



STORTINGET

Innst. 224 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra familie- og kulturkomiteen

Dokument 8:125 S (2017–2018)

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv Mossleth om å utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer

Til Stortinget

Sammendrag

5. juli 2015 vedtok Verdensarvkomiteen å innskrive Rjukan–Notodden industriarv på UNESCOs verdensarvliste, noe som betyr at alle objektene som er med i verdensarven Rjukan–Notodden, anses av UNESCO som kulturarv av uerstattelig verdi for menneskeheten.

Tinnosbanen er navnet på jernbanestrekningen mellom Tinnoset og Hjuksebø. Banen er Norges første elektrifiserte jernbanestrekning (1911). Den delen som ikke er istandsatt, men som har fått verdensarvstatus, er strekningen på ca. 30 km mellom Notodden og Tinnoset.

Tinnosbanen har ligget brakk siden 1990-tallet, selv om den aldri har fått offisiell status som nedlagt. Hvis Tinnosbanen gjøres i stand til å reise på for besøkende, vil man kunne dra mellom de to verdensarvbyene via de opprinnelige framkomstmidlene som alle er en del av verdensarvstatusen.

Kommunene er også opptatt av å sette i stand Tinnosbanen fordi den befinner seg midt i et omfangsrikt og viktig skogområde. Det har nylig også oppstått et behov

for tømmerterminal i regionen fordi terminalen på Bø stasjon ikke er egnet lenger.

Flere kommuner samt skognæringen har derfor ønsket seg en tømmerterminal i tilknytning til Tinnosbanen ved Tinnoset/Gransherad.

Kollektivtilbudet kan med istandsetting av Tinnosbanen antakeligvis også bli betraktelig bedre for øvre del av Telemark.

Kun istandsetting for turisme – en museumsbane – er anslått å være et billigere alternativ enn å sette banen i stand til å tåle moderne kommersiell tømmertransport. Kostnadssiden er bare en del av bildet. For det er vel så viktig å se den i sammenheng med de mulighetene banen kan gi miljø- og næringslivsmessig.

Man er tjent med å få et så godt grunnlag som mulig når det gjelder hele det samfunnsøkonomiske bildet rundt istandsetting av Tinnosbanen, før man lander på om og hvordan banen skal settes i stand.

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Trond Giske, Kari Henriksen og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Marianne Haukland, lederen Kristin Ørmen Johnsen og Tage Pettersen, fra Fremskrittspartiet, Silje Hjemdal og Morten Wold, fra Senterpartiet, Åslaug

Sem-Jacobsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Freddy André Øvstegård, fra Venstre, Grunde Almeland, og fra Kristelig Folkeparti, Geir Jørgen Bekkevold, viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv Mossleth om å utrede de samfunnsøkonomiske kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.

Komiteen er enig med forslagsstillerne i at norsk industrihistorie har vært årsak til utbygging av spennende og viktig infrastruktur slik som Tinnosbanen, som er den første elektrifiserte jernbanelinjen i Norge. Videre viser komiteen til at trafikken på denne banen ble stoppet i 1991, men at banen aldri ble lagt ned. Den siste gangen det rullet vogner på strekningen, var i 2008 i forbindelse med hundreårsjubileet til Tinnosbanen.

Komiteen registrerer at det vurderes to alternative former for istandsetting. Den første er kun istandsetting for turisme – en museumsbane i forbindelse med verdensarvesenteret Rjukan–Notodden, som ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste i 2015. Det andre alternativet som vurderes, er istandsetting for kommersiell drift og frakt av tømmer og annet gods. Komiteen merker seg at forslagsstillerne vurderer det siste alternativet til å være om lag dobbelt så dyrt som det første.

Komiteen anerkjenner at kostnadene knyttet til istandsetting må vurderes opp mot de samfunnsøkonomiske gevinstene, og viser til Klima- og miljødepartementets uttalelse til forslaget, i brev til komiteen av 8. mars 2018:

«Det er Samferdselsdepartementet som har ansvaret for banen, og forvaltningen av den er lagt til bane NOR. Da området ble skrevet inn på verdensarvlista, var Tinnosbanens tilstand så dårlig at det ble vurdert at den ikke holdt det ønskelige vedlikeholdsnivået. Dette ble gjort rede for i nominasjonsdokumentene til verdensarvkomiteen. Samtidig uttrykker Norge i disse dokumentene at det er et mål at banen skal settes i stand og bli kjørbare for besøkende og turister. I sitt handlingsprogram 2018–2019 lister Bane NOR opp oppgradering av strekningen til «kjørbar stand» som ett viktig tiltak. Videre har Telemark fylkeskommune i flere år drøftet om banen kan settes i stand til også å kunne ta ulik kommersiell drift, som tømmertransport.»

Komiteen er enig i vurderingen om at den beste måten å ta vare på kulturminner på er ved å bruke dem, slik det videre er sitert fra departementet. Komiteen vurderer det også slik at det er Samferdselsdepartementet som eier av Bane NOR som bør gjøre vurderingen av istandsetting av Tinnosbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, ønsker å vise til handlingsplanen til Bane NOR for 2018–2029,

der opprustning av Tinnosbanen til «kjørbar stand» omtales. Flertallet er positive til arbeidet og innsatsen som er blitt gjort for å synliggjøre viktig verdensarv i Norge, og viser til regjeringens intensjon på søknadstidspunktet, der man forpliktet seg til også å oppruste tilhørende infrastruktur.

Flertallet registrerer at det er gjort et kostnadsoverslag av Bane NOR over kostnadene istandsetting av banen fordrer etter de to ulike bruksalternativene som er skissert i forslaget. Flertallet har forståelse for forslagsstilleres hastverk med å fremskynde prosessen med istandsetting av Tinnosbanen og er positive til at det gjøres en kostnadsvurdering av istandsettingen, fordi Norge allerede forpliktet seg til en slik istandsetting da Verdensarvområdet Rjukan–Notodden ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste 5. juli 2015.

Flertallet er positive til verdensarvområdet Rjukan–Notodden og ønsker en istandsetting av Tinnosbanen, slik at målsettingen man hadde ved søknaden om verdensarvstatus, og som Bane NORs handlingsplan skisserer, blir fulgt opp.

Flertallet oppfatter forslaget fra Senterpartiet dithen at man også ønsker å få vurdert om istandsetting av Tinnosbanen slik at den også kan transportere gods, slik som tømmer, vil gi samfunnsøkonomisk gevinst. Selv om familie- og kulturkomiteen ikke er riktig komité for å vurdere næringsgrunnlag eller transportgrunnlag, vurderes det som hensiktsmessig at man i forkant av istandsetting til «kjørbar stand» også kan avklare spørsmålet om hvilket bruk av Tinnosbanen som er samfunnsøkonomisk nyttig, persontransport mellom verdensarven Rjukan–Notodden eller gods- og tømmertransport.

Flertallet har derfor ingen problemer med å støtte forslagsstillerne.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til merknader fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti i Innst. 13 S (2017–2018) fra transport- og kommunikasjonskomiteen, hvor det pekes på betydningen av at Tinnosbanen settes i stand, ikke bare som museums- og turistbane, men også for tømmertransport.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti minner om at da Rjukan–Notodden industriarv i 2015 ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste, betydde det at alle objektene omfattet av statusen er å betegne som kulturarv av uerstattelig verdi for menneskeheten.

Et av de viktigste objektene er Tinnosbanen, en jernbanestrekning som ved ikke å være istandsatt representerer en utfordring for opprettholdelsen av hele verdensarvstatusen, da Norge har forpliktet seg til god for-

valtning av den. Mangelen på istandsetting betyr også at formidlingen av verdensarvstatusen ikke er god nok. For slik situasjonen er i dag, kan man ikke se eller oppleve jernbanestrekningen.

Disse medlemmer peker på at alle som er opptatt av å beholde verdensarvstatusen, naturlig nok er opptatt av at denne jernbanestrekningen snart settes i stand. Det gjelder ikke minst Telemark fylkeskommune og kommunene Notodden, Tinn og Vinje, som verdensarven ligger i.

Disse medlemmer viser til at det er et stort engasjement i hele regionen for at denne floken snart skal løse seg – ikke minst fordi alle ser at uten en operativ Tinnosbane får man ikke kapitalisert på de mulighetene som ligger i formidling av verdensarven for opplevelsesnæringen. Her er det mange næringslivsaktører som håper banen snart blir klar til persontrafikk, da de ser for seg økt turisme når så skjer – ikke bare for å besøke verdensarven, men også for å kombinere et slikt besøk med rundreiser i fylket, bl.a. i kombinasjon med Telemarkskanalen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at et spørsmål som må besvares skikkelig, er hvor mye istandsettingen vil koste, og ikke minst hvor dyr den vil være i forhold til alle de samfunnsøkonomiske gevinstene som mange mener ligger der om banen blir istandsatt. Behovet for å utrede samfunnsøkonomiske kostnader og gevinster ved istandsetting blir ikke mindre av at det foreligger to ulike former for istandsetting, enten kun museumsbane eller også en bane rustet til å frakte gods og tømmer.

Disse medlemmer viser til at sistnevnte alternativ er sterkt ønsket fra skog- og trenæringen, som ser for seg billigere, mer effektiv og ikke minst mer miljøvennlig frakt av tømmer fra den store skogregionen Tinnosbanen ligger i. Men mange ser også for seg en positiv utvikling og utvidelse av det treindustrimiljøet som ligger langsmed banen.

At det nå er behov for ny tømmerterminal i hele Øst- og Midt-Telemark-området, og at et område langs Tinnosbanen anses som svært aktuelt i den forbindelse, gjør ikke en opprustning av banen til også å kunne transportere tømmer og gods mindre aktuell.

I tillegg pekes det på at en slik større opprustning kanskje kan bety positiv utvikling for næringslivet i Tinn/Rjukan, siden det muliggjør frakt av gods, og for stedsutviklingen i bygda Gransherad, hvor banen har sin endestasjon.

Disse medlemmer viser til at det i et brev fra Bane NOR til Telemark fylkeskommune, datert 20. desember 2017, er kommet et kostnadsoverslag der istandsetting til museumsbane er priset til 63 mill. kroner og 150 mill. kroner for istandsettelse for godstrans-

port. Begge overslagene er beheftet med stor grad av usikkerhet, og Bane NOR skriver også at overslagene er konservative.

Disse medlemmer mener at siden de foreløpige overslagene som foreligger vedrørende kostnadene ved å oppgradere banen til å innfri dagens krav for gods og tømmertransport, er adskillig dyrere enn å kun istandsette banen til museumsbane, er det vanskelig å vite om man skal kunne gå for det.

For å få et klarere bilde trengs det derfor også å utredes hvilke samfunnsøkonomiske gevinster en oppgradering til å kunne frakte både gods og tømmer på Tinnosbanen vil få.

Disse medlemmer mener at istandsettingen av Tinnosbanen må prioriteres nå. Forfallet er stort etter bl.a. betydelig gjengroing og omfattende kobbertyveri. Norge kan faktisk risikere å miste verdensarvstatusen for Rjukan–Notodden industriarv om det ikke gjøres. Og både reiselivet og annen næring taper år for år på at banen ikke er operativ.

Disse medlemmer mener at i en slik situasjon kan man ikke fortsette å diskutere fram og tilbake i ulike fora hvilken type bane som det skal opprustes til, basert på lite faktagrunnlag. Fakta må på bordet, slik at man omsider kan lande på et endelig alternativ.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at det som nå trengs, er en god utredning som tar opp i seg samfunnsøkonomiske kostnader og gevinster både transport- og næringslivsmessig, og også de viktige forpliktelsene innenfor kultur og kulturminnevern som klima- og miljøministeren peker på i sitt svarbrev til komiteen.

Komiteen mener at istandsetting av Tinnosbanen også bør ses i sammenheng med bruken av Brattsbergbanen, som en nyttig jernbanestrekning for persontransport mellom øvre og nedre del av Telemark. Istandsetting av Tinnosbanen vil kunne muliggjøre at persontrafikken også kan gå fra Tinn. Komiteen viser til at Rjukan–Notodden industriarv er del av UNESCOs verdensarvliste og at Tinnosbanen er en sentral del av vår kulturarv. Banen inngår som en del i transportkjeden som gjorde Norsk Hydros industrieventyr på Rjukan mulig. Komiteen viser til at det er et stort engasjement i regionen for å få Tinnosbanen istandsatt og operativ. Komiteen mener det er viktig at banen ivaretas på en god måte, og at istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen nå bør vurderes og utredes med sikte på realisering.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren

museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker i denne sammenheng å påpeke at en slik utredning som foreslått bør ta opp i seg de utredningene som for tiden gjøres av Jernbanedirektoratet om forslag til ny tømmerterminal i regionen, hvor et alternativ er Gransherad med adkomst via Tinnosbanen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.

Oslo, i familie- og kulturkomiteen, den 19. april 2018

Kristin Ørmen Johnsen

leder

Marianne Haukland

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Klima- og miljødepartementet v/statsråd Ola Elvestuen til familie- og kulturkomiteen, datert 8. mars 2018****Representantforslag 125S (2017-2018) om Tinnosbanen**

Jeg viser til brevet fra familie- og kulturkomiteen dater 15. februar, vedlagt representantforslag 125 S om å utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved å sette i stand verdensarvobjektet Tinnosbanen, enten til en ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.

Det er ikke vanskelig å si seg enig med forslagsstillerne i at det er viktig å få satt i stand Tinnosbanen. Når det er sagt, mener jeg at det vil være naturlig at vurderingene knyttet til verdensarvstatusen og sikring av verdensarvverdiene vil måtte stå sentralt i en utredning om Tinnosbanen skal settes i stand. Men spørsmålet fra representantene Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv Mossleth dreier seg om mer enn bare det å sette i stand banen. De ber også om en vurdering av de samfunnsøkonomiske fordelene og ulempene ved å sette den i stand, enten som en rein museumsbane eller også å utvide den til en bane som kan transportere både gods og tømmer.

Jernbanestrekningene Tinnosbanen og Rjukanbanen utgjør deler av transportsystemet til, og representerer viktige verdier ved, verdensarvområdet Rjukan–Notodden industriarv, som ble skrevet inn på verdensarvlista i 2015. Tinnosbanen har en stor verdi som pionerlinje. Det var den første elektrifiserte bredbanelinja i Norge. Mens Rjukanbanen med jernbanefergene D/F Ammonia og M/F Storegut er fredet og blir forvaltet av Norsk industriarbeidermuseum, har kulturminnemyndighetene ingen planer om å frede Tinnosbanen.

Trafikken på denne banen ble stoppet i 1991, men banen ble aldri lagt ned. Den siste gangen det rullet vogner på strekningen, var i 2008 i forbindelse med hundreårsjubileet til Tinnosbanen.

Det er Samferdselsdepartementet som har ansvaret for banen, og forvaltningen av den er lagt til Bane NOR. Da området ble skrevet inn på verdensarvlista, var Tinnosbanens tilstand så dårlig at det ble vurdert at den ikke holdt det ønskete vedlikeholds nivået. Dette ble det gjort rede for i nominasjonsdokumentene til verdensarvkomiteen. Samtidig uttrykker Norge i disse dokumentene at det er et mål at banen skal settes i stand og bli kjørbær for besøkende og turister. I sitt handlingsprogram 2018-2019 lister Bane NOR opp oppgradering av strekningen til "kjørbær stand" som et viktig tiltak. Videre har Telemark fylkeskommune i flere år drøftet om banen kan settes i stand til også å kunne ta ulike kommersielle drift, som tømmertransport. Dette spørsmålet

er enda mer aktuelt da man nå, etter en lang periode med uenighet om plasseringen av en tømmerterminal sør for Tinnoset, er enige om hvor en slik terminal skal plasseres.

Det er helt klart at den beste måten å ta vare på kulturminner på, er ved å bruke dem. Dette er kulturminnemyndighetenes politikk. Derfor vil det å sette i stand Tinnosbanen slik at den skal kunne brukes aktivt, være veldig positivt. Dersom den blir satt i stand for persontrafikk, vil det gjøre verdensarvområdet mer tilgjengelig for besøkende, noe som også vil være viktig for formidlingen av Rjukan–Notodden industriarv.

Sannsynligvis vil Tinnosbanen kunne settes i stand til også å transportere tømmer, uten at strekningens verdensarvverdier blir ødelagt, men det må vurderes i forbindelse med en oppgradering av banelegemet, tunnelene, broene, mastene og ledningene. Det vesentlige er at kulturminnet er og forblir "lesbart". Selve tømmerterminalen er tenkt plassert flere kilometer fra Tinnoset og verdensarvanleggene der, og togene vil passere Notodden og dermed ikke berøre verdensarvverdiene. Imidlertid må alle mulige konsekvenser for Tinnosbanens verdensarvverdier vurderes, og før et eventuelt arbeid med å oppgradere jernbanestrekningen til gods- og tømmertransport blir satt i gang, må det være avklart at ingen verdensarvverdier blir forringet.

Det er derfor naturlig at vurderingene knyttet til verdensarvstatus og sikring av verdensarvverdiene inngår som et sentralt tema ved en slik utredning. Klima- og miljødepartementet er positivt til å bistå med kulturminnefaglig og verdensarvrelevant informasjon i en slik utredning. Men sektoransvaret for en bred samfunnsøkonomisk utredning ligger i andre departement. Dersom det er snakk om å utvide banen til også å transportere gods og tømmer, ligger ansvaret i Nærings- og fiskeridepartementet eller i Samferdselsdepartementet. Dersom det konkluderes med at Tinnosbanen bør settes i stand som en rein museumsbane, er det naturlig at også Kulturdepartementet trekkes inn i samarbeidet.

