

# 11. Måloppnåelse

Nord-Norgebaneprosjektet er analysert i forhold til de målsettinger som har ligget til grunn for utredningen, og som er nedfelt i Samferdselsdepartementets mandat. Målsettingene er knyttet til analyseområder som teknisk gjennomførbarhet, økonomiske virkninger og konsekvenser for samfunn og miljø.

De tekniske målsettinger er langt på veg tilfredsstillt, men andel av tunneler er større enn ønskelig. Det er som ventet konflikter i forhold til natur og miljø, til dels av alvorlig karakter. Det er minimale støyproblemer, men Nord-Norgebanens bidrag til å redusere utslipp av klimagasser i Norge er ubetydelig. Fullt utbygd vil Nord-Norgebanen gi rimelig god markedsdekning til store deler av Nord-Norge, bortsett fra Lofoten/Vesterålen og Finnmark. Prognosen for passasjerer overstiger det som kunne forventes ut fra erfaringer fra andre prosjekter, mens godsmengdene er omtrent som ventet. Nord-Norgebanen gir god sysselsettingseffekt i anleggsperioden. Derimot er det ikke påvist store virkninger for næringslivet i driftsfasen, og langtidssysselsettingen er lavere enn forventet. Det er mulig å drive Nord-Norgebanen med driftsøkonomisk overskudd, avhengig av hvilket konsept som blir valgt. Pga. all trafikk med jernbanen er overført trafikk fra andre mindre gunstige transportmidler, ligger nytten av prosjektet høyt. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for Nord-Norgebanen ligger på samme nivå som jernbanelinjer i Sør-Norge.

## 11.1 TEKNISK/ ØKONOMISKE FORHOLD

Dette omfatter trasékvalitet, geometrisk standard, opplevelseskvalitet, sikkerhet, kostnader og energiforbruk.

For alle traséalternativer har det vært mulig å oppnå det geometriske kravet om mulig kjørehastighet på 200 km/t. Det er noen få, korte strekninger hvor det er gått ubetydelig ned i standard, hovedsakelig nær opp til stasjoner hvor hastigheten likevel skal reduseres. Stigningskravet på maks. 13 o/oo er også oppfylt, noe som særlig har betydning for energiforbruket og mest for gods.

Høyhastighetsstandard gjennom den aktuelle topografien kan ikke gjennomføres uten mange og lange tunneler uten at kostnadene blir for høye. Dette har ført til en tunnelandel på ca. 60%. Nord-Norgebanen blir derfor ikke den opplevelse for togpassasjerene den burde ha vært. Den høye andelen av tunneler gjør også sikkerheten mer problematisk. Fordi 60% av evt. uhell kan inntreffe i tunnel, vil både berging, evakuering og reparasjoner bli mer komplisert enn på dagstrekninger.

Toget kan drives enten med elektrisitet eller diesel. Med diesel får man enten

en lavere hastighet eller høy forurensning. Også de mange og lange tunnelene skaper problemer for dieseldrift. Det er derfor bare elektrisk drift, basert på vannbasert produksjon, som oppfyller målsettingene. En elektrisk drevet Nord-Norgebane vil påskynde planene om å elektrifisere Nordlandsbanen.

Kostnadene for traséene er omtrent som forventet. For fullt utbygd Nord-Norgebane ligger kostnadene mellom 16,2 og 19,7 milliarder kroner, dvs. omtrent som angitt i meldingen (13,5 - 20 mrd.), mens representative korridorer som er lagt til grunn for lønnsomhetsberegningene, er kostnadsberegnet til 15,6 milliarder kroner).

Standarden som er oppnådd, gir reisetider på 1:12 mellom Fauske og Narvik, 1:21 mellom Narvik og Tromsø og 0:40 mellom Bjerkvik og Harstad. Det er mer enn en halvering av reisetidene med bil, og konkurransedyktig med fly internt i landsdelen.

Nord-Norgebanen innebærer et kvalitativt sprang i transportsektoren i Nord-Norge.

Det er også teknologiske utfordringer, spesielt når det gjelder bruløsninger og på

noen traséer også lange undersjøiske tunneler. Flere av disse ligger på grensen av kjent teknologi, og er lengre/dypere enn andre tilsvarende konstruksjoner i verden. Dette påvirker kostnads-usikkerheten på noen av traséalternativene. Det foreligger imidlertid også gjennomgående traséalternativer uten slike teknologiske usikkerheter.

## 11.2 MARKED OG ØKONOMI

Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø dekker et geografisk område som tilsvarer strekningen Grenland - Otta, og togtilbudet tilsvarer InterCity-systemet på Østlandet, men med større hastighet. Hovedmarkedet er regionale turer, og det er en høy oppnådd markedsandel og ikke en mer normal andel i et stort marked, som gir en høy passasjerprognose. Hovedtyngden av passasjerene er overført fra bilsiden, noe også fra fly. De bussrutene som nå går som en forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske, kan nedlegges. Det er en kombinasjon av de svært lave reisetidene og gunstige billettpriser som gjør jernbanen konkurransedyktig. Et annet forhold som gir gunstige driftsforhold, er en relativt jevn belastning på de ulike strekningene.

## 11. MÅLOPPNÅELSE

For godsmarkedet dekkes et større geografisk område. Det er først og fremst gods til og fra influensområdet hvor jernbanen er konkurransedyktig, og bare i mindre grad er det oppnådd markedsandeler internt i Nord-Norge. Prognosen viser imidlertid godsmengder som er store nok til å kunne gi et konkurransedyktig transporttilbud.

Passasjerprognosen og godsmengdene gir grunnlag for et togtilbud som kan gi driftsmessig balanse for full utbygging, Fauske - Narvik - Tromsø med sidebane til Harstad. Uten sidebane blir overskuddet mindre. For de andre konseptene blir det ikke tilfredsstillende driftsresultater. Dvs. at målsettingen om overskudd ikke er oppnådd for alle konseptene.

Når det gjelder samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er det først og fremst effekten av overført trafikk til jernbanen som gir de høye nytteverdiene. Resultatet av analysene er nytte-/kostnadsforhold på mellom 0,5 og 1,2 (nåverdibetraktninger). Dette er omtrent det samme som for tilsvarende strekninger i Sør-Norge.

### 11.3 VIRKNINGER PÅ SAMFUNN

Trafikkmengden som Nord-Norgebanen tilriver seg, skyldes f.o.f. overføringer av trafikk, og i langt mindre grad positive ringvirkninger på næringsliv og bosetting.

Nord-norsk næringsliv er i dag i større grad opptatt av å fjerne flaskehals på eksisterende transportmønstre. Forutsatt at flaskehals på stamvegnettet fjernes, og at Nord-Norgebanen ikke river grunnlaget bort fra eksisterende båttruter, er jernbanen interessant innenfor en erkjennelse av at denne vil ha konkurransefortrinn innen pris, hastighet og regularitet. Jernbanen kan på denne måten dempe de negative virkningene av økningen i miljøavgiftene og evt. bortfall av transportsubsidiene.

På godstransportsiden vil banen ta en langt større andel av gods som fraktes til enn fra landsdelen. Inngående transport er særlig viktig for varehandelen, men også for deler av industrien hvor innsatsvarer og reservedeler hentes sørfra. Banen kan på denne måten redusere lagerholdskostnader og styrke kontakten mellom ulike spesialiserte produksjonsledd. Gjennom dette kan banen gjøre landsdelens konkurranseutsatte næringsliv bedre i stand til å møte morgendagens utfordringer.

Om banen skal ta en større andel av godstrafikkmarkedet ut av regionen, avhenger av NSBs muligheter for å tilpasse sitt materiell og driftsopplegg til kundenes behov. I denne sammenheng står frakt av ferskfisk og fiskeprodukter sentralt.

I de varehåndterende næringer er oppfatningen at jernbanen vil ha marginal betydning for sysselsettingsveksten. Foreliggende materiale gir heller ingen holdpunkter for at det vil skje nyetableringer i større skala langs jernbanetraséen. Realiseringen av en rekke planer for økt øst-vest-trafikk o.l. er ikke i avgjørende grad avhengig av jernbane mellom Fauske og Tromsø, men jernbanen vil med stor sannsynlighet gjøre det lettere å konkretisere disse planene.

For de tjenesteytende næringer vil jernbanen ha betydning for persontransporten. Det er gode holdpunkter for å si at jernbanen vil representere et kvalitativt nytt transporttilbud for tjenestereiser. Dette vil styrke servicebedriften.

Turisttrafikkens utvikling vil kunne påvirkes av forekomsten av en høyhastighetsbane ved at landsdelen blir mer tilgjengelig. Det er likevel andre forhold som er bestemmende for utviklingen i reiselivssektoren. Nord-Norgebanen, som vil ha en meget høy andel tunneler, vil i motsetning til Hurtigruta, ikke utgjøre en turistattraksjon i seg selv. Banen vil være et transportmiddel for å nå frem til Nord-Norge. Mange av dagens attraksjoner er lokalisert utenfor jernbanenettet, og vil kreve tilleggsstransport.

For Forsvaret kan både gods- og personelltransport overføres til tog. I en krigssituasjon er imidlertid banen enkel å slå ut.

Oppsummert kan en si at mulighetene for å innfri målet om varige, lønnsomme arbeidsplasser i Nord-Norge, i første rekke vil være avhengig av andre forhold enn realisering av Nord-Norgebanen. Det er beregnet at banen vil gi drøye 800 nye varige arbeidsplasser.

Baneutbyggingen vil imidlertid gi en god sysselsetting med forbruk av ca. 27.600 årsverk avhengig av traséløsninger, teknologinivå osv. En stor del av sysselsettingen vil komme i Nord-Norge.

Nord-Norgebanen vil ikke ha betydning på folkemengdens størrelse, da den er beregnet som en funksjon av

næringsutviklingen. Nord-Norgebanen vil på sikt kunne bidra til å forsterke sentraliseringen i landsdelen, og da i første rekke rundt byene Bodo, Narvik, Tromsø og evt. Harstad. En regional planlegging som tar sikte på å bygge opp under banen, kan i noen grad være i konflikt med målet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

For dagliglivet til folk flest kan Nord-Norgebanen ha betydning for livsstandard og velferd. I dagens trafikkstrømmer utgjør reisehensikter som er knyttet til formål utenom yrkeslivet og ferier, hele 2/3 av reisene mellom 10 og 40 mil, og ca. 1/3 av reisene over 40 mil. Muligheten for kontakt med familie og venner, tilgang til helsetilbud, fritidsaktiviteter, utdanning osv. kan bli vesentlig bedret for mange. Slikt sett kan banen bidra til å fremme trivsel og levekår. Også ulykkesgevinstene er merkbare.

### 11.4 VIRKNINGER PÅ MILJØ

På det miljøpolitiske området vil banen gi noe gevinst i form av utslippreduksjoner. Målt i forhold til det totale utslipp av klimagasser og målt i forhold til samferdselssektorens totale utslipp i landet, er imidlertid gevinstene ubetydelige. Reduksjonen av bilbruken vil gjelde mellomlange turer. Det kan derfor ikke påregnes vesentlige miljøforbedringer i de områder hvor personbiltrafikken utgjør en miljøtrussel, f.eks. i sentrumsnære boligområder i byene.

Nord-Norgebanen vil medføre miljøtemper som en følge av inngrep i naturen. Det foreligger en rekke konfliktsoner mht. landskap, naturressurser, primærnæringssektorens produksjonsområder, fauna og flora hvor banen legges i dagsoner. Også konflikt med kulturminner og kulturlandskap kan bli merkbart. Mellom 500 og 900 hus kan bli støyuetsatt av jernbanen.

Konfliktene er redusert ved at så stor del av banen går i tunnel. Balansegangen mellom målsettingene om å unngå miljøkonflikter og størst mulig andel av jernbanen i dagsoner, vil være et mer aktuelt tema i evt. videreføring av planarbeidet.