

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
Fylkesråd for samferdsel og miljø i Troms, Ivar B. Prestbakmo

*Landsmøtet i Naturvernforbundet 6.–8. november 2015 har vedtatt følgende uttalelse:*

## **Gi oss en framtid på skinner i nord**

**Naturvernforbundet krever at Tromsbanen tas inn i neste Nasjonale transportplan (NTP). Det er på tide at politikerne våkner og tar fatt på arbeidet for en mer klimavennlig og framtidsretta transport i nord, og for å knytte landet vårt sammen. NTP for perioden 2018–2029 skal ut på høring i første kvartal av 2016 og vedtas av Stortinget våren 2017.**

Debatten om Tromsbanen har pågått i over 100 år. Enten man argumenterer for eller mot banen, er det én ting som er helt sikkert: Vi mangler kunnskap, og vi mangler en skikkelig utredning av Tromsbanen.

I nyere tid har vi bare én utredning, men den er svært mangelfull. Stortingets transport- og kommunikasjonskomité gikk i 2009 inn for at Tromsbanen-alternativet skulle utredes, og oppdraget ble sendt fra departementet til Jernbaneverket. I denne utredningen ble Tromsbanen foreslått skrinlagt. Utredningen påsto at det ikke var grunnlag for mer enn ett tog til Tromsø per dag de neste tiårene.

Fra 2007 til 2014 har sjømateksporten som sendes med tog sørover fra Narvik, økt med 217 prosent. Dette kommer nordfra med trailere. Og de neste 15 årene er sjømateksporten fra nord forventet å mangedobles. Dette er ikke tatt hensyn til i utredningen fra 2010. Ei heller potensialet for persontrafikk, reiseliv og turisme ble sett på i utredningen. I en ny utredning vil det også være viktig å belyse konsekvenser for naturmangfoldet, og foreslå ulike avbøtende tiltak.

Utredningen satt det også som en forutsetning at absolutt all transport av jernmalm, mineraler og industrivarer fra Sverige skal gå med Ofotbanen over Narvik, langs en 109 år gammel og til dels svært svingete jernbanetrase. Mengden jernmalm over Narvik vil bli mer enn doblet i løpet av ni år til 2020, fra 17 millioner tonn til 35–40 millioner tonn. Trolig vil økningen bli enda større. Det er allerede kapasitetsproblemer på Ofotbanen, selv med dobbeltspor. Også Narvik havn har sprengt kapasitet på grunn av jernmalmen fra Kiruna. Tromsbanen gjør Tromsø til en alternativ isfri havn til Narvik.

Å flytte det godset som i dag fraktes på vei, over til bane, vil ikke bare ha en positiv klimaeffekt. Det vil også skape bedre trafiksikkerhet og mindre veislitasje. Det er vogntogene, ikke personbilene, som sliter på veiene. En Tromsbanen bør derfor ikke avfeies med begrunnelsen at vi må ruste veiene først.

Da ruten til godsåten «Tege», som fraktet gods fra Bodø til Alta. Den ble lagt ned i 2013 og den erstattet med 8000 vogntog årlig. Dette er en stor belastning på miljø og allerede hardt pressede nordnorske veier.

**Godstrafikk på vei står for en stor andel av Norges samlede klimagassutslipp. Nord-Norge trenger god klimavennlig infrastruktur på lik linje med resten av landet. Derfor er det nødvendig å komme i gang med en utredning av Tromsbanen som inneholder alle aspekter. Dersom utredningen viser en positiv klimagevinst, og en utbygging ikke fører til utilgivelige inngrep i verdifull natur, bør Tromsbanen bli en realitet.**