

Arctic rail til Finnmark

Vedtatt på fylkesårsmøte 10.3 2024.

Det er viden kjent at «Lofotfisket» for lengst har flyttet seg til kaldere strøk, Nord-Troms og Finnmarkskysten. I 2022 utgjorde leveringstallene samlet for Troms og Finnmark over 350 000 tonn med fisk som ga verdi over 22 mrd kroner. Det er totalt 7000 vogntog – som vi alle trafikanter må møte ute på det offentlige veinettet. 50- og 60-tonnere på minimum 18 hjul eller flere og ofte i 80 km/t. Møteulykker med vogntog gir biler svært dårlige odds og fastkjøring og blokkeringer av annen trafikk grunnet glatte veier er ukentlige oppslag i lokale medier. Norsk gass fraktes fra Hammerfest i en jevn strøm med både skip og trailer. Flytende gass fraktes sørover til markedene i USA og Spania, hvorav sistnevnte er høyaktuelt å nå også med tog. Elektriske er det mest miljøvennlige alternativet med dagens teknologier. Verden krever i større og større grad at det fossile avtrykket på flere typer varer og tjenester er minst mulig – og kravene blir bare høyere med årene.

Forsvarssjef Eirik Kristoffersen trekker frem samarbeidet mellom de nordiske landene i et samlet totalforsvar. Ekstra viktig var nettopp transportlogistikken rundt forflytting av tropper og militære styrker og jernbanens bidrag. Forsvaret er klar på at Norden er helt avhengig av nettopp jernbane. Et tog kan selvsagt flytte store styrker på en gang, tilsvarende hele 24 fullastede vogntog.

Et sted som skal være endestasjon for en slik satsing i Troms og Finnmark må både svare ut å være et fredsmessig knutepunkt for logistikk og ha tilstrekkelig sivil omkringliggende infrastruktur. Det betyr også – et sted som demografisk samler flest mulig mennesker og som har tilstrekkelig nærhet til – og samtidig avstand fra - nasjonale grenser til andre ustabile nasjoner.

I Finnmark har vi topografien som tilsier at en jernbane er lettere å få anlagt enn via Troms sine fjell og fjorder, ifølge Norsk Bane. Enorme verdiskapinger for hele Norge kan skysses over på grønne toglinjer til det Europeiske kontinentet. Ved å knytte seg til Nord-Øst passasjen til Asiatiske markeder er reiseruten kortet ned med flere uker.

For reindriften er frykten størst for at tog kjører på og skader reinsdyr, som vi kjenner til fra Nordlandsbanen. Gode viltoverganger (som på Gardermobanen) og høye nok gjerder vil kunne løse disse utfordringene. Nye byggemetoder gjør også at banen kan heves over bakken der det er mer hensiktsmessig for å verne om naturen. Og så lenge vi lar banen følge E 45 i størst mulig grad vil det innebære et minimalt inngrep i naturen.

Finland ønsker en tilgang til Barentshavet for å frakte ut sine produkter med høy merverdi som næringsmidler og drikkevarer, komponenter til monterings- og elektronikkindustri, med videre. Innenfor disse segmentene har transporttid og punktlighet mye å si. Det er på tide å få til en kobling med våre nordiske naboer og resten av Europa - så også Finnmark og Nord Troms kan få et liv på skinner.