



# Innst. 304 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:66 S (2009–2010)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet**

Til Stortinget

### Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanenettet, og fremlegge utredningen for Stortinget på egnet måte.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til

vedlagte uttalelse datert 17. mars 2010 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til representantforslag Dokument 8:66 S (2009–2010) om utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil påpeke at nordområdene er et svært viktig strategisk område for Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Soria Moria-erklæringa, der det heter at nordområdene er regjeringas strategisk viktigste satsingsområde i utenrikspolitikken, som også skal bidra til en positiv utvikling i de nordligste områdene, og også legge vekt på næringsutvikling på land. Disse medlemmer viser til at god infrastruktur og gode kommunikasjoner er avgjørende for å bidra til dette.

Komiteen vil peke på at det finnes store muligheter for verdiskapning og næringsutvikling i Nord-Norge.

Komiteen vil samtidig understreke at det er lange transportavstander til de store markedene, og at en sunn utvikling av regionen er avhengig av god infrastruktur både for sjøtransport og landtransport. Komiteen viser til at transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) la stor vekt på utenlandsforbindelser som E105 Storskog (Russland grense)–Hesseng i sine merknader. Komiteen vil understreke at gods-transportens behov må vies særlig oppmerksomhet.

Komiteen ser det som svært viktig at Norge som nasjon ivaretar norsk suverenitet og tilstedeværelse i nord, og den mest naturlige måten å oppnå dette på er gjennom utvikling av industrisamarbeid, arbeidsplasser, vekst og utvikling. Komiteen viser til at utredning av en jernbaneforbindelse til Russland har vært gjenstand for ulike typer utredninger på lokalt nivå siden forslaget om en jernbaneforbindelse ble fremmet for første gang på Stortinget av representantene Anders Aune og Finn Thorsen i 1992.

Komiteen viser til statsrådets svar på representantforslaget, datert 17. mars 2010, der det kommer frem at det i forbindelse med arbeidet for neste nasjonale transportplan (NTP 2014–2023) skal gjøres et utredningsarbeid av infrastrukturbehovet i nord. Komiteen viser til at det i statsrådets svar kommer frem at en problemstilling relatert til Dokument 8:66 S (2009–2010) er viet særlig oppmerksomhet, «Behovet for bedre infrastruktur for å bygge opp under tvillingsamarbeidet mellom Kirkenes/Sør-Varanger og Nikel/Pechenga». Komiteen vil i den forbindelse understreke at enigheten om delelinjen i Nord som ble offentliggjort 27. april 2010, vil medføre økt samarbeid mellom Norge og Russland på en lang rekke strategisk viktige områder, ikke minst når det gjelder grenseoverskridende næringslivsprosjekter. Komiteen viser til at Norge har en konkurransefordel når det gjelder sjøtransport til og fra området, fordi man har isfrie havner på norsk side. Komiteen vil derfor påpeke viktigheten av at man ser på langsiktige løsninger for grenseoverskridende godstransport, og viser til at jernbane er en meget konkurransedyktig transportform for en del typer gods.

Komiteen understreker i tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) at et jernbaneprojekt fra Sør-Varanger til Russland vil være et industriprosjekt, og at en eventuell realisering av persontransport vil kunne komme senere. Myndighetene i både Norge og Russland vil ha en avgjørende rolle for eventuell realisering. Komiteen ber derfor regjeringen ta enigheten om delelinjen i nord inn i utredningen i forbindelse med neste nasjonale transportplan. Komiteen ser det som særdeles viktig i et slikt prosjekt at russiske myndigheter og næringsliv blir aktive deltagere og premissleverandører.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er svært tilfreds med at hensynet til langsiktige løsninger for grenseoverskridende godstransport er ivare tatt i den pågående nordområdeutredningen. Dette flertallet viser til at det i utredningen heter:

«Utredningen skal videre omfatte riksveger, jernbane, havner/sjøtransport og luftfart. Fylkesveger kan trekkes inn, der det er relevant. Både persontransport og godstransport skal omfattes, med hovedvekt på godstransport. Transportsystemet skal vurderes i et nordområdeperspektiv, som innebærer at det skal legges vekt på grenseoverskridende/internasjonale transporter og transportkorridorer.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til regjeringens generelle utredningsarbeid av infrastrukturbehovet i nord, og vil understreke at det er stor forskjell på en generell gjennomgang av infrastrukturen i nord og et egendefinert og konkret utredningsarbeid av en jernbane mellom Sør-Varanger og det russiske jernbanenettet. Disse medlemmer minner om at det snart er tjue år siden dette forslaget ble behandlet for første gang i Stortinget. Disse medlemmer mener at det nå er på høy tid å gå i gang med prosjektet, fremfor å utsette det på ubestemt tid.

Et tredje flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til artikler i den russiske økonomiske avisen «Rucciickaja Bicnec Gaseta» fra 22. september 2009 og 16. februar 2010, hvor Kirkenes er omtalt som en mulig havn for eksport av russiske produkter, noe som innebærer en forlengelse av det russiske jernbanenettet til Sør-Varanger. Kilden til disse artiklene med kartreferanser er Aleksander Davidenko, som er leder av det føderale byrået for hav- og elvetransport i Russland. Dette flertallet viser også til uttalelser fra russisk næringsliv som ved flere anledninger har uttrykt ønske om en slik løsning, grunnet transportproblematikk til grunne havområder, isproblemer og kapasitetsnivå.

Dette flertallet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanenettet, og fremlegge utredningen for Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet foreslår:

«Dokument 8:66 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at Russland og russisk industri vil ha en nøkkelrolle når det gjelder eventuell finansiering og fremdrift av prosjektet som Dokument 8:66 S (2009–2010) tar til orde for å utrede. Disse medlemmer er positive til at russisk kapital kan være med på å finansiere en slik utredning. Disse medlemmer mener derfor at det blir feil å sette jernbaneforbindelse Kirkenes–Russland opp imot jernbaneprosjekter 1 000 km lenger borte som er avhengig av store subsidier.

Disse medlemmer viser til vedlagte brev, datert 14. mai 2010, fra Speaker of the Murmansk Regional Duma, Evgeny Nikora, til stortingsrepresentant Jan-Henrik Fredriksen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til transport- og kommunikasjonskomiteens befæringsreise i Vest-Finnmark og Troms i mai 2010, hvor komiteen ble gjort kjent med hele fem ulike jernbaneprosjekter i regionen: Murmansk–Kirkenes, Rovaniemi–Alta, Narvikbanen, Ishavsbanen og Tromsbanen. Disse medlemmer vil oppfordre landsdelen til å foreta en vurdering av de ulike infrastrukturprosjektene i regionen opp mot hverandre og selv foreslå en prioriteringsrekkefølge på prosjektene, slik som er vanlig i andre landsdeler. Disse medlemmer vil ikke konkludere i saken om vurdering av jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet før en slik prioritering er fremlagt.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2010

**Knut Arild Hareide**

leder

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet foreslår:**

Dokument 8:66 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet – vedlegges protokollen.

## **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanenettet, og fremlegge utredningen for Stortinget på egnet måte.

**Jan-Henrik Fredriksen**

ordfører

## Vedlegg 1

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 17. mars 2010**

#### **Representantforslag, dok 8:66 S (2009-2010) om utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenet**

Jeg viser til Representantforslag, dok 8: 66 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal, oversendt til Samferdselsdepartementet for uttalelse i brev av 2. mars 2010. I dok 8: 66 foreslås at: *”Stortinget ber regjeringen gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanenet, og fremlegge utredningen for Stortinget på egnet måte.”*

Samferdselsdepartementet vil få gi følgende uttalelse i saken:

Ideen om en jernbane fra Kirkenes til Nikel er omtalt overfor Stortinget flere ganger tidligere. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 heter det på side 132 at:

*”Det har i lengre tid vært en betydelig lokal og regional interesse for idéen om å knytte den russiske jernbanen til Kirkenes havn gjennom en forlengelse av jernbanen fra Nikel til Kirkenes. Utgangspunktet er den korte avstanden til det russiske jernbanenet og betydningen for Nord-Norge og Kirkenes av en mulig storskala økning av godsmengdene over Kirkenes havn. Signaler fra russiske myndigheter indikerer at det foreløpig er andre prosjekter som prioriteres. Blant annet er det omfattende utbyggingsplaner for havnene i Nordvest-Russland. Prosjektet er knyttet til industri- produksjon i Russland og avhengig av beslutninger i Russland. Regjeringen legger derfor til grunn at en jernbane fra Nikel til Kirkenes må betraktes som et rent industriprosjekt, jf. St.meld. nr. 30 (2004-2005) Muligheter og utfordringer i nord.”*

Stortinget behandlet Nasjonal transportplan sommeren 2009 og stortingsflertallet hadde ingen spesielle merknader til omtalen av Kirkenes-Nikel. Fremskrittspartiets medlemmer av transport- og kommunikasjonskomiteen uttalte imidlertid i sin særmerknad, på side 15 i Innst. S. nr. 300 (2008-2009):

*”...Disse medlemmer ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen innen 2019, og vil heller vurdere jernbaneforbindelse Nikkel-Kirkenes enn Narvik-Tromsø.”*

Jernbaneinfrastruktur er kostbart å bygge, og prosjekter må være basert på sikre og langsiktige markeder som er robuste i forhold til framtidige endringer.

Dersom strekningen mellom Nikel og Kirkenes (ca. 40-45 km) skal bygges ut og benyttes til mer omfattende jernbanetransport, vil det sannsynligvis også være nødvendig med en oppgradering av jernbanen mellom Nikel og Murmansk (ca. 200 km), som i dag har dårlig standard.

I forbindelse med Samferdselsdepartementets retningslinjer (Retningslinje 1) til etatene og Avinor AS for arbeidet med neste Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) ble det 16. februar 2010 gitt et eget utredningsoppdrag om strategisk utredning av infrastrukturbehovet i nord. Målet med utredningen er å få et bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutvikling i nord. Utredningen skal være et faglig innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 på linje med øvrige utredninger som skal utarbeides i utredningsfasen.

Utredningsarbeidet skal foregå i to hoveddeler. Først skal det arbeides med mulige utviklingsbaner som et utgangspunkt for å få fram utviklingstrekk som er av betydning for utformingen av transportsystemet. Den andre hoveddelen av arbeidet skal gi et bilde av transportsystemet i nordområdene på lang sikt, basert på realistiske utviklingstrekk. I denne delen skal det utarbeides en strategisk studie av utviklingen av infrastrukturen i regionen basert på resultater fra den første delen av arbeidet. Av spesifikke problemstillinger som bør belyses i andre del av arbeidet er bl.a. eksplisitt nevnt: *”Behovet for bedre infrastruktur for å bygge opp under tvillingbysamarbeidet mellom Kirkenes/Sør-Varanger og Nikel/Pechenga.”*

Første del av utredningsarbeidet skal være ferdig i løpet av desember 2010, og skal ta for seg utviklingen av viktige næringsområder, som petroleumssektoren, fiskeri, havbruk og reiseliv. I tillegg kan det være aktuelt å trekke inn skog- og malmindustri og samhandel med naboland.

Andre del skal være ferdig i mai 2011, og skal få fram et bilde av hva som vil være en overordnet utvikling av det nasjonale transportnettet i Nord-Norge, når en tar hensyn til de framtidige utviklingstrekk som blir skissert i første del av utredningsarbeidet. I forbindelse med utredningsarbeidet har Samferdselsdepartementet innledet en dialog med russiske transport- myndigheter. Denne dialogen vil bidra til å avklare infrastrukturbehov og transportløsninger som er aktuelle i regionen.

**Vedlegg 2**

**Brev fra Speaker of the Murmansk Regional Duma, Evgeny Nikora,  
datert 14. mai 2010, til stortingsrepresentant Jan-Henrik Fredriksen**

**«Dear Mr. Jan-Henrik Fredriksen!**

Having considered your compellation about undertaking the research of possibility for the future railway communication between Sør-Varanger and Russian railway network, we inform you that the decision of the above mentioned question is not included into the competence of legislative (repre-

sentative) and executive authorities of the Murmansk region, but it is a competence of Russian Federation. Therefore it is not possible to express a position on this question.

Thank you kindly for the presented proposals. We hope for the further cooperation.»





