

# FAKTAFLAK: Jernbane Troms

-Hurtig, trinnvis realisering av det mest effektive prosjektet i Nord-Norge: jernbane i Troms

## Hvorfor?

- ✓ Nasjonsbyggende prosjekt med enorm samfunnsutviklingseffekt
- ✓ Styrking av Forsvar, beredskap og samfunnsikkerhet i Norges strategisk viktigste region
- ✓ Viktig klima og miljøtiltak der regionen mangler miljømessig bærekraftig transportalternativ
- ✓ Grunnleggende infrastruktur for positiv utnyttelse av regionens rike naturressurser
- ✓ Viktig for næringsliv og muligheten til verdiskaping
- ✓ Norges viktigste «Kyst – til marked»-tiltak

## To prosjekter:



### Tromsbanen

Prosjektet er prioritert øverst i Troms' innspill til Nasjonal transportplan. Tromsbanen vil gi jernbaneforbindelse mellom Narvikregionen (Ofofbanen) og Tromsøregionen og binde fylket og landet sammen i et helhetlig transportsystem via Setermoen, Bardufoss, Nordkjosbotn/Malangen. Prosjektet kan enkelt realiseres gjennom *trinnvis* utbygging gjennom flere delprosjekter og slik fordele utbyggingskostnadene over tid.

Prosjektet er sannsynligvis det enkeltprosjektet som vil gi størst positiv samfunnsutviklingseffekt i hele Nord-Norge, med også store, positive nasjonale ringvirkninger: Effekten vil være stor for næringsliv og næringsutvikling, for klima og miljø, men realisering er spesielt viktig av hensyn til Forsvaret og til beredskap og samfunnsikkerhet der Troms huser viktige funksjoner. Realisering av en Tromsbane vil vise tilstedeværelse, og gi en signaleffekt både nasjonalt og internasjonalt om nasjonens intensjon med regionen.

Realisering vil også bidra til å fjerne et stort og økende antall vogntog fra vegnettet hvis særlig vinterstid utgjør en vesentlig trafikksikkerhetsrisiko – for mange grunn nok alene til realisering.

Dagens mangelfulle transportsystem står til hinder for positiv nærings- og samfunnsutvikling og mangel på jernbane forsterker de store konkurranseulempen som avstandene til markedene i dag utgjør for folk og næringsliv. Denne ulempen vokser i takt med skjerpede krav og kostnader knyttet til miljømessig bærekraftig transport med store negative ringvirkninger i regionen. Behovet for realisering av jernbane i fylket er derfor ikke i stedet for annen infrastruktur, men i tillegg til – på lik linje med landet ellers. Om lag 1/3 av det nasjonale samferdselsbudsjettet går til jernbane – dette er viktige midler som gir grunnlag for positiv nærings- og samfunnsutvikling som Troms krever sin del av.

Tromsbanen vil ha stor effekt alene, men kan også vurderes som starten på realisering av en Nord-Norgebane eller en helhetlig stambane som knytter *hele* landet sammen.

### Ishavsbanen

Prosjektet er prioritert på andreplass i Troms' innspill til Nasjonal transportplan. Ishavsbanen vil gi en grensekryssende jernbanekorridor direkte til Finland, mellom isfri havn i Skibotn (Storfjord) og Finlands nordligste jernbanestasjon i gruve- og turisttettstedet Kolari/Ylläsjärvi i Finland. Prosjektet må derfor realiseres som et internasjonalt samarbeidsprosjekt på tvers av flere politiske ansvarsområder. Prosjektet kan også ses i sammenheng med realisering av en Tromsbane/Nord-Norgebane.

Prosjektet vil ha stor effekt for nærings- og samfunnsliv i regionen, primært ved utskipping av jernmalm fra de store forekomster i Nord-Finland via havn i Skibotn, og for eksport av varer fra Nord-Norge til Europa via det finske jernbanenettet. Den nye situasjonen med finsk/svensk medlemskap i NATO aktualiserer forbindelsen ytterligere, der Ishavsbanen vil bidra stort til muligheten for transport av personell og materiell øst/vest i alliansen og være et strategisk alternativ til Ofofbanen, direkte til Finland. Ishavsbanen vil videre svare på Sverige og Finlands utfordringer med å få frem forsyninger om Østersjøen av ulike årsaker skulle blokeres.

Prosjektet består ut over realisering av jernbaneforbindelse mellom Skibotn og Kolari av utvidelse og utvikling av havnekapasitet med Ro-Ro-anlegg i Skibotn og vil sørge for -en stor utskippingshavn for finsk jernmalm -en mottakshavn og lagringsområde for militært utstyr -et velegnet havneområde for import og eksport av stykk gods. -et grensekryssende miljømessig bærekraftig transportalternativ for persontransport på tvers av naboland og arbeidsmarkeder. Havna vil videre ligge meget godt til for framtidig økt bruk av Nord-Østpassasjen.

Finske myndigheter har ved flere anledninger lovet fram prosjektet og dette bør følges opp av norske myndigheter. Også det grenseoverskridende samarbeidsorganet Tornedalsrådet prioriterer prosjektet høyt.