



STORTINGET

Innst. 187 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:14 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Dokument 8:14 (2019–2020) om Nord-Norgebanen og høringen som ble avholdt 28. januar 2020.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, mener at høringen var preget av at det var mange som ønsket Nord-Norgebanen, men stilt overfor prioriteringen mellom vei og bane var signalene mer vage. NHO Logistikk og Transport skilte seg ut med en klar anbefaling om ikke å bygge Nord-Norgebanen. I høringen ble det imidlertid gitt klart uttrykk for at det må bygges dobbeltspor på Ofotbanen.

Flertallet vil i den sammenhengen vise til at det er igangsatt en utredning om dobbeltspor på Ofotbanen.

Et annet flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser videre til bompengeaftalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkepartiet og Venstre, hvor det ble tatt initiativ til en helhetlig konseptvalg-utredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, inkludert Nord-Norgebanen. Dette arbeidet skal danne grunnlaget for utarbeidelse av fremtidige nasjonale transportplaner. Dette ble fulgt opp med en bevilgning på 10 mill. kroner på inneværende års budsjett.

Dette flertallet legger til grunn at representantforslaget vil bli vurdert som en naturlig del av en helhetlig konseptvalgutredning for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge. At en helhetlig plan for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge er viktig, skjønner en når en ser på geografi og bosetning. I denne landsdelen er det definitivt behov for både vei og bane i tillegg til båt og fly.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at arbeidet med en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløs-

ninger i Nord-Norge, inkludert Nord-Norgebanen, nå er satt i gang. Dette arbeidet skal danne grunnlaget for utviklingen av et moderne transportsystem i hele regionen. Viktige elementer i dette er kortbanenettet, veinettet, sjøtransporten og jernbanen. Disse medlemmer mener at en egen KVVU for Nord-Norgebanen ikke imøtekommer behovet for å se transportbehovet i Nord-Norge på tvers av transportformene. Det er det helhetlige grepet som må legges til grunn for prioriteringene.

Disse medlemmer mener at Jernbanedirektoratets utredning om Nord-Norgebanen som ble levert høsten 2019, danner et godt grunnlag for videre arbeid, men at det må foretas grundige analyser av alternative traseer, ny teknologi med null utslipp av CO₂ og miljøvennlige byggetekniske løsninger. Disse medlemmer vil spesielt vektlegge næringslivets behov for landbasert transport. I særdeleshet er sjømatnæringa og annen eksportrettet næring avhengig av rask og effektiv transport av sine varer. Trafikksikkerhet må også ivaretas. Skal målet om å flytte mer gods fra vei til bane nås, må det legges til rette for effektive godsterminaler med gode tilførselsveier. Dette må også sees i sammenheng med behovet for forsterking av fylkesveinettet.

Disse medlemmer vil vise til at bygging av Nord-Norgebanen vil måtte sees i sammenheng med Ofotbanen og Nordlandsbanen, og legger til grunn at den igangsatte KVVU-en vil avklare alternative linjevalg og konseptvalg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag om Nord-Norgebanen under trontaledebatten i Stortinget i oktober 2019:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for ulike alternativer av Nord-Norgebanen. KVVU-en må tidsmessig gjennomføres slik at Nord-Norgebanen kan vurderes ved neste rullering av Nasjonal transportplan i 2021.»

Forslaget ble dessverre avvist av stortingsflertallet med 53 mot 49 stemmer.

Disse medlemmer viser til at transport- og kommunikasjonskomiteen den 28. januar 2020 gjennomførte en høring om det framsatte representantforslaget. Selv om det var ulike oppfatninger blant høringsinstansene om det vil være riktig å bygge Nord-Norgebanen, var det nærmest unison enighet blant høringsinstansene om at Ofotbanen og Nordlandsbanen må rustes opp.

Etter disse medlemmers syn vil en Nord-Norgebane helt klart kunne spille en viktig rolle i transportarbeidet i Nord-Norge og til og fra landsdelen, og det er derfor disse medlemmers syn at dette prosjektet

må behandles faglig og politisk på lik linje med andre samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for transportløsninger i Nord-Norge på en slik måte at Nord-Norgebanen kan vurderes ved neste rullering av Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til omtalen av Nord-Norgebanen i bompengeavtalen inngått mellom regjeringspartiene den 23. august 2019. Disse medlemmer ber regjeringen prioritere dette arbeidet, slik at en realisering av Nord-Norgebanen kan avklares i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på de viktigste grunnene til at Nord-Norgebanen må realiseres: For det første er det betydelige godsmengder som skal sør- eller østover i dag, og betydelig mer vil det bli i fremtiden. Det er bare en moderne jernbanes kapasitet som kan klare disse godsmengdene. For det andre er jernbanen uovertruffen mht. lav energibruk og lave klimagassutslipp. For det tredje vil Nord-Norgebanen gi store ringvirkninger for by- og tettstedsutvikling. I denne sammenheng er både gods- og persontransport viktig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at Nord-Norgebanen vil kunne åpne for nye internasjonale transportkorridorer med tog, både østover og sørover. Flere utredninger viser at sjømat og andre typer ferskvare fra land og sjø kommer til markedene på halvparten av tiden med tog, til halvparten av prisen, dersom transportlengden er over 500 km.

Flertallet vil minne om at det totale volumet fra fiskeri og oppdrett i Nord-Norge i 2018 var på over 1,5 mill. tonn. Ifølge Sintef (2018) er det mulig med en tredobling i oppdrettsnæringen i løpet av de neste 20–30 årene. I flere andre sammenhenger har det vært framført prognoser og mål om en femdobling.

Nordområdeutredningene, som ble ledet av Næringsdepartementet og avsluttet i 2014, viste at Nord-Norge er den landsdelen som har det største næringspotensialet av alle. Svak infrastruktur ble pekt på som en hovedutfordring.

Flertallet viser til at en stor del av transporten sørover, blant annet til Kontinental-Europa, nå skjer med vogntog på dårlige veier. Bare ett godstog med en lengde på 400 meter og en lasteevne på 1 020 tonn fjerner mer enn 50 vogntog fra veiene våre.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det allerede fraktes cirka 200 000 tonn sjømat med jernbane fra Nord-Norge. Narvik er den viktigste terminalen, med flere daglige godstog mellom Narvik og Alnabru i Oslo via Sverige. Omveien om Alnabru er en tidkrevende og dermed kostbar og lite bærekraftig løsning på sikt.

Disse medlemmer vil også påpeke det store potensialet som ligger i turisttrafikken mot nord. Et stadig mer miljøbevisst Europa vil etter spørre grønne reisekorridorer. Da er det avgjørende å kunne tilby togreiser i stedet for fly.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å bygge en slik ryggrad av jernbane gjennom landet fra sør til nord, som binder hele landet sammen med en jernbane via Solør- og Rørosbanen, via Trøndelag og til det nordligste Norge.

Disse medlemmer vil peke på at den enkle utredningen som ble gjort av Jernbanedirektoratet om Nord-Norgebanen i 2019, hadde store mangler. I oppdraget lå det så snevre rammer og så strenge betingelser at konklusjonene er lite å bygge videre på. Det lå blant annet som betingelse at ikke nye traseer skulle utredes.

Disse medlemmer vil understreke at Nord-Norgebanen selvsagt må gjennomgå en ordinær prosess med KVVU.

Disse medlemmer er av den oppfatning at en helhetlig konseptvalgutredning (KVVU), som regjeringen har gått inn for, ikke i samme grad har ønsket om en realisering av Nord-Norgebanen i seg. En KVVU som favner for bredt, vil ikke sette jernbanen i samme nødvendige fokus som en spesifikk KVVU for jernbanen vil gjøre.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil ha et godt utbygd kollektivnett i hele landet, som gjør det enkelt og rimelig både å reise til og fra jobb og å reise raskt og klimasmart mellom landsdeler. Disse medlemmer viser til at jernbane er en effektiv og miljøvennlig transportform, og det er nødvendig å skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods ut fra en langsiktig målsetting om at toget skal være det mest attraktive transporttilbudet mellom landsdelene.

Disse medlemmer mener at Jernbanedirektoratets utredning om Nord-Norgebanen som ble levert høsten 2019, er mangelfull. Det er blant annet ikke foretatt grundige analyser av alternative traseer eller vurderinger av nye teknologiske og byggetekniske løsninger som kan få ned byggekostnadene samtidig som nytten

økes. Debatten om Nord-Norgebanen har gått i mange tiår, og etter fremleggelse av Jernbanedirektoratets utredning i 2019, kom det fram i en meningsmåling gjennomført av VG at et klart flertall i landet støtter å gå videre med prosjektet.

Disse medlemmer mener en jernbane i Nord-Norge er et nasjonalt prosjekt som vil gi mer miljøvennlig frakt og store muligheter for økt verdiskaping og aktivitet i nord. En sammenhengende jernbanekorridor fra sør til nord i landet vil ha stor betydning for å trygge forsyningssikkerheten for varer og gods. Det vil også gjøre Norge mindre sårbart i beredskapssammenheng og i forhold til andre lands vilje og evne til satsing på infrastruktur i fremtiden.

Disse medlemmer viser til at det foregår et arbeid med Nasjonal transportplan, som skal rulleres våren 2021, og at fylkeskommunene i den sammenheng er invitert til å komme med en prioritert oversikt over infrastrukturprosjekt i sin del av landet. Prioriteringer av enkeltprosjekter foretas når Nasjonal transportplan vedtas i Stortinget. Det er viktig at Nord-Norgebanen kan bli en del av kommende NTP-prosesser og komme ett skritt nærmere realisering. Regjeringens foreslåtte helhetlige utredning av samferdsel i Nord-Norge vil være lite egnet til å gi beslutningsgrunnlag slik at Nord-Norgebanen kan vedtas bygget, og bør derfor suppleres.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å utrede hele strekningen Fauske–Tromsø med sidegren til Harstad. Også forslagsstillernes representantforslag innebærer at hele strekningen ønskes utredet og bygget. Dette medlem vil likevel understreke at man ikke med dette har tatt stilling til i hvilken rekkefølge delstrekningene skal bygges. Dette medlem vil også understreke behovet for dobbeltspor og oppgradering av Ofotbanen. Dette medlem mener at en KVVU som representantforslaget innebærer, vil vurdere alle prioriteringsrekkefølger på Nord-Norgebanen.

Dette medlem viser til sitt forslag i Innst. 13 S (2019–2020), som ingen av komiteens øvrige medlemmer gikk inn for:

«Stortinget ber regjeringen om at konseptvalgutredningen for transport i Nord-Norge utelukkende omhandler Nord-Norgebanen og ikke helhetlige transportløsninger.»

Dette medlem er oppgitt over de andre partienes sendrekthet og trenering av dette viktige byggeprosjektet for vår nordligste landsdel.

Dette medlem ser også opprusting av Nordlandsbanen som en viktig del av jernbane til de nordligste delene av Norge. Første skritt på veien er her elektrifisering av strekningen, med kjøreledning eller i kombi-

nasjon med hybride nullutslippsløsninger som batteridrift.

Dette medlem ser Nord-Norgebanen som et viktig ledd i utbygging av høyhastighetsbane i Norge. Dette medlem ønsker på sikt at høyhastighets jernbane skal binde alle landsdeler i Norge sammen, både sørover, vestover, nordover og østover (Sverige) fra Oslo.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen.

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-

Norge på en slik måte at Nord-Norgebanen kan vurderes ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre.

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

vedtak:

Dokument 8:14 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mars 2020

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

VEDLEGG



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

19/2565-

4. desember 2019

**Representantforslag 14 S (2019-2020) frå stortingsrepresentantane
Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen om å setje i gang
arbeidet med å realisere Nord-Norgebana**

Eg viser til representantforslag 14 S (2019-2020) frå stortingsrepresentantane Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen om å setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.

Representantane fremjar følgande forslag:

Stortinget ber regjeringa igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen.

Under følgjer mi vurdering av forslaget til Transport- og kommunikasjonskomiteen:

I tråd med regjeringspartia sin bompengavtale frå august 2019 er det satt av midlar i statsbudsjettet for 2020 til ei heilskapleg konseptvalutgreiing om transportløyningar for Nord-Norge, medrekna Nord-Norgebana. Denne utgreiinga vil gi vesentleg betre avgjerdsgrunnlag enn vi har i dag kring transportløyningar i nord. Regjeringa arbeider no med å fastsetje eit mandat for utgreiinga, før oppdraget vert gitt vidare til transportetatane. Difor er det for tidleg å seie noko om det vidare arbeidet med Nord-Norgebana på noverande tidspunkt. Regjeringa vil ha høgt tempo i dette arbeidet for å sette alle beslutningstakarar herunder Stortinget i stand til å foreta gode vurderingar om kva løyningar som er best. Mitt råd vil difor være å avvente denne utgreiinga som no vert sett i gong.

Med helsing


Jon Georg Dale

