



# Representantforslag 66 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal

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**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Jernbaneforbindelsen mellom Sør-Varanger og Russland har vært gjenstand for ulike utredninger i de siste 18 årene. Det ville blitt et stort og banebrytende infrastruktursamarbeid mellom Russland og Norge, og det mangler kun 40–45 km jernbane. Dette ville være et samarbeid som ville styrket Finnmark og Sør-Varangers rolle som et brohode i en nasjonal satsing overfor Nordvest-Russland. Sør-Varanger ville kunne tilby fleksibilitet for russiske næringsinteresser og avlastning for det store presset på den russiske infrastruktur relatert til både havner og jernbane. Det gjelder området fra Murmansk i nord til St. Petersburg ved Østersjøen, Kvitsjøen med Arkangelsk og videre østover.

## Litt historie om tidligere lokale forslag og utredninger:

**1992.** Stortingsrepresentantene Anders Aune og Finn Thorsen fremmet privat forslag til regjeringen om å etablere en internasjonal transitthavn med direkte jernbaneforbindelse til Russland og omliggende stater. Anlegget skulle etableres i Sør-Varanger (Ropelv). Utført av Norconsult.

## Utredninger:

**1993.** Barentsporten og «Bulkhavn i Kirkenes med direkte jernbaneforbindelse til Russland», utført av Barlindhaug.

**1996.** Finnmark fylkeskommune, «Connection between Kirkenes Large Bulk Carrier Port and the Russian Railway Network», utført av SINTEF.

**2000.** Finnmark fylkeskommune «Linje utredning Kirkenes–Nikel», utført av Storvik & Co og Widerøe Plan.

**2002.** World Port Kirkenes mulighetsstudie Rail-Port Kirkenes, utført av WPK AS.

**2003.** Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune, Sydvaranger AS, Kirkenes Utvikling og Barentssekretariatet. Forstudie om «Kirkenes Havn og Jernbanetilknytning – forbindelse mellom Kirkenes og det russiske jernbanenettet», utført av Ergo Sensia og Storvik & Co.

**2005.** Kirkenes Næringshage. Forstudie for Rail-Port Kirkenes. Oljelaster. Potensialet ved oljefrakter med jernbane for omlasting i/ved Kirkenes.

**2008.** Foreliggende RailPort rapport om oppsummering for videre prosjektprosess.

I denne «studieperioden» er det også viktig å ta med utredningen rundt et «Pomorområde», utført av Barlindhaug, som tar for seg industriell utvikling og ulike infrastrukturer (herunder jernbaneforbindelser) på begge sider av den norsk-russiske grensen.

Fellestrekk ved disse studiene er at de viser det store potensialet en slik jernbaneforbindelse kan ha for Finnmark og Sør-Varanger.

I sitt innspill til Norsk transportplan (NTP) 2010–2019 fra Kontaktutvalget i Region Nord (2006) står det følgende som er hentet fra regjeringens nordområdestrategi:

«Det er et mål å utvikle effektive transportløsninger på tvers av landegrensene. Regjeringen vil i den

forbindelse fortløpende vurdere transportbehovet over den norsk-russiske grensen, herunder om det er grunnlag for at staten forestår en ny utredning av prosjektet med en mulig forlengelse av den russiske jernbanen til Sør-Varanger (Kirkenes). Transportetatene, Sør-Varanger kommune, Barentssekretariatet og Øst-Finnmark regionråd har igangsatt en grovvurdering av prosjektet på bakgrunn av tidligere utredninger og rapporter.»

### **Forutsetninger for en utvikling av samarbeid og samhandel i Barentsområdet**

Dette handler om utbygging av infrastruktur som vil kunne tilføre Barentsområdet samfunnsmessig og økonomisk utvikling som vil løse mange transportproblemer for regionen. Regjeringen har uttalt at nordområdestrategien er den viktigste strategien for Norge, og har vektlagt utvikling av levevilkår, livsmuligheter og arbeidsplasser, hvor petroleumsrelatert virksomhet blir uthevet. Nord-Norges tilgang til internasjonale markeder ble trukket frem som særlig viktig sammen med videre utvikling av forholdet til Russland. Det er også viktig at Norge som nasjon gjennom sin satsing i nord ivaretar norsk suverenitet og tilstedeværelse. Den mest naturlige veien å gå for å oppnå dette er gjennom utvikling av arbeidsplasser, vekst og samfunnsutvikling.

Slik forslagsstillerne ser det, er det på høy tid at lokale og regionale utredninger løftes opp til et nasjonalt nivå i Norge og føderalt nivå i Russland, gjennom en eksternt, uavhengig utredning av en jernbane-forbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanelinjet, der også kapasitet og dimensjonering for utbygging av containerhavn, havneområder og utskipningsterminaler av olje- og gassprodukter og mineraler inngår som en helhet.

### **Områdets geopolitiske betydning**

Historisk kan man, hvis man ser bort fra mellomkrigstiden, konstatere at Norges grense mot Russland er Norges yngste grense til et naboland over tid (1826), mens den samme grensen samtidig er Russlands eldste grense til et naboland. Dette har medført stabilitet i området og varige samarbeidsprosesser. Øst-Finnmark ble frigjort av den røde armé og Russland høsten 1944, før russerne trakk seg frivillig ut av Sør-Varanger i 1945. Denne hendelsen og en stor Pomorhandel med Russland over lang tid forut for den annen verdenskrig har satt sine spor, som i dag best lar seg kjenne gjennom samarbeid mellom mennesker, kulturaktiviteter og et voksende samarbeid innen næringsliv og handel.

Grensen i den kalde krigen, mellom øst og vest, gikk akkurat i dette området. Til tross for dette opplevde man i Finnmark at det både innen idrett og kultur var et utstrakt samarbeid. Det samme kan sies om de nasjonale samarbeidsprosesser som for eksempel utbyggingen av mange kraftstasjoner i Pasvikelva.

Dette kom både russiske og norske interesser og næringsliv til gode.

I dag ligger aksene Finnmark fylke/Murmansk Oblast (fylke) og Arkangelsk Oblast alle tett opp til et område som besitter 25–30 pst. av gjenværende olje- og gassressurser i verden. Dette medfører at området får en stor geopolitisk betydning hvor stormaktene har særlige interesser. USAs ambassadør i Norge uttrykte under et besøk at Kirkenes, med det potensialet byen og området har, er Norges mest spennende og interessante by og område. EU har de siste årene gjennomført debatter i EU-parlamentet hvor «The Northern Dimension» er den eneste saken på kartet, og hvor ikke minst utfordringene i Barentsregionen er viktig.

Nær sagt ingen andre områder enn Barentsregionen har større tilgang til råstoffer og innehar et større vekstpotensial. Olje og gass er én ting, men tilgangen til sårt tiltrengte mineraler, trevirke og fiskeriprodukter er andre. Men det er også klart at området mangler infrastruktur innen transport i en øst/vest-forståelse.

### **Global logistikk**

Russiske havneområder i et historisk internasjonalt perspektiv ligger ved Østersjøen og ved Svartehavet. Relasjonene for oversjøiske transporter gjennom Svartehavet og Østersjøen er begge begrenset av tett trafikkerte havner, streder og havstykker. Østersjøen er begrenset av miljømessige hensyn, is om vinteren, grunt farvann og Øresund. Svartehavet er begrenset av Bosporusstredet og Middelhavet. I moderne tid er også Arkangelsk og Murmansk blitt særlig viktig for russisk logistikk. Særlig Murmansk, da Arkangelsk sliter med store isproblemer mer enn halve året.

Foruten enorme mengder olje og gass i Russland, som skal nå ut til markedet, har Russland også en stor produksjon av råstoffer fra ulike typer gruvedrift og tømmer. Store deler av russiske olje- og gassforekomster ligger i nord med de logistiske utfordringer pga. både is om vinteren og grunne farvann. Interessen i Norge og andre land har i stor grad dreid seg om Sjtokman-feltet. Det er imidlertid påvist 40 ganger mer olje og gass i områdene sør og sørvest for Novaja Zemlja enn i Sjtokman-feltet.

Russland var i 2004 verdens største oljeproducent og hadde en samlet produksjon på 450 millioner tonn. Oljeeksporten over russiske havner var i 2004 på ca. 190 millioner tonn. De største havnene for eksport var Primorsk (i Finskebukten) og fra Novorussisk ved Svartehavet. Prognosene for russisk oljeproduksjon i 2010 er på 490 millioner tonn, med en ytterligere forventet økning til 520 millioner tonn i 2015. Mesteparten av dette vil være økt eksport.

I tillegg til dette vil en forventet åpning av nordøstpassasjen kunne forkorte avstandene fra det fjerne Østen til Europa og USA med nærmere 50 pst. Dette

tilsier i sum at kapasiteten for logistikk i Barentsområdet må økes betraktelig i tiden fremover. Russisk havnekapasitet er i dag allerede sprengt med lange ventetider, og selv om det foreligger planer for utvidelse av kapasitet, vil dette ikke være nok til å ivareta russiske eller områdets interesser.

Et viktig kriterium i en ekstern, uavhengig utredning av en jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanenettet, er å få Murmansk Oblast med som medspiller og at prosjektet oppnår godkjennelse av føderale myndigheter.

Det er liten tvil om at det politiske styret regionalt i Murmansk frem til 2006–2007 stod for en heller lunken holdning til en jernbaneforbindelse, men de siste års utskiftninger til et styresett fra «forente Russland» har medført en langt mer positiv holdning til både utvikling av næringsliv og en jernbaneløsning både fra Murmansk by og Murmansk fylke.

Det vil være naturlig at Oktoberjernbanen blir trukket inn i et slikt samarbeid, sammen med russisk næringsliv som Norilsk Mining med flere.

Norilsk Mining opererer gruvene og smelteverket i Zapolyarny og i Nikel, og de har også investert i Murmansk og Arkangelsk havn. Selskapet er blant de 10 største i Russland og har store investeringer i utlandet.

#### **Andre potensielle samarbeidspartnere er:**

**Lukoil.** Russlands største oljeselskap vil kunne være en mulig samarbeidspartner. I forbindelse med

arbeidet i 2003 ga Lukoil positive tilbakemeldinger på et jernbanenett til Norge.

**Severstal.** Russlands nest største stålprodusent. Datterselskapet Severstal Transport er den største private transportør i Russland og innehar eierandeler i mange russiske havner. Selskapet har uttrykt interesse for en slik løsning.

Utredningen bør i tillegg til finansieringsløsninger og lønnsomhet (kost–nytte) også ta opp momenter knyttet til lokalisering, miljøkonsekvenser og hvorvidt jernbanen kun bygges for godstransport, eller om det skal være mulig å kombinere dette med passasjerer og turisme. Utredningen bør gjennomføres i samarbeid med føderale, regionale og lokale politiske aktører, inkludert russiske samarbeidspartnere og næringslivsinteresser som er interessert i en slik løsning.

#### **Forslag**

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

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.

17. februar 2010

