

Øversettelse/sammendrag fra A-Studio 07.08.2017

Reportasje sees her: <http://areena.yle.fi/1-4124479?autoplay=true>

Innslag begynner 11.30

Programleder åpner med å fortelle at Norge har bedt Finland om å delta i en undersøkelse for å evaluere en jernbaneforbindelse til det Arktiske hav. Det finske transportdepartementet har lovet å bli med.

Introduksjon

Prosjektet ble startet av ideen om å koble østlige Asia til Europa via den nordlige sjøruten.

Kenneth Stålsett, daglig leder i SVU, åpner.

Maung San Lwin, direktør for Kirkenes havn fortsetter.

Gunnar Rheinholdtsen, Naturvernsforbudet i Finnmark, tar opp sine bekymringer.

Det neste innslaget er laget i Sevettijärvi. Den intervjuede, Kaarina Parpala, en samisk turisme-entreprenør, sier "Vi trenger jernbanen. Den vil bringe arbeid under oppbygging, og turister når den er klar".

Petri Hänninen, en reingjeter fra finske Inari, sier at jernbanen er en helt sinnssyk ide med tanke på reinsdyr.

I beste fall at det første toget skal kunne begynne å gå i 2035. Timo Lohi, leder i det nordlige Lapplands regionale samarbeid, avslutter introduksjonen ved å si "Vi har ikke full oversikt ennå over alle godene prosjektet vil bringe med seg."

På 17 min 48 sek

Anne Berner og Tuomas Kiiski er introdusert. Programleder sier at Anne Berner har om at en konsekvensutredning skal gjøres (på Arctic Railroad). Det blir nevnt av programleder at det var gjort en lignende utredning i 2012.

Ministeren sier at den nevnte undersøkelsen, i 2012, ble gjort for å vurdere om vi (Finland) trenger alternative havner. Konklusjonen var at den nåværende situasjonen (da) var tilfredsstillende.

Nå har ting blitt forandret. For the første har Norge gjort forespørselen, og de har nå spørsmålet (om Arctic Railroad) på deres nasjonale transportplan. Det andre elementet er EUs og EU-kommisjonens interesse i nord-område på grunn av sitt potensial for økonomisk

vekst, samt mulighetene for å utvikle et europeisk kjernenettverk av transport i fremtiden. Det tredje elementet er vedtaket som den sittende regjeringen (Finland) er forpliktet til å evaluere – nemlig tunnelprosjekt mellom Helsingfors og Tallinn. Tunnelen og Arctic Railway er litt knyttet sammen.

Det fjerde problemet er å bestemme hvordan vi ønsker å utvikle vår egen infrastruktur i Finland.

På 19 min 20 sek

Tuomas Kiiski, som gjorde avhandlingen ved Åbo Universitet ved begynnelsen av 2017, av lønnsomheten til Arctic Railway, ble spurt hvor realistisk han ser på realiseringen av en arktisk jernbane. Han svarer at han betraktet realismen av at containere blir sendt fra Asia og deretter lastet om (i Kirkenes), i stedet for å bli sendt direkte til havnene på det kontinentale Europa, som minimal.

På samme spørsmål er ministeren enige om at jernbanen ikke bare kan bygges for import av varer som kommer fra Kina.

Programleder spør hva som skal bli transportert på jernbanen. Ministeren svarer at dette området (Nord-Europa) er den 11. største økonomien i verden, den femte største økonomien i Europa, 25 prosent av de globale gass- og oljereserverne er her, samt 70 prosent av de europeiske skogene er i Barentsområdet. Europa bruker 20 prosent av alle mineralene produsert i verden, men produserer kun 3-4 prosent av dem i Europa, til tross for at det arktiske Europa har 17 prosent av alle mineralressursene i verden. Det første spørsmålet er om vi ønsker å benytte oss av dette? Det andre spørsmålet er om vi ønsker å være en øy i Europa eller om vi vil utvikle vårt logistikknettverk hele veien til det arktiske hav. Det tredje spørsmålet er vår nasjonal tjenestesikkerhet. Hvis Østersjøen av en eller annen grunn blir stengt, så vil tilgangen til det arktiske havet, og havnene der, øke vår sikkerhet bemerkelsesverdig.

Tuomas Kiiski blir spurt om han er enig. Han svarer at kan være bedre porter (fra et sikkerhets-synspunkt) enn Kirkenes, som går videre vest til Narvik eller Tromsø.

Programleder sier at i forrige undersøkelse var budsjettet for Arctic Railway beregnet til Ca 3 milliarder Euro. Hva vil prisen bli nå?

Minister Berner sier at utredningen er laget for å få et prisoverslag, noe som kan være et sted mellom 3,5-4,5 milliarder Euro. Prisen er avhengig av hvilken rute som er valgt. Tromsø-rute ville være dyrere på grunn av vanskeligere terreng. Programleder fortsetter deretter med å spørre hvilken effekt valg av rute vil ha på prisen. Minister Berner svarer at effekten / forskjellen er betydelig for eksempel mellom en Murmansk – Tromsø-rute.

Kirkenes er midt imellom (prismessig). Kirkenes-alternativet vil også ha fordelene av å ha samme mål som vi har i Finland. Hovedspørsmålet er om vi kan få denne ruten til å være en del av et fremtidig europeisk kjernenettverk for transport, som deretter gir mulighet for EU-finansiering til Rail Baltic.

Programleder stiller spørsmål om mulig kinesisk finansiering av prosjektet.

Anne Berner svarte at hun ikke personlig har diskutert dette prosjektet med Kina.

Tuomas Kiiski refererte til den kinesiske One Belt One Road – den nye Silk Road-prosjektet og om muligheten til å skaffe finansiering gjennom dette (kinesiske investorer). Tuomas Kiiski svarte ikke direkte, men sier at den arktiske dimensjonen bare ble lagt til OBOR, som opprinnelig var bare en konvensjonell transportrute gjennom kontinentet.

Programleder stiller spørsmål til Berner om hvorfor Finland er interessert i en arktisk jernbane?

Minister Berner svarte at det er tre til fire grunner:

1. Å støtte investeringene i nord, og støtte til bedre utnyttelse av råvarer.
2. Å støtte turismeveksten i nord med den unike muligheten til å kunne reise til nord fra Europa gjennom Rail Baltic, Tallinn tunnel og Arctic Railway.
3. Tjenestesikkerhetsvurdering og mulig bygging av en annen rute som sikrer tjenestesikkerhet for Finland.
4. Definere vår egen logistikkposisjon.

Dette er svært langsiktige beslutninger, og derfor ser jeg det veldig verdifullt å undersøke disse spørsmålene.

Tuomas Kiiski fra hans side ser Helsinki-Tallinn-tunnelen som en turistvei og Arctic Railway som reservert for eksport av varer.

Minister Berner griper øyeblikkelig inn og sier at Helsinki-Tallinn-tunnelen er i utgangspunktet en rute for varer.

Programleder spør om virkningen på den delikate naturen, og Tuomas Kiiski kommenterer at det selvfølgelig vil det ha en negativ innvirkning.

Minister Berner sier at Laplands fylke, fylkesplanlegging, lokalbefolkningen og Sapmi-rådet vil bli tatt i betraktning og lyttet til.

Programleder konkluderer med at de kommende tiårene vil vise hva som skjer.