

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Styret i Saltens Regionråd**

Dato: **Epostmøte 30. september 2019**

Sak: **Styre-sak 53/19**

**HØRINGSUTTALELSE TIL JERNBANEDIREKTORATETS UTREDNING «NY
JERNBANE FAUSKE – TROMSØ (NORD-NORGEBANEN) – OPPDATERT
KUNNSKAPSGRUNNLAG**

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd ønsker å gi følgende innspill til Jernbanedirektoratets utredning «Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) – Oppdatert kunnskapsgrunnlag:

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan bestående av de ti kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Vi viser til Jernbanesektorens (JBDs) utredning «Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen) – oppdatert kunnskapsgrunnlag for høring med høringsfrist 1. oktober 2019.

Salten Regionråd har gjort følgende prioriteringer for fremtidig satsing innenfor jernbane i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 og Regional Transportplan 2018 – 2029:

Jernbane:

1. ERTMS etableres innen 2022
2. Nye krysningsspor (Støver, Valnesfjord og Setså samt Sukkertoppen på Saltfjellet) etableres innen 2022
3. Utvidelser og utbedringer av godsterminalen på Fauske
4. Utbedringer av godsterminalen i Bodø (havne- og jernbaneterminalene må koples sammen).
5. Elektrifisering/Hydrogendrift
6. Økt vedlikehold og oppgradering av linje
- 7. Sidespor til sørfold havn og på sikt realisering av Nord-Norgebanen**
8. Etablere enkelte avganger på Saltenpendelen til og fra Røkland
9. Tidlig morgenavgang fra Bodø - Rognan
10. Flere avganger i løpet av dagen mellom Rognan og Bodø

Salten Regionråd anser det som viktig at man er samstemt i Nord-Norge for samlet sett å løse fremtidens logistikk- og samferdselsutfordringer i Nord Norge, og har derfor hatt en god dialog med flere andre regionråd i Nord-Norge vedrørende realisering av Nord-Norgebanen. Vi er klart positive til en ny bane da dette vil kunne avhjelpe fremtidens transport av både gods og passasjerer. Vi anser det slik at Nord-Norgebanen har vært utredet så mange

ganger at det er på tide å komme videre med en detaljplanlegging som kan utgjøre et politisk beslutningsgrunnlag for å bygge banen. Spørsmålet er ikke om man skal bygge banen, men hvordan man best mulig bygger banen. Det er derfor ikke et spørsmål om det er behov for en bane i Nord-Norge. Nord-Norgebanen vil bety enormt mye for Norge som nasjon i forhold til bosetning, næringsliv og samfunnsøkonomi.

Nord-Norgebanen er et nasjonalt prosjekt med betydning langt ut over Norges grenser. Dette gjelder både i forhold til frakt av varer ut til Europa og resten av verden, eksportinntekter til Norge, og reduserte klimagass- og plast-utslipp. Jernbaneutbygging i Nord-Norge er et av de største nasjonale prosjekter i dette århundre og vil kunne ha enorm betydning for nasjonens samfunnsøkonomi, næringsliv og bosetting, og er samtidig helt avgjørende for at Norge skal kunne overholde sine internasjonale klima- og miljø-forpliktelser. Det er etter vår oppfatning ikke grunnlag for å stille spørsmål om behov for jernbane i landsdelen, men det må rettes et stort nasjonalt fokus mot hvordan og hvor raskt banen kan bygges ut.

Flere viktige næringer er avhengig av gode og velutviklede transportårer, både langs vei, sjø og bane. Et eksempel er sjømatnæringen, som i dag er avhengig av en godt utbygd infrastruktur for å kunne transportere produktene sine ut til markedet, i den etterspurte kvaliteten som er fersk sjømat. God infrastruktur har stor betydning for verdiskapingen og innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-Norge. Dette vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapingen, og her vil fremtidens satsing på jernbane spille en viktig rolle.

Salten Regionråd er derfor positive til Nord-Norgebanen og støtter Ofoten Regionråd sin høringsuttalelse i saken. Vi ønsker å understreke at Nord-Norgebanen ikke må gå på bekostning av en opprusting av Nordlandsbanen. En innføring av det nye digitale signalsystemet ERTMS og bygging av nødvendige kryssningsspor langs banen må skje som planlagt innen 2022 på Nordlandsbanen. Nordlandsbanen er også den lengste togstrekningen i Norge som i dag driftes med dieseldrevne lokomotiv, og bør så raskt som mulig over på mer miljøvennlig drivstoff. Dette både for å redusere Co2-utslippene, men også for å kunne trekke og frakte større godsmengder langs banen. Dette må skje parallelt med en planlegging og utbygging av Nord-Norgebanen.