

Heilskapleg tenking om Nord-Norgebanen!

Leiaren for Tromsø kommune sitt jernbaneutval, Terje Traavik, har kome i konflikt med det vi oppfattar som brei semje i arbeidet for Nord-Norgebanen. Det går fram av Traavik sitt private notat av 31.10.19, som "iTromsø" siterte frå i førre veke. Der kritiserer Traavik søknaden vår til Tromsø kommune om støtte til ei ny og grundig jernbaneutgreiing, og argumenterer samstundes for å konsentrere innsatsen til eit samband mellom Troms og Nord-Sverige via Ofotbanen. Å "koble inn" kommunar og fylke sør for Narvik, vil ifølgje Traavik vere feil.

Her går Traavik imot sentrale punkt i høyringsfråsegna frå Tromsø kommune og alle regionråda i Troms til Jernbanedirektoratet si utgreiing av 1.7.19. Der heiter det: "Vi støtter helhjertet en utbygging av hele Nord-Norgebanen fra Fauske til Nordkjosbotn, med sidelinjer til Harstad og Tromsø."

Vi meiner det er rett å ikkje leggje lista for lågt. I søknaden vår har vi lagt vekt på eit søk etter planframlegg med størst mogeleg samfunnsnytte. Kva for konsept og linjeval vil gje mest togtrafikk, best økonomi og størst effekt for busetting, trafikktryggleik og klima? Korleis vil til dømes ei fornying av Nordlandsbanen påverke effekten av Nord-Norgebanen? Investeringane vil opplagt bli større, men inntektene og samfunnsnyttan vil truleg auke til det mangdoble. Spørsmålet blei ikkje vurdert av Jernbanedirektoratet, men høyrer med i ei grundig granskning.

Nord-Noreg står no ved eit vegskilje. Ferske tal frå Statistisk Sentralbyrå om folketalsnedgang viser ei utarming av landsdelen det hastar å stogge. Her vil ein snøgg, effektiv, klimanøytral og energinøysam jernbane for gods og personar, både til, frå og internt i Nord-Noreg, vere til stor nytte.

Men då må ein våge å vurdere både mindre og større investeringar, og analysere kva ein får att for dei. Kva er til dømes skilnaden i byggjekostnad, marknadspotensial og driftsøkonomi mellom baner for 200, 250 eller 300 km/t i persontrafikken? Sistnemnde vil kunne opne for togreisetider frå Tromsø til Narvik og Harstad på om lag ein time, til Bodø på to timar og til Mo i Rana og Mosjøen på om lag to og ein halv time. Det vil knyte landsdelen tett saman og gje store vinstar for mellom anna næring, arbeid og kulturell utveksling. Samstundes vil driftskostnadene bli mindre enn ved lågare fart av di produktiviteten til tog og personale går opp.

Mindre investeringar vil derimot ha mykje mindre effekt. Færre togreisande vil føre til færre avgangar og lengre ventetid til neste tog, med endå færre togreisande som konsekvens.

Med nye spor i Nord-Noreg og lenger sør vil ein derimot byggje opp eit alternativ til delar av den omfattande flytrafikken, med til dømes 6:30 timars togreisetid frå Oslo til Tromsø og vel 5 timar til Bodø. Det går no 70 fly med vel 8000 reisande per dag mellom hovudstaden og Tromsø, Bardufoss, Evenes og Bodø, i tillegg til annan flytrafikk. Sjølv ein mindre overgang frå fly til bane vil ha mykje å seie for tilbodet i persontogtrafikken i Nord-Noreg. Samstundes vil landsdelen bli mindre sårbar. Globale klimaavtalar vil føre til aukande prisar på fossilt drivstoff og flyreiser, og reisedistansane til og frå Nord-Noreg er mykje lengre enn at elektriske fly vil kunne bli eit alternativ.

Ein moderne infrastruktur vil òg vere ein avgjerande føresetnad for eit effektivt og konkurransedyktig frakttilbod med tog. Ny bane Tromsø – Narvik og Ofotbanen til Sverige vil åleine ikkje vere nok. Eit godstog frå Narvik via Nord-Sverige til København (og vidare mot Mellom-Europa) måtte i dag – om det fanst ei slik rute – køyre vel 75 % av den om lag 2100 km lange strekninga på einspora og til dels ganske svingete bane.

Framtidige investeringar før 2040, mellom anna på Ofotbanen, Malmbanan og mellom Sundsvall og Gävle, vil kunne auke lengda på dobbeltsporstrekningar med om lag 7 % av samla distanse. I tillegg kjem planane for den einspora, 270 km lange Norrbotniabanan. Men tyngre godstog vil knapt bruke denne, av di dei to banene vil bli om lag like lange for tog til og frå Narvik, og toga vil måtte stogge oftare på den nye enn på eksisterande for å vente på møtande persontog. Det tyder at godstog mellom Tromsø/Harstad og Mellom-Europa via Nord-Sverige framleis knapt vil kunne tevla med trailerar i frakttid, ikkje minst av di vegnettet òg er i utvikling.

På norsk side er potensialet større. Ein moderne, dobbeltspora bane i Nord-Noreg og vidare sørover mot Trøndelag, Austlandet og Sør-Sverige vil ikkje berre ha ein funksjon for godsfrakt mellom utlandet og nordre del av Nord-Noreg, men òg for frakt internt i Nord-Noreg, mellom Nord- og Sør-Noreg og mellom utlandet og Trøndelag og sørlege del av Nordland, for å nemne noko. Samstundes vil fraktdistansen frå Tromsø til København bli om lag 250 km kortare enn via Nord-Sverige, og knapt 700 km kortare til Oslo. I kombinasjon med klårt høgare gjennomsnittsfart vil det opne for minst 10 timars kortare frakttid til og frå Mellom-Europa, gje grunnlag for mange fleire avgangar og spare mykje tungtransport på veg.

Vidare vil ein moderne Nord-Norgebane for snøgge tog ha eit stort potensial i persontogtrafikken, og faktisk gå der potensialet er størst – mellom ulike område i Nord-Noreg og til og frå Sør-Noreg. Saman med godstogtrafikken vil det gje grunnlag for ganske store investeringar, mellom anna dobbeltspor på heile eller store delar av banenettet.

Men ein vil knapt kunne byggje alt med det same. Noko må kome først, og noko må kome sidan. Det avgjerande er at alt ein byggjer, kan inngå i ein heilskap og er planlagt for det frå byrjinga. Det gjeld òg for vidareføringa mot Finnmark.

Å avgrense perspektivet til mindre delstrekningar er difor svært problematisk. Spørsmål om linjeføring, fartsdimensjonering og enkelt- eller dobbeltspor får gjerne andre svar enn ved ei breiare tilnærming, noko som kan føre til feilinvesteringar. Små investeringar er heller ikkje meir realistiske, visst effektane er svært små.

Kor galt det kan gå når ein ikkje ser kostnader, driftsøkonomi og samfunnsnytte i samanheng, men berre prøver å minimere investeringane, viser Bane NOR si høyringsfråsegn til Jernbanedirektoratet si utgreiing. Der argumenterer ein for at Nord-Norgebanen bør byrje på Ofotbanen i 500 meters høgde over havet og ende ved Storsteinnes, 90 km sør for Tromsø. Og så legg ein til, for dei som ikkje måtte skjønne konsekvensane, at Nord-Norgebanen ikkje må bli prioritert framfor andre prioriterte prosjekt. Det tyder "gløym det" på norsk.

Å konsentrere vidare arbeid og utgreiingar om ei halv Nord-Norgebane, Tromsø – Narvik, vil difor knapt vere ein god strategi. Oppgåva blir heller å utvikle konsept og linjeval med størst mogeleg effekt for både togdrifta og nærings- og samfunnsliv. Då vil ein truleg kome til langt betre resultat enn i Jernbanedirektoratet si utgreiing. Det vil vere eit viktig steg i arbeidet for å binde saman heile Nord-Noreg internt, til andre delar av landet, til Sverige og resten av Europa – og gje landsdelen nytt handlingsrom.

Jørg Westermann
Dagleg leiar
Norsk Bane AS
25.11.2019