

# NITO

Norges største organisasjon for ingeniører og teknologer med bachelor, master og høyere grad

 [nito.no](http://nito.no)

 [twitter.com/nitonorge](https://twitter.com/nitonorge)

 [facebook.com/NITONorge](https://facebook.com/NITONorge)

 Støperigata 1, Postboks 1636 Vika, 0119 Oslo

Nord-Norgebanen Fauske – Tromsø, innspill fra NITO til Jernbanedirektoratets innspillkonferanse i Tromsø 8. juni 2018

NITO er en partipolitisk uavhengig og frittstående organisasjon med over 86000 engasjerte medlemmer. Innafor samferdselsområdet har NITO fokus på fremkommelighet, trafikk- og transportsikkerhet, klima, miljø og på bærekraftig samfunnsutvikling, alle er viktige faktorer i forhold til dagens tema.

## Innledende betraktninger til dagens tema.

Fra NITO vil vi innlede med et par litt utfordrende spørsmål:

- 1) Et mandat som innebærer å oppdatere tallstørrelser fra tidligere utredninger, kan **det** bidra til at Norge noen gang blir ett sammenhengende jernbanerike?
- 2) Kan det **motsatte** av ønsket effekt heller bli resultatet, fordi etterfølgende fokus bare blir til å bli en debatt om kostnad i forhold til en teoretisk beregnet netto samfunns-nytte?
- 3) Kan en ny utredning mistenkes å være et slags politisk spill for galleriet?

Med disse spørsmålene ønsker vi fra NITO å signalisere at vi ser et helt klart behov for jernbaneinfrastruktur i nord! Vi mener spørsmålet ikke er OM men NÅR og HVOR planlegging og bygging bør starte.

Landsdelen preges i næringssammenheng av optimisme og økonomisk vekst. Mer enn noen gang er landsdelen bevisst sin verdi og sine bidrag til det norske samfunnet. Gjennom mange tiår har befolkning, bedrifter og industri sett behovet. Fra NITO i nord vil vi hevde at denne landsdelen bør få sin bane nå!

En bred, åpen og uavhengig utredning basert på dagens kunnskap og nye prognoser er selvsagt nødvendig. Svært mye har endret seg fra 2011. Bare fiskerier og havbruk alene er i dag grunn nok for en Nordnorsk jernbane! Petroleums aktivitet kommer sterkere nå, viktig stikkord er Johan Castberg. Og naturgass fra Melkøya transporteres på lastebil til resten av Norge, bare for å nevne noe konkret.

*Det vil koste å bygge jernbane, men NITO mener at fravær av bygging faktisk har også en pris!*

## **Hvor bør en utbygging starte?**

NITO ser jernbane i nord som en mulighet til å knytte **hele** landsdelen sammen. Krevende geografi i nordre Nordland gjør at vi spesielt her kan vurdere å invitere vår gode og jernbane-entusiastiske nabo Sverige til å tenke nye tanker sammen med oss. Hvorfor? Fordi Norge mellom Fauske og Narvik er med sin geografi med lange og dype fjorder som går nesten helt inn i Sverige krevende og kostbar å bygge gjennom. Ei svært krevende og kostbar vegutbygging bl.a med kryssing av Tysfjord i samme område viser dette tydelig.

Ei mulig jernbanelinje utenfor Nordland dels inn i Sverige som også kan tjene svenske interesser bør vurderes. Mulige koplinger mot den nylig vedtatte strekningen langs «Botniska viken» kan i så fall gi ytterligere muligheter for en mulig norsk-svensk baneløsning utenfor og parallelt med nordre Nordland.

NITO generelle oppfordring til Jernbaneverket: «Utred alle muligheter for samarbeid med Finland og Sverige, eventuelt også med Russland i forbindelse med Kirkenes. Det er i dette perspektivet vi ser de største utviklingsmulighetene for nordområdene.

## **Motkreftene finnes**

Vi har hørt argumenter fra sør som: «*NITO må ikke bidra til å forsterke kranglingen i nord» ved å engasjere seg i jernbanespørsmål»*

*Slike tanker er destruktive, lite mulighetsskapende, kanskje også en smule stigmatiserende ovenfor oss som bor i nord.*

For; hvordan kan NITO som ønsker å bidra til samfunnsutvikling stille seg passiv eller negativ til samferdselsutvikling som jernbane i nord så utvilsomt er? I striden om fylkessammenslåing bør jernbanesaken kunne bli en samlende – ikke en splittende sak!

## **Andre barrierer**

Eksisterende Nordlandsbane sliter som kjent med store investerings- og moderniseringsbehov. Også i **det** perspektivet kan det å prioritere

banestrekninger nord for Narvik med kopling til våre naboer på Nordkalotten være riktig. Vi advarer mot at dårlig standard på eksisterende Nordlandsbane får bli argument **mot** videreføring nordover.

En Tromsbane og andre mulige banestrekninger i nord har flere potensielle koplinger på nordkalotten. Jernbaneutredningen bør derfor ha særlig fokus fra Narvik og nordover. En svært kostnadskrevende forlengelse gjennom Nordland fylke og investeringsbehov på eksisterende Nordlandsbane må derfor ikke bli argument mot å bygge jernbane i Nord-Norge!

Når det er sagt: I et Nord-Norsk perspektiv bør det bevilges midler også til oppgradering av NN banen. Vi registrerer dessverre en sentraliseringstenkning av sittende regjering som ikke gir de store rammene for å utvikle nord Norge slik en kunne forvente – til tross for at samme regjering hevder at Nord-Norge er så viktig for fremtiden. I det bildet bør også eksisterende NN bane oppgraderes.

## **Dagens utfordringer og fremtidas transportbehov**

Siden forrige jernbaneutredning har veksten i sjømat-næringene i Nord-Norge nærmest tatt helt av. Det omsettes og transporteres i dag godsmengder som vi bare for få år siden ikke trodde var mulig.

Nærmest at tungtransport går langs dagens vegnett, og den øker i en takt som innebærer at snart er hvert femte kjøretøy du møter på vegen et vogntog med gods eller fisk på tur til kontinentet, til omlasting i Narvik eller på tur til Helsinki for omlasting til flytransport til fjerne østen.

Vogntog øker i størrelse (modulvogntog) og i et antall som er svært bekymringsfullt både i et trafikkikkerhets- og et transportsikkerhetsperspektiv.

Den nordlige landsdelen har store behov for veg- og tunnelinvesteringer på **dagens fylkesveger**, som uansett vil være viktige tilførselsveger til en fremtidig stambane gjennom landsdelen. Statlige investeringer og støtteordninger til fylkesvegene må derfor komme.

*Å bygge ut **E6/E8/E10** for å dekke fremtidas godstransportbehov i stedet for bane er verken ønskelig, bærekraftig eller sikkert nok slik NITO ser det.*

## Tanker om ei samferdsels-fremtid, muligheter og løsninger

Vi er midt i en regionreform der store etter som Statens vegvesen og Kystverket står ved en skilleveg. Vesentlige deler av etatenes oppgaver og tilsatte innlemmes i de nye fylkene om 1,5 år. Krevende prosesser, men det er gjennomførbart. For fylkene er dette noe de **ønsker**. Samtidig er dette et steg inn i ei ny og foreløpig ganske uklar samferdselsfremtid.

Endringer gir alltid grobunn og vekstvilkår for nye tanker og løsninger. For Statens vegvesen som vil sitte igjen med ansvar for riksveger og noen felles nasjonale funksjoner betyr det nærmest å restarte hele etaten. En etat som Kystverket har tilsvarende utfordringer.

Tidligere utredninger har pekt på muligheter og har hatt tanker om sterkere å samordne eller sågar **slå sammen etater til en ny transportetat**. Tiden kan være inne for slike nye samferdselstanker.

Foreliggende jernbaneutredning står på egne ben og har ikke primært fellesløsninger og samordning mellom jernbane, veg, sjø og luftfart som sitt fokus. Utredninger om veg gjøres tilsvarende.

Felles Nasjonale transportplaner (NTP) er som kjent dokument basert på ulike etaters vurderinger og prioriteringer, der det i hovedsak bare er omslaget (permen) til NTP`en som er felles for etatene.

Fra NITO vil vi hevde at **en ny statlig transportetat** for samordning av all transport (land/sjø/bane/luftfart) bør vurderes når Kystverket og vesentlige deler av vegvesenets oppgaver nå legges til de nye storfylkene. Det kan gi nye perspektiv på hvordan vi løser fremtidige samferdselsutfordringer som den nye jernbaneutredningen så åpenbart er et viktig element i.

### **Et lokalt eksempel:**

Det er igangsatt en KVVU-utredning for fremtidas innfartsveger til Tromsø. Utredninga skal utrede traseer for fremtidas hovedveger inn mot denne byen. Kystverket utreder på tilsvarende måte sine behov og muligheter for sjøveis transport til og fra byen. Avinor utreder luftfartens behov, muligheter og begrensninger også i vårt område.

Konferansen i dag og jernbaneutredningen har nok ikke spesielt fokus på hvor og hvordan en bane skal «lande» i Tromsø, kanskje skal den aldri helt inn til denne byen?

Et KVVU-arbeid for Tromsø-området i en ny transportetat ville ha sett **alle** transportmåter til Tromsø i **en sammenheng**. I dag utreder hver etat sine behov nærmest uavhengig av hverandre. Skal vi fortsette slik? Er dette god samfunns- og miljøpolitikk?

## **Ringvirkninger.**

NITO er opptatt av samfunns-utvikling og tilrettelegging for industri og næringsvirksomhet. En videreført bane nordover mener vi vil forsterke optimismen på mange plan og i de fleste virksomheter.

Jernbane er svaret på sterkt økende etterspørsel etter forutsigbar og miljøvennlig godstransport gjennom en landsdel preget av tøft klima der stengte veger, skred og fastkjørte vogntog er det normale mer enn spesielle.

Nord-Norge har verdens viktigste spiskammer rett utenfor stuedøra. Nord-Norge har ressursene i sjø og på land som både resten av landet og en globalisert verden etterspør. En moderne jernbane må være basert på det siste av teknologiske nyvinninger, og den må gå gjennom Nord-Norge og på tvers av landegrensene på Nord-kalotten. Uten dette legger vi ikke grunnlag for en samferdsels-infrastruktur som NITO mener må være selve basisen for fremtidas gods-strømmer.

## **Til slutt**

Vegutbygging som nå skjer i større tempo enn tidligere tempo må **ikke** lenger få lov til å være argument mot jernbaneinvesteringer.

Transportalternativene er gjensidig avhengige av hverandre, det er de politiske rammevilkårene de ulike alternativene opererer under som avgjør om transportalternativene veg/sjø/bane/luftfart skal konkurrere mot eller supplere hverandre.

**Utred og bygg Nord-Norgebanen!**

Takk for meg!