

Høringsuttalelse fra Rødt Nordland til Jernbanedirektoratets utredning om Nord-Norgebanen.

Innledning.

Helt fra partiet Rødt ble stiftet i 2007 har vi hatt Nord-Norgebanen i våre programmer. Derfor har vi sett fram til å få en oppdatert utredning av dette strategisk viktige jernbaneprosjektet. Dette er et framtidsrettet, klima- og miljøvennlig og svært viktig prosjekt både for Nord-Norge, hele Nordkalotten og landet som helhet.

Ideen om å binde Nord-Norge sammen med resten av landet med jernbane ble lansert allerede på slutten av 1800-tallet, og var lenge en viktig politisk sak på 1900-tallet og et krav fra Nord-Norge. Da Nordlandsbanen til Bodø åpnet i 1962, var det et uttalt politisk mål at den skulle videreføres fra Fauske til Narvik og videre til Tromsø. Sidespor til Harstad har også vært med i de fleste utredningene.

Dessverre ble bygging av Nord-Norgebanen lagt vekk av de politiske partiene på Stortinget i mange år. Det ble tatt opp på nytt gjennom en omfattende utredning i 1992, men den førte ikke til politisk handling for å få vedtak i Stortinget. Nye vurderinger i 2011 førte heller ikke fram.

Takket være Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen har denne saken vært holdt varm. De siste årene har det vært et stemningsskifte, både i Nord-Norge og ellers i landet. Det førte bl.a. til opprettelsen av Tromskomiteen for jernbane. På fylkestinget i Nordland har Nord-Norgebanen vært oppe to ganger de siste årene.

Jernbanedirektoratets utredning.

Utredningen viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder. Det framgår at forventningen om økt produksjon av fisk og økt turisme ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger. Det påpekes videre at Nord-Norgebanen vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Også andre positive virkninger for samfunnet som blant reduserte CO₂-utslipp og færre trafikkulykker er trukket fram.

Utredningen slår fast at behovet er til stede, særlig for gods, men også persontransport. Både samferdselsminister Dale fra FrP og prosjektlederen snakker først og fremst om hva bygging av Nord-Norgebanen koster. Da vil vi minne om at Bergensbanen kostet to ganger statsbudsjettet i sin tid. Den ble likevel bygd fordi det var et viktig framtidsrettet, strategisk prosjekt. Det samme er Nord-Norgebanen. Sammenligner vi med dagens planlagte veiprosjekter vil ny E18 gjennom Asker og Bærum koste 40 milliarder, og fergefri E39 ble i 2016 beregnet til 340 milliarder.

Nord-Norgebanen vil ikke være samfunnsøkonomisk lønnsom på kort sikt, men den vil ha voldsom samfunnsnytte. Dette prosjektet vil være helt i tråd med Nordområde-satsinga som

det var mye snakk for en del år siden, og bidra til at landsdelen får mer av de samme forutsetningene som resten av landet. Det vil være en vitamininnsprøytning både for å styrke eksisterende næringsvirksomhet og bosetting, samt etablering av ny industri og annen virksomhet i nord som vil føre til økt tilflytting og befolkningsvekst. Rødt Nordland mener utredningen nå må følges opp med en grundigere såkalt konseptutvalgutredning (KVU).

Rødt Nordland vil arbeide for at Nord-Norgebanen blir tatt med når Nasjonal Transportplan for 2022-2033 vedtas i Stortinget våren 2021. Målsettingen bør være å starte bygging i 2025. Valg av trasé og bygging må gjøres i nært samarbeid med Sametinget for å ivareta reindriften. For å finansiere byggingen vil Rødt Nordland skrinlegge planlagte motorveiprosjekter i storbyområdene og ferjefri E 39.

Potensialet for godstrafikk sammen med hensynet til miljø, reduserte klimagassutslipp og trafikkikkerhet er det viktigste. Samtidig er det bra at flytrafikken kan reduseres, og fremkommeligheten bedres, når reisetiden med tog mellom f.eks. Fauske og Tromsø blir godt under 3 timer.

Den økte transporten av oppdrettsfisk og annen fisk har resultert i en voldsom økning i antall vogntog. Media sist vinter var fylt av reportasjer om ulykker og livsfarlige situasjoner på grunn av dårlig skodde vogntog, ikke minst i Nord-Norge. Bygging av Nord-Norgebanen vil fjerne tusenvis av vogntog fra veiene, redusere utslippene med 20 prosent og bedre trafikkikkerheten. Det vil bidra sterkt til målsettingen om å få mer gods fra vei til jernbane.

Rødt Nordland mener at målet må være at Nord-Norgebanen skal gå helt fram til Kirkenes. Dette har vi solid støtte for i befolkningen. En landsomfattende meningsmåling Respons Analyse utførte for VG i august viser at 60 prosent i hele landet er positive til bygging av Nord-Norgebanen. En annen undersøkelse gjort av Norstat for ABC Nyheter viser at 86 prosent i Nord-Norge støtter bygging. Den viser også at 72 prosent vil ha den helt til Finnmark. Det føyer seg også inn som en naturlig del av finske myndigheters utredning av jernbane på strekningen Rovaniemi – Kirkenes, der forøvrig det norske samferdselsdepartementet deltar i en arbeidsgruppe.

Både Nord-Norgebanen og jernbane Rovaniemi – Kirkenes bryter med den historiske rollen som Nord-Norge og hele Nordkalotten har hatt som koloni og råstoffleverandør til resten av landet og verden. En slik jernbanesatsing vil også få store lokale og regionale ringvirkninger, og vil bety ei ny og bedre framtid for Nord-Norge og Nordkalotten.

Mosjøen 30.09.19

Gunnvald Lindset
Leder i Rødt Nordland