



Dato: 30 juni 2016

Til Samferdselsdepartementet

**UTTALELSE TIL  
GRUNNLAGSDOKUMENT NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 -2029  
ÉN NORDNORSK JERNBANE-PLAN**

Nord-Norge har ikke hatt vesentlige jernbaneinvesteringer siden 1962, da Nordlandsbanen ble forlenget til Bodø.

Mangelfull jernbaneutbygging i nord er en viktig årsak til sviktende verdiskaping, redusert markedstilgang og markert fraflytting fra landsdelen fra midten av 1960-tallet.

Norge mangler en framtidsrettet jernbanestrategi for landet nord for Fauske. Evnen til lokal og regional vekst vil styrkes gjennom effektiv og pålitelig transport til sentrale markeder, internasjonalt og nasjonalt. Klima-regnskapet vil også hente viktige gevinster.

Videreføring av Nord-Norgebanen Fauske – Narvik, og videre mot nord, anbefales tatt inn i den Nasjonale transportplan 2018 - 2029.

Grundige og oppdaterte nytte/kostnads-vurderinger bør være en sentral del av et nytt utredningsarbeid. Det er ikke usannsynlig at industriell vekst i Nordland gjennom de siste tiårene vil styrke nytteverdiene i forhold til NSBs hovedutredning fra 1992.

Det er mest logisk, sannsynligvis det mest lønnsomme og strategisk sett det klokeste at jernbaneutbygging i Nord-Norge skjer i riktig rekkefølge. Følgende prioritering anbefales.

1. Dobbeltspor Ofotbanen
2. Fauske - Narvik med modernisering av Nordlandsbanen
3. Narvik - Tromsø med sidearm til Harstad/Vesterålen
4. Troms - Alta/Finnmark.

Ofortbanen er allerede inne i NTP-forslaget med 2 mrd kroner. Nytte-/kosnadsbrøken er 2,09. Det er suverent det mest lønnsomme av samtlige investeringsprosjekt i grunnlagsdokumentet for ny Nasjonal transportplan, - hele Sør-Norge inkludert!

Transport henger sammen, - farleder, havner, fylkesveier, riksveier og jernbane er mer eller mindre avhengig av hverandre. Det er leverandører og kunder som velger transportløsningene. Myndighetenes oppgave er å bygge fremtidens infrastruktur.

Ett er sikkert, transport trenger alle transportbærere. Like sikkert er det at videre utbygging av nordnorsk jernbane vil gi positive ringvirkninger, - såvel i som utenfor landsdelen.

En helhetlig nordnorsk jernbaneplan er nødvendig. Den må omfatte strekningen fra Trøndelag og nordover, slik forutsetningen var i Stortingets beslutningsgrunnlag i 1994.

Rammene for jernbaneinvesteringer er store i plangrunnlaget. Nord-Norge har vært uten vesentlige jernbaneinvesteringer etter 1962. Dette faktum tilsier at landsdelen tilkjennes det dobbelte av det relative befolkningstall, minimum 20% av samlede jernbanebevilgninger.

Nasjonens manglende interesse for jernbanebygging i Nord-Norge bør nå kompenseres. Ofotbanen stiller i en særklasse både nasjonalt og regionalt.

Prioritet nr 2 anbefales finansiert og utbygget som ett prosjekt. Resultatet vil være at store deler av Trøndelag, Helgeland, Rana, Salten, det nordlige Nordland og store deler av Troms og Finnmark vil ha effektiv jernbaneforbindelse med Øst-Europa og Asia, med Vladivostok og Marseilles.

Kart 1 nedenfor er hentet fra Narvik havn. Det viser de mest sentrale transportkorridorene rundt Narvik havn som er landsdelens eneste TEN-havn. Kart 2 er hentet fra Joint Barents Transport Plan.

Den manglende jernbanestrekningen Fauske - Narvik fremkommer tydelig i begge kart. Dette er det eneste alvorlige brudd på ellers sammenhengende transportveier. Med beskjedne 181 kilometer ny jernbane vil næringslivet nord for Trøndelag knyttes med direkte jernbanekontakt til kjøpekraftige markeder i Europa og Asia.

Nord-Norge trenger en transportstrategi med jernbane som strategisk transportform.

Med hilsen  
Ankenes Arbeiderlag

Berit Lindgren/sign.  
Leder

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke handskrevet signatur.*



Kilde: Narvik havn KF



Kilde: Joint Barents Transport Plan