

Jernbanedirektoratet  
[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

Høring KVV Nord-Norgebanen, sak 202300988

30. januar 2024

## Høringsvar til Konseptvalgutredning Nord-Norgebanen

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) takker for muligheten til å gi vårt tilsvaer på Konseptvalgutredningen for Nord-Norgebanen (KVV). NFTR representerer 692 medlemsbedrifter på tvers av hele Tromsøregionen.

Høringsvaret baseres med utgangspunkt i bestillingen som er gitt: «Det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnssikkerhet og beredskap.»

Å knytte landet sammen med et felles jernbanetilbud, anses som positivt. En utbygging av bane må hverken gå på bekostning av annen samferdselsoppgradering eller at transportløsninger settes opp mot hverandre i vurderingen. Dette er en viktig forutsetning. Nord-Norge har stort behov for å utbedre vegnettet, samtidig som det er behov for jernbane i nord. NFTR mener derfor at det ikke er riktig å sette to transportnett opp mot hverandre: Veg eller jernbane.

En videreføring og utbygging av jernbane fra Fauske og nordover i landet, vil være en politisk beslutning som funderes i ønsket politikk. Dette er i tråd med de fleste andre samferdselsutbygginger i Norge. Det er åpenbart at det ikke vil være samfunnsøkonomisk mulig å regne hjem en slik investering, dette på lik linje med andre større norske samferdselsløft.

Nord-Norgebanen vil bidra til redusert reise- og transporttid, økt trafiksikkerhet, avlastning av godstransport på veinettet, skape varige arbeidsplasser, legge grunnlaget for nye næringer samt synliggjøre nasjonal satsing på nordområdene. NFTR mener at KVVen ikke tar høyde for de nasjonale vekstambisjonene innen havbruk, fiskeri, mineraler og reiseliv. I tillegg må KVVen hensynta den geopolitiske situasjonen som er tilspisset og krever økt satsing på sikkerhet og beredskap i det nordlige Norge.

NFTR mener:

### **1. Økt produksjon og eksport fra Nord-Norge krever bedre infrastruktur**

Norge har satt ambisiøse vekstmål for en rekke næringer, hvor de fleste er eksportnæringer og sentrale næringer i Nord-Norge: havbruk, fiskeri, mineraler og reiseliv. Økt fokus på nordområdene

og utvinning av naturressursene vil gi nye muligheter for økonomisk vekst. Planlegging av infrastrukturinvesteringer bør derfor ta hensyn til hvordan disse kan bidra til en bærekraftig utvikling av regionen. Dette innebærer å vurdere både miljøkonsekvenser, sosiale og økonomiske konsekvenser.

NFTR mener at utbygging av en jernbane i nord kan understøtte de strategier og mål som Norge som nasjon har satt seg. I tillegg kan en jernbane bidra til å effektivisere produksjonen og distribusjon av produkter som skal utvinnes og produseres i nord.

## **2. Effektivisering av transport og fremtidens krav om mindre utslipp i logistikkjeden må ivaretas**

Eksportvarer produsert i nord har naturligvis en større avstands- og konkurranseulempen enn varer produsert og solgt på kontinentet. Norsk eksport fra nordområdene møter prispress og andre rammebetingelser som skatter og avgifter som følge av opprinnelsesstedet. Dette innebærer at næringslivet i vår region har fokus på å redusere ulempene for å sikre fremtidig konkurransekraft. Lang reisevei, dyrere transport, manglende redundans for forsyningskjedene, samt forventede fremtidige økte skatter og/eller avgifter som følge av ikke grønne logistikk-kjeder, utfordrer næringslivet i å fortsatt tilby attraktive og konkurransedyktige produkter fra det nordlige Norge.

## **3. Fremtidens reiseliv trenger effektive og grønne transportløsninger**

*Henviser til innspill fra Visit Tromsø-regionen og reiselivsnæringen:*

«Reiselivsnæringen er ikke riktig dokumentert inn i fremtiden. Analysebyrådet Menon Economics estimerer at reiselivsomsetningen i Norge vil bli på 330 milliarder kroner i 2030 - altså en vekst på nær 50 prosent fra 2019. Det er forventet mer enn 50 prosent forbruksvekst i alle kundesegmenter. Sterkest blir veksten fra utenlandske turister, som altså ikke er en brukergruppe som tas med inn i behovsvurderingen i KVUen. Reiselivet i nord er ventet å ta en stor del av denne veksten.»

NFTR mener at persontransporten har flere viktige bidrag i samfunnsutviklingen. Både for utviklingen innen turistnæringen, men også for effektiv pendlervei og alternativ innenlands reisemåte. Mennesker ønsker kortere reisetid, reise mer klimavennlig, forutsigbar regularitet på reiseveien og bedre trafiksikkerhet. Ifølge hovedrapporten til KVUen er det estimert å gi om lag 70.000 til 210.000 personreiser per år på ny bane. Det er viktig å kvalitetssikre hvorvidt disse estimatene også innbefatter prognosene for økt person- og turisttrafikk basert på forventet veksttall i de neste 40 årene. Både fastboende og gjester uttrykker at de i større grad ønsker og forventer å kunne benytte bærekraftige transporttilbud.

## **4. Bo- og blilyst øker med Nord-Norgebanen**

For å øke bo- og blilysten i det nordlige Norge må nasjonen satse mer på utvikling av nordområdene. Utbygging og videreutvikling av infrastruktur og særlig med tanke på effektive og bærekraftige transportløsninger på tvers av landsdelene er viktig.

Nord-Norgebanen bidrar til økt bo- og blilyst samt utvidelse av arbeidsmarkedsregionene i landsdelen. En utbygget bane vil bidra til vesentlig kortere reisetid og vil binde Norge sammen i

større grad. Nord-Norgebanen vil avlaste godstransport på E6, som igjen fører til økt trafiksikkerhet for innbyggerne i Nord-Norge. En bane som utbygges samtidig med utbedring av veier vil øke attraktiviteten for å bo og drive forretning i det nordlige Norge.

## **5. Samfunnsikkerhet og beredskap må spille en sentral rolle i vurderingen**

Sikkerhet og beredskap er viktige aspekter ved utviklingen av Nord-Norgebanen. Bygging av jernbanen vil ha en stor positiv effekt på disse områdene. For det første vil det gi bedre forsyningssikkerhet. I tilfelle en krise vil det være flere måter å frakte utstyr og personell på, noe som kan være avgjørende for å håndtere en akutt situasjon mer effektivt.

Dagens transportløsninger har store utfordringer med tanke på forutsigbarhet og redundans, noe som påvirker både gods- og persontrafikk. Jernbanen vil bidra til større forutsigbarhet i transportsystemet. Dette er viktig for å sikre at varer og tjenester kan leveres pålitelig og i tide, noe som er spesielt viktig for næringslivet i regionen.

Mangel på omkjøringsmuligheter på land, spesielt i lys av behovet for større transportkapasitet på grunn av Nato-medlemskapet til Sverige og Finland, utgjør en betydelig utfordring for regionens infrastruktur. Den militære aktiviteten øker i seg selv, og spesielt etter Sverige og Finlands inntreden i Nato. Dagens veinett både med tanke på veistandard og kapasitet er allerede utfordret, og med økt aktivitet øker bekymringen for at dagens veinett vil knele.

Standarden på det eksisterende veinettet viser seg å være utilstrekkelig for å håndtere både militære og sivile kjøretøy. Veinettet som i dag er beregnet for sivile kjøretøy er langt på vei presset til sin maksimale kapasitet. Ved økt aktivitet for militære kjøretøy opp mot 75-tonn er det opplagt at veinettet vil oppleve betydelige problemer.

## **6. Trafiksikkerheten bedres med videreføring av jernbane i nord**

Dagens transportløsninger der en stor andel av godset fraktes på veinettet bidrar til økt antall trailere. Ved å flytte mer gods fra vei til jernbane, reduseres risikoen for trafikkulykker og forbedrer trafiksikkerheten. Dette er spesielt relevant gitt de utfordrende kjøreforholdene som ofte finnes i Nord-Norge med lange strekninger, skiftende vær, svært få midtskillere og dårlige veier.

Den senere tids oppslag i media der befolkningen uttrykker større utrygghet med ferdsel på veinettet og historier om useriøse aktører som blir ilagt kjøreforbud, kan bidra til en mindre attraktiv region. Hyppigere kjøretøykontroller og mer oppgradering av sikkerhetstiltak på veinettet kan bøte på opplevelsen befolkningen har, men NFTR mener at dette ikke er tilstrekkelig for å trygge folket i nord.

## **7. Oppgradering av Ofot- og Nordlandsbanen blir sentralt uansett valg av konsept**

I dag går en stor andel av godset til Nord-Norge på jernbane med Ofotbanen eller Nordlandsbanen. Nordlandsbanen er kategorisert som overbelastet, og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter mer godstransport. Nordlandsbanen og Ofotbanen har begge stort potensial, og med oppgraderinger kan disse banene bidra til mer grønn, forutsigbar og hurtig frakt. Det fordrer at teknologien oppgraderes og kapasiteten økes. Kapasitetsbehovet på Ofotbanen vil på sikt kreve

dobbeltspor. Det er behov for et godt utbygd jernbanenett med bedre kapasitet, slik at mer gods kan flyttes over på bane, både av miljøhensyn og av trafikale sikkerhetsmessige årsaker. Det er behov for oppgradering av dagens bane for å bedre godstransportens forutsigbarhet og forsyningsikkerhet inn og ut av regionen.

Derfor ønsker NFTR en satsing på både Ofot- og Nordlandsbanen uavhengig av utbygging av jernbane videre nord i Norge.

## **8. KVUen svarer ikke ut bestillingen tilstrekkelig**

NFTR oppfatter at KVUen ikke svarer ut oppdraget. Grunnlaget for KVUen skulle ta utgangspunkt i Norges vekstambisjoner. Etter vår vurdering mangler analysen som bør omtale hvilken rolle Nord-Norgebanen skal og vil kunne spille for samfunns- og næringsutviklingen i landsdelen, hvilket marked den kan dekke – og hva som skal til for å lykkes med dette. Vi har observert at utredningene hovedsakelig fokuserer på de negative aspektene ved utredningen, herunder samfunnsøkonomisk lønnsomhet og miljø med lite fokus på annen samfunnsnytte. Dette kan potensielt gi et ubalansert bilde som kan påvirke beslutningstakingen på en uheldig måte.

NFTR støtter Troms fylkeskommunes kritikk av manglende trinnvis beskrivelse og satsninger i regionen, samt behovet for klare planer og økte investeringer. En mer langsiktig tilnærming til infrastrukturutvikling, med spesifikke investeringer som støtter bærekraftig næringsutvikling, er nødvendig.

Tidsplanen for prosessen gir også grunn til bekymring. Selv om utredningene har pågått en stund, har muligheten for innspill vært åpen fra november til januar, noe som gir en svært kort høringsfrist på en utredning med omfattende omfang. Etter at høringen er avsluttet, skal utredningene kvalitetssikres, en prosess som strekker seg helt til juni 2024. Dette er problematisk, ettersom KVUene skal bygges opp under ny Nasjonal Transportplan (NTP) og denne er under politisk utarbeidelse allerede nå. Dette betyr at kvalitetssikringen av KVUen ikke vil være ferdig før NTPen er ferdigbehandlet, noe som kan begrense muligheten for at innspillene fra høringen får reell innflytelse på beslutningene som tas.

## **Avsluttende kommentarer**

NFTR er positive til Nord-Norgebanen samtidig som en oppgradering av eksisterende bane og veinett må sikres. Den nasjonale satsingen på nordområdene må nødvendigvis gjenspeiles i utviklingen av infrastruktur i det nordlige Norge. Dette mener vi ikke er hensyntatt tilstrekkelig i KVUen. NFTR mener at fokus på samfunnsøkonomisk nytteverdi blir vektlagt i for stor grad sammenlignet med andre regioner og infrastrukturløft som er gjennomført.

NFTR støtter også hørings svar fra Visit Tromsø-regionen, Tromsø kommune og Troms Fylkeskommune. Vår klare anbefaling er å satse på nordområdene gjennom å bygge Nord-Norgebanen. Vi ber om at vårt høringsinnspill tas med og ønsker god dialog i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

Trude Nilsen (Sign.)