

JERNBANE I NORD-NORGE

Det pekes på at jernbaneprosjektet i Nord-Norge neppe vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, men politisk unnfallenhet er nok det mest påfallende etter flere utredninger om saken. Når en har lest gjennom utredningen er det flere positive trekk for fiskerinæringen, men også noen særlige uttalelser som kommer fram i utredningen vil jeg skal nevne nedenfor.

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å utrede hele strekningen Fauske – Tromsø med sidegren til Harstad. Dette er et voldsomt prosjekt med en kostnad på godt over 100 milliarder slik det fremstår. Når samferdselsministeren ber om Fauske – Tromsø vil jeg imidlertid hevde at dette er å begynne i feil ende. For fiskerinæringen og annen godstransport er det avgjort viktig å komme igang med strekningen Narvik – Tromsø. Det er på denne strekningen det er mest nødvendig å gjennomføre en jernbaneløsning.

Det er også bestilt utredning fra Narvik (Bjerkvik) til Harstad. Når JBD bruker dette som argument for fisketransport, har de neppe gjort fullgode undersøkelser. Etter mitt skjønn har Harstad liten kontakt med fiskerinæringen i det store bilde. Skal det først bygges en linje vestover fra Narvik må åpenbart Lødingen være et relevant endepunkt for en jernbanelinje, alternativt noe lenger nord i Tjeldsund som antydnet i utredningen. En linje til Harstad med gods for øye vil neppe bli lønnsom. Et opplastingssenter i Lødingen-område kan dekke inn store transportkostnader for fiskerinæringen og utspredning av inngående gods for Lofoten og Vesterålen.

Utredningen refererer til godstrafikk som primærbehovet for jernbane. Det vil neppe noen være sterkt uenig i. I utredningen er det nevnt turisttrafikk som et sekundærbehov, eller helst lavere prioritet, og godt er det. De planlagte linjene fra Narvik bør planlegges for høyhastighet uten stopp, og dette er også lagt til grunn med en snittfart på 200 km/t. Skal dette prosjektet har en god virkning for næringslivet er dette en nødvendig hastighet.

Utredningen har tatt for mye hensyn til passasjertrafikk. Dette mener jeg i stor grad må nedprioriteres. Linjestopp er også foreslått på Tromsøya. Skal jernbanelinjen ha nødvendig kapasitet for gods, og ikke minst minimere kostnadene må linjen stoppe i Tromsdalen der det er mye bedre opplastingsmuligheter og relevant for direkte skipsanløp. En av alternativene for linjeføring er gjennom Storsteinnes. Ved begge de to alternativene som er foreslått må Balsfjorden krysses. Ved å legge linjen til Nordkjosbotn kan det planlegges tunneler direkte til Tromsdalen uten å måtte gå over dype fjorder. I Tromsdalen er det ennå plass for linjer og godsbehandling. Ved å legge linjen over Nordkjosbotn vil det tilfredsstillende flere forhold f. eks. å unngå kryssing av Balsfjorden.

For fiskerinæringen og øvrig næringsliv vil en godsstasjon i Nordkjosbotn være enklere med transport nordfra på E6 i begge retninger, og ikke minst legge til rette for et fremtidig nytt «Fauske» med en eventuell utvidelse av banenettet videre nordover. Storsteinnes vil ha betydelig mindre status for en slik kombinasjon.

Når det gjelder Narvik – Fauske ser jeg en rekke utfordringer. For det første sier utredningen at denne strekningen er vanskeligst, og dyrest å utbygge. For næringslivet vil imidlertid denne

strekningen ha mindre betydning og hvor hovedproblemet er nåværende Nordlandsbanen. For at jernbanealternativet skal være optimalt må denne elektrifiseres. Den neste utfordringen er banelegemet på Nordlandsbanen. Vi skal ikke glemme hvordan og på hvilken måte store deler av banen ble bygget. For å si det nøytralt ble ikke denne banen bygget for vedvarende tung godstrafikk med flerfoldige tog per døgn. Skal Narvik- Fauske utbygges på samfunnsøkonomisk grunnlag for godstrafikk må Nordlandsbanen også utbygges radikalt, kanskje med helt nye linjetraséer enn dagens linjeløp og utbygges med el. for effektiv togframføring. Utredningen antyder utfordringene med en statistikk om årstonn over Saltfjell i motsetning til Ofotbanen.

Hovedprioritet må altså bli Narvik og Ofotbanen. Samferdselsdep har tidligere antydnet kostnadene ved å kjøre norske tog over Sverige. Det departementet glemte er at strekningen Bjørnfjell – Narvik både fra tidligere og i fremtiden vil akkumulere store overskudd betalt av Sverige. Kostnadene med godsføring over Sverige og Ofotbanen blir nærmest å bytte penger. I stedet for å bygge en trolig for bestandig ulønnsom jernbanelinje Narvik- Fauske er det betydelig mer økonomisk å bygge et dobbeltspor mellom Narvik til riksgrensen og videre til Kiruna.

Basert på den foreliggende utredningen vil strekningen Narvik – Tromsø sammen med en mulig sidelinje til Lødingen/Tjeldsund-området være bærekraftig. Hele prosjektet bør etableres med næringslivets behov for øye og i langt mindre grad passasjertrafikk som trolig vil øke kostnadene betydelig.

Konklusjon prioritetsmessig slik jeg ser det:

1. Effektivisering og rask utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen i samarbeid med Sverige.
B: I denne konteksten bør Kongsvingerbanens forbedring utredes.
2. Planlegging og utbygging av Tromsbanen fra Narvik over *Nordkjosbotn* til Tromsdalen.
3. Planlegging av godslinje til Lødingen/Tjeldsund-området. Harstad ikke prioritert.
4. Planarbeid Narvik-Fauske på et lavt nivå inntil punkt 1-3 er ferdigstilt for bruk.

Jeg mener dette er en prioritetsrekkefølge som vil være samfunnsøkonomisk lønnsom og forøvrig kostnadseffektiv for næringslivet nord og vest for Narvik.

Finn H. Eriksen
Dagl leder
FISHMAIL NORWAY AS