

NORDNORGEBANEN MÅ BYGGES SNAREST MULIG

- KLIMASMART TRANSPORT I LANDETS MEST PRODUKTIVE REGIONER

Nordnorge leverer best i landet, men toget har fortsatt ikke kommet til perrongen. Det må snarest mulig satses tungt på den mest klimasmarte transportløsningen, om den nordlige landsdelen skal fortsette å øke sin eksport – som regjeringa har bestemt skal skje.

Rett skal være rett; vi har Nordlandsbanen som går til Fauske og Bodø, og vi har Ofotbanen som kommer fra Sverige og ender i Narvik. Men, som ett av de få landene i den vestlige verden, har ikke Norge en gjennomgående jernbane. Under det faktum lider både eksportører og reiseliv. Togtransport av varer fra Narvik til Oslo tar i dag 23 timer. Potensialet, med fullt utbyggt lyntogbane, er under 5 timer. Fiskeriene langs Norges lange kyst er den eksportnæringa som gjennom alle tider har bidratt mest til Norges økonomi. Nordland er i dag (februar 2016) landets tredje største eksportfylke og det fylket som *øker mest av alle*. De tre nordligste fylkene har i flere år blitt utropt av rikspolitikere på alle sider som de viktigste for landets framtid, av flere forskjellige årsaker. Nordområdesatsing har blitt et utslitt begrep, da utbasuneringen av det ikke har resultert i noe særlig annet praktisk enn et flott frølager på Svalbard og forurensende petroleumsindustri i Barentshavet. *Landsdelen, og kysten for øvrig, produserer større verdier enn noen sinne i Norges historie*. I framtida skal det store utvalget av verdiøkede produkter fra verdens største matfat, Norskehavet, fraktes trygt og miljøvennlig med framtidens nullutslippsfartøy og – tog. For å komme dit før det er for sent, må vi starte nå.

COP21 (klimaavtalen fra Paris, desember 2015) vil medføre total nytenking i forhold til all fremtidig transportplanlegging. Den økonomiske tenking vi har latt bestemme frem til nå er feilslått og bidrar til å bryte ned natur og miljø. Den fremtidige transportsektoren må være uten utslipp av skadelige klimagasser. Lyntog er helt klart et alternativ i fremtiden (ref. Norsk Bane AS). Nordnorgebanen må komme på skinner snarest mulig, og vil bidra til å føre oss i riktig retning.

Utredningen av Nordnorgebanen i 1992 sa at strekningen Narvik - Fauske ville koste NOK 17.2 mrd. å bygge. Omregna til 2014-kroner blir beløpet mindre enn 27 milliarder. Ofotbanen (jernbanelinja fra Narvik til Sveriges grense på Bjørnefjell), som i dag planlegges utbygget til to spor, er beregna til omtrent 20 milliarder. Det vil gi langt større kapasitet på å frakte gods og passasjerer til og fra Sverige. Å reise, eller å sende gods med Ofotbanen fra Narvik til Oslo, via

Sverige, tar i dag 23 timer. Ifølge Norsk Banes beregninger vil det med et ferdig utbygget lyntognett gjennom Norge ta mindre enn 5 timer fra Narvik til Oslo. Det er ikke vanskelig å forstå hva det kan bety både for eksport og import og for reiselivet. Norsk Bane forteller også at med lyntog vil det ta omtrent 45 minutter å reise fra Narvik til Tromsø.

Med reisetider som det her antydes, vil lyntoget være et konkret alternativ til fly. Resultatet av Parisavtalen vil måtte føre til høyere avgifter på flytransport, så lenge flytransport er basert på CO²-utslipp som i dag. Dermed er det innlysende at togtransport med den hastigheten vi nå snakker om vil endre transport bildet totalt. Flyet får endelig en knusende konkurranse og det er reelt håp om at Norge kan bidra til å oppfylle COP21. Av dette trekker vi slutningen om at å fullføre Nordnorgebanen vil ha en langt større samfunnsnytte enn å bygge to spor fra Narvik til Sverigegrensa.

Nordnorgebanen må settes på skinner som en del av vår store felles plan om å bidra til å etterlate en friskere jord til våre etterkommere.

MDG Nordland

Bodø, 6. februar 2016