antall togpassasjerer er hhv. 30 % høyere og 30 % lavere enn i hovedberegningene. Dette er beregnet for konsept 3 (fullt utbygd Tromsbane) og konsept 5 (fullt utbygd Nord-Norgebane). Tabell 10.2.7 viser resultatene.

Det er også gjennomført en rekke andre følsomhetsberegninger, men stort sett bare trafikkberegninger. Resultatet av disse er nærmere beskrevet i kapittel 7. Tabell 10.2.8 viser en oversikt over disse beregningene, og hvilket utslag de gir på antall togpassasjerer og transportarbeid (personkm på tog). Endringer er hele tiden angitt i forhold til hovedalternativenes (K3 og K5), mertrafikk i forhold til K0.

Beregningene uten høyhastighet i Sverige (K3 og K5) er brukt til en bedriftsøkonomisk analyse for NSBs persontrafikk. Det ga en liten økning i den bedriftsøkonomiske lønnsomheten. Verdiene i tabell 10.2.8 indikerer at det kan bli større utslag for den samfunnsøkonomiske analysen.

Tabell 10.2.7 Lønnsomhet av følsomhetsberegninger, nåverdi, mill. kr.

	K3-30 %	K3	K3+30 %	K5-30%	K5	K5+30 %
Netto nytte	3385	4912	6204	4044	5435	8203
Investering	5028	5028	5028	8134	8134	8134
N/K-verdi	0.67	0.98	1.23	0.50	0.67	1.01

Bedriftsøkonomiske vurderinger for NSB gir også et økt overskudd dersom sidebane til Harstad inkluderes. Dersom det er aktuelt å gå videre med Nord-Norgebanen basert på gjennomgående bane i Norge, bør også sidebane til Harstad inkluderes.

Figuren til høyre viser de ulike nåverdiene i et stolpediagram. De viser de relative forskjellene mellom de ulike komponentene. De samme verdier er også vist i tabell 10.2.6 nedenfor.

Offentlige utgifter påvirkes på flere måter. Det er beregnet at det offentlige

VIII Containere på avveie ? Fra Middels til Høy – med promille til svar.

6.2.3 Potensiale for framtidig godstransport på bane

I analysen av nytt transportsystem for transportene til og fra Nord-Norge er det viktig å fokusere på overføringspotensial for fisk, termovarer, stykkogods og industrigods (betegnes videre som containeriserbart gods, se tabell i kapittel 2.1 for oversikt over dagens volum og prognose for volum i 2040). Varegruppene fisk, termovarer, stykkogods og industrigods utgjør det godset som er mest aktuelt å overføre til jernbane eller sjø fra veg. Dette er også varegrupper som omfatter verdifulle eksportvolumer for Norge og viktige for landsdelen. Det bør derfor være et mål at nye transport-/banealternativer bidrar til at disse transportene blir mer effektive.

Beregningene fra TØI er gjort for to alternative utviklingsbaner, Basis2040 og Høy2040. Basis2040 er en ren framskriving av dagens situasjon. Høy2040 inkluderer potensialet for vekst i blant annet fiskeoppdrett, konsumvarer og ikke minst forventinger til økt produksjon fra etablerte aktører og funn, slik det er beskrevet i framtidsbilde høy vekst.

Tabellen under viser hvordan verdifullt containeriserbart gods forventes å fordele seg på transportmåter og på nye banestrekninger dersom disse realiseres.

Tabell 20: Endring ift Basisprognose som følge av ny jernbane og godsterminaler. Tusen (1000) tonn pr år.²¹

DATA	ALTERNATIV	Container			Vognlast tog	Annen tog	Skip- bane	Ferge	Fly	Totalt
		Lastebil	skip	Andre skip						
Absolutt	Basis2008	5 416	535	1 971	98	1 397	141	2	12	9 572
Absolutt	Basis2040	10907	1673	3736	148	2333	549	4	37	19387
Endring	Alt.1 Nord-Norgebanen	-569	-275	-141	1	1165	-180	0	0	
	Alt.2A Tromsbanen via Tornehamn	-67	-15	-54	0	185	-49	0	0	
	Alt.2B Tromsbanen via Narvik	-64	-15	-54	0	160	-27	0	0	
	Alt.3 Ishavsbanen vest Kolari-Skibotn	-41	-19	-52	0	189	-77	0	0	
	Alt.3B Kolari-Svapparavaara ut Narvik	-15	-4	-6	0	79	-54	0	0	
	Alt.4 Ishavsbanen øst Rovaniemi - Kirken	ikke beregnet. Resultat ca lik 2040 basis unntatt malm								
Absolutt	Høy2040	11 830	1 721	4 310	148	2 378	685	4	62	21 137
Endring	Alt.1 Nord-Norgebanen	-578	-275	-181	1	1173	-140	0	0	
	Alt.2A Tromsbanen via Tornehamn	-69	-15	-72	0	187	-31	0	0	
	Alt.2B Tromsbanen via Narvik	-66	-15	-72	0	162	-9	0	0	
	Alt.3 Ishavsbanen vest Kolari-Skibotn	-48	-19	-75	0	195	-53	0	0	
	Alt.3B Kolari-Svapparavaara ut Narvik	-23	-4	-2	0	82	-57	0	0	
	Alt.4 Ishavsbanen øst Rovaniemi - Kirken	12	-212	-28	0	310	-77	-4	0	
Absolutt	Høy2040	-136	-37	-29	0	223	-20	0	0	

Godsmengde for varegruppene termovarer, fisk, stykkogods og industrivarer til, fra og internt i Nord-Norge for Basis 2008, Basis 2040 og Høy 2040 med absolute mengder og resultater i form av endring for beregningsalternativene. 1000 tonn pr år. (TØI 2011).

Tabellen viser at det kan forventes en betydelig vekst (ca. 1 mill. tonn) på bane fra i dag (2008) fram mot 2040 på dagens Ofotbanen og Nordlandsbanen. Dette gjelder både i Basis 2040 og i Høy 2040 (fra ca. 1,4 mill. tonn til henholdsvis 2,3 og 2,4 mill. tonn). Tallene pr. banestrekning uttrykker hvor mye gods som i tillegg til de 1,4 mill. tonn, vil overføres til det enkelte banealternativ. Vi ser at alle nye baner vil generere godsvolumer ut over 1,4 mill. tonn, men økningen for nye banestrekninger er beskjeden i forhold til beregnet vekst på eksisterende baner. **En Nord-Norgebane vil ha det største potensialet,** men deler av godsvolumet vil tas fra Ofotbanen og fra skip.

Transportmåten "Skip-bane" er i praksis båtruten fra Bodø havn/godsterminal videre til Vesterålen, Tromsø og Vest-Finnmark. Tabellen viser at denne transporten kan fortsette å øke til 549 000 tonn i 2040 framskriving og 685 000 tonn i 2040 med økt volum fra havbruk. Veksten viser at båtkonseptet vil kunne være attraktivt i ulike transportsystemer.

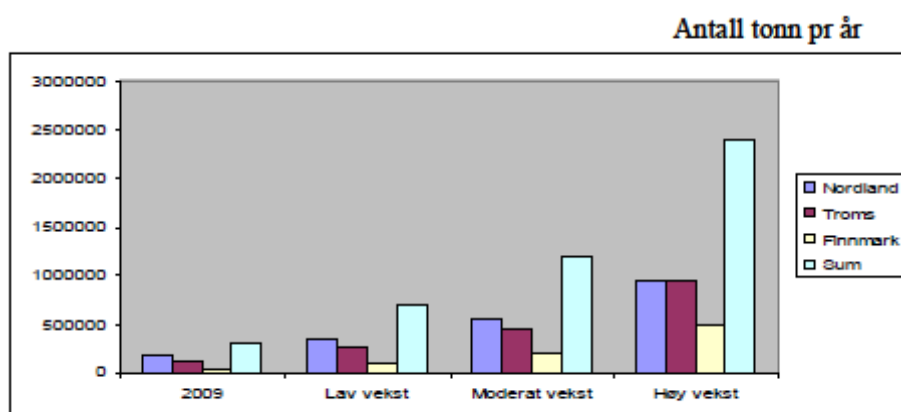
For øvrige banestrekninger viser beregningene at overføringsvolumet av containeriserbart gods, fra bil til bane blir beskjeden. Ishavsbanen øst gir et økt godsvolum på jernbane med ca. 300 000 tonn/år i alternativ Høy 2040, mens veksten for de andre banealternativene ligger til dels betydelig under dette. Dette gjelder bl.a. Tromsbanalternativene (via Tornehamn i Sverige og via Narvik). Eventuelle framtidige malmbeforekomster inngår

²¹ Alternativ 5 (Basis2040) er feilrettet siden versjon pr. 22.juni 2011.

Alternativ 4 (Høy 2040) er feilrettet siden versjon pr. 22.juni 2011.

Omtale og rapporter som gjelder godsvolum (containeriserbart) i nord viser høye tall.

Eksempelvis er det i ”Ny infrastruktur i nord” s 25 vist framtidsbilder for 2040 for havbruk i Nord-Norge. Fra Moderat til Høy vekst er det ca en fordobling av transportvolum fram til 2040.



Framtidsbilder for 2040 for havbruk i Nord-Norge

Når Jernbaneverkets rapport viser forholdstall mellom Høy 2040 og Basis 2008 for godstransport med Nord-Norgebanen på $1173/1165 = 1,0068$ dvs **0,68 %** virker det usannsynlig og som at det opereres med ulikt grunnlagsmateriele. Selv generell økning i eksport av fisk vil med all sannsynlighet også avstedkomme økning i transport på Nord-Norgebanene ut over noen få promille.

For Skip/bane er tilsvarende forholdstall mellom Høy 2040 og Basis 2008 ca 25% ($685/549=1,25$).

I godsstrategien som ligger til grunn for NTP 2014 – 2023 er målet for Nordlandsbanen en fordobling av transportert godsmengde innen 2020 og en tredobling innen 2040.

Tabellen viser at det kan forventes en betydelig vekst på bane fra 2008 (1,397 mill tonn) til 2040 (2,333 mill tonn).

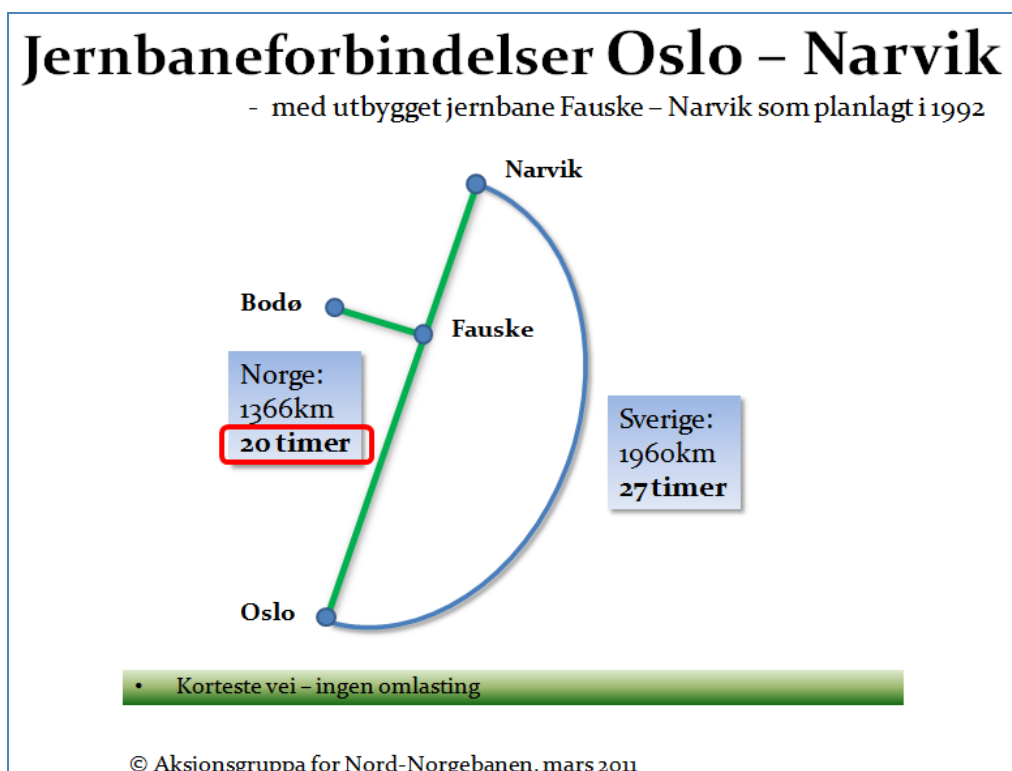
Om Jernbane Tromsø – Sverige via Narvik eller Tornehamn (Tromsbanen) sier rapporten:

”Fordi Tromsbanalternativene i hovedsak løser transporter mellom Østlandet og Troms, blir alternativene kun en forlengelse av ARE-transportene som allerede går på tog i dag, videre til Troms. Hvis en forutsetter en nasjonal korridor med økt bruk av Meråkerbanen (Oslo-Trondheim-via Sverige til Tromsø) i framtiden vil avstanden fra Midt-Norge og totalt i denne korridoren være mye lengre enn alternativet langs E6 eller Nordlandsbanen med omlasting til bil i Fauske eller båt i Bodø.”

Store mengder gods som kommer med ARE-togene lastes om til bil for videre transport til Troms. Dersom godset kan transporteres uten omlasting bør det være en fordel.

At avstanden ved bruk av Meråkerbanen via Sverige blir mye lengre er like opplagt som at jernbane Fauske – Narvik vil gi en mye kortere jernbanestrekning fra Oslo - Trondheim – Fauske – Narvik enn Oslo – via Sverige – Narvik. Det norske alternativet er ca 70% eller $\frac{3}{4}$ av strekningen gjennom Sverige.

IX Omvegen gjennom Sverige



Rapporten viser til at den isolerte effekten av Nord-Norgebanen gir 96000 containere til jernbanen i et 2040 – perspektiv.

Dette tilsvarer: $96000 / (50 \text{ cont pr tog}) / (50 \text{ uker pr år}) / (7 \text{ dg/uke}) = 5,48 \text{ tog/døgn (38,4 tog/uke)}$. I rapporten beregnes 4 tog pr døgn.

Sitat: "Noe av godset er gods som i dag benytter Ofofbanen (anm: ARE + NRE). Transportvolumene er likevel små sett i forhold til de store investeringene."

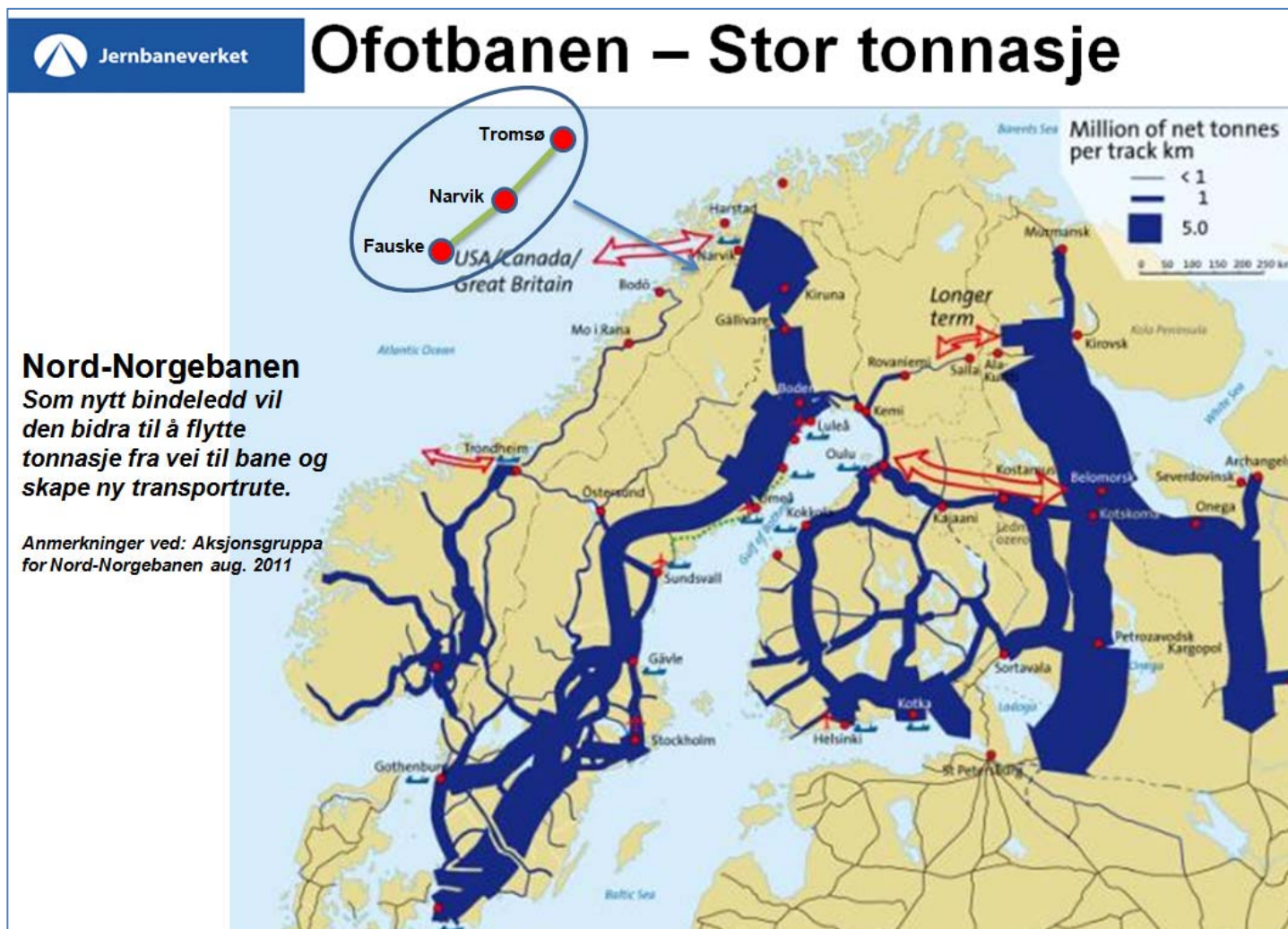
ARE + NRE togene utgjør i dag (2011) 10 + 5 togpar pr uke (kilde: Jernbaneverket)

Med godsstrategien for 2020 og 2040 blir antall tog:

	2011	2020	2040
ARE + NRE	15 togpar/uke	30 togpar/uke	45 togpar/uke

Med Nord-Norgebanen vil det gjennom Norge kunne opprettes et godtstransporttilbud som gir betydelig kortere reisetid enn gjennom Sverige. At dette ikke blir benyttet i regnemodellene må skyldes begrenset kapasitet (manglende krysningsspor med mer?). Utbygging på norsk side bør være kvalitetsmessig på høyde med tilbud gjennom Sverige. **Med Nord-Norgebanen vil nettopp de lange strekningen kunne utnyttes og jernbanens bidrag til å forstørre regionene bli en realitet, - også i nord.**

X Er det rart det blir "tynne" transportstrømmer ?



Rapporten karakteriserer godstransporten i nord som "tynne" transportstrømmer. (s46)

At det blir "tynne" transportstrømmer henger kanskje sammen med at transporttilbudet er dårlig. Hvilke nye næringer er det som vil ta sjansen på å etablere seg i et område der avstandsulempene er åpenbare og der en i miljøssammenheng vil tape i forhold til konkurrenter i "sentrale" områder?

Om "Grønne transporter":

"Om det blir økende krav til miljøvennlige transporter og merking av produkter med transportmiddel vil eksporten fra Nord-Norge kunne være sårbar."(s45). Anm: EUs hvitbok om transport legger opp til sterk dreining mot miljøvennlig transport. Det er mer sannsynlig med "NÅR" det blir økende krav til miljøvennlig transport ..."

"Nordnorsk økonomi er generelt råvarebasert og dermed sårbar for internasjonale trender, forbrukervaner og generell utvikling. Betydningen av miljøpreferanser i framtiden kan også komme til å spille inn i vurderingene. (s46) Anm: Som ved forrige uttalelse er det kanskje mer sannsynlig at dette vil komme.

"En betydelig vekst innenfor havbruk kan bidra til økt etterspørsel etter mer effektive og miljøvennlige transportere." (s47) Anm: Det er mer sannsynlig at den VIL bidra til økt etterspørsel...

6.2.1 utfordringer på banene (s48)

"Videre utvikling av Nordlandsbanen er viktig."

"På Helgeland bidrar toget til å binde regionen sammen."

6.2.2 Mulige nye banestrekninger (s50)

Om overordnet godsstrømanalyse:

"Det er stor usikkerhet i slike beregninger..."

"Det er umulig å beregne seg fram til framtidige transportstrømmer, men den anvendte analysemetoden er etablert i transportetatene som et ledd i vurdering av framtidig transportutvikling."

Usikkerheten ved beregningene som omtales tidligere i rapporten gir ikke grunnlag for å avskrive videre arbeid med Nord-Norgebanen nå, slik det framkommer av konklusjonen. Spesielt ikke når Nytte-/Kostnadsbrøken kanskje er 1,0 eller mer!

XI En jernbane for fremtiden – også i Nord-Norge !

En jernbane for fremtiden

PERSPEKTIVER MOT 2040 - også i Nord-Norge

2011



Del 2: Jernbanens rolle s 15

- Transportbehovet øker sterkt fram mot 2040.
- EU setter ambisiøse mål for reduksjon i klimagassutslipp og styrking av miljøvennlig transport.
- Jernbanesektoren er i kraftig utvikling internasjonalt.
- Jernbanens fortrinn er:
 - Å knytte byer sammen og bidra til å gjøre regionene større
 - Daglige reiser i og rundt de store byområdene
 - Effektive og komfortable personreiser over lange avstander
 - Effektiv godstransport over lange avstander

s 39

For godstrafikken i Nord-Norge er det mange interessante framtidsperspektiver, både en sterk vekst på Ofotbanen, men også ideer om nye baneløsninger fra Sverige og Finland til Norge. Grunnlaget for nye løsninger i Nord-Norge utredes nå i en egen utredning for Nordområdene. Mulige investeringsbehov er ikke tatt med i vårt overslag.

 Jernbaneverket

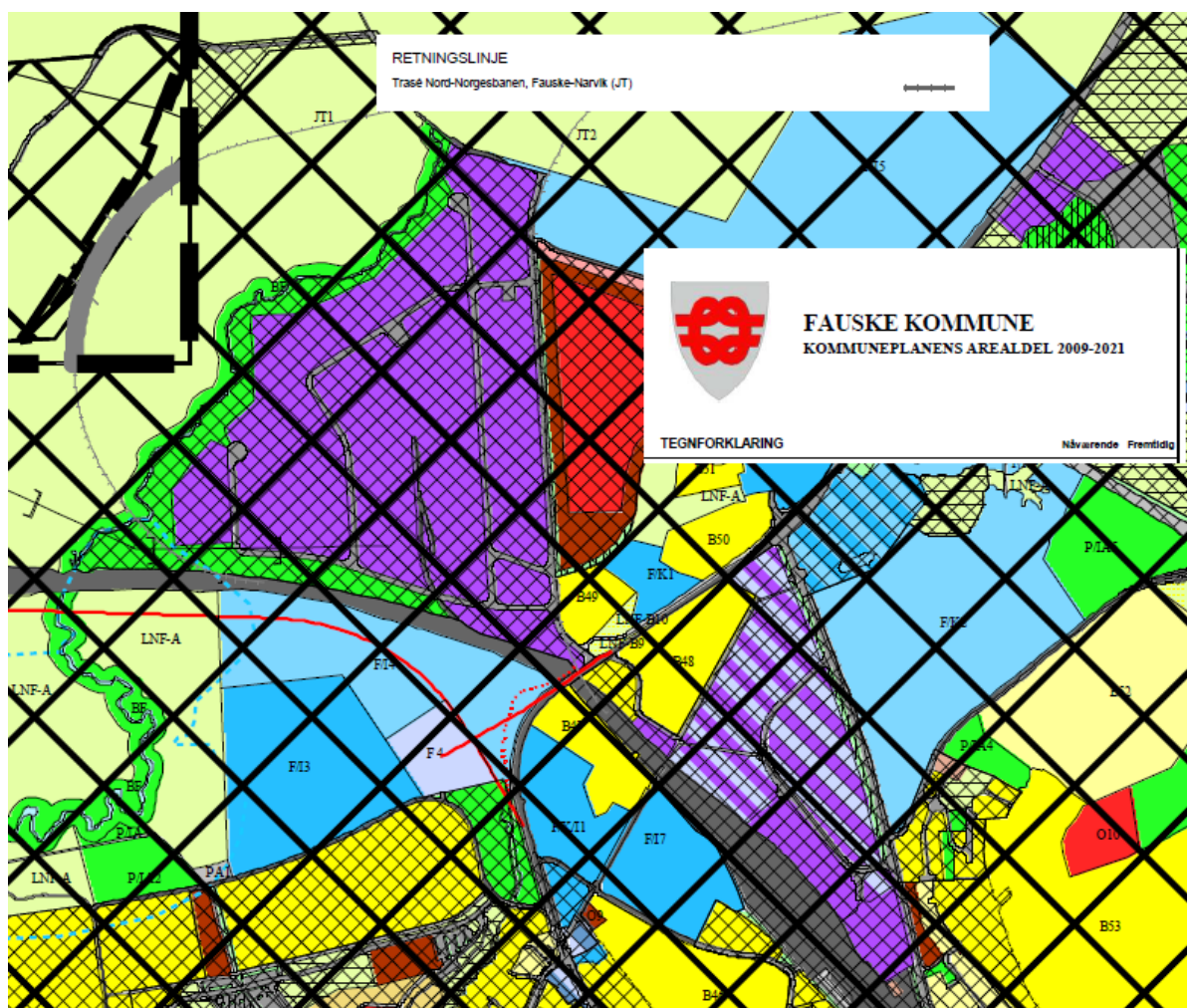
En jernbane for fremtiden (oppsummering)	4
Jernbanen blir enda viktigere	5

...., men her stopper Jernbaneverkets interesse for Nord-Norge.

XII Kommunene i nord forbereder seg

De fleste kommunene i Nordland, og en del kommuner i Troms, som er berørt av traseen, har de siste par årene markert denne i sine arealplaner. Dette er et resultat av optimisme i forhold til nordområdesatsingen. Samferdselsdepartementets oppfordring til å komme med innspill i forhold til transportinfrastruktur i nord har skapt forventninger om planer og tiltak.

Kommunene Fauske, Sørfold, Hamarøy, Ballangen og Gratangen er eksempler på dette. Også Tysfjord og Narvik arbeider med rulling av sine planer. **Dermed er samtlige kommuner på strekningen Fauske – Narvik engasjert i forhold til planleggingen.** Også fylkeskommunene har videre arbeid med Nord-Norgebanen i sine regionale transportplaner.



Kartutsnittet er hentet fra Fauske kommune sin arealplan og viser aktuelle traseer ut fra Fauske sentrum ved videreføring av jernbanen.

XIII Konklusjonen

Rapportens konklusjon når det gjelder Nord-Norgebanen:

- ”Det er ikke avdekket behov for å arbeide videre med Nord-Norgebanen nå. Ofotbanen og Nordlandsbanen vil med nødvendige tiltak betjene de viktige transportstrømmene i landsdelen på en god måte i lang tid framover”.

Ingen av forslagene om nye baneløsninger i nord finner Jernbaneverket ut at det er grunnlag for å arbeide videre med. For øst/vest-forbindelser er det kun ved initiativ fra svensk, finsk eller russisk side at Jernbaneverket vil se på slike løsninger.

Jernbaneverkets innspill til arbeidet med NTP 2014 – 2023 er beskjedent. Kommunene og fylkene ser behovet for å arbeide videre med Nord-Norgebanen nå. Nordområdene er av regjeringen utpekt som Norges viktigste satsingsområde, men Jernbaneverket ser ikke sin rolle.

Nøkkeltallene i hovedrapporten fra 1992 for Nytt-/Kostverdier for konsept 5 (K/N fra 0,67 til 1,01) er utelatt og viktige moment som betydningen av jernbane for samfunnsutviklingen er nedtonet. Omtale som ”tynne” transportstrømmer, ”stor usikkerhet i beregningen” samt formuleringer som ”om det blir økende krav til miljøvennlig transport...” gjenspeiler ikke EUs holdning til miljøvennlig jernbane som fremtidig transportsystem.

Et nasjonalt mål er å få mer gods fra vei til bane og forstørre regionene med gode transportløsninger. Med beregninger fra 1992, som viste lønnsomhet, og de samfunnsendringene vi i dag kjenner til, bør nettopp Nord-Norgebanen være et aktuelt prosjekt å se nærmere på.



Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

styret

02.02.2012

www.nordnorgebanen.no

XIV Innspill til NTP 2014 - 2023

- Nord-Norgebanen konsept 5 ble i hovedrapporten fra 1992 beregnet med Nytte/Kostnadsbrøk på 0,67. Med økt antall passasjerer viste følsomhetsberegning $N/K = 1,01$. I dag er det flere argument som miljø og vekst i nordområdene som tilsier at nytteverdien er større enn i 1992.
- Dagens E6 på strekningen Fauske – Narvik er ikke i stand til å betjene forventet trafikkøkning frem til 2040. Frem til da er det forventet en tredobling av containertransport på Ofotbanen. På Nordlandsbanen forventes tilsvarende økning. Selv med større utbedringer er trasévalget meget dårlig og det er svært få forbikjøringsmuligheter på strekningen på grunn av tungtrafikk. Trafikksikkerheten settes til side dersom ikke tungtrafikken kommer bort fra veiene.
- Miljø/grønn transport. I likehet med andre land i Europa som satser på jernbane bør Norge bygge jernbane nord/sør for å sikre en fremtidsrettet miljøvennlig infrastruktur i regionen. Dette er avgjørende for etablering av en rekke næringer og gjør at bedrifter ikke taper i konkurransen når miljøkostnader i forbindelse med transport blir en del av vareprisen.
- Saltenpendelen er blitt en suksess i en bo- og arbeidsregion med befolkning på ca 77.000.
- Regionforstørrelser. Det er grunn til å tro at de store besparelsene i reisetid vil gjøre persontransport meget aktuell i området.
 - Befolkningen i regionen Bodø/Fauske – Narvik på ca 100.000 får en reduksjon i reisetid fra 5,4t med bil til 2,1t (til 40%) med tog på strekningen Bodø – Narvik.
 - Befolkningen i regionen Ofoten – Troms på ca 126.000 får en reduksjon i reisetid fra 3,75t med bil til 1,6t (til 43%) med tog på strekningen Narvik - Tromsø.
- Nordområdesatsing. For transportinfrastruktur i nordområdene viser de fleste rapporter til fagetatenes utredning. Når det gjelder jernbane, er Jernbaneverkets rapport ”Jernbanens rolle i nord” den rapporten som Nordområdeutredningen fase 2 bygger på. Det er derfor sterkt å beklage at rapporten er så mangelfull som den er og dermed gir feil inntrykk av nytteverdi av jernbane i nord. I sammenheng med satsingen på nordområdene er det et minimum at det utarbeides en rapport som er troverdig. Når det er mulig å utrede et jernbaneprosjekt til vel 900 milliarder bør et prosjekt i nord på fra 20 – 50 milliarder kunne utredes med tilsvarende kvalitet.
- Planlegging av Nord-Norgebanen bør inn i NTP 2014 – 2023 evt som et eget prosjekt i nordområdesammenheng.

XV Referanser

__ Oppdrag til transportetatene 21.februar 2007

http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Transport/NTP_2010_2019_oppdrag.pdf

http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Transport/NTP_oppdrag_vedlegg.pdf

__ Nasjonal Transportplan

http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/nasjonal_transportplan.html?id=12198

__ Med toget til 69° 42, Nord-Norgebanen, Hovedrapport fra november 1992

http://www.nordnorgebanen.no/nord_norgebanen/rapporter_utredninger/nord_norgebanen_hovedrapport_1992

__ Nye byggesteiner i nord, punkt 22 s 91

http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomr%C3%A5dene/byggesteiner_nord090323_2.pdf

__ Jernbaneverkets rapport: Jernbanens rolle i nord

http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2011_11_24_jernbanens_rolle_i_nord.pdf

__ Kommuneplan Fauske - behandling Kommunestyret 03.02.2011 Sak 004/11

<http://www.fauske.kommune.no/03-02-2011-kommunestyre.4877092-130913.html>

__ Kommuneplan Sørfold:

<http://www.sorfold.kommune.no/kommuneplan>

[http://www.sorfold.kommune.no/www/sorfold/resource.nsf/files/www8bkkrd-kommuneplanensarealdel/\\$FILE/kommuneplanensarealdel.pdf](http://www.sorfold.kommune.no/www/sorfold/resource.nsf/files/www8bkkrd-kommuneplanensarealdel/$FILE/kommuneplanensarealdel.pdf)

__ Kommuneplan Hamarøy:

http://www.hamaroy.kommune.no/artikler/arealdel_kommuneplan

[http://www.hamaroy.kommune.no/www/hamaroy/home.nsf/Attachments/9DFBDAFBA6623BD4C125765B003F3C15/\\$FILE/Kplan_kart_vedtatt20091015.pdf](http://www.hamaroy.kommune.no/www/hamaroy/home.nsf/Attachments/9DFBDAFBA6623BD4C125765B003F3C15/$FILE/Kplan_kart_vedtatt20091015.pdf)

__ Nordland Fylkeskommune RTP (Regional TransportPlan)

<http://www.nfk.no/artikkel.aspx?MIId=3960&AIId=17054>

__ Flere linker på:

<http://www.nordnorgebanen.no/>

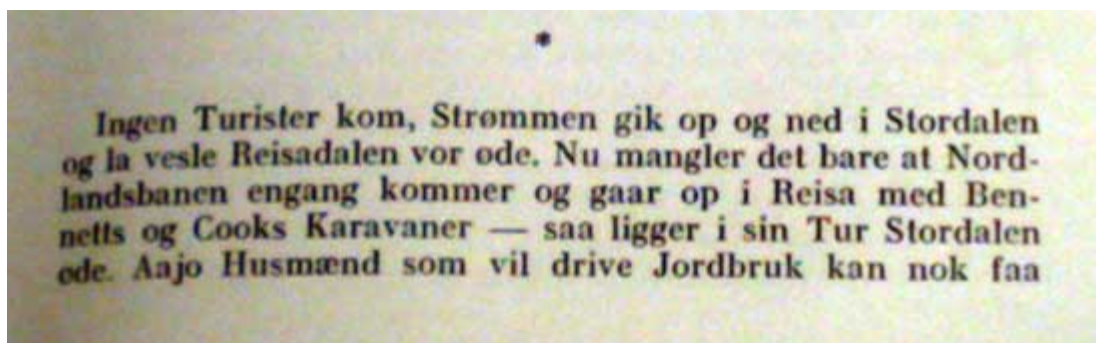
XVI Enig med Hamsun

Sagt om Nord-Norgebanen/Nordlandsbanen:

Hamsun, "Den siste Glæde" utkom i 1912

Hamsun beskriver en av sine turer der han kommer til en gård der bonden driver med turisme. Og denne gården ligger i en liten dal som heter Reisadalen. Bonden har mange husdyr, men økonomien skranter så derfor har han begynt å ta i mot turister. Noen er pengesterke som til og med investerer i gården og tar med seg familien dit.

Pengene strømmer inn og bonden blir latere og mer og mer fuktig. Det blir mange velkomstdrinker. Men etter hvert begynner turiststrømmen å avta og han skjønner ikke hvor de har blitt av, før han får høre rykte om at de har lagt veien til sidedalen, som heter Stordalen. Og hvorfor det. Jo, for der har de fått vei og så er det blitt automobiler i Stordalen og turistene de vil jo helst komme seg litt makelig ut i marka og langs veiene og de har rømt over til Stordalen, og da er jo etthundreogett ute. Når han oppdager dette begynner han å spekulere på hva han skal gjøre. Han må jo få vei opp så ha kan kjøpe automobiler, men han greier jo ikke å finansiere verken vei eller automobiler, så det ser virkelig svart ut. Men man skal jo ikke være uten et visst fremtidsperspektiv på muligheter, og det er det forfatteren åpner mulighet for og konstaterer:



"Ingen turister kom, Strømmen gik op og ned i Stordalen og la vesle Reisadalen vor øde. Nu mangler det bare at Nordlandsbanen engang kommer og går opp i Reisa med Bennets og Cooks Karavaner - saa ligger i sin Tur Stordalen øde."

Klipp fra www.nordnorgebanen.no