

Over 10 år med jernbaneutvikling i Sør-Varanger

Rovaniemi – Kirkenes 2009 -2019



Forord

Det har over tid vært mye prat om jernbane i Sør-Varanger, samtidig som det har vært et behov for å få en oversikt over prosessen og de fremtredende aktørene som har vært involvert i arbeidet.

Til tross for at Enare-møte sommeren 2009 ble starten for Kirkenes Næringshages mangeårige engasjement i saken, betyr det ikke at ideen var født her. Mange personer, både på finsk- og norsk side, har til ulike tider lekt med tanken om å forlenge det finske jernbanenettet nordover. De fleste av disse er ikke nevnt i denne beretningen, noe som i hovedsak skyldes begrensede ressurser, både med hensyn til tid og økonomi. Derfor framhever vi at det underveis har vært utallige møter, samtaler og lobbyvirksomhet gjennomført av et vidt spekter av personer og nettverk. Uten disse ville det vært umulig å se den framdriften som har vært, som også kan dokumenteres i ulike uttalelser, støtteskriv og agendaer i seminarer. I denne rapporten trekker vi linjene ut i fra det vi, med begrensede ressurser, klarer å dokumentere fra et lokalt perspektiv. En svakhet vi burde fanget opp fra start er manglende kildehenvisninger, men tidsbruk versus nytte gjør at vi ikke går tilbake for å sikre dette.

Videre må det understrekes at denne beretningen er bygd på hvordan undertegnede opplevde de første 10 årene i arbeidet med å sette disse jernbaneplanene på den nasjonale- og internasjonale dagsorden. Dersom denne beretningen hadde blitt skrevet av andre ville beretningen trolig innholdet sider i prosjektet som ikke har blitt belyst tilstrekkelig.

Selv om historien ikke er komplett, er de store milepælene og tidslinjene i utviklingen av jernbaneprosjektet beskrevet ut fra egne notater, møtereferater, avisreferater, rapporter og andre kilder. Dokumentet har fått innspill og kvalitetssikring fra en håndfull ressurspersoner. Dokumentet er skrevet på bestilling av SVU, men begge forfatterne har brukt betydelig med tid på skriveprosessen.

Kirkenes september 2019

Arve Tannvik
Prosjektleder
Kirkenes Næringshage AS

Kenneth Stålsett
Daglig leder
Sør-Varanger Utvikling AS

Bakgrunn

Utvikling av nye jernbanestrukturer i nord har vært diskutert i mange fora gjennom flere tiår. Særlig har man fra norsk side vært åpen for en utredning om en forlengelse av det russiske jernbanenettet til Kirkenes. Daværende utenriksminister Jonas Gahr Støre gikk langt i å love at dersom russerne ville være med på en jernbaneforstudie, så ville norske myndigheter gi sin tilslutning til dette på dagen. Men så langt har det ikke vært noen interesse fra russisk side for en slik utredning.

På et norsk-finsk seminar i mars 2007 lanserte daværende havnesjef Oddgeir Danielsen i Sør-Varanger en jernbanetilnytning mellom Rovaniemi og Kirkenes, et innspill som nådde internasjonale nyheter. Grunnlaget for en slik forbindelse skulle være olje/gasstransport, samtidig som finsk og svensk industri ville få en transportkorridor til Barentshavet. Han nevnte også åpningen av den nordlige sjørute som en framtidig visjon. Danielsen poengterte at en jernbane til Rovaniemi var viktigere enn en jernbane til Nikel.

Lederen av Kristelig Folkeparti i Sør-Varanger, Astrid Daniloff sendte i 2007 et skriv til flere Regjeringsmedlemmer, der hun ba om at det ble startet opp et arbeid med å utrede en jernbaneforbindelse Kirkenes - Rovaniemi.

På finsk side hadde det også lenge vært diskusjoner om en utvidelse av jernbanenettet fra Rovaniemi og nordover. Her var det sterke krefter som ønsket å knytte det finske- og russiske jernbanenettverket sammen ved Salla.

En planmessig tilnærming

Det virket som om utviklingen av en ny jernbanestruktur i nord var relativt fastlåst inntil Nord-Lapland Regionråd kom på banen. Administrasjonen for det nordfinske regionrådet har sete i Sodankyla.

I 2009 ble det laget en handlingsplan med bakgrunn i Nord-Laplands fylkesarealplan. Der ønsket de bl.a å se på mulighetene for å lage en transport- og energikorridor mellom finsk Lapland og Barentshavet. I handlingsplanen ble en jernbanetilnytning mellom finsk Lapland og Barentshavet nevnt som et sentralt tiltak i planen, uten at det på dette tidspunktet var tatt stilling til hvilke havn som skulle være jernbanens endestasjon.

Navnet på denne transportforbindelsen var Arctic Corridor/ Ishavskorridoren. Mannen som satt i en nøkkelposisjon i dette arbeidet var utviklingssjefen i regionrådet Timo Lohi. Han var sentral både i utvikling og innsalg av planen.

Timo Lohi hadde bakgrunn fra arbeid i EU-systemet og han skjønnte viktigheten av å få hjemlet jernbaneinitiativet både i lokalt og regionalt planverk. Før denne var formelt forankret, ville det være vanskelig å få innpass i nasjonale og grenseoverskridende prosesser.

Lapland fylke hadde lenge signalisert at de var interessert i å utbygge sitt jernbanenettverk nordover mot Barentshavet, men framdriften i dette arbeidet var blitt forsinket pga lokaliseringsdebatt. Dette til tross ble Arctic Corridor nevnt som en alternativ transportkorridor til Barentshavet i den reviderte fylkesplanen for finsk Lapland på slutten av 2009.

På dette tidspunktet var det ingen selvfølge at banens trasé skulle være Rovaniemi – Sodankyla – Kirkenes. Allerede nå så man en gryende lokaliseringsdebatt på finsk side. Det var mange i Lapland fylke som ønsket at jernbaneforbindelsen skulle ende i Murmansk, mens andre så for seg en linje fra Kemi – Kolari – Tromsø.

Nord-Lapland Regionråd ønsket allerede i en tidlig fase at endepunktet for en slik jernbaneutvidelse skulle være Kirkenes. Dette fordi Kirkenes har et havneområde som ligger godt skjermet for vær og har store utviklingsmuligheter. Dessuten ville Sodankyla og de øvrige deltakerkommunene i regionrådet få en mer sentral beliggenhet dersom Kirkenes ble valgt som endepunkt for jernbanen.

På denne tiden var det stort fokus på utvikling av ny gruveindustri i regionen, samtidig som omfanget av denne aktiviteten ikke var stor nok til å bygge en egen jernbanelinje for uttransportering av malm. Gruve- og trevareindustrien ville være de største brukere dersom det ble bygget en gjennomgående bane fra Rovaniemi til Barentshavet.

Et annet poeng for å foretrekke Kirkenes kan være at Kirkenes Næringshage og Nord-Lapland Regionråd sammen hadde kjørt et felles Interreg-prosjekt noen år tidligere. Dette var et prosjekt som hadde som målsetting å knytte sterkere band mellom bygningsindustrien i våre to regioner.

Våren 2009, laget den Rovaniemibaserte avisa Lapin Kansa en artikkel om arbeidet som pågikk i Nord-Lapland Regionråd med å få forlenget det finske jernbanenettverket nordover. Avisen skrev på lederplass den 10. september 2009 at arbeidet med en jernbaneforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes måtte gis høy prioritet.

Kirkenes Næringshage med i prosjektet

I juli 2009 møttes utviklingssjef Timo Lohi i Nord-Lapland Regionråd, president Timo Rautajoki i Lapland Chamber of Commerce and Industry og daglig leder Arve Tannvik i Kirkenes Næringshage i Enare for å diskutere muligheten for å igangsette et arbeid med å realisere en jernbaneutredning mellom Rovaniemi og Kirkenes.

I forkant av møtet hadde Nord-Lapland Regionråd fått et økonomisk tilsagn fra Maaseutu-AMO Pohjois-Lappi 2009 (Det finske kommunaldepartementets Laplandsprosjekt), for å komme med tiltak som kunne øke sysselsettingen i regionen. På Enare-møtet ble vi enige om at for å komme i gang måtte vi få laget en forstudie som viste om en jernbane i det hele tatt hadde noe realisme over seg.

Prosjektet ble finansiert av det finske kommunaldepartementet med 100.000,- NOK, samt 85.000,- NOK fra Nord-Lapland Regionråd og Kirkenes Næringshage (KNH), og 15.000,- NOK fra Kirkenes Næringshage (KNH). Det var det finske konsultentselskapet Liidea Oy som fikk i oppgave å skrive rapporten.

Jernbanen til Barentshavet var et av tiltakene som lå i regionrådets planverk, slik at det var naturlig at ordfører Ahti Korvanen fra Sodankyla ble leder for prosjektgruppa. For øvrig var så godt som alle kommunene i Nord-Finland representert i prosjektgruppa. Kirkenes Næringshage fulgte prosjektarbeidet på nært hold, og var også en bidragsyter med informasjon til rapporten.

Hva vil en jernbanetilknytning bety for Kirkenes

Da arbeidet om å få etablert en jernbaneforbindelse mellom Nikel og Kirkenes ble lagt død i 2008, ble spørsmålet reist om det var riktig at en liten interesseorganisasjon som var eid av lokalt næringsliv i Sør-Varanger på ny skulle involvere seg i et gigantprosjekt som ville kreve mye bruk av egne ressurser.

De argumentene som ble brukt for å få lokal forståelse for at KNH kunne forsvare å bruke så mye ressurser var:

- En jernbane vil bety økt sysselsetting gjennom drift av jernbane og håndtering av den økte trafikken på havna.
- Den vil knytte helt nye bånd mellom næringslivet på begge sidene av grensa i nord.
- Den vil gi Kirkenes en sentral rolle som et vestlig knutepunkt i forbindelse med etableringen av den Nordlige sjørute.
- Erfaringene viser at ny næringsvirksomhet etableres når nye transportkorridorer åpner.
- Kirkenes er allerede i dag et av sentrene i Barentsregionen. Dette vil bli betydelig styrket dersom en får en jernbanetilknytning til Finland.
- Kanskje dette vil få fart på den videre utredning av en jernbaneforbindelse mellom Kirkenes og Nikel.

Prosjektutviklingen

Næringshagens styre har vært tett på prosjektet hele veien og ga daværende daglig leder klarsignal til å gå videre med Finland. Prosjektet ble presentert i lokalavisene i Øst-Finnmark i september 2009, der daglig leder orienterte om at arbeide med forstudiet var igangsatt. Dette vakte stor oppmerksomhet og det var kun positive tilbakemeldinger som kom på det igangsatte arbeidet.

Forstudien var ferdig i februar 2010. I denne studien var både markedspotensiale, kostnader og tekniske spesifikasjoner tatt med. Her fremkommer det at gruveindustrien ville være den største brukeren av jernbanen, og skogsindustrien og fisketransport på

de neste plassene. Både reiseliv og olje/gass er nevnt som potensielle brukere av banen i et lengre tidsperspektiv.

Det er også interessant å merke seg at i rapporten er det nevnt at en i fremtiden ser for seg at 10% av sjøtransportbehovet mellom det nordlige Østersjøområdet og Asia vil gå over Kirkenes havn.

Selv om Den Nordlige Sjørute (DNS) ble nevnt i rapporten, ble denne transportkorridoren ikke tatt med i de transportkalkylene som lå til grunn for fraktprognosene som skulle gå på jernbanen fram til Kirkenes. Til det vurderte en at åpningen av den nordlige sjørute lå for langt fram i tid.

Den 13.mars 2010 ble forstudien av en jernbaneforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes presentert på en pressekonferanse i Kirkenes Næringshage. Interessen for pressekonferansen var større enn forventet. Daværende ordfører Linda Randal var tilstede på pressekonferansen og støttet prosjektet fullt ut.

På norsk side ble Erik Selmer i Finnmark fylkeskommune invitert med i prosjektet. Han har lang erfaring med logistikkutvikling og tilførte prosjektet nye dimensjoner. Selmer er Finnmark Fylkeskommunes mann på internasjonale utviklingsprosjekter og han sitter også i Norsk Transportplans (NTP) plangruppe. Han skulle arbeide for å få prosjektet inn i den reviderte utgaven av NTP.

Et annen viktig brikke fra denne tiden var at i april 2010 holdt Centre of High North Logistics (CHNL), der Tschudi Shipping Company og eieren Felix Tschudi var sterkt involvert i etablering, en workshop «Opening the North Sea Route for bulk commodities» i Kirkenes. Felix Tschudi har, både som forretningsaktør og styreleder i CHNL, vært en positiv drivkraft for prosjektet. Han har gitt utallige presentasjoner rundt om der jernbaneprojektet har vært løftet fram.

Åpning av Den Nordlige Sjørute og hvordan ble prosjektet tatt imot i Sør-Varanger

Forstudien for jernbaneprosjektet ble for første gang presentert for Sør-Varanger kommunestyre 15. september 2010 av Lohi/Tannvik. Tilbakemeldingene på orienteringen var også her utelukkende positive. Presentasjonen konkluderte med at kommunen skulle lage en egen sak om jernbanen, der det ville bli konkretisert hva det innebærer å være vertskommune for denne.

I oktober 2010 behandlet Sør-Varanger kommune jernbanesaken i formannskapet. Formannskapet gjorde et vedtak der de stilte seg positiv til det pågående arbeidet. Det ble det også drøftet å lage et eget Interregprosjekt på den videre jernbaneutviklingen, der Sør-Varanger kommune også ville delta.

Et annet viktig element var at i september 2010 var MV «Nordic Barents» på en pionerseilas som den første kommersielle ikke-russiske aktøren i Den Nordlige Sjørute. Skipet fraktet jernmalm fra Sydvaranger Gruve, i Kirkenes, til Lianyungang i Kina. Dette regnes på mange måter som den internasjonale åpningen av den kommersielle delen i den Nordlige Sjørute, der Felix Tschudi og hans interesser har vært svært viktige.

Jernbanearbeidet løftes til landsdelsnivå

En liten milepæl i 2010 var da Transport og kommunikasjonskomiteen besøkte Kirkenes 10. november, men enda større var det at sentrale norske myndigheter i månedskiftet november/desember 2010 ga ut en rapport som skulle danne grunnlaget for den framtidige infrastrukturen i Nord-Norge.

Ved hjelp av Erik Selmer fra Fylkeskommunen, Oddgeir Danielsen fra Barentssekretariatet og Kirkenes Næringshages daglige leder ble jernbaneplanene mellom Rovaniemi og Kirkenes behørig nevnt i rapporten. På et eget møte i næringshagen 3. desember presenterte regionvegsjef Torbjørn Naimak hele rapporten.

På et beslutningsmøte for Interreg 4A i Luleå i april 2011 ble det bevilget kr.500.000,- til det videre jernbanearbeidet. Bak søknaden sto Nord-Lapland Regionråd, Rovaniemi Kommune, Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune og Kirkenes Næringshage. 80% av prosjektmidlene skulle brukes til en ny og bredere utredning av markedsgrunnlaget for en framtidig jernbane. Resten av bevilgningen skulle brukes til prosessarbeid og presentasjonsmateriell. Sør-Varanger kommune var nå inne i dette Interreg-prosjektet, og da kom også plan- og utviklingssjef Håvard Lund inn i arbeidet med jernbanen. Han bidro også til å forsterke kompetansen i arbeidsgruppa.

Jernbanen trekkes inn i et europeisk perspektiv

En av Finlands mest anerkjente forskere innen logistikk, direktør Hannu Hernesniemi fra Reseach Institute of the Finish Economy i Helsinki besøkte næringsshagen i juni 2011, der han knyttet en jernbaneforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes opp mot markedene i Polen, Tsjekkia, Slovakia og Baltikum. Hernesniemi kom i sitt foredrag opp med helt andre perspektiver på nye, store markedsmuligheter for jernbanen fram til Kirkenes. Riktignok må en løse flaskehalsen over Finskebukta, der strekninga Helsingfors-Baltikum skapte store problemer, men dette var han overbevist ville kunne løses i løpet av det neste tiåret.

Interreg-rapporten

I mai 2012 ble Interreg-prosjektet avsluttet. Også denne gang brukte vi det anerkjente finske konsulentselskap Liidea OY til å kjøre prosjektet. Prosjektet konkluderte med at det ville være økonomisk forsvarlig å forlenge det finske jernbanenettet til Kirkenes, dersom industriutviklingen i finsk Lapland ville følge de prognosene som var antydnet. Utbyggingskostnadene var kalkulert til 2.398 milliarder euro eller om lag 24 milliarder norske kroner. Hele jernbanestrekningen er på 507 km, hvorav 53 km er på norsk side. For at banen skal være lønnsom må det årlig fraktes 4.4 mill. tonn gods. Dette vil utgjøre 4-5 toganløp daglig eller om lag 600 trailere inn og ut av Kirkenes. Som tidligere, ble det i denne utredningen konkludert med at gruveindustrien vil stå for det meste av godsvolumet. Rapporten fremhever også at dersom Den Nordlige Sjørute blir tilgjengelig for kommersiell trafikk i større deler av året, kan det fort bli realisme i dette prosjektet.

Seinhøsten 2012 ble det gitt en jernbanepresentasjon i Helsinki i møtelokalene til Den Nordlige Dimensjon Partnerskap for Transport og Logistikk (NDPTL). Hensikten var å gjøre sentrale myndigheter og logistikkutviklere i Finland oppmerksom på det gryende jernbanearbeidet i den nordlige grenseregionen. NDPTL er en EU-eid organisasjon og direktøren, Oddgeir Danielsen, er fra Kirkenes. Danielsen bidro til at en rekke nøkkelpersoner innenfor politikk og logistikk deltok på møtet. Dessuten var det flere nasjonale politikere fra Nord-Finland tilstede på seansen. Det ble det også gitt en egen presentasjon av prosjektet for den norske ambassaden i Helsinki. Her viste ambassadøren interesse for prosjektet som kan ha dimensjoner utover det rent transportmessige.

Veien inn til Joint Barents Transport Plan

Det var to ulike rapporter som underbygget vår teori om at en jernbaneforbindelse fra Rovaniemi og fram til Barentshavet kunne ha noe for seg. Samtidig må en bare erkjenne at det er vanskelig å spå hvordan industriutviklingen i regionen vil være flere tiår fram i tid. Prosjektets utfordring var nå å få forankret prosjektet inn i de ulike offentlige myndigheters utviklingsplaner.

Det første målet var å få prosjektet med i Joint Barents Transport Plan som skulle komme ut høsten 2013. Denne planen ville inneholde en oversikt over utviklingen av ulike transportkorridorene i et tidsperspektiv på 15-20 år.

Sett i denne sammenheng ble den finske forskeren Hannu Hernesniemis hentet inn som en av foredragsholderne til Kirkeneskonferansen 2012. Også denne gang ble Hernesniemi bedt om å se Rovaniemi – Kirkenesbanen i et europeisk perspektiv. Hernesniemis visjoner for logistikkutviklingen i Skandinavia/Baltikum de neste 20 årene ble tatt imot med stor interesse av forsamlingen. Det er grunn til å tro at dette bidraget, sammen med prosjektrapportene og en betydelig lobbyering både fra finsk og norsk side, gjorde at Rovaniemi – Kirkenesbanen ble nevnt som et fremtidig prosjekt i Joint Barents Transport Plan. I planen som ble lagt fram i september 2013 ble prosjektet vurdert som interessant i et 15-20 års perspektiv. Det ble i rapporten anbefalt å gå videre med nye studier på dette prosjektet. Prosjektet var et viktig steg nærmere det store målet, Nasjonal Transportplan for perioden 2018 – 2029.

Hvordan holde prosjektet varmt?

Den finske forfatteren Erkki Lilja ga i 2013 ut boka "Jäämerenkäytävä" (Ishavskorridor) som beskriver hvordan finnene i løpet av 100 år har søkt etter tilgang på det arktiske hav. Boka var betalt av Finnish Transport Agency, Lapland ELY-Center og Region of Northern Lapland.

I 2014 ble det fra finsk side laget en video om Arctic Corridor. Den har over tid blitt presentert på flere konferanser både i inn- og utland, og har fått mange visninger på YouTube. Utsnitt av videoen har blant annet blitt vist på NRK sine nyhetsinnslag flere ganger. Interessen for utviklingen av jernbaneprosjektet i nord var vekket. Både i 2014 og 2015 var det flere besøk i Kirkenes av finske, nasjonale media.

Det politiske partiet i Norge som nærmest betingelsesløst har støttet arbeidet med en utvidelse av det finske jernbanenettverket er Venstre. Samtidig er SV også et jernbaneparti som har sett hvilke muligheter en jernbane i nord vil føre med seg.

På finsk side var det bemerkelsesverdig at «Forsyningsberedskapsentralen/ National Emergency Supply Agency» i Finland gikk tydelig ut i juni 2014 og støttet opp om jernbaneutvikling til Barentsregionen, som igjen skal bidra til å knytte Europa og Asia gjennom Arktis og Den nordlige sjørute. De peker også på nødvendigheten av å utvikle de store digitale infrastrukturene som binder verden sammen.

I juli 2014 år var Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen på sin Norgesturné i egen bil. Kirkenes Næringshage fikk et eget møte med ministeren og hans rådgivere. Ministeren ble selvsagt orientert om arbeidet med jernbanen, men han kunne ikke se at fraktmengden var tilstrekkelig til å løfte arbeidet opp på et nasjonalt plan. Dermed synes det som om grunnlaget for å spille inn prosjektet i neste utgave av Nasjonal Transportplan ikke var tilstede.

Arbeidet fortsetter på mange fronter

I 2015 var næringsshagen representert på konferansen Arctic Business Forum i Rovaniemi, der transport og logistikk var et av konferansens temaer. Det var med skuffelse en registrerte at Finlands transportminister Antti Vehviläinen sa at jernbaneforlengelse til Kirkenes ikke sto på den statlige finske transportdagsorden. Guvernør Mika Riipi i Lapland fylke uttalte på samme konferanse at heller ikke fylkeskommunen hadde tatt stilling til hvor den finske transportkorridoren til Barentshavet skulle gå. Riipi har over tid vært en svært viktig person for jernbanearbeidet og har jobbet prosjektet framover.

Vi prøvde videre i 2015 å etablere et nytt Interreg-prosjekt, men det ble avslag på søknaden om økonomisk støtte. Samme år gikk diskusjonene høyt om etablering av en ny storhavn i Kirkenes. Diskusjonene var til tider intense rundt lokaliseringalternativer. I alle mulige alternativer lå jernbanetilknytning som et sentralt element i planene. Nå var jernbanetanken for alvor satt på dagsorden i Sør-Varanger. Samtidig gikk det høyt respekterte, og forhenværende statsminister, Paavo Lipponen ut med et viktig skriv 14. september 2015 dette året. Skrivet, «For an Ambitious EU Arctic And Northern Policy, Memorandum to European Commission President Jean-Claude Juncker», må regnes som en av grunnsteinene for det nasjonale og internasjonale arbeidet som er lagt ned. Selv om vi på lokalt hold ikke nødvendigvis så de direkte effektene av memorandumet, var skrivet med på å gi jernbaneprojektet en meget tung forankring i de ulike politiske internasjonale miljøer. I ettertid er det lett å se at Lipponen, med blant annet dette arbeidet, har vært med å åpne dører og sette jernbanen på høy internasjonal dagsorden. Han har i så måte vært en uunnværlig brikke i arbeidet.

På nasjonalt nivå gikk Arbeiderpartiets leder, og tidligere utenriksminister, Jonas Gahr Støre ut og støttet jernbaneplanene Rovaniemi – Kirkenes på et møte i Tromsø 11. september 2015. Dette møtet var en markering av tiårsdagen for Regjeringen Stoltenbergs slipp av Nordområdemeldinga.

Kirkenes Næringshages posisjon

Kirkenes Næringshage er en liten privateid bedrift i Sør-Varanger som har til formål å skape vekst og utvikling i lokalt næringsliv. Kirkenes Næringshage hadde brukt mye ressurser på jernbanearbeidet de siste 6-7 årene. Næringshagen har ikke de ressurser som skal til for å arbeide år etter år med slike store internasjonale prosjekter, som jernbaneprojektet er. Derfor har prosjektet periodevis vært lagt på is.

Det lysner

I 2015 fikk Finland Anne Berner som ny trafikk- og kommunikasjonsminister, det finske motstykket til vår samferdselsminister. Da Berner besøkte Rovaniemi ble hun behørig orientert om planene for den ønskede jernbaneforbindelsen. Presidenten i Lapland Chamber of Commerce, Timo Rautajoki, var en av de som varmt talte jernbaneprosjektets sak overfor Berner. Ministeren kunne selvsagt ikke love noe, men opplevelsen fra de som var tilstede på møtet, mente møtene var konstruktive. Rautajoki har utvilsomt også vært en meget viktig klippe i arbeidet med jernbanetankene. Hans kontaktnett og måte å samle folk på har vært svært nyttig og viktig over lang tid.

I midten av november 2016 får Anne Berner tatt opp jernbane-forbindelsen Rovaniemi - Kirkenes i Nordisk Råd. Den finske parlamentarikeren Mikko Kärnä som kommer fra finsk Lapland sa også i samme møte at man måtte se denne jernbaneforbindelsen i sammenheng med ønsket om å bygge en jernbanetunell mellom Helsinki og Baltikum.

Den norske samferdselsministeren var ikke umiddelbart enig med sin finske kollega. Ketil Solvik-Olsen sier til avisa Finnmarken 17. november 2016 at han mente at fraktgrunnlaget var for spinkelt til å starte opp noe statlig utredningsarbeid på denne strekningen. Med andre ord, så gjentok han sitt standpunkt som også ble meddelt næringsshagen under hans besøk i Kirkenes et drøyt år tidligere.

I februar 2017 gikk Statens Vegvesen og Kystverket inn for å påta seg reguleringsansvaret for den nye storhavna i Kirkenes. Også denne gang ble det presisert at jernbanen ville bli inkludert i det nye reguleringsarbeidet.

Nasjonal Transportplan 2018 – 2029

8. april 2017 var en merkedag for jernbanearbeidet. Saken ble nevnt i Nasjonal Transportplan. Vårt prosjekt var inne med følgende ordlyd: «Dersom finske myndigheter tar initiativ til å utrede jernbaneforbindelsen mellom Finland og Kirkenes, er norske myndigheter positive til å bidra i et slikt arbeid.»

I ettertid viste det seg at det var Høyre, FrP, KrF og Venstre som hadde fått inn denne setningen i Nasjonal Transportplan. Denne setningen i NTPen var en av to faktorer som skulle til fra næringsshagens side for å blåse nytt liv i jernbanesaken. På finsk side var det Martti Hahl, president i Barents Center, som var en av de første personene som informerte Minister Berner om denne viktige formuleringen. Hahl har vært en sentral person for å drive prosjektet fram med tilgang på viktige beslutningstagere over lang tid. Han ga også en tydelig presentasjon på Kirkeneskonferansen 2018.

2017 - Ny giv

Den viktigste faktoren var at det nyoppstartede kommunale omstillingsselskapet Sør-Varanger Utvikling AS (SVU) nå var kommet på banen. Etter deltagelse på et NDPL-arrangementet "Safer, Smarter and Greener Arctic Road Transport» i Saariselkä så lederen av SVU, Kenneth Stålsett, noen av de dimensjonene som kunne realiseres via jernbanearbeidet.

Den andre faktoren som måtte på plass for at Kirkenes Næringshage igjen skulle engasjere seg i dette arbeidet, var å finne en løsning som gjorde at næringshagen fikk en rimelig kostnadsdekning for sitt arbeid.

Det første Tannvik/Stålsett gjorde var å ta kontakt med Timo Lohi og be han om å legge til rette for et spisset jernbanemøte i Rovaniemi. Allerede 4. mai var duoen på plass i Rovaniemi, etter at vi hadde bedt om et møte for å stake opp den videre kursen. På møtet stilte Lohi opp sammen med viktige aktører i regionen:

Direktør Jaakko Ylinampa, Lapland ELY-Center
Ordfører Esko Lotvonen, Rovaniemi Kommune
President Timo Rautajoki, Lapland Chamber of Commerce
Utviklingssjef Timo Lohi, Nord Lapland Regionråd

Agendaen for møtet var:

- Status for the "Arctic Railway project"
- Drivers which support new activities
- Critical factors
- Joint borders cooperation and strategy

Konklusjonen på møtet var at samtlige tilstedeværende var enige om at innholdet i Nasjonal Transportplan var det som måtte til for å sette jernbanesaken på dagsorden igjen. Det er helt på sin plass å trekke fram at både Ylinampa og Lotvonen har vært nøkkellaktører for framdriften. Deres kontaktflater og innflytelse har utvilsomt vært helt nødvendig for å forankre og jobbe videre med prosjektet.

På møtet ble det sagt fra finsk side at tiden var inne for å ta kontakt med trafikkminister Anne Berner slik hun kunne ha en dialog med den norske samferdselsministeren med bakgrunnen i formuleringa i Nasjonal Transportplan. På møtet ble det også gitt full tilslutning til vårt forslag om å holde en jernbaneworkshop i Kirkenes 8. juni.

17. mai skrev den finske transportminister et brev til sin norske kollega Ketil Solvik-Olsen, der hun foreslår at finske og norske myndigheter går sammen om å utrede Arctic Railway-prosjektet. Hun skriver at både behovet for en slik jernbaneforbindelse og hvilke forretningsmodell en skal lande på krever en utredning. Hun skriver også at gode transportløsninger bidrar til å frembringe positive ringvirkninger.

I samme brev skriver hun om behovet for å utforske digital infrastruktur, som i praksis betydde at prosjektet med å få en undersjøisk fiberkabel fra Asia til Europa, via den nordlige sjørute, ble satt høyt på dagsorden. Når denne rapporten skrives er dette prosjektet i ferd med å materialisere seg, med Kirkenes som et viktig knutepunkt. Det er verdt å merke seg at det er finsk side som er drivkraften bak også dette infrastrukturprosjektet.

Sommeren 2017: En travel periode – workshop, vedtak, støtte, Kina og utredningsvedtak

Jernbaneworkshopen i Kirkenes 8. juni

Om lag 40 personer ble invitert til å delta på workshopen. Kriterier for valg av deltakere var at de enten hadde en faglig brukerkompetanse, kommer fra forvaltningsnivået innenfor transportutvikling eller innehadde strategiske verv i politiske organisasjoner.

Det viste seg å være lettere enn forventet og finne godt skolerte foredragsholdere til workshopen. Vi måtte faktisk avvise folk som ønsket å stille som foredragsholdere pga plassmangel i programmet. Programmet ble som følger:

09.00: Vel Møtt og bakgrunn for igjen å sette jernbanesaken på dagsorden

v/ Ordfører Rune Rafaelsen, Sør-Varanger kommune

09.20: Petroleumsindustrien trekker østover

v/ Letesjef Dan Tuppen og prosjektleder Ørjan Birkeland, Statoil

09.40: Hvordan få Nordlige Sjørute inn på jernbaneagendaen?

v/ Adm.dir Kjell Stokvik, CHNL

10.00: Det må synliggjøres at en finsk-norsk jernbaneforbindelse vil være det viktigste infrastrukturtiltaket i utviklingen av en robust Barentsregion

v/ Prosjektleder Henrik Falck, Tschudi Shipping Company AS

10.20: How will a railway between Rovaniemi and Kirkenes fit into and expedite the regional development plans?

v/ Director Jaakko Ylinampa, Lapland Centre for Economic Development

10.40: Kaffe

11.00: How do Finland look upon their northern area strategies-what are the clues and signs?

v/ Planning Director Hannu Heikkinen, Regional Council of Kainuu

11.20: Vil EU kunne bidra med argumenter og/eller finansiering til en konsekvensutredning?

v/ Direktør Oddgeir Danielsen, NDPTL

11.40: Kirkenes et transportknutepunkt

v/ Havneshjef Eivind Gade Lundlie, Sør-Varanger kommune

12.00: The current status of the Arctic Railway development

v/ Manager Timo Lohi, Northern Lapland Council

12.20: Arbeidet med framtidige transportstrategier i Lapland Council

v/ Logistics Expert D.Sc. Jarkko Rantala, Lapin Liitto

12.30: Eksempel på hvordan en konsekvensutredning kan realiseres

v/ Direktør Jacob Stolt-Nielsen, Norterminal

12.40: Lunch

13.15: Gruppearbeid; Hvilke tiltak må inn i den norske strategien som skal ende opp i en finsk-initiert konsekvensutredning på jernbaneforbindelsen Rovaniemi – Kirkenes? Hva er de kritiske

faktorene og hvordan skal en utnytte de positive politiske strømningene i Norge for en jernbanetilknytning?

14.15: Fremleggelse av gruppearbeidene og hvordan skal arbeidet videreføres

15.15: Nedsettelse av en arbeidsgruppe som skal jobbe videre med saken.

Møteleder: Daglig leder Kenneth Stålsett, Sør-Varanger Utvikling

Jernbaneworkshopen ble på mange måter et manifest for vårt lokale arbeid. Workshopen viste fram den optimismen som ligger i dette norsk-finske samarbeidet, samt den oppriktige troen på at dette kan bli et historisk grenseoverskridende samarbeidsprosjekt som skal la seg realisere innen overskuelig framtid.

Seminaret understreket at utviklingen av Den Nordlige Sjørute (DNS) ville bli helt sentral i det videre arbeidet. Både Oddgeir Danielsen fra NDPTL, Henrik Falk fra Tschudi Shipping og Kjell Storvik fra CHNL var tydelig på at DNS ville få en nøkkelrolle i framtidens logistikkutvikling mellom Asia og Nord-Europa. En sentralt bidrag i dette var at Danielsen la frem at Kina i dag har 85% av sin eksport på kjøll, og kommer til å øke transporten sin over DNS massivt fram til 2030. I dette bildet ønsker de å ha minimum 20% av sin eksport til Europa over DNS. Seminaret fikk også et massivt løft via bred mediedekning.

Viktig støtte fra finske fagforeninger

13. juni 2017, rett i forkant av EU sitt «High-level Arctic Event» i Oulo, kom det en viktig støtteerklæring til prosjektet fra sentrale finske fagforbund og institusjoner. Dette brevet, publisert i Kaleva.fi, ble signert av ledere fra STTK, MTK, Finnish Entrepreneurs, Building Association, Building Industry RT, Arctic Economic Council og Central Chamber of Commerce. Brevet var symbolsk viktig og bidro til oppslutning til tanken om en jernbane mellom Rovaniemi og Kirkenes.

Fylkestinget vedtok uttalelse om jernbane mellom Rovaniemi og Kirkenes

Juni 2017 var en travel måned. 14. juni satte Finnmark Fylke på nytt jernbanen på sin agenda. Fra ffk.no: En jernbanetilknytning i nord vil gi positive utviklingsmuligheter for Norge, som en sentral logistikkaktør i Arktis. Finnmark og Kirkenes vil bli en transporthub i Barentsregionen, da dette vil åpne helt nye transportkorridorer i Barentsregionen. En jernbane mellom Kirkenes og Rovaniemi vil åpne nye muligheter for fiskerinæringen, reiseliv, mineralnæringen, olje/gass og en forventet økning i trafikken langs «Den Nordlige Sjørute», heter det i uttalelsen fra fylkestinget, som ble vedtatt onsdag. Uttalelsen er signert av Runar Sjaastad og Bjørn Johansen. Johansen var leder i LO regionalt, fylkestingspolitiker og styremedlem i SVU.

Dette var viktige uttalelser å ta med i etterarbeidet fra Jernbaneworkshopen, og ikke minst viktige nyheter å ta med til det store EU seminaret som startet dagen etter, 15.-16. juni i Oulu.

EUs «High level Arctic Event» i Oulu.

I Oulu ble EUs Arktiske Strategi lagt fram 15. og 16. juni 2017. Her blir de store utviklingsmulighetene i Barentsregionen påpekt. De viktigste bærebjelkene i EUs sin Arktiske strategi er:

- Ivaretagelse av det arktiske miljø
- Fremme bærekraftig utvikling i regionen
- Støtte internasjonalt samarbeid

I et slikt perspektiv vil en anta at utvikling av kommunikasjon i regionen vil spille en viktig rolle. Stålsett deltok på arrangementet, der jernbane og Kirkenes var tematikk i flere sammenheng. SVU hadde også en prosjektarbeider på arrangementet som fikk med masse nyttig informasjon rundt det omtalte fiberkabelprosjektet mellom Finland og Asia.

Det viktige spørsmålet i Stortingets spørretime

I Stortingets spørretime 13. juni 2017 stiller Stortingsrepresentant Abid Raja fra Venstre et spørsmål til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen om hvordan han vil håndtere Anne Berners brev av 17. mai.

Solvik-Olsen svarte at han setter pris på forespørselen fra sin finske kollega og at han er positiv til å bidra til en slik utredning. Han nevner spesielt viktigheten av å styrke nordområdene og at han er opptatt av å se på nye transportkorridorer i nord. Han nevner særlig forvaltning av naturressurser og turisme som mulige brukere av et slikt transporttilbud. Han ser også et poeng av at dette vil styrke det norsk-finske bilaterale samarbeidet.

Kinas «Visjon for maritimt samarbeid under Belt and Roads Initiative»

Vi kommer litt tilbake til Kina, men det er verdt å nevne at den 20. juni 2018 slapp de kinesiske myndigheter sitt strategidokument kjent som «Den Maritime Silkeveien». Dette dokumentet fremhever nettopp at Kina ser en viktig passasje til Europa via Arktis, og ikke minst peker det på at Kina ønsker en aktiv posisjon i regionen. Dokumentet ble dermed et viktig element i det pågående arbeidet med jernbanen.

Minister Solvik-Olsen besøker Kirkenes

I forbindelse med utredningen av havnealternativet Høybukta Vest besøkte Transportministeren Solvik-Olsen Kirkenes 23. juni 2017. Kirkenes Næringshage og

Statens Vegvesen arrangerte da et miniseminar, der jernbanen var tematikk. I dette møtet var ministeren mer positiv enn ved tidligere møter, og han kunne fortelle at han har pratet mye om jernbaneprosjektet med sin finske kollega Berner. Her påpekes det at dersom det finnes inntekspotensial og seriøst med kapital, så kan det absolutt bli noe av prosjektet.

Regionale- og nasjonale myndigheters håndtering

26. september 2017 signerte Finnmark Fylkeskommune og Lappland under en samarbeidsavtale, der jernbanen var en viktig del av tematikken. I avtalen heter det at begge partene skal støtte etableringen av en jernbane mellom Kirkenes og Rovaniemi, samt at de skal samarbeide for å få infrastrukturprosjekter inn i Joint Barents Transport Plan. Dette var et viktig signal for arbeidet.

Høsten 2017 ble det innledet et samarbeid mellom norske og finske samferdselsmyndigheter for å følge opp den finske transportministerens initiativ. Det ble nå klart at det var fem mulige jernbanetraseer som skulle vurderes som mulige transportkorridorer mellom Finland og Norge i nord.

Det ble opprettet departementale arbeidsgrupper i begge land og disse skulle ha en felles innstilling klar ved utgangen av februar 2018. Det ble videre bestemt at det skulle arrangeres et seminar i Tromsø 16. januar 2018, der de ulike havnealternativene skulle presenteres.

Trasevalgene som skulle utredes var:

- Haparanda – Narvik
- Kolari-Narvik
- Kolari-Skibotn-Tromsø
- Rovaniemi – Kirkenes
- Rovaniemi (Kemijarvi) – Salla

Det ble tidlig i fasen klart at utviklingen av Den Nordlige Sjørute (DNS) ville bli helt sentral i det videre arbeide. Allerede på jernbaneworkshopen som ble avholdt i juni understreket både Kjell Stokvik fra NSR-sekretariatet og Henrik Falk fra Tschudi Shipping at DNS ville spille en nøkkelrolle i framtidens logistikkutvikling mellom Asia og Nord-Europa. I samme periode kom regionvegsjefen Torbjørn Naimak tydelig på banen, og sa at banen har fått en ny realitet og at han tror Norge er svært positiv til samarbeidet med Finland om baneprosjektet.

Strategimøte i Saariselka:

Det ble planlagt og gjennomført et felles norsk-finsk møte i Saariselka 30. og 31. oktober 2017. Hensikten med møtet var å komme fram til en felles strategi for det videre arbeid.

Deltagere:

Tuula Rintala-Gardin	Director Int. Relations	Rovaniemi
Timo Lohi	Development Manager	North Lapland
Jarkko Rantala	Logistics Expert	Lapin Liitto
Juha Seppala	Development Manager	Rovaniemi
Timo Rautajoki	President	Lapland Chamber
Rune Rautio	Prosjektleder	Kirkenes Næringshage
Kenneth Stålsett	Daglig leder	Sør-Varanger Utvikling
Kjell Stokvik	Direktør	CHNL
Arve Tannvik	Prosjektleder	Kirkenes Næringshage

Det var full enighet på møtet om at neste fase i dette arbeidet var å lage et felles visjonsdokument som skulle synliggjøre Kirkenes som et Arktisk logistikkknutepunkt. Dokumentet skulle belyse de næringsmessige-, samfunnmessige- og miljømessige sidene ved en jernbaneutbygging.

Visjonsdokumentet skulle inndeles i 4 tema:

- ** Godspotensialets vekt på transport gjennom Den Nordlige Sjørute
- ** Scenarioer for økonomisk- og infrastrukturutvikling
- ** De geopolitiske og miljømessige forhold
- ** Omkringliggende effekter

Visjonsdokumentet skulle føres i pennen av næringshagens Rune Rautio, og leveres myndighetene innen 23. januar 2018.

Møtet i Tromsø

16.januar 2018 ble møtet i Tromsø avholdt. Samferdselsmyndighetene i Norge og Finland hadde invitert følgende kommuner til å gi en presentasjon over egne muligheter til å være vertshavn for jernbane. Kommunene som deltok var

- Tromsø
- Narvik
- Storfjord
- Kirkenes

Delegasjonen fra Kirkenes bestod av:

Ordfører Rune Rafaelsen, Sør-Varanger kommune
Daglig leder Kenneth Stålsett, Sør-Varanger Utvikling
LO-leder Bjørn Johansen, LO
Prosjektleder Rune Rautio, Kirkenes Næringshage
Rådgiver Eirik Selmer, Finnmark Fylkeskommune

Det var Bjørn Johansen som la fram Kirkenes-alternativet. Rune Rafaelsen fulgte opp innlegget til Bjørn ved å understreke Kirkenes sine fortrinn når det gjelder lokalisering og kompetanse. Tilbakemeldingen fra Tromsø-møtet var at Kirkenesalternativet hadde en helt annen grad av konkretisering sammenlignet med de øvrige alternativene.

Lokalt bemerket vi at minister Solvik-Olsen samme dag, 16. januar 2018, gikk ut i Dagsavisen og sa at han var positiv til at private aktører kan få realisert sine egne jernbaneprosjekter basert på egen regning og risiko.

Kinas «Arktiske Strategi»

Helt siden Kina lanserte sin Belt and Road-strategi, ble det klart at Kina var opptatt av å etablere nye transportkorridorer i Europa. De kinesiske oppkjøpsraidene i Europa, der både Tyskland, Sverige og Finland har hatt besøk av det kinesiske investormiljøet må sees i denne sammenheng.

Kina har over tid vist økende interesse for Arktis, der de blant annet har kjøpt seg inn med en betydelig eierandel på Novatek sitt LNG-anlegg på Jamal. Deler av den LNG-gassen som produseres på Jamal går til det asiatiske markedet. I løpet av de senere år er det bygget opp en flåte med isforsterkede skip, slik at farleden mellom Jamal og nordover vil kunne holde isfritt året rundt.

26. januar 2018, tre dager etter vi leverte vår visjonsrapport, slapp Kina ut en egen Arktiske strategi. Kinas strategi er tydelig på at de ønsker mer aktivitet, og at de ønsker å utvikle regionen i samarbeid med de som bor her. I det bildet er logistikk og handel helt sentralt. Denne strategien passet ekstremt godt med vår egen rapport, noe som bidro til å løfte rapporten inn i en rekke internasjonale mediekanaler. I Kirkenes ble vi besøkt av flere internasjonale mediehus, deriblant asiatiske tv-stasjoner, France 24 (der vi nådde ut til 130 land, på både fransk og engelsk – totalt ble episoden sendt hele 12 ganger) og en rekke andre internasjonale aktører. Vi la også merke til at den forhenværende guvernøren i Alaska (2010-2014), Mead Treadwell omtalte prosjektet positivt. Om han ble kjent med prosjektet før eller etter den massive internasjonale mediedekning vites ikke.

Kirkeneskonferansen 2018

Kirkeneskonferansen har vært en arena der jernbanesaken har vært tematikk i årevis. Omtrent hvert år siden 2010 har saken stått på programmet. Til eksempel fikk vi i 2013 en avtale med den norske samferdselsministeren som sa seg villig til å møte sin finske kollega for en uformell drøfting av jernbanen, men den finske ministeren hadde ikke anledning til å komme til Kirkenes.

Viktige foredragsholdere som alle har snakket om jernbaneplanene på Kirkeneskonferansen er regionveisjef Torbjørn Naimai, forsker Hannu Hernesniemi, utviklingssjef Timo Lohi, Ordfører Esko Lotvonen Samferdselsminister Marit Arnstad, Trafikkminister Anne Berner, Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, Sametingspresident Tiina Sanila-Aikio med flere.

Under Kirkeneskonferansen 2018 fikk Stålsett og Tannvik spise lunch med trafikkminister Berner. Dette var nyttig fordi dette møte skjedde i forkant av beslutningen om hvilke trasevalg som skulle utredes videre. Den norske ministeren Solvik-Olsen var også tilstede under denne konferansen, og det er grunn til å tro at ministerne brukte anledningen til å ha bilaterale møter.

Myndighetens utredninger og vår lokale prosess

Hovedkonklusjonen fra den første prosessen, der de fire norske havnene fikk anledning til å presentere sine mulige vertsroller for en jernbanetilknytning med Rovaniemi, var at Kirkenes var det beste alternativet. I veien videre skulle det opprettes en «task force» (styringsgruppe) for videre vurdering på statlig nivå om myndighetene i Finland og Norge mener det er grunnlag for å gå videre med arbeidet om å videreføre det finske jernbanenettet til Kirkenes. Fra styringsgruppen ble det opprettet tre arbeidsgrupper med ansvar for ulike tematikker. Den ene gruppen så på påvirkning av miljø og urfolk, en gruppe på så regionale trasevalg og planlegging, mens den siste så på finans og forretningspotensiale.

I arbeidsgruppene skulle det være bilaterale møtepunkt, både på lokalt, nasjonalt og regionalt nivå. Fra lokalt hold forsøkte vi å få innpass i prosessen fra SVU. Da spesielt i den gruppen som omhandlet finans, men vi ble avvist. Likeså hadde vi gode partnere i de andre gruppene, der også Eirik Selmer hadde en viktig rolle. Dessverre var tilbakemeldingene, slik vi oppfattet det, at framdriften var lite inkluderende og at det var vanskelig for våre lokale kommunale representanter å både koordinere og komme med innspill. Det var finnene, som rettmessig, satt på føringene. Fra lokalt hold forsøkte vi også å gi konkrete innspill som ble regelrett avvist.

Mens oppstarten av det nasjonale arbeidet gikk i gang tok Stålsett parallelt kontakt med aktørene i Finest Bay Area Oy (FBA), aktørene som planlegger å bygge tunell mellom

Helsinki og Tallin. Frontpersonen i dette prosjektet, Peter Vesterbacka, er en kjent entreprenør fra Finland som stadig trekker enormt med oppmerksomhet rundt sine prosjekter. I flere fora er han sammenlignet med den verdenskjente entreprenøren Elon Musk. Sammen med Timo Lohi og Viljo Pesonen, rådmann i Sodankyla, besøkte Stålsett Finest Bay Area Oy. Dette møtet var starten på en lengre dialog. I dette bildet hadde Sør-Varanger Utvikling og Kirkenes Næringshage en studietur til Helsinki med besøk hos FBA, og Peter Vesterbacka besøkte og holdt innlegg under Kirkeneskonferansen 2019.

I denne prosessen var det flere politikere som tok prosjektet i sine taler. Vi så blant annet at The Barents Regional Council (BRC), da ledet av Finnmark fylke, la ut en melding i september 2018 fra deres møte i Syktyvkar som påpekte at BRC imøtekommer tiltak og ser på muligheter for økt transport mellom den Nordlige Sjørute, både på sjø og bane. I samme periode var AP Nordland, Troms og Finnmark ute og ga en støtteerklæring til prosjektet. Vi vet også at andre aktører snakket varmt om prosjektet på ulike seminarer og konferanser, noe som har vært viktig i prosessen med å forankre og spre informasjon om hva prosjektet faktisk går ut på – da det etter vårt syn omhandler mye mer enn bare en jernbane.

I november 2018 kom det et sammendrag fra noen av høringene i forbindelse med arbeidet med jernbaneprosjektet. Vi fant det spesielt interessant at det finske forsvaret var generelt positiv til prosjektet, noe som delvis understøtter de signalene som kom fra «Forsyningsberedskapssentralen» i 2014.

13. februar 2019 februar kom de nasjonale myndighetene med sin tilrådning hvorledes det var grunnlag til å gå videre med planarbeidet. I pressemeldinga heter det videre at til tross for at flere økonomiske modeller er benyttet ble konklusjonen at det ikke var stort nok transportbehov for å forsvare de investeringene en jernbanebygging ville medføre. Arbeidet trakk fram at det var særlig fire hovedutfordringer; tunelltilkobling mellom Helsinki og Tallin, havn i Kirkenes, infrastruktur og flaskehalsen innad i Finland, og at markedsmulighetene, da spesielt med Den Nordlige Sjørute, var for usikre. Det ble også fremhevet at det var svært utfordrende for urfolkene å godta de foreliggende tankene rundt en slik jernbane.

Kritikerne av rapportens konklusjoner mener, der Stålsett også var tydelig ute, at utviklingen av Nordlige Sjørute og potensiale i de store asiatiske markedene knapt er nevnt i rapporten. Fokuset ble liggende på kostnader, og verdiskapingspotensialet som en slik jernbane vil utløse ble mer eller mindre utelatt. Slik er det en rekke forhold som er dårlig belyst og vi som mener fortjener flere studier. Rapporten påpeker også at den er begrenset, og at dersom nye opplysninger kommer på bordet må det hele sees i nytt lys.

Ordfører i Rovaniemi Esko Lotvonen uttalte til media etter at myndighetenes rapport var sluppet at det er fortsatt stor vilje blant sentrale politikere i Finland til å få til et jernbaneprosjekt i nord.

Samisk protest

Det kommer klare signaler fra finsk og norsk samisk hold om at de ikke er spesielt glad i de jernbaneplanene som nå presenteres. Til eksempel uttalte den norske sametingspresidenten, Ailo Keskitalo, til Finnmarken den 25. august 2017 at hun ikke var begeistret for at det planlegges nye jernbanetraseer i de nordligste fylkene.

Den finske sametingspresidenten, Tina Sanila-Aikio, har uttalt flere ganger, også under Kirkeneskonferansen 2019, at en jernbaneutbygging i nord ville være vold mot de samiske rettighetene. Hun sa videre at på finsk side var de klare til å demonstrere mot disse planene. Motstanden for prosjektet var også svært tydelig i etterkant av utredningen som ble ferdigstilt januar 2019, samt at det var helt tydelig at de samiske miljøene på finsk side ikke var spesielt begeistret for den intensjonsavtalen som ble skrevet i mai 2019.

Selv om Sanila-Aikio, som offisiell talsperson, er helt imot registrerte vi at også hun sier at bildet har flere nyanser under Kirkeneskonferansen. Det er også vår opplevelse av prosjektet, at det også er stemmer i det samiske miljøet som ønsker en slik bane og ser nytteverdien og behovet for denne type verdiskapning i nord. Samtidig er det vanskelig å få disse til å stå fram.

Vinteren og våren 2019 – en travel tid

Selv om rapporten var sluppet, og vi som jobbet med prosjektet følte at luften var gått litt ut av ballongen, var ikke diskusjonen helt ferdig. Jernbanen var løftet opp av flere under Kirkeneskonferansen 2019. Som eksempel løftet statssekretær Matti Anttonen, fra finsk utenriksdepartement, banen opp som tematikk. Fra hans innlegg er følgende lagt med:

“Improving connectivity in the northern regions is indeed crucial – connecting Europe and Asia also via telecommunications cable running through the Northeast Passage. For Finland (and other Nordic countries + Baltics), the Commission suggests an extension of the North-Sea Baltic Corridor north and across the border Tornio-Haparanda to Luleå. In Finland and Sweden, we have worked also for so called Bothnia Corridor to achieve the extension and of prolonging it to all northwest to Narvik. Proposal by the Commission anticipates growing importance of the Arctic policy in the EU, and support strongly the idea to have later an Arctic railway corridor from Rovaniemi to Kirkenes. The EU will partly finance these railway connections, which will be a part of the Trans-European Transport Network linking the Mediterranean with the Norwegian Ocean and the Arctic”.

Under det samme arrangementet arrangerte CHNL, og Kjell Stokvik, et sideseminar om jernbane sammen med SVU. På bakgrunn av dette ble det etablert et oppsummeringsnotat, der flere av de siste trendene ble løftet fram.

Kirkeneskonferansen 2019 viste seg å bli starten på en travel periode. Under selve konferansen framholdt Vesterbacka – tunellbyggeren – at det å hente penger til et infrastrukturprosjekt ikke var spesielt mye vanskeligere enn å hente penger til andre startup-prosjekter. Dette sa han, med visshet om at Finest Bay Area Oy hentet inn 100 million Euro til sitt prosjekt like før jul. Det Vesterbacka ikke avslørte, var at FBA like etter konferansen offentliggjorde at de hadde hentet inn 15 milliard Euro til prosjektet, og dermed var så godt som fullfinansierte. Tunnelprosjektet mellom Helsinki og Tallin, som er meget ambisiøst med tanke på framdrift og målsetninger, gikk dermed utvilsomt over fra å være prat og innsalg, til en helt ny realisme og tyngde. Samtidig skal det fremheves at det ikke er alle stemmer som er like begeistret for denne private tilnærmingen.

På bakgrunn av arbeidet som ble lagt ned i sideseminaret fikk Kjell Stokvik (CHNL) ordnet med et dagsmøte med ambassadør Jari Vilén. Vilén er seniorrådgiver for arktisk politikk i Det Europeiske Politiske Strategi Senter (EPSC), som også er den interne «think-thanken» for den Europeiske kommisjon. Med på møtet var også CHNLs styreleder Felix Tschudi og SVUs Kenneth Stålsett. Dagen ble også brukt til å møte andre relevante aktører fra norsk side, og vi dro hjem med åpning for å sende skriftlige innspill til EUs pågående arbeid med ny Arktisk strategi. Resultatet av dette arbeidet så vi da EPSC ga ut notatet «Walking on Thin Ice: A Balanced Arctic Strategy for the EU» i juli 2019. I dette notatet var både jernbanen, tunnelen mellom Helsinki-Tallin, Den Nordlige Sjørute og fiberkabelprosjektet tatt med. Det er hyggelig å registrere at Kirkenes, som en av få byer, ble nevnt med navn i strateginotatet.

I samme periode på vinteren vedtok det omtalte Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPL) at de skal ta inn et fokus på de nye fremtredende handelsrutene mellom Asia og Europa. I forbindelse med dette klarte Stålsett å invitere seg selv inn i et NDPL arrangement i Riga 12. mars 2019 for å fortelle om jernbaneprojektet mellom Rovaniemi og Kirkenes, og fikk derav lagt fram tankene våre til sentrale russiske og europeiske byråkrater, samt toppolitikere. Stålsett oppfattet at det ble godt tatt imot, og at også de russiske aktørene var interessert i prosjektet, da det gir muligheter for «tvillinghavner» i Kirkenes og Murmansk.

21. mars 2019 ble vi invitert av Finnmark Fylke til å gi innspill til UD's nye Nordområdemelding. For SVU stilte da Marie J. Sommernes, med et tosidert dokument som ble både lest og levert inn. Banen, havn og Den Nordlige Sjørute hadde naturligvis en sentral posisjon i dette innlegget, og vi oppfordret vårt nettverk til å støtte opp om det samme. Hvorvidt dette blir tatt med videre blir spennende å se. Vi er i alle fall invitert for videre innspill til strategiplanen i september 2019.

Det neste som skjedde vinteren 2019 var at dialogen med tunellguttene i Helsinki resulterte i at SVU fikk FrP Sør-Varanger til å sette i et stand et møte med den nye samferdselsministeren Jon Georg Dale i april 2019. I dette arbeidet ble Dale orientert om trender i Arktis, med den nordlige sjørute og andre ressurser, samt at han fikk en direkteorientering om det finske jernbaneprojektet. Stålsett ledet møtet, og la naturligvis vekt på Rovaniemi-Kirkenes. Dale var innforstått med at foten var satt ned fra

myndighetshold på dette prosjektet, men han tilføyde også at dersom det skulle skje endringer i fraktbehovet for en slik jernbane var det ikke noe i veien for at prosjektet kunne gjenopptas. Ut ifra diskusjonen og samtalene opplevde vi at dette var et svært godt møte.

Den 30. april 2019 gikk også det Regionale Rådet til Lappland videre i å inkludere denne kontroversielle jernbanelinjen i deres oppdaterte arealplan. Dette var viktig, og vi brukte mye energi på norsk side for å dytte på at dette ble tatt med.

I starten av mai 2019 var Finnmark fylke på nytt ute med en proaktiv tilnærming til jernbaneprosjektet. Som et resultat av den foregående prosessen på nasjonalt nivå sa fylket «det var en passiv og lite framtidsrettet og visjonær tilnærming» i det nedlagte arbeidet. Fylket vedtok derfor enstemmig at de fortsatt har jernbanestrekningen mellom Rovaniemi og Kirkenes som strategisk mål og at de oppfordrer nasjonale myndigheter til å ta en mer aktiv rolle i utviklingen. Innspillet ble i stor grad løftet fram av LOs regionale leder, Bjørn Johansen, og AP.

Samarbeidsavtalen som gikk globalt

Parallelt med disse møtene har SVU opprettholdt samtalene med Finest Bay Area Oy, og etter å ha forankret avtalen med ordfører, skrev SVU og Stålsett under en intensjonsavtale med FBA og Vesterbacka 9. mai 2019. Avtalen ble signert under Arctic Business Forum i Rovaniemi, og vakte enorm internasjonal oppmerksomhet. Til eksempel ble signeringen omtalt i både Reuters og New York Times. I denne intensjonsavtalen skal FBA og SVU samarbeide om å se på jernbaneutredninger, der drivere og konsekvenser på flere nivå blir avdekket. Sluttresultatet er ønskelig at skal kunne legges fram som en investorpakke, der privat finansiering skal bidra til å løfte banen til et nytt nivå. I tillegg skal selskapene samarbeide om økt industriell- og entreprenørskapssatsning, samt bidra til at prosjektet er tett koblet mot forskning og utdanning. Slik vi ser det stopper historien på mange måter her, da det hele nå har gått inn i en ny fase med helt nye aktører på banen. Det betyr på ingen måte at det eksisterende nettverket ikke skal være med videre, men vi får et helt nytt moment i arbeidet.

Andre forhold som bør nevnes

Voldsomt vekst i Den Nordlige Sjørute

Når vi nå skriver et slikt skriv, som ikke skal omfatte absolutt alt som har skjedd, er det fort at mange sentrale aspekter glemmes. Vi har forsøkt å inn det vi mener har vært relevant sett fra et lokalt ståsted, samtidig som vi er klare over at dette har store begrensninger og gir rapporten svakheter. En del av svakhetene er at vi ikke har belyst den massive utviklingen som for tiden foregår i Den Nordlige Sjørute. Her kan det kort

nevnes nye isbrytere, havneprosjekter, nye SAR-installasjoner, internasjonale investeringer og stadig nye nasjoner som melder sin interesse. Utover de kjente aktørene synes vi det er spennende å påpeke at også Brasil har funnet interesse i Arktis. Kinas interesse og investeringsvilje har vi nevnt, men også en rekke internasjonale aktører har funnet sin vei inn til Russlands LNG-prosjekter – både fra Dubai i Emiratene og Japan. Vekstpotensialet på shippingsiden, dersom alle aktørene som har flagget sin interesse til Arktisk aktiverer sine planer, er formidabelt. Til eksempel sa president Putin selv i april 2019 at Russland ønsker å øke fra 20 millioner metriske tonn i 2018 til 80 millioner tonn i 2025. Tar en da hensyn til hvilket aktivitetsnivå som har vært historisk er dette formidable tall. I de skrivende dager meldes det også om at Russland bygger ny containerhavn i Murmansk. Det å holde oversikt over alt som skjer av utvikling, uttalelser og nye prosjekter i et globalt spill er utenfor vår evne, men vi prøver å henge med for å kunne diskutere «vårt» jernbaneprojekt. Vi finner det påfallende at Norge ikke har tatt en mer aktiv rolle i utvikling av regionen, samtidig som vi erkjenner at vi må fortsette arbeidet med å spre informasjon og selge inn prosjektet.

Veien videre

Veien videre vil bli formet i samråd med de private aktørene som er kommet på banen. Samtidig må vi lokalt være observante på at det kan være andre veier som er verdt å forfølge. Det private initiativet mellom de finske aktørene i Helsinki og lokale aktører vil, etter alle solemerker, bygges på en helt annen tilnærming enn det vi tradisjonelt har arbeidet med infrastruktur opp mot myndighetene. Samtidig krever et slikt prosjekt helt tydelig en klar forankring opp mot det nettverket som allerede er etablert, både politisk, administrativt og forretningsmessig. Hvordan framdriften i prosjektet vil være seg kommer til å bli en spennende reise, som forhåpentligvis vil bringe store utviklingsmuligheter til vår region og lokalmiljø. I dette bildet er det svært hyggelig å at samme dag som rapporten avsluttes er gruppeleder i Finnmark Ap, Remi Strand, ute med et tydelig ønske om ny satsning på Arctic Railway. Veien videre blir utvilsomt spennende!