

Fremover 8 februar 2018

- Nord-Norge går enda en gang på limpinnen om tog



ENGASJERT: Rune Arnøy, havnedirektør i Narvik, er veldig opptatt både av skip og tog. Han avviser helt og holdent tanker om å bremse når det gjelder kravet om dobbeltspor på Ofotbanen. Foto: Terje Næsje

Av Fritz Hansen

Publisert: 08. februar 2018, kl. 18:44 Sist oppdatert: 08. februar 2018, kl. 18:44

Rune Arnøy mener utredningen av en bane mellom Fauske og Tromsø er et klassisk «splitt og hersk», og at Nord-Norge lar seg lure. Igjen.

– Når det gjelder jernbane og Nord-Norge, er dobbeltspor på Ofotbanen første prioritet, sier havnedirektøren som i en periode også har vært omtalt som «Narviks jernbanedirektør». Dette som følge av et langvarig og stort engasjement for å få til løsninger mellom sjø og bane.

Flaskehals

Han avviser helt og holdent innspill om å lette trykket for dobbeltspor, til fordel for en Nord-Norgebane.

– Flaskehalsen på banen er mellom Narvik og Kiruna. Derfor må kapasiteten utvides. Og gjerne helt til Luleå, sier han, men legger til at det i så fall er et anliggende for Sverige.

– Etter at Ofotbanen har fått en nødvendig oppgradering, kan Nordlandsbanen fra Fauske til Narvik forlenges, noe som også betinger at Nordlandsbanen blir elektrifisert, sier han.

– Det vil både gi en rundkjøring med baner både i Norge og i Sverige, og alltid med en reserveløsning tilgjengelig om det skulle bli stans på den ene eller den andre strekningen, sier han.

Høring

Og ifølge Arnøy er det Narvik finnene ser mot, når de håper å få en tverrforbindelse via Sverige til Norge for å få ut mineraler nord i Finland.

Hans tydelige råd er derfor å satse på de eksisterende forbindelsene før det tenkes nybygg i det hele tatt. Likevel:

Den neste tiden kommer jernbanedebatten i nord for en betydelig del å dreie seg om en eventuell bane mellom Fauske og Tromsø. Dette etter at Samferdselsdepartementet har bedt direktoratet om en sånn utredning. Den skal ut på høring til våren, og så trekkes endelig konklusjon til høsten.

Splitt og hersk

I forbindelse med høringsrunden skal det satses mye på få til en brei involvering fra alle interesserte, både lokalt og regionalt, uttalte prosjektleder Hans Einar Lundli da fremdriftsplanen ble presentert.

Ifølge Arnøy er det en avsporing av debatten om jernbane.



ETTERTRAKTET: «Alle» i nord vil ha tog, men greier ikke å bli enige om hvor i nord den skal gå. Nå er det duket for ny utredning.

- Jeg vil betegne denne nye høringen som et typisk splitt og hersk-utspill. Og vi går på limpinnen - igjen.
- Politikerne i sør skaper seg ro, mens Nord-Norge krangler.

Se mot vest

Han anbefaler Nord-Norge om å lære av Vestlandet som har samlet seg om ett stort samferdselsprosjekt E39. Det inkluderer – Rogfast med verdens lengste undersjøiske tunnel – som alene er beregnet å koste opp mot 17 milliarder kroner.

– Der er det stor enighet om et prosjekt, både politisk og fra næringsinteresser, og dermed får de også Samferdselsdepartementet støtte til det

– Og jeg tror de kommer til å lykkes, selv om investeringene er enorme, sier havnedirektøren.

– Vi burde greie det samme i Nord-Norge, mener Arnøy som savner et tydelig og samlet politisk engasjement for det han mener er den viktigste togforbindelsen; Ofotbanen.

Dette i motsetning til Bjørn Kanstad som spilte en viktig rolle da ARE-toget ble etablert for 20 år siden.

Vil samle gods-Norge

Når Fremover spør ham om en kommentar til at det nå skal utredes en bane mellom Fauske og Tromsø, viser han til uttalelser han har gitt til jernbanemagasinet Jernbane.



– TA BANEN HJEM: Bjørn Kanstad, som var tungt involvert da godstoget ARE ble etablert, mener det nå kan være på tide å ta den hjem.

Der er han tydelig på at han ønsker å samle det han kaller vare-Norge, til ett rike:

– Hele det norske godsmarkedet vil se annerledes ut dersom en elektrifisert Nordlandsbane ble forlenget til Narvik, uttaler han til magasinet.

Hjem

Han mener at det vil bety mye mer enn ARE-forbindelsen, det vil si godstoget mellom Narvik og Alnabru via Sverige.

Godstogene ARE og NRE frakter i dag omkring 500.000 tonn gods mellom Oslo og Narvik. Det vil først og fremst si fisk ut av regionen. På nordtur fylles togene først og fremst med dagligvarer og andre forbruksartikler.

Og selv om den tidligere banesjefen understreker at han har satt pris på et utmerket samarbeid med Sverige om togtransportene, mener han det nå kan være på tide å ta den hjem.

Betenkelig

– Godstogene er i dag avhengig av premisser kontrollert av en annen stat. Det er betenkelig i en mer uoversiktlig fremtid, resonnerer han, i intervjuet med Jernbane.

Og han fortsetter:

– I dag er det mye oppmerksomhet rundt utbyggingsbehov på Ofotbanen. Men det ligger fortsatt et betydelig kapasitetspotensial i utbygging av kun noen mindre tiltak på Malmbanen.

– Da spør det om ikke Norge – i stedet for dobbeltspor på Malmbanen – er bedre tjent med å bygge en moderne baneforbindelse gjennom vårt eget land, sier Bjørn Kanstad i intervjuet.