



STORTINGET

Representantforslag 125 S

(2017–2018)

fra stortingsrepresentantene Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv Mossleth

Dokument 8:125 S (2017–2018)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Sem-Jacobsen, Per Olaf Lundteigen og Siv Mossleth om å utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer

Til Stortinget

Bakgrunn

5. juli 2015 vedtok Verdensarvkomiteen å innskrive Rjukan-Notodden industriarv på UNESCOs verdensarvliste, noe som betyr at alle objektene som er med i verdensarven Rjukan-Notodden, anses av UNESCO som kulturarv av uerstattelig verdi for menneskeheten.

En av de fire pilarene i begrunnelsen for tildelingen er infrastrukturen som ble reist på rekordtid for å kunne frakte kunstgjødsel fra anlegget i Rjukan til alle havner i verden. Tinnosbanen er et av de viktigste objektene i verdensarven som Norge nylig er tildelt, men også et av de kulturminnene som er i mest kritisk forfatning. Det forventes nemlig at land som har fått verdensarvstatus, forvalter den på skikkelig vis, noe som for tiden ikke er tilfellet med Tinnosbanen.

Tinnosbanen er navnet på jernbanestrekningen mellom Tinnoset og Hjuksebø. Banen er Norges første elektrifiserte jernbanestrekning (1911). Den delen som ikke er istandsatt, men som har fått verdensarvstatus, er strekningen på ca. 30 km mellom Notodden og Tinnoset.

Tinnosbanen har ligget brakk siden 1990-tallet, selv om den aldri har fått offisiell status som nedlagt. Forfall, gjengroing og omfattende kobbertjuveri har sørget for at man ikke får oppleve Tinnosbanen slik man ønsker, fordi banen ikke er egnet til å kjøre tog på lenger. At banen ikke kan brukes, forringer muligheten til å formidle verdensarven og industrieventyret på en god måte. Det gis ikke mulighet til å oppleve den imponerende infrastrukturen som statusen fremhever. Noe som i sin tur ødelegger for det potensialet som statusen gir for reiseliv og opplevelsesnæring i regionen.

Hvis Tinnosbanen gjøres i stand til å reise på for besøkende, vil man kunne dra mellom de to verdensarvbyene via de opprinnelige framkomstmidlene som alle er en del av statusen. Uten Tinnosbanen er det en «missing link». At man kan benytte tog mellom Notodden og Rjukan ved at hele strekningen er istandsatt, vil også gjøre det mulig å tilby et utall av rundreiser rundt om i fylket, for Tinnosbanen ender i starten av østløpet til Telemarkskanalen.

Mulighetene for å formidle verdensarven godt, men også å utvikle mer opplevelsesnæring på bakgrunn av statusen, gjør at ønsket om istandsetting er sterkt både fra de som har ansvaret for formidlingen av statusen (Norsk Industriarbeider Museum) og de som er vertskommuner (Tinn, Notodden og Vinje og Telemark fylkeskommune).

Kommunene er også opptatt av å sette i stand Tinnosbanen fordi den befinner seg midt i et omfangsrikt og viktig skogområde hvor skognæringen, skogeiere og politikere ser et stort behov for å få muligheten til å frakte tømmer på banen – både fra et økonomisk perspektiv og fra et miljøhensiktsmessig perspektiv. Det har nylig også oppstått et behov for tømmerterminal i regionen fordi terminalen på Bø stasjon ikke er egnet lenger.

Flere kommuner samt skognæringen har derfor ønsket seg en tømmerterminal i tilknytning til Tinnosbanen ved Tinnoset/Gransherad. Dette er et område med treindustri og stort potensiale for mye mer treindustri. Sett i et stedsutviklingsperspektiv vil mer satsing på tømmer næring bidra til utvikling i bygda Gransherad hvor Tinnoset ligger, og også for utviklingen i den gamle industribyen Rjukan, som vil kunne nyte godt av å frakte mer gods på bane.

Kollektivtilbudet kan med istandsetting av Tinnosbanen antakeligvis også bli betraktelig bedre for øvre del av Telemark. Da kan man komme videre til Bratsbergbanen og Sørlandsbanen via Tinnosbanen.

Kun istandsetting for turisme – en museumsbane – er anslått å være et billigere alternativ enn å sette banen i stand til å tåle moderne kommersiell tømmertransport. Overslag sier at det siste blir dobbelt så dyrt som det første, fordi banen må dimensjoneres til å tåle mer vekt, og muligens må tunneller også utvides, noe som kan koste opp mot 140–150 mill. kroner. Men estimatene er ikke fullstendig utredet enda, noe som gjør det vanske-

lig å vite hvilken banetype man bør strekke seg etter når man ønsker istandsetting. Kostnadssiden er dessuten bare en del av bildet. For det er vel så viktig å se den i sammenheng med de mulighetene banen kan gi miljø- og næringslivsmessig.

Man er tjent med å få et så godt grunnlag som mulig når det gjelder hele det samfunnsøkonomiske bildet rundt istandsetting av Tinnosbanen, før man lander på om og hvordan banen skal settes i stand.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen utrede de samfunnsøkonomiske gevinstene og kostnadene ved istandsetting av verdensarvobjektet Tinnosbanen enten til ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer.

1. februar 2018

Åslaug Sem-Jacobsen

Per Olaf Lundteigen

Siv Mossleth