



# Representantforslag 145 S

(2016–2017)

fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Kirsti Bergstø

Dokument 8:145 S (2016–2017)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Kirsti Bergstø om å sette i gang en konseptvalgsutredning om Troms-bane

Til Stortinget

### Bakgrunn

Jernbanen har helt siden 1850-tallet vært med på å binde land sammen. Den er nå viktigere enn noen sinne som en rask og miljøvennlig reisemåte.

Nord-Norge har et fantastisk potensial for økt verdiskaping og nye arbeidsplasser. Samtidig har regionen store avstander og få CO<sub>2</sub>-frie transportalternativer. Skal det nordnorske potensialet realiseres, er det behov for infrastruktur, blant annet for å frakte produkter ut i markedene. En jernbane vil kunne gi nye muligheter for flere arbeidsplasser gjennom at det utvikles tung infrastruktur for gods, noe som vil gjøre det enklere å utvikle ny industri og rask adgang til markeder for ressursene i havet. Samtidig kan innbyggerne i Nord-Norge få et reisealternativ fritt for CO<sub>2</sub>-utslipp.

På oppdrag fra Stortinget og etter bestilling fra Samferdselsdepartementet ble den siste og viktigste utredningen om jernbane i Nord-Norge avgitt av Jernbaneverket (JBV) i november 2011. Den enkle godsstrømsanalysen konkluderte negativt for utvidelse av jernbanen i nord. Hovedbegrunnelsen var at befolkningsgrunnlaget var for tynt, og at det var for lite godstransport – i tillegg til for store utbyggingskostnader til å forsvare investeringene.

Utredningen var imidlertid svært mangelfull på vesentlige områder om regionale virkninger av jern-

bane og dekket ikke transport og samfunn de siste årene. Dette gjelder spesielt disse områdene:

1. Den kraftige økningen i sjømatnæringene, og fremskrivingene, ble ikke vurdert.
2. Tilstanden på dagens veinett i regionen, slitasje og manglende vedlikehold, konsekvenser for trafikksikkerhet, fremkommelighet og effektiv transport ble ikke vurdert.
3. Godstransport pr. jernbane Oslo–Narvik via Sverige, og distribusjon derfra til resten av landsdelen, spesielt Tromsø-området, ble ikke vurdert.
4. Jernbane som virkemiddel i regionalt samarbeid, regionforstørring og fremvekst av nye bysentra ble ikke vurdert.
5. Norges ansvar i klimapolitikken – krav om nullutslipp fra transport og regionens plass i klimaregnskapet – ble ikke vurdert.
6. Jernbanens plass i en regional plan for båt, bane, vei og luft ble ikke vurdert.
7. Jernbanens strategiske plass i Barentsregionen – og som faktor for fremme av samarbeid mellom landene på Nordkalotten (næringsliv og reiseliv) – ble ikke vurdert.
8. Mulighetene en bane kan gi for vekst innenfor reiseliv og turisme ble ikke vurdert.
9. Mulighetene for å benytte Tromsbanen som en ny og avlastende malmbane, når man vet at kapasiteten på Ofotbanen ikke kan bli tilstrekkelig, ble ikke vurdert.
10. Mulighetene for Tromsø som én av fem utpekte nasjonale havner, den eneste av havnene uten jernbane, ble ikke vurdert.

I nyere tid har altså ikke en utvidelse av jernbanenettet nordover blitt tatt på tilstrekkelig alvor.

## Forslaget

Forslagsstillerne vil trekke frem Tromsbanen som et viktig første steg i utbyggingen av jernbanelinjen nordover. Banen vil kunne være en naturlig forlengelse av Ofotbanen (Narvik–Kiruna), og de to prosjektene kan derfor vurderes samlet. Med Tromsbanen menes Tromsø–Narvik–Harstad.

I tillegg til at jernbane kan gi et viktig nullutslippstilbud for personer som reiser på strekningene som kan få jernbane, er godstrafikk et sentralt spørsmål. Det er spesielt to overordnede trender som kommer til å prege godstransportbildet i regionen i årene som kommer: sjømat og malm.

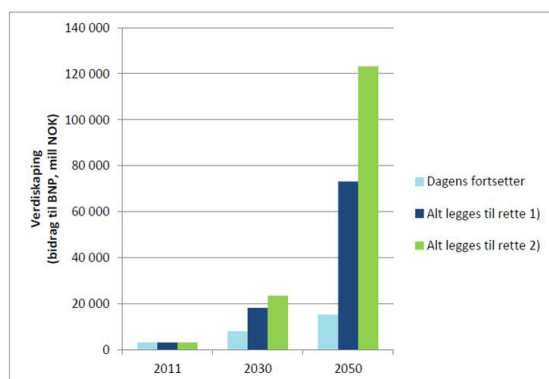
## Sjømat

De siste tiårene har transporten av sjømat fra Nord-Norge generelt eksplodert, og sikret Norge store eksportinntekter. En jernbane vil styrke denne næringsutviklingen vesentlig.

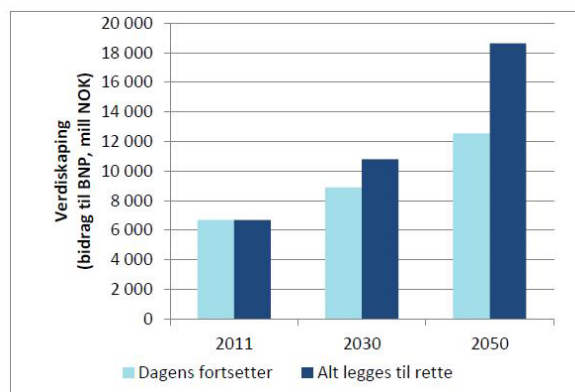
I 2013 gjorde Sintef Fiskeri og havbruk en analyse av status og fremtidige muligheter for de marine næringene i Nord-Norge – Sektoranalyse av for de marine næringene i Nord-Norge. Rapporten inngår i en rapportserie utarbeidet under paraplyen Kunnskapsinnhenting – verdiskaping i nord, på oppdrag fra det daværende Nærings- og handelsdepartementet. Rapporten estimerer potensiell verdiskaping i marin sektor i Nord-Norge for 2030, 2050 og 2010 under to sett av forutsetninger:

1. Mulig utvikling dersom dagens rammevilkår fortsetter, kalt «dagens fortsetter».
2. Mulig utvikling gitt optimale rammer ved at alle virkemidler/tiltak legges til rette og trender og drivkrefter blir gunstige, kalt «alt legges til rette». For havbruk presenterer analysen to alternativer («alt legges til rette» 1 og 2).

Konklusjonene for sjømatnæringene ses i figurene under.



Figur 1: Mulig utvikling av fremtidig verdiskaping for verdikjede havbruk i Nord-Norge frem mot 2050. Bidrag til BNP i mill. 2011-kroner.



Figur 2: Mulig utvikling av fremtidig verdiskaping for verdikjede fiskeri i Nord-Norge frem mot 2050. Bidrag til BNP i mill. 2011-kroner.

Kilde: Sintef

Sintef gjennomførte en enkel regionalisering av disse tallene ved å fremskrive dagens fordeling av næringene på de enkelte fylker og konkluderte slik:

«Dersom man forutsetter at fordelingen mellom fylkene vil vedvare slik den er i dag, vil verdiskapingen fra verdikjede fiskeri utgjøre ca. 3,8 mrd NOK i Nordland i 2030 for alternativ 'Dagens fortsetter' (43 % av 2030 tallet) og 4,6 mrd NOK for 'Alt legges til rette'. For Troms vil verdiskapingen fra verdikjede fiskeri utgjøre ca. 3,2 mrd NOK for alternativ 'Dagens fortsetter' (36 % av 2030 tallet) og ca. 3,9 mrd NOK for 'Alt legges til rette'. For Finnmark vil verdiskapingen fra verdikjede fiskeri utgjøre ca. 1,9 mrd NOK for alternativ 'Dagens fortsetter' (21 % av 2030 tallet) og ca. 2,3 mrd NOK for 'Alt legges til rette'.»

Dersom dette skulle stemme, vil transporten fra havbruk og fiskeri alene øke fire ganger fra dagens nivå og innebære en betydelig utfordring for godstransport ut av regionen. Denne utviklingen ble overhodet ikke vurdert i Jernbanelinjenets godsstrømsanalyse.

En økning vil være en betydelig utfordring for dagens infrastruktur og veibudsjetter. Slitasje på dagens veisystemer i regionen er allerede en stor utfordring, ettersom lepet av vedlikehold på Troms-veiene alene er i dag på 6–8 mrd. kroner.

## Malm

Kapasiteten på Ofotbanen er allerede sprengt. Veksten i malmproduksjon i Nord-Sverige og Nord-Finland er enorm. Ettersom det verken er aktuelt å bruke islagte havner i Bottenvika eller sende malm på det svenske jernbanelinjen som i motsetning til Luleå–Narvik-banen ikke tåler så tungt gods, er jernbanelinjen til nye havner langs Norskehavet høyaktu-

elt. EU har også påpekt i sin arktiske strategi at det er behov for flere isfrie havner.

### **Konklusjon**

Det er svært gode grunner til seriøst å vurdere en utvidelse av jernbanenettet nordover.

### **Forslag**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgsutredning av Tromsbanen i første planperiode for kommende Nasjonal transportplan.

26. april 2017

**Torgeir Knag Fylkesnes**

**Kirsti Bergstø**

