

INNSPILL FRA TROMSKOMITEEN FOR JERNBANE

Vi er to her fra Tromskomiteen for jernbane – mi navnesøster Hilde Amundsen – og mitt navn er Hilde Sagland. Tromskomiteen sitt hovedformål er å jobbe for jernbane gjennom Nord-Norge nord for Fauske. Så vi er glad for at Jernbanedirektoratet nå utreder ny jernbane fra Fauske til Tromsø.

Til tross for mange utredninger de siste 100 åra, har det ikke resultert i noe mer enn en endestasjon i Bodø, ferdigstilt i 1962.

Tilfeldigvis kom vi nettopp over et par filmer fra NRK TV sitt arkiv. Den ene – “Tog til Tromsø” – er fra 1976. Det var spesielt å se det en før bare hadde lest om! Kjentfolk som Magnar Hellebust, Erling Edvardsen, Alfred Sagelvmo og Terje Walnum argumenterte for 42 år siden – som om det var idag – for Nord-Norgebanens distriktsutviklings- og sysselsettingseffekt, jernbanen som ville gi landsdelen samme konkurransefortrinn som ellers i landet, og som ville binde sammen sterke og økonomisk verdifulle områder (det som idag kalles klyngekonvergens). Konklusjonen var at videreføring av Nord-Norgebanen er en nasjonal oppgave av første rang! Vi kan med rette spørre om hvorfor den ikke forlengst er bygd.

Filmen fra 1993 var mindre optimistisk med tittelen “Endestasjon eller ny avsporing – siste runde for Nord-Norgebanen?” På introen stod det: 1992 utredningen – Nord-Norgebanen er en god investering. 1993 utredningen er en katastrofal investering.

Hvorfor er den enstemmige 1992 utredningen fra NSB så god? Jo, med fullt utbygd jernbane Fauske – Narvik – Tromsø og med sidespor til Harstad ble nytte/kost- verdien beregnet til 0,67 (og parsellen Narvik – Tromsø til 1,15.) Og det med ei nedskrivningstid på bare 25 år og kalkulasjonsrente på 7%. Nå er tilsvarende tall 40 år og 4% og vil dermed gi enda høyere nytte/kost-verdi.

Etter dette bestilte samferdselsminister Kjell Opseth en ny analyse fra NSB sitt styre. Nå ble resultatet en nytte/kost-verdi på 0,1. Men resultatet i denne såkalte 1993 utredningen var ikke enstemmig.

Der utredningen fra 1992 ser en smidig sømløs samferdsel med jernbanen og øvrige kommunikasjoner, der sier analysen fra 1993 at jernbanen vil utkonkurrere eksisterende samferdsel.

I 1992 slår SSB fast at folketallet i nord vil være stabilt, mens 1993 analysen spår 10% nedgang, og at det dermed ikke vil være behov for tog. I 1992 tas høyde for godsøkning, mens gods ikke blir vektlagt i 1993.

Det hjalp ikke med velbegrunna motsvar fra mange hold. Analysen fra 1993 ble grunnlaget for Stortingsmelding nr. 28 (1993 – 1994). 26. mai 1994 vedtok Stortinget med 84 mot 52 stemmer å skrinlegge planene om å bygge Nord-Norgebanen nordover fra Fauske. Der står vi nå. Sålenge sentralmakta sa NEI til jernbane i nord var mulighetene veldig små.

Dere i utredningsgruppa vet nok om dette skiftet fra 1992 til 1993. Vi nevner det likevel, slik at dere vet at dette er velkjent også hos oss. Filmen kaller 1993 utredningen en katastrofal investering. Men det egentlige katastrofale og urovekkende er at den lave nytte/kost-verdien på 0,1 er trekt med inn i 2011 utredningen “Jernbanens rolle i nord” – som skal ligge til grunn for denne nye utredningen iflg. bestillingen dere har fått.

Snevre nytte/kostverdier er ikke vektlagt i sør, der baner ned til 0,0 blir vedtatt. Vi tar for gitt at snevre nytte/kost-verdier heller ikke lenger vil overskygge verdiskapingsselementer og samfunnsøkonomiske virkninger her nord.

Aldri har tida vært mer overmoden enn nå for å realisere forlenging av Nord-Norgebanen. Den 46 år gamle konklusjonen står seg: **NORD-NORGBANEN ER EN NASJONAL OPPGAVE AV FØRSTE RANG!**

Hilde Sagland

Hilde Amundsen

Tromskomiteen for jernbane, Tromsø 8.6.2018.