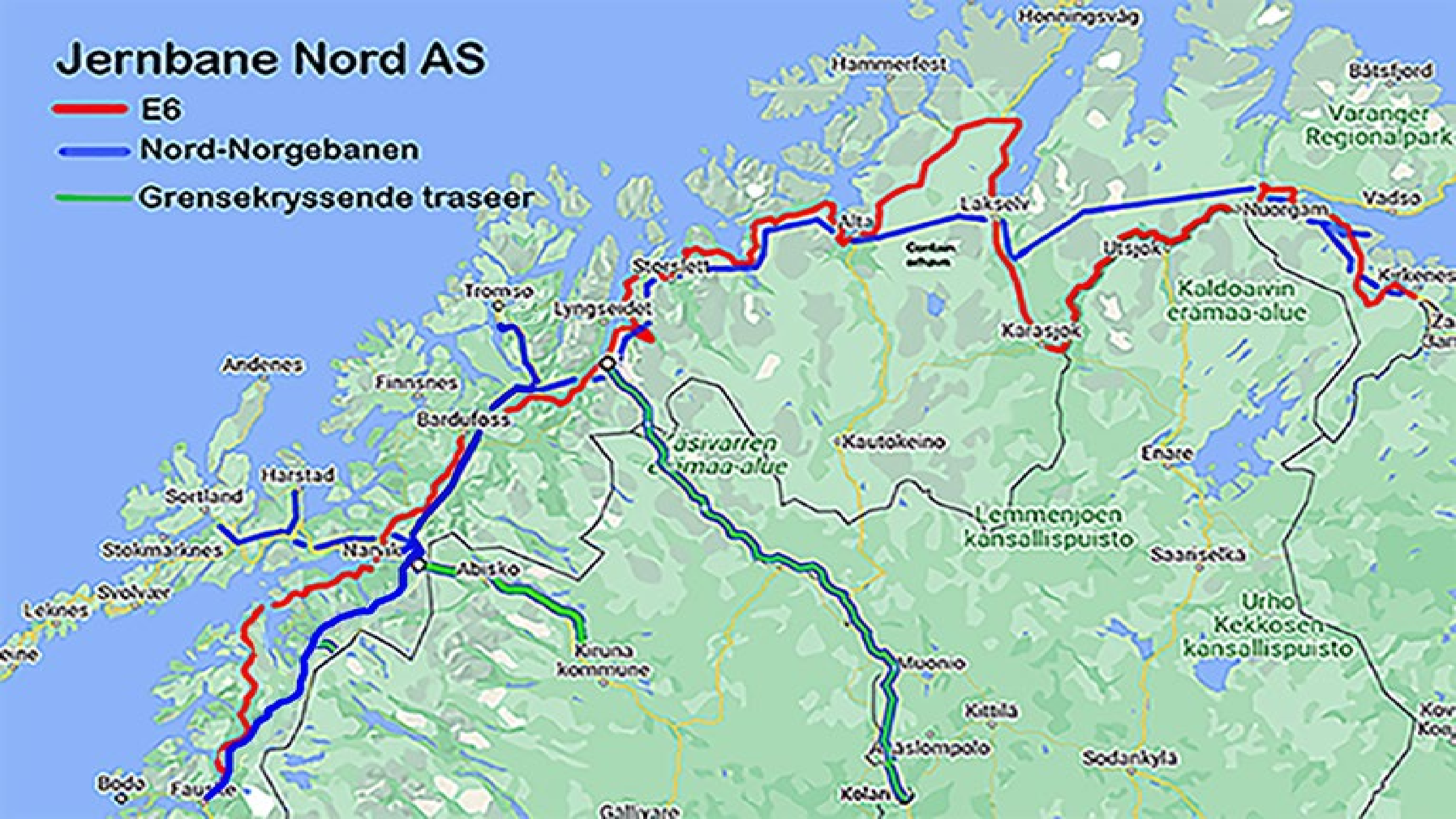
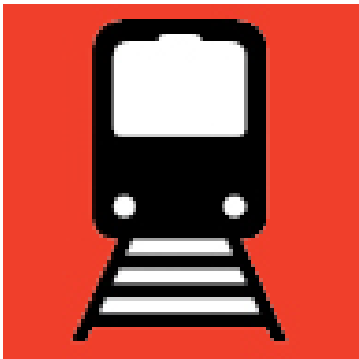


Jernbane Nord AS

- E6
- Nord-Norgebanen
- Grensekryssende traseer



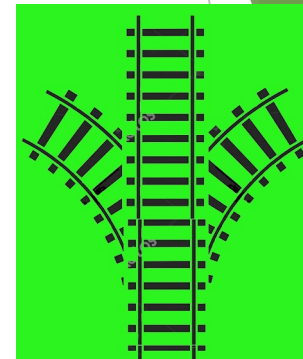
Prioritering av prosjekter



**TROMSBANEN
BYGGET SOM
BROBANE**



**ORGANISERING AV
ARBEIDET**



**VEIEN VIDERE
FRAM MOT
BEHANDLINGEN
AV NTP**

PRIORITERING: HVORFOR VELGE TROMSBANEN?



- Trase fra Bjørnfjell. Fordel – man starter på 514 meter
Kan sløyfe bru over Rombaken og lang tunnel (ca. 25 km)
fra Bjerkvik mot Fossbakken (h.o.h. 20–300 m)
- Mesteparten av verdiskapingen i Nord-Norge skjer i transportintensive næringer, som sjømat, kraftintensiv industri og reiseliv.
- Norges eksport av sjømat var på hele 2,9 millioner tonn til en verdi av 151,4 milliarder kroner i 2022, mye av økningen skjer i nord. Eksportverdien er fordoblet på syv år.
- Om lag 70 prosent av den tidskritiske sjømaten som fraktes med bil går på veier utenfor Norge, og det er to grenseoverganger som utpeker seg som særlig viktige for sjømatnæringen – Bjørnfjell, på Ofotbanen, og over Kivilompolo, sør for Kautokeino. Også Kilpis er en viktig grensestasjon.
- EUs toll-lover kommer til å begrense bruk av lastebil på lange strekninger.

Hvorfor velge Brobane?

- Bruk av brobane er ikke vurdert av JBD, men **Skanska AB** har foretatt beregninger som viser at brobane (**viadukt**) er 30 % billigere og 50% raskere å bygge og beslaglegger **bare 1/6** av terrenget i forhold til en grunnbane.
- På hele strekningen fra Narvik til Tromsø har JBD beregnet 116 kilometer med tunnel (62%), også under flytte- og trekkveier for rein. Det fremgår ikke av utredningen om tunnelene er enkle eller dobbeltløp.
- Ved bruk av brobane med riktig kurvatur kan trolig hastigheten økes til 250 km/t for passasjertog og opp mot 160 km/t for godstog. En brobane består av søyler (5x7 m), elementer til brodekke 8x40 meter for enkeltspor og 12x40 meter for dobbeltspor.
- JBD har ikke tatt med i sine beregninger verdien av steinmassene fra tunneldrifta. Steinmassene har **stor verdi** og kan brukes til tilførselsveier, til planering av **sidespor**, utbygging av industriområder og terminaler.



Dobbelspor 12 m, enkelspor 8 meter brei



**Kan henge
på kabler**

**Kostnad:
Brobane 145 000 m
Markbane 440 000 m**

Forsvarets behov

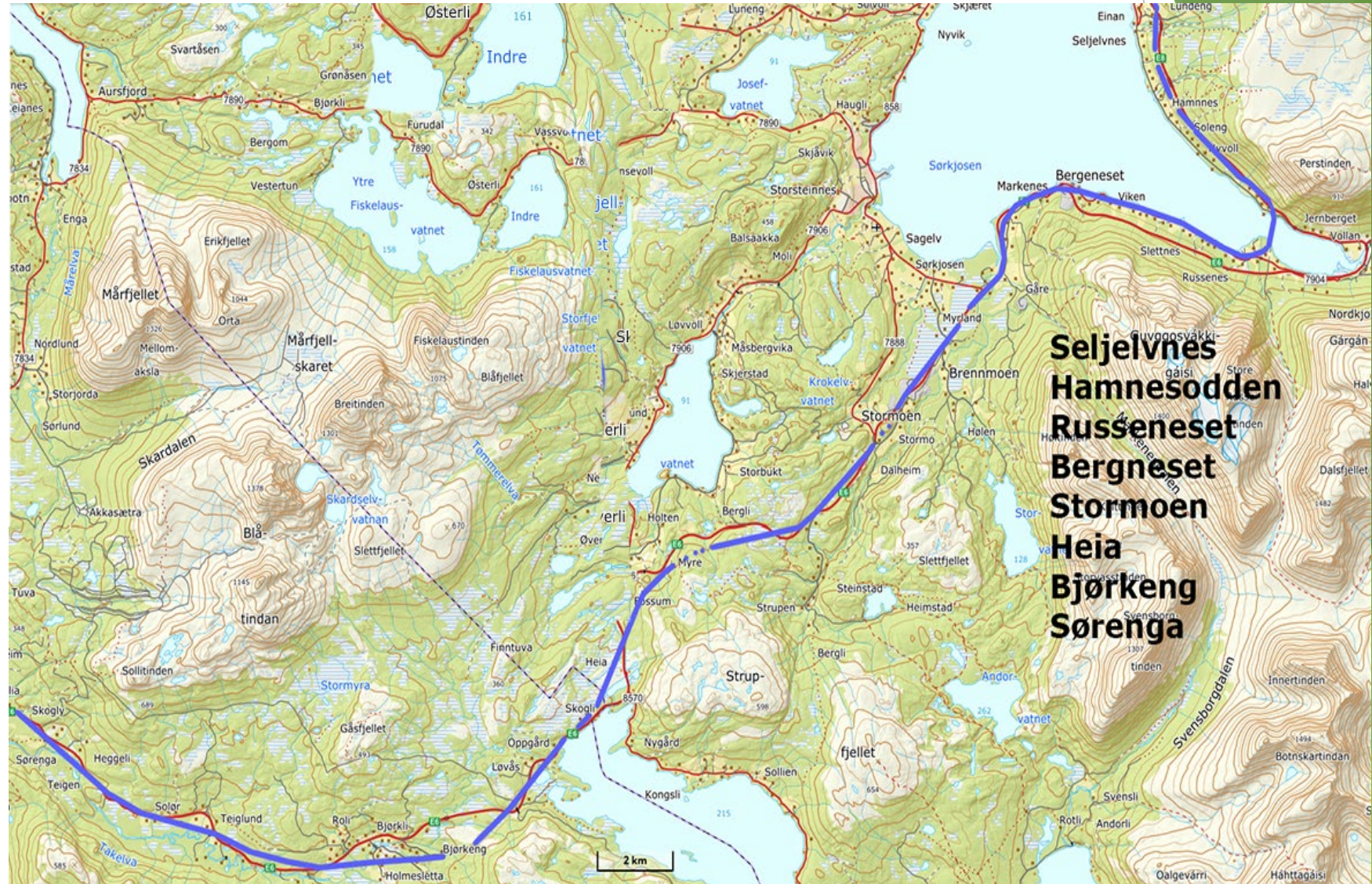
- ▶ *Styrke totalforsvaret er også **silt bort** før videre konseptutvikling. Selv om Forsvaret til en viss grad stiller spesielle krav til godstransport (blant annet når det gjelder tunnelprofil), vil totalforsvaret ha nytte av konsepter utformet for sivile transport av gods og personer..*

.....Jernbanedirektoratet har ikke metoder for å beregne Forsvarets prissatte nytte av Nord-Norgebanen.



Tromsbanen kan bygges for halve prisen

- Jernbanedirektoratet og BaneNor er skeptisk, og har derfor ikke vurdert brobane.
- Derfor må man få inn ekstern ekspertise.
- Brobane kan løstes over flytte og trekkveier for rein
- Banen bør bygges som et OPS-prosjekt til halve prisen



Gods- og person-terminal på Indre Berg



- En godsterminal som benyttes til lossing- og lasting av militært materiell, Rail Port of Debarcation / Embarcation (RPOD), må kunne laste av/på inntil 500 kjøretøy per døgn, eller 2 500 tonn materiell på paller eller containere.
- I tillegg til servicefunksjoner som toll-, veterinærkontroll og vask av kjøretøyer.
- Godsterminalen må også kunne ta mot omlag 200 containere med fisk per døgn og store mengder med gods som kommer med tog via Sverige.



STORTINGET

2021 - 2024

TRANSPORT- OG KOMMUNIKASJONSKOMITEEN



Gjelsvik, Sigbjørn SP
Leder Akershus



Iversen, Geir Adelsten SP
Finnmark



Lien, Geir Inge SP
Møre- og Romsdal



Fagerås, Mona SV
Nordland



Blikra, Jone AP
Telemark



Sandtrøen, Nils Kristen AP
Hedemark



Leitro, Kirsti AP
Sør-Trøndelag



Tom Einar Karlsen AP
Troms (NY)



Stordalen, Morten Frp
Vestfold



Sve, Frank Edvard Frp
Møre- og Romsdal



Skjelstad, André N. V
Nord-Trøndelag



Eskeland, Liv Kari H
HHordaland



Helleland, Trond H
Buskerud



Larsen, Erlend H
Vestfold

Godt utgangspunkt for en politisk beslutning for bygging av Tromsbanen



Myrseth, Cecilie (1984-)

Fiskeri- og havminister

Parti: **Arbeiderpartiet**

Representant for **Troms** 2021-2025

Ansiennitet: 6 år, 36 dager



Borch, Sandra (1988-)

Forsknings- og høyere utdanningsminister

Parti: **Senterpartiet**

Representant for **Troms** 2021-2025

Ansiennitet: 6 år, 36 dager




Hva gjør vi nå og hvem gjør hva?

Hva har de gjort i Nord-Sverige for å lykkes?
”VI ÄR MÅNGA SOM SAMVERKAR”

- Trafikkverket
- Regionerna
- Länstyrelsen
- Kommunerna
- Norrbotniabanegruppen
- Norrbotniabanan AB

Kan vi organisere oss på samme måte?

- Vi trenger en juridisk plattform, et selskap med fast ansatte med jernbanefaglig kompetanse.
- Fylkeskommuner, kommuner og næringsaktører som medeiere i selskapet
- Vi trenger et solid faktagrunnlag som går ut over det samfunnsøkonomiske aspektet
- Vi må beherske det politiske spillet

The image shows a high-speed train on an elevated track. A cutaway section of the track is shown in the foreground, revealing the internal structure of the concrete bridge elements. The train is white with blue accents and is moving along the track. The background shows a residential area with houses and trees under a clear sky.

Slik vil også vi reise

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

Mer info på vår hjemmeside
www.jernbanenord.no