



# Jernbane Nord AS



Bilde fra Botniabanan  
Moderne jernbanebygging på  
brobaner (viadukter)



# Jernbane Nord AS

Er et ideelt selskap som skal arbeide med å utrede jernbanetekniske løsninger for jernbane i nord. Selskapet skal gi arbeidet med banen en tydelig juridisk og organisatorisk plattform.

Selskapet har som mål å få etablert et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i nord innen år 2030

En enklere reisehverdag  
og økt konkuranseevne  
for næringslivet

Selskapet skal synliggjøre  
regionens egne ambisjoner  
og engasjement for å  
gjennomføre prosjektet.

**Effektiv bruk av  
ny teknologi**

**Nullvisjon for drepte og  
hardt skadde**

**Bidra til oppfyllelse  
av Norges klima- og  
miljømål**

# Jernbane Nord AS - et ideelt selskap

Hva betyr IDEELT?

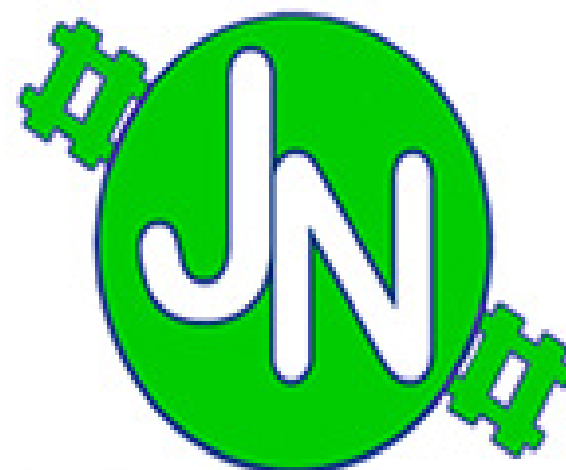
Selskapet betaler ikke utbytte og heller ikke skatt

Innskyter kan få skattefradrag for «gaver»

Alle kan bli medeiere i selskapet ved å kjøpe 1 aksje

Selskapets midler skal brukes til å femme NNB-saka

Selskapet skal bidra til kompetansebygging





## Selskapets mål

- \* **Bidra** til at det blir bygget et effektivt, trygt, miljøvennlig, utslipps- og arealgjerring transportsystem i nord
- \* **Dokumentere og synliggjøre** fordelene ved Nord-Norgebanen
- \* **Ta i bruk** ny teknologi for overføring av gods fra vei til bane
- \* **Virkeligjøre** 0-visjonen for null drepte og hardt skadde i trafikken
- \* **Bidra** til enklere reisehverdag for folk, og øket konkurranseevne for næringslivet
- \* **Bidra til å øke** jernbanekompetansen i nord

# NY STRATEGI

- **"Jernbane Nord AS" satser på en helt ny strategi for å løse nasjonal jernbanebygging i Nord-Norge:**
  - **Ansette fagfolk** som kan jobbe på heltid med jernbane i nord.
  - **Komme i gang med konkrete prosjekter**
  - **Søke andre finansieringsmodeller**, dersom vi ikke oppnår bevilgninger gjennom NTP





# MILEPELER



1: 2022 Etablere selskapet Jernbane Nord AS og styrke samarbeidet med andre aktører som jobber for bygging av Nord-Norgebanen

2: 2023 Selskapet har ansatt daglig leder. Arbeidet med konkrete prosjekter der man kartlegger og synliggjør kapasiteter som vil inngå i en forstudie til byggingen av Nord-Norgebanen er i gang.

3: 2024 KVV utredningene er kvalitetssikret og JBN har avlevert et fylldig høringsinnspill til Samferdselsdepartementet til revidert NTP. Arbeidet med å styrke antallet medelere i JBN fortsetter

3: 2025 - 2026 Regjeringen gir grønt lys for å starte byggingen av Nord-Norgebanen. JBN bidrar i arbeidet med forstudie, designretningslinjer, samfunnsøkonomiske kalkyler, finansieringsmodeller og trafikkprognoser. Dialoger med potensielle byggeselskaper – RFI

# TRANSPORT POTENSIALE

## Framtidige transportbehov:

- **Sjømatnæringa** Eksport volumet på sjømat i 2020 var på 2,7 mill. tonn til en verdi av over 120 milliarder kroner. Eksportverdien vil bli nærmere 140 milliarder i 2022. Veksten blir trolig størst i de to nordligste fylkene.
- **Forsvaret** tungt til stede i Nord-Norge. Mange baser og øvingsområder. Forsvarsdepartementet arbeider med å forbedre militær mobilitet. Det er viktig å kunne flytte styrker, forsyninger og materiell også på tvers av landegrensene.
- **Den nordlige sjøruten.** Fraktvolumene mer enn femdoblet i løpet av de siste fem årene. Med ei containerhavn i Kirkenes kan skip spare vel fire og et halvt døgn seilas fra Kirkenes til Rotterdam. 15 000 containere og 220 tusen tonn per skip over på jernbane.
- **Persontransporten** vil øke med en topp moderne bane. Turister blir mer miljøbevisste og bruker tog i stedet for fly.

— Nordøstpassasjen (Rotterdam-Yokohama): 13 602 km  
— Suezkanalen (Rotterdam-Yokohama): 20 751 km



# Nord-Norge og fisken

- Norsk kvote i Barentshavet 2022 767 265 tusen tonn torsk.
  - Pluss 22 402 tusen tonn sei, andre fiskeslag – ikke fordelt
  - Eksporten av reker fra Nord Norge i 2021 var på 14 300 tonn.
  - Eksport av oppdrettsfisk fra Nord Norge (2018) 552 000 tonn.
- Eksportverdi av laks 2022: Trolig opp mot 140 milliarder kr**
- Russiske fartøy leverte 117 000 tonn fisk til norske havner i 2021,
  - Herav ca 20 000 tonn til norsk fiskeindustri, men bare 9 400 tonn torsk er registrert som import til Norge. Resterende, over 100 000 tonn, utføres i transitt.
  - Ofotbanen: I 2021 ble det eksportert 240 000 tonn fersk fisk.





# KONSEPTVALGUTREDNING (KVU) - Nord-Norgebanen

- **KVU: Nord-Norgebanen** - mål å klarlegge konseptuelle løsninger for jernbane i Nord Norge med tanke på realisering av banen. Regjering har bevilget kr 20 mill. til KVU-utredning
- **Jernbandirektoratet (JBD)**, oppretter arbeidsgrupper, sammen med Bane Nord AS, og engasjerer eksterne konsulenter til å utrede trasser – fra Fauske til Tromsø med eventuell sidearm til Harstad.
- **Arbeidene** med KVUen skal være ferdig i august 2023
- **Samferdselsdept.(SD)** skal kvalitetssikre KVU-en (KS 1 og KS 2).
- **Regjeringen** skal legge fram den reviderte NTPen (Nasjonal Transportplan) våren 2024.
- **Nåværende NTP** 1200 milliarder kr, herav 400 milliarder til jernbane.



# Moderne alternativsutredning i en og samme analyse



DET ER VÅR  
TUR NÅ!



- \* Med moderne analyseverktøy kan arbeidet for alle trasealternativene kortes ned fra 3 - 5 år til 1 - 2 uker!
- \* Med jernbanefaglig kompetanse i et eget selskap her nord kan JBN bidra til at Nord-Norges stemme blir hørt.
- \* Når regjeringen gir klarsignal til bygging av Nord-Norgebanen så har vi et nordnorsk selskap som kan bidra i planleggingen av banen.



# UTREDNING KVVU-en

Regjeringen ber om fullverdig  
konseptvalg-utredning om  
Nord-Norgebanen

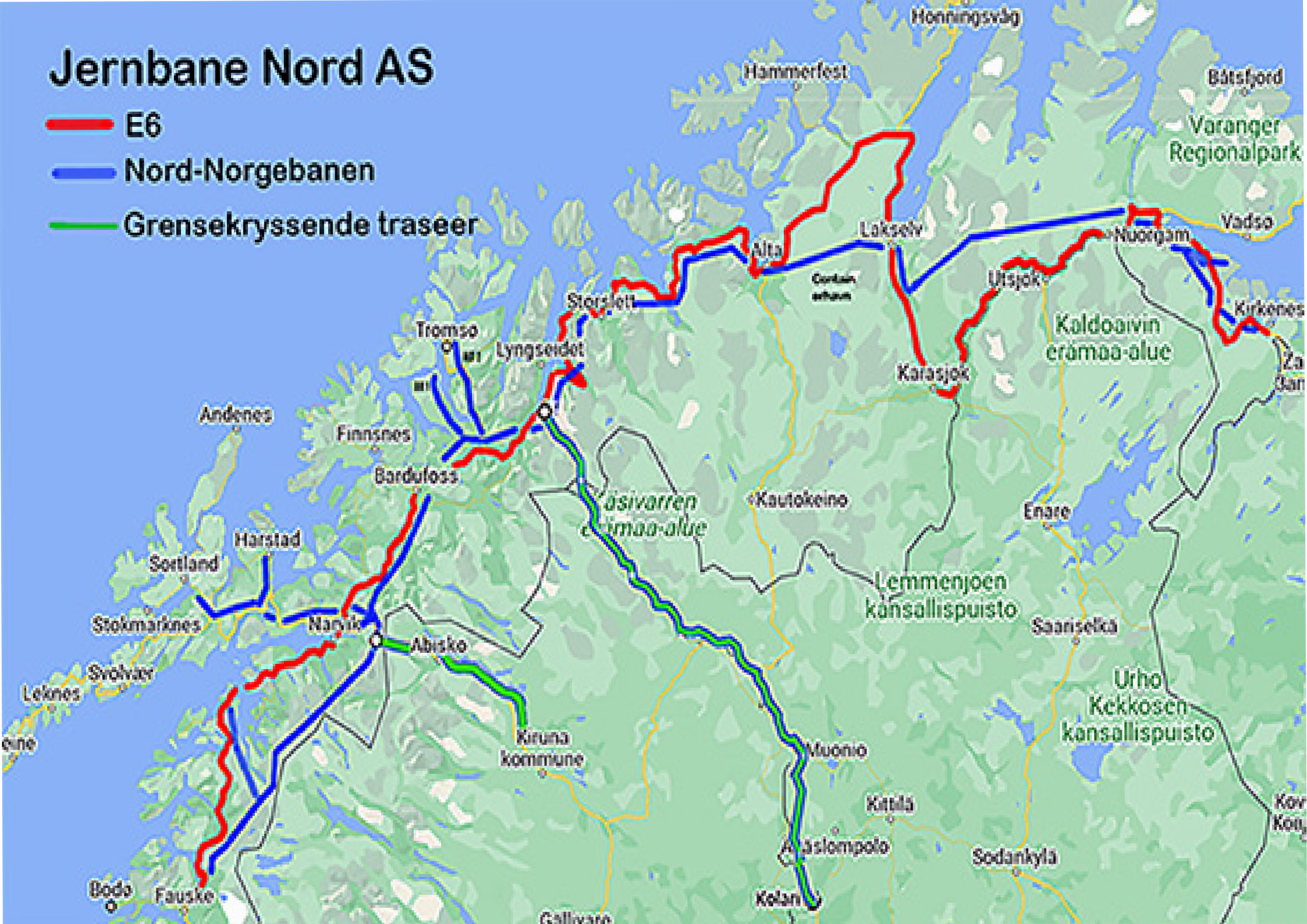


NYTT 24.02.2022

En sentral rammebetingelse for KVVU om Nord-Norgebanen er at den kun skal se på konseptuelle løsninger for jernbane, ikke alternative løsninger som omfatter vei-, sjø- eller lufttransport.

# Jernbane Nord AS

-  E6
-  Nord-Norgebanen
-  Grensekryssende traseer









# Bjernfjell – Nordkjosbotn – Finnsnes – Tromsø – Skibotn



Narvik - Setermoen - Bardufoss - Nordkjosbotn - Tromsø - Skibotn



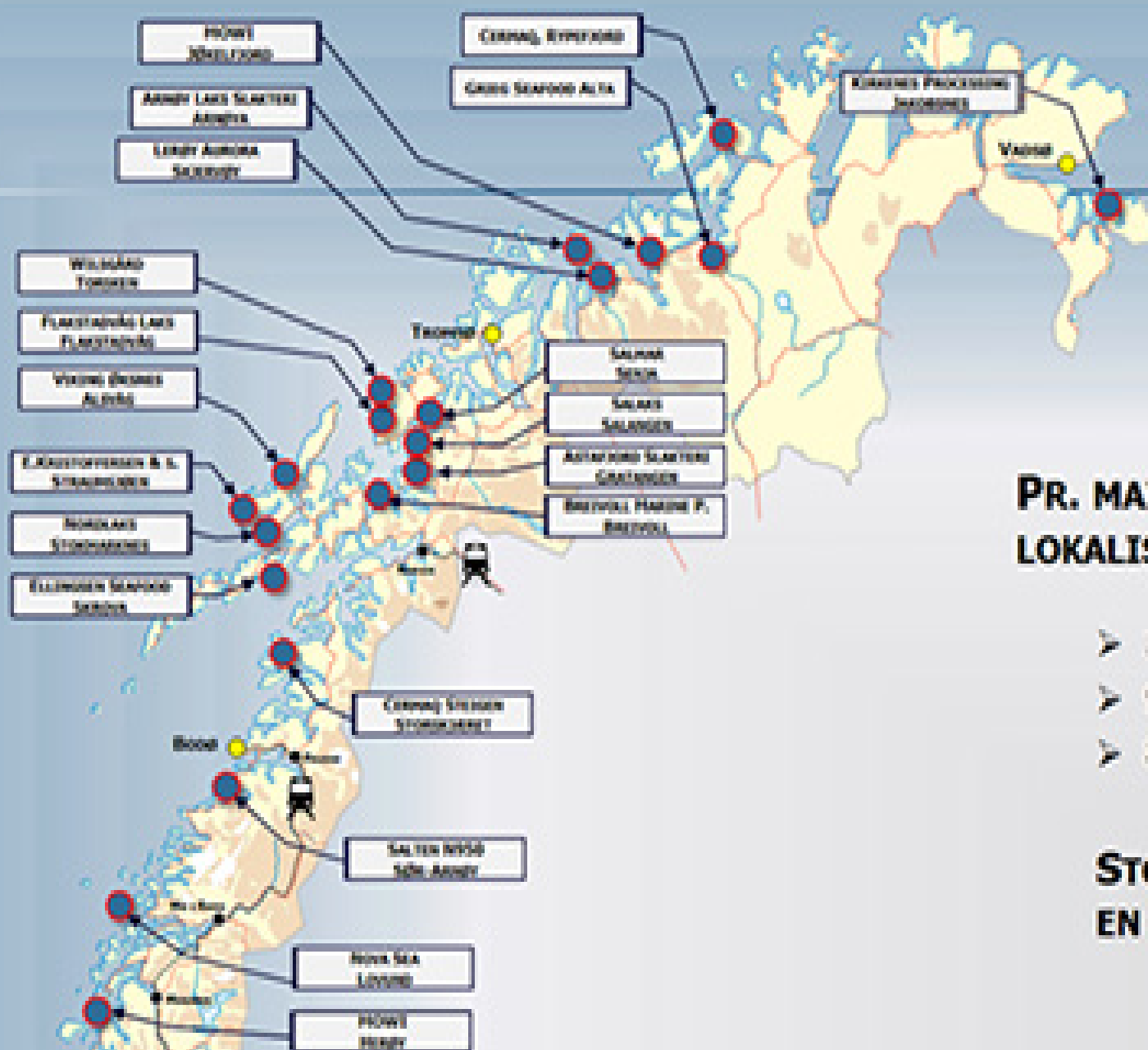


# Hensynet til reindriftnæringen

- Brev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet 24.02.22 vedr. KVVU: Nord-Norgebanen
- *«Forholdet til reindriften skal inngå i utredningen, og Sametinget og representanter for berørte samiske interesser skal bli konsultert. Der samiske interesser blir berørt, må det tas hensyn til disse i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.»*
- De svarte linjene er trekk- og transportveier for reindrift i Troms



# LAKSESLAKTERIER 1



**PR. MAI 2022 ER 20 LAKSESLAKTERIER  
LOKALISERT I NORD-NORGE**

- 3 I FINNMARK
- 9 I TROMS
- 8 I NORDLAND

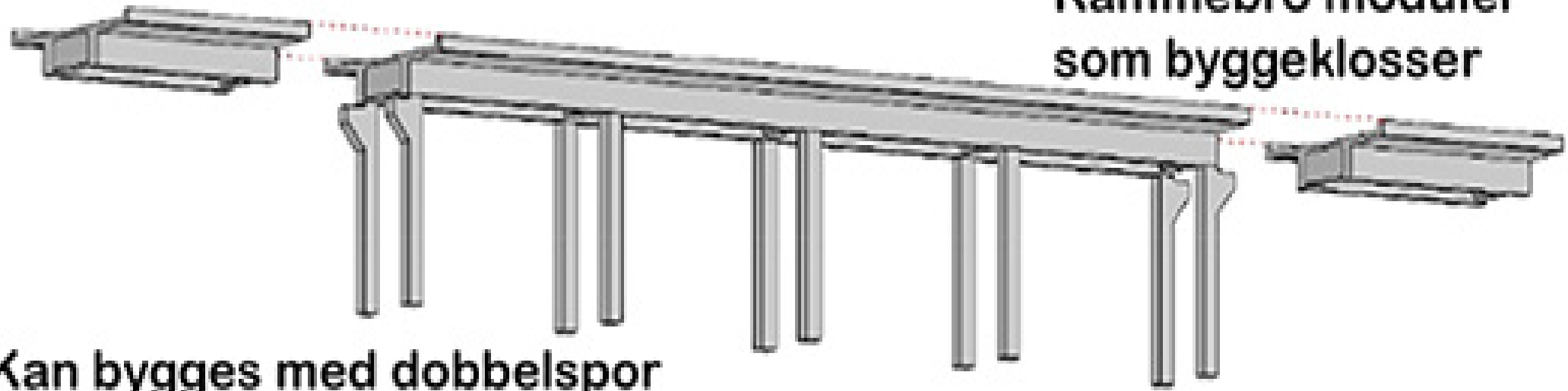
**STORT SETT ALLE ER LOKALISERT LANGS  
EN FYLKESVEI (OG FLERE PÅ ØYER)**



# Norrbotniabanan



**Rammebro moduler  
som byggeklosser**



**Kan bygges med dobbelspor  
og av nordnorske betong- og  
betongelement selskaper**





**Armeringskorg**

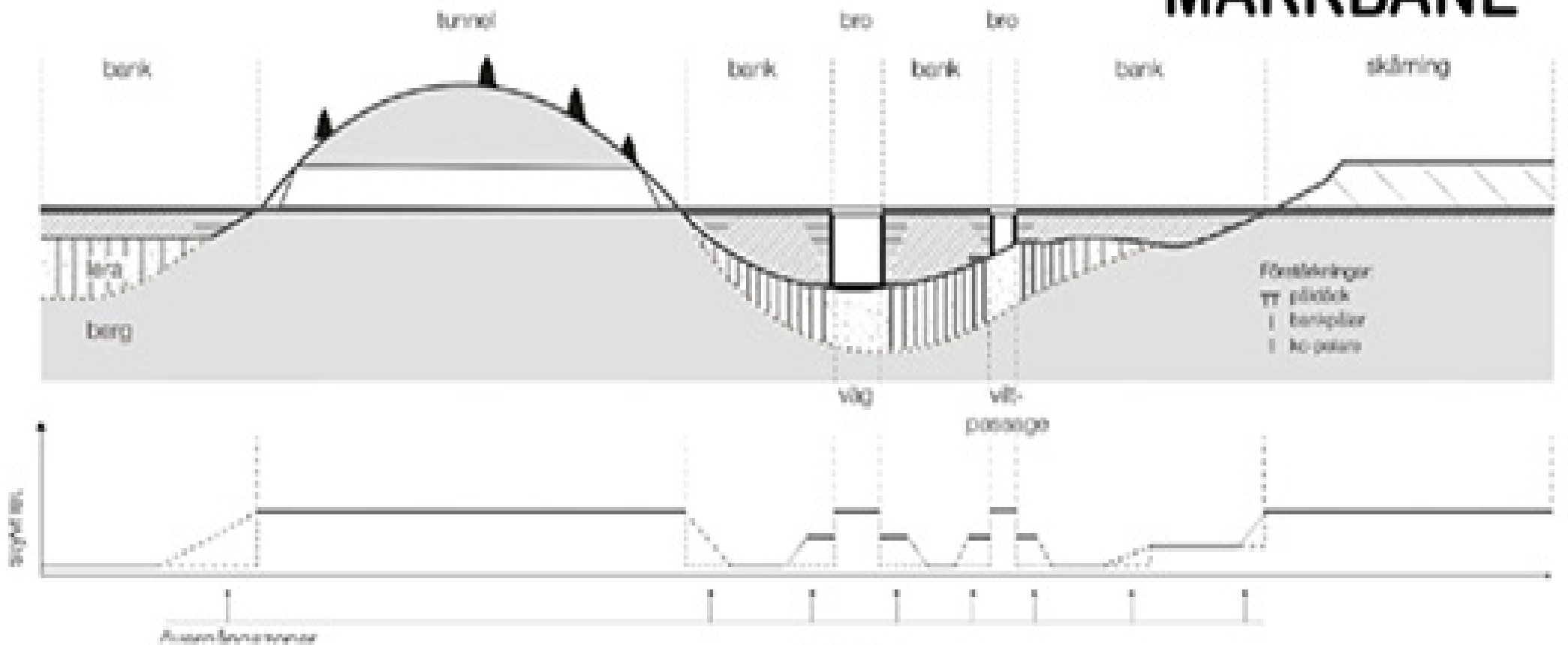
Dobbelspor 12 m, enkelspor 8 meter brei



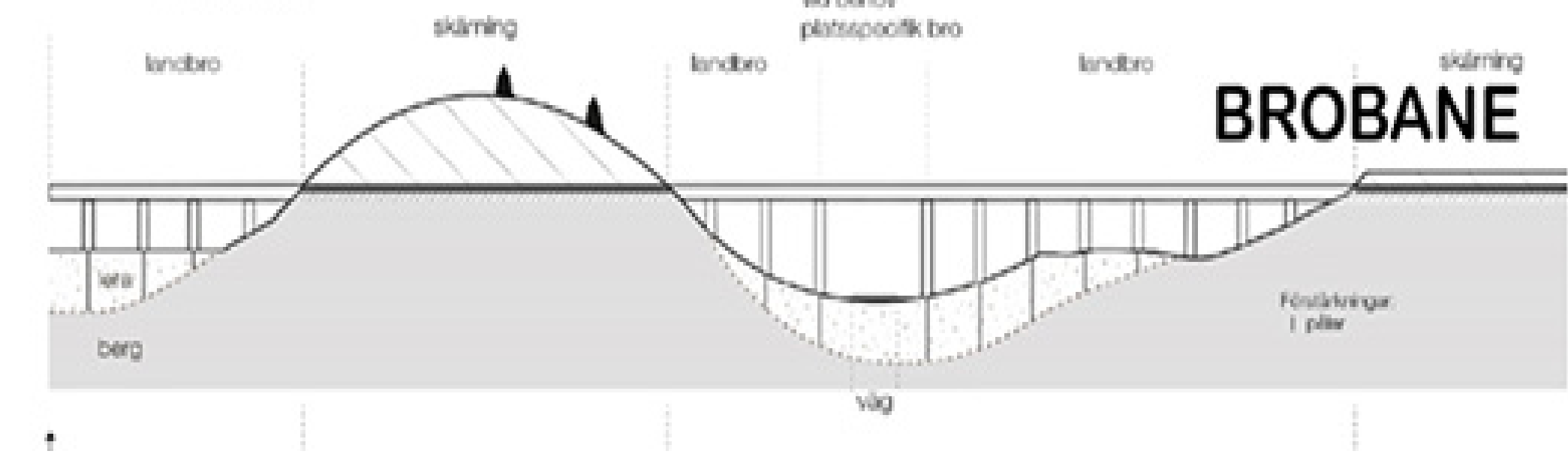
Kan henge  
på kabler

Kostnad:  
Brobane 145 000 m  
Markbane 440 000 m

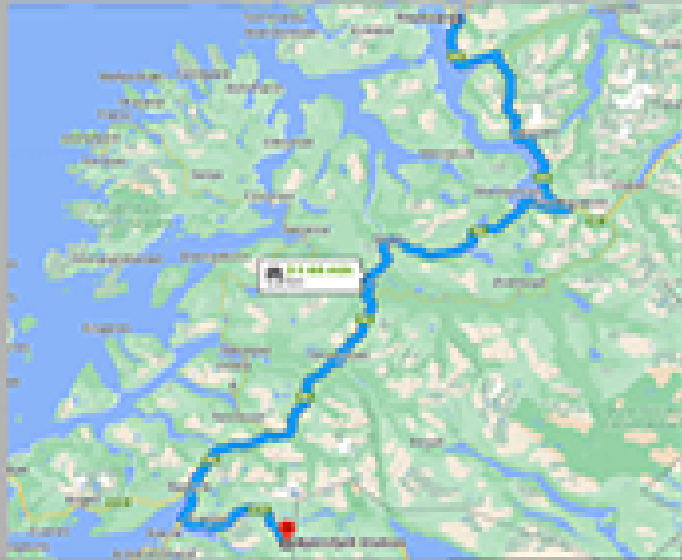
# MARKBANE



# BROBANE



# Skagerakbanen



Tromsø - Bjørnfjell 260 km  
via E8 og E6 3t og 55min.  
Nord-Norgebanen ca 220 på  
brobane, kjøretid på 55 min  
direkte uten stopp.



Skagerakbanen blir 70 km kortere enn dagens trase via Fredrikstad og Kornsjø og nesten 3 timer raskere. Reisetiden mellom Oslo og Göteborg (280 km) blir 1 time for direkte tog og 1:30 for de tog som stopper underveis.

Reisetiden Oslo til København på rundt 3–4 timer og 6–7 timer til Hamburg. Målet er at distansen Oslo-Hamburg på 800 km skal tilbakelegges på 4 timer (200 km/t i gjennomsnittsfart).





# Kertsjbroen

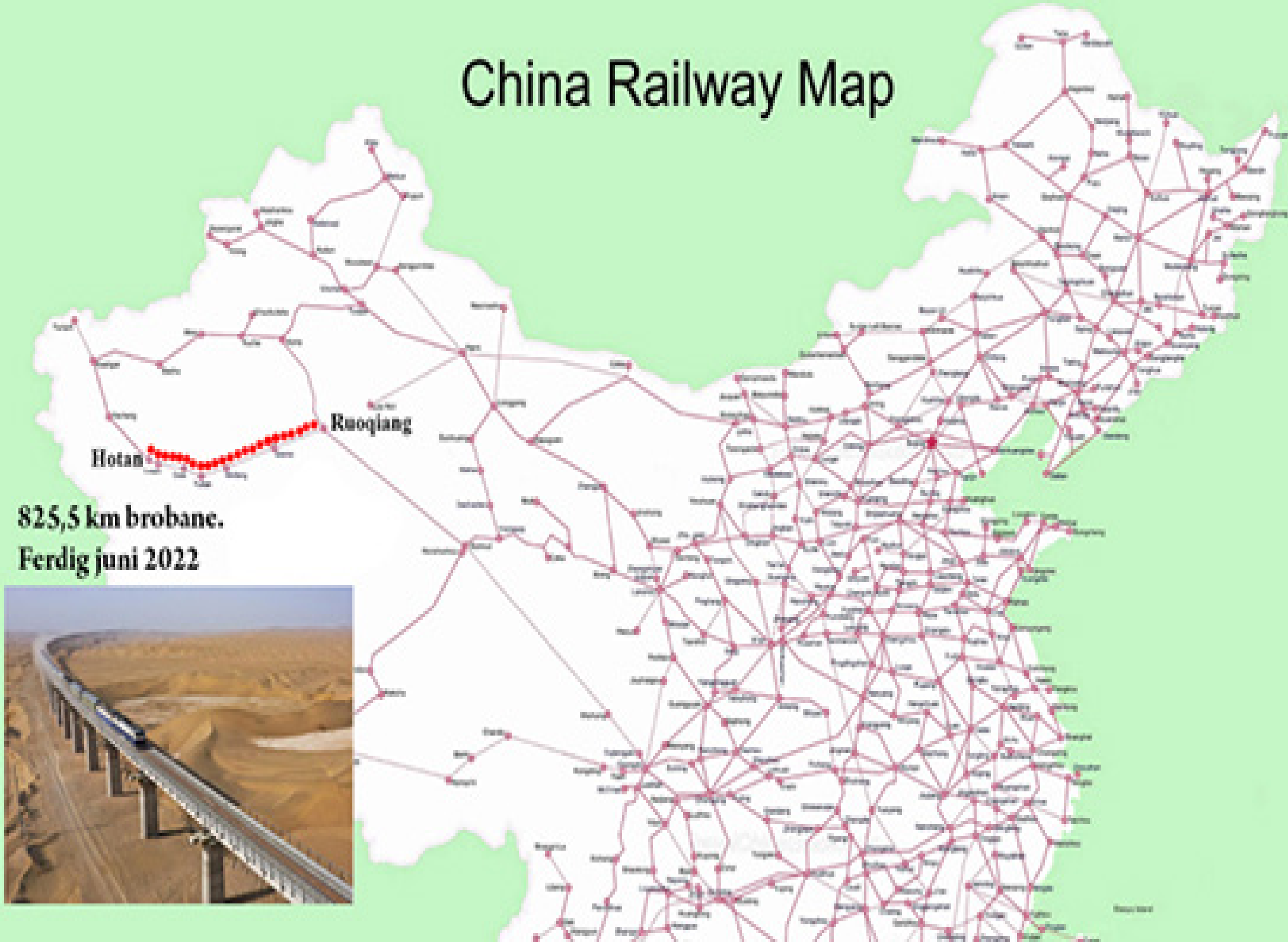
Lordag 7. oktober 2022 ble det utført sabotasje på broen.



Kertsjbroen, eller Krimbroen er en 19 kilometer lang broforbindelse som knytter regionen Krasnodar i Russland sammen med Krimhalvøya. Arbeidet ble startet i desember 2015 og den ble åpnet for biltrafikk 15. mai 2018, syv måneder før planlagt ferdigstillelse 18. desember 2018. Den ble åpnet for jernbanetrafikk i 2019. Broen styrker Russlands kontroll over Krim, mens den økonomiske effekten er usikker. Broen var på åpningstidspunktet bare knyttet til småveier og den er ikke. Hele prosjektet er anslått å koste 7,5 milliarder dollar.

Broen er egentlig to broer, dels mellom Krim og øya Tuzla (5,5 km), og dels mellom Tuzla og det russiske fastlandet (7 km). Strekningen over øya er 6,5 km.

# China Railway Map



**825,5 km brobane.**  
**Ferdig juni 2022**



# Hvorfor sier ikke Jon-Ivar Nygård det samme?

Norrbotniabanan er en 27 mil ny kystnær jernbane mellom Umeå og Luleå.

Planlegger å bygge videre fra Luleå til Haparanda

***Svensk minister: - Jernbanen i nord er viktig for å holde sammen hele landet. Det er en satsing som burde vært gjort for lenge siden!***



Infrastrukturminister Tomas Eneroth på pressekonferanse 28. juli om svenskernes investering på jernbane i nord-Sverige. «Bygging av Norrbotniabanan har alltid vært viktig for å holde sammen hele Sverige. Det er en satsing som burde ha vært gjort for lenge siden», sa han. Foto: Regeringskansliet

Fra før av har Nord-Sverige

Malmbanan som går fra Luleå til Kiruna og over grensen til Narvik.

Innlandsbanan som går fra Kristinehamn til Gällivarre

# Finansiering



Det finnes ulike modeller for finansiering av Nord-Norgebanen:

1. Statlig regi gjennom NTP.
2. Offentlig regi (statlig, regional, kommunal) med alternativ finansiering.
3. Statlig, med støtte fra EU og NATO
4. Private investorer med statlig garanti

Finansieringskilder:

The European Investments Bank (EIB), Den nordiske investeringsbanken og kommersielle banker.

EU legger opp til en samkjøring av sivil og militær mobilitet til felles prosjekter ved bruk av programmet Trans-European Transport Network (TEN-T) og dets finansielle løsning Connecting Europe Facility (CEF).

Flytting av Norsk Polarinstitutt fra Bærum til Tromsø 01.12.1994. Et godt eksempel på at tverrpolitiak samarbeid og faglig deltakelse fra polarforsningsmiljøet på UiT ga resultater.

## Framsenteret - forsknings-samarbeid i nordområdene

### MEDLEMMER

- Akvaplan-niva/NIVA\*
- CICERO\*\*\*\*
- Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet\*\*
- Havforskningsinstituttet\*\*
- Kartverket\*\*
- Kystverket\*\*
- Meteorologisk institutt\*\*
- NGU - Norges geologiske undersøkelse
- NIKU - Norsk institutt for kulturminneforskning\*\*
- NILU - Norsk institutt for luftforskning\*\*
- NINA - Norsk institutt for naturforskning\*\*
- Nofima\*\*\*
- NORCE\*\*\*
- NIBIO - Norsk institutt for bioøkonomi\*\*\*
- Norsk Polarinstitutt\*
- SINTEF\*\*
- UNIS - Universitetssenteret på Svalbard\*\*\*\*
- UiT Norges arktiske universitet\*\*\*
- Veterinærinstituttet\*\*\*\*
- Assosiert medlem: Polaris\*\*\*

Totalt 500 årverk og en isbryter til 1,5 milliarder

### FORSKNING

I tillegg til forskningen som allerede gjøres i de ulike medlemsinstitusjonene, samarbeider vi innenfor rammen av Framsenteret om nye forskningsprogram, også kalt våre flaggskip.

- [Effekter av klimaeffekter på land- og kystøkologi i nord](#)
- [Kvalitet i Polhavet, teknologi og styringssystemer](#)
- [Havforurening og økosystemeffekter i nordlig farvann](#)
- [Effekter av klimaeffekter på terrestriske økosystemer, landskap, samfunn og urfolk](#)
- [Miljøeffekter - effekter på økosystemer og helsetilstand](#)
- [Miljøkonsekvenser av ny næringsvirksomhet i nord \(MIXON\)](#)
- [MantLArktis](#)

- Hovedkontor i Framsenterets bygg i Tromsø.
- Avdelingskontor i Framsenterets bygg i Tromsø.
- Lokalisert andre steder i Tromsø.
- Lokalisert andre steder i Norge.

«Kronprins Haakon» har isbryterklasse og skal dekke både eksisterende og nye behov for tilstedeværelse, overvåking og datainnsamling i islagte og åpne farvann til alle årstider. Fartøyet eies av Norsk Polarinstitutt og driftes av Havforskningsinstituttet. UiT Norges arktiske universitet blir den største brukeren.



# SLIK VIL VI OGSÅ REISE



Prefabrikkerte brobane-  
elementer levert fra  
betongelement fabrikker i  
Nord-Norge gir nye  
arbeidsplasser.

Mer info på vår hjemmeside  
[www.jernbanenord.no](http://www.jernbanenord.no)