

# U15 Bygg Harstad- og Tromsøbanen nå!

Forslagstiller: Kvæfjord SV

Når utredningene av Nord-Norge banen er blitt presentert, er det som regel en ufiltrert fremstilling av et totalprosjekt med tilhørende enorme kostnader – sist rundt **300 mrd.** Samfunnsøkonomisk verdi er beregnet kapitalisert til **ca. 100 mrd.**, altså viser totalregnskapet et minus på **200 mrd.** På dette grunnlag er det derfor blitt konkludert med at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt og anbefales skrinlagt. Det store minustallet har drept alle gode argumenter for å bygge banen.

Hvis vi ser på konseptutredningen (KVU) og kvalitetssikringen (KS1) og fordeler kostnadene på de aktuelle strekningene, får vi dette bildet (basisestimert pluss forventet tilleggskostnader):

Fauske – Narvik	135 mrd
Narvik – Harstad	50 mrd
Narvik – Tromsø	110 mrd

Oppgradering av Ofotbanen og Nordlandsbanen kommer i tillegg, i størrelsesorden 10 mrd avhengig av graden av oppgradering.

Den kapitaliserte samfunnsverdien på 100 mrd, knytter seg til Narvik – Harstad/Tromsø. Den samfunnsmessige verdien på selve strekningen Fauske – Narvik, er svært liten. Der er liten befolkning, få tettsteder, lite vareproduksjon og varebehov. I tillegg er det vel på denne strekningen vi får de største naturinngrepene. Den vil heller ikke være turistvennlig på grunn av at en stor del av banen vil gå i tunnel.

Det må derfor prioriteres utbygging av bane fra Narvik til Harstad og Tromsø.

Viktige nye og forsterkede argumenter for å starte jernbaneutbygging i nord er beredskapselementet og grønn samtransport med båt. Viktigheten av disse elementene vil øke samfunnsverdien utover de 100 mrd.

Med den justerte løsningen kan vi snakke om et prosjekt i samfunnsøkonomisk balanse.

Samfunnet vårt i nord er blitt svært avhengig av varetransport mellom nord og sør – mer enn før. F.eks. er selvforsyningen av mat svært lav – redusert mye gjennom de siste 40 år. Med oppdrettsnæringas vekst, er også eksportbehovet blitt mye større. Vi vil sannsynligvis nå markedene raskere og sikrere med bane gjennom Sverige enn gjennom Norge.

De nordiske landene er nå med i den samme forsvarsalliansen. En bane i Nord-Norge knyttet til det svenske jernbanenettet, vil derfor også ha en beredskapsmessig effekt

44 både for Sverige og Finland. Dette vil åpne for forsyninger fra Atlanterhavet på en mer  
45 direkte måte enn gjennom Østersjøen. Det er derfor viktig at jernbanenettet kobles til  
46 kaimuligheter både av hensyn til beredskap, men også for å kombinere mot grønn  
47 sjøtransport, som er under utvikling.

48

49 Troms SV krever

- 50 – At det blir satt av midler til planlegging og bygging av bane fra Narvik til
- 51 Harstad og Tromsø. Det må være en klar fremdriftsplan. Strekningen Fauske –
- 52 Narvik settes på vent.
- 53 – At det forsvarsmessige behov i indre Troms ivaretas.
- 54 – At Ofotbanen og Nordlandsbanen må oppgraderes til å håndtere større trafikk.
- 55 – At i valg av traseer for Harstad- og Tromsø-banen, må minimalisering av
- 56 naturinngrep ha høy prioritet. Traseene må også knyttes til kaier, særlig den
- 57 “grønne korridor” og kaier knyttet til forsvars- og beredskapsinstallasjoner.

58