

Hva er TEN-T, TENTacle og INTERREG, og hva har det med InterCity, Høyhastighetsbane og deg og meg å gjøre?

Her vil jeg gå litt nærmere inn på EU sine omfattende planer om utbygging av samferdsel i Europa og hva som er hensikten med å investere mange milliarder i TEN-T nettet. Hvilke målsettinger som ligger bak, og hva det vil bety for deg og meg.

Det ligger utrolig mange utredninger bak oss nå i overgangen til 2020. Etter hvert er de fleste avsluttet eller videreført gjennom andre og mer omfattende utredninger. Infrastruktur som jernbane og vei lokalt i Nedre Glomma handler om den viktigste avgjørelsen for de neste 50 til 100 årene. Den avgjørelsen skal tas nå, og er ikke reversibel. Den vil derfor kaste lange skygger over all annen politikk og vil handle om hvilke muligheter vi gir oss selv i forhold til Miljø og Klima, Sosiale forhold og til Økonomi.

Vi er sterkt knyttet til Europa gjennom EØS-avtalen, og enten vi liker det eller ikke er Europa vårt viktigste marked. Hva som skjer der, vil ha innvirkning på vårt daglige liv her hjemme.

TEN-T

TEN omfatter på transportsiden infrastruktur (veger, jernbaner, indre vannveger, havner, lufthavner) og nødvendig tjenesteyting for denne (bl.a. trafikkstyrings- og kontrollsystemer). TEN omfatter også tele- og energinettverk, som omhandles i egne retningslinjer. Formålet med TEN-T er å fremme bærekraftig transport under best mulige miljø- og samfunnsmessige forhold for å bidra til EUs mål spesielt for miljø og konkurranseevne.

Den er en del av en pakke hvor også retningslinjer på tele- og energiområdet inngår, samt etablering av et nytt finansieringsinstrument CEF (Connecting Europe Facility), med et budsjett på 33,2 mrd. Euro for perioden 2014-2020, hvorav 26,3 mrd. Euro vil bli avsatt til transportformål, inklusiv 11,3 mrd. Euro til Samhøringsfondet ("Cohesion Fund"). I tillegg er det tenkt brukt 1,1 mrd. Euro til telekommunikasjonssektoren. Finansieringsordningene knyttet til TEN-T er imidlertid ikke del av EØS-avtalen og det er besluttet at Norge ikke skal delta i transportdelen av CEF.

Det omfattende samferdselsnettet skal være ferdigstilt innen 2050, mens kjernenettet skal være ferdig innen 2030.

For å bidra til samordning i utviklingen av nettet har Kommisjonen i tillegg definert et sett med kjernekorridorer. Den enkelte korridor skal omfatte minst tre transportformer, krysse minst tre medlemsstater, og om mulig ha forbindelse til havn. Arbeidet med den enkelte korridor vil bli samordnet av personer oppnevnt av Kommisjonen. I samarbeid med de berørte statene skal koordinatorene utvikle flerårige planer, inklusive for investering og gjennomføring av prosjektene. Disse planene vil så danne grunnlaget for Kommisjonens beslutninger om konkret gjennomføring av prosjekter i nettet.

TENTacle

TENTacle – Capitalising on TEN-T core transport network corridors for prosperity, growth and cohesion. (TENTacle – utnytte TEN-T korridorer for transportnettverk for velstand, vekst og samhold.) Prosjektet samler en rekke makroinitiativer i Østersjøregionen innen transportløsninger, og har i tillegg til 23 formelle partnerne mer enn 60 assosierte partnere. Partnerne i TENTacle skal utforske hvordan planleggingsmetoder og infrastruktur kan tilpasses for at regioner som ikke har direkte tilgang til det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) skal kunne dra nytte av vekstimpulsene

som forventes langs transportkorridorene ScanMed, North SeaBaltic og BalticAdriatic. Arbeidet innebærer blant annet en bevisstgjøring av beslutningstakere og andre interessenter for at beslutninger på best mulig vis utnytter investeringene og den etterfølgende veksten som skjer langs transportkorridorene.

Prosjektet skal også legge til rette for bærekraftig transport langs kjernekorridorene, sørge for bedre integrasjon mellom kjernekorridorer og urbane/regionale transportsystemer, bidra til større grad av samhandling mellom transportkorridorene og snu økonomiske nedgangstrender ved å gi bedre tilknytning til kjernekorridorene.

INTERREG

TENTacle går inn i et mer detaljert samarbeid mellom Norge og Sverige gjennom INTERREG. Det overordnede målet og målet med Interreg-programmet er å skape de beste forutsetningene for en økonomisk sterk region med et attraktivt bomiljø gjennom grenseoverskridende samarbeid.

Programmets ambisjon er å håndtere vanlige identifiserte utfordringer i grenseregionen gjennom grenseoverskridende samarbeid og å utnytte det sovende potensialet, for eksempel ved å fjerne grensehindre, utnytte og fokusere grenseområdets totale ressurser og bidra til å knytte regioner over grensen.

Interreg gir støtte til prosjekter som har til mål en slik utvikling for regionene. Ulike prosjektideer samles og utvikles i samarbeid med ulike partnere. Slike prosjektideer kan søke økonomisk støtte gjennom Interreg.

INTERCITY

Hva er så visjonen bak Intercity. Bane Nor skriver (2013):

InterCity-prosjektet skal sørge for at den nye banen:

- legger til rette for et tilbud som møter etterspørselen etter transport i takt med befolkningsveksten.
- gir korte reisetider, hyppige avganger og god regularitet.
- bidrar til utviklingen av en flerkjernestruktur langs strekningene og avlastning av Oslo-området.
- utvikles med velfungerende knutepunkter, og at samarbeidet med de andre aktørene i byene bidrar til at flest mulig får nytte av satsingen.
- har nok kapasitet til å frakte mer gods på tog.

Vi merker oss at InterCity har en annen prioritering en Ten-T. InterCity har til hovedoppgave å frakte pendlere ut og inn av Oslo. Dernest skal den kunne frakte mer gods.

Det ble slått fast at strekningen Oslo – Gøteborg var en del av Ten-T kjernenettet 2015, men planene om InterCity var startet opp lenge før dette. I Norge begynte planene for Intercity allerede i 1992, men mulighetsstudien kom først i januar 2011. Konseptvalgutredningen kom allerede i februar 2012. Omtrent samtidig, i januar 2012 kom høyhastighetsutredningen, og hovedkonklusjonen var i januar 2012 at:

«Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging. Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.» Det skrev Jernbaneverket den gangen.

På dette tidspunktet (2012) var jernbanens fokus på pendlere. Gods på bane ble nedprioritert. Først etter Ten-T var et faktum også for EØS-landet Norge i 2015, la Jernbaneverket frem sin godsstrategi i 2016. Nå skulle alt langreist gods over på sjø og bane. Befolkningsvekst og økt kjøpekraft ville føre til en sterk økning av godstransport til og fra utlandet. Kunne man forhindre at 2500 vogntog over Svinesund ville bli nærme seg 4000 i 2030?

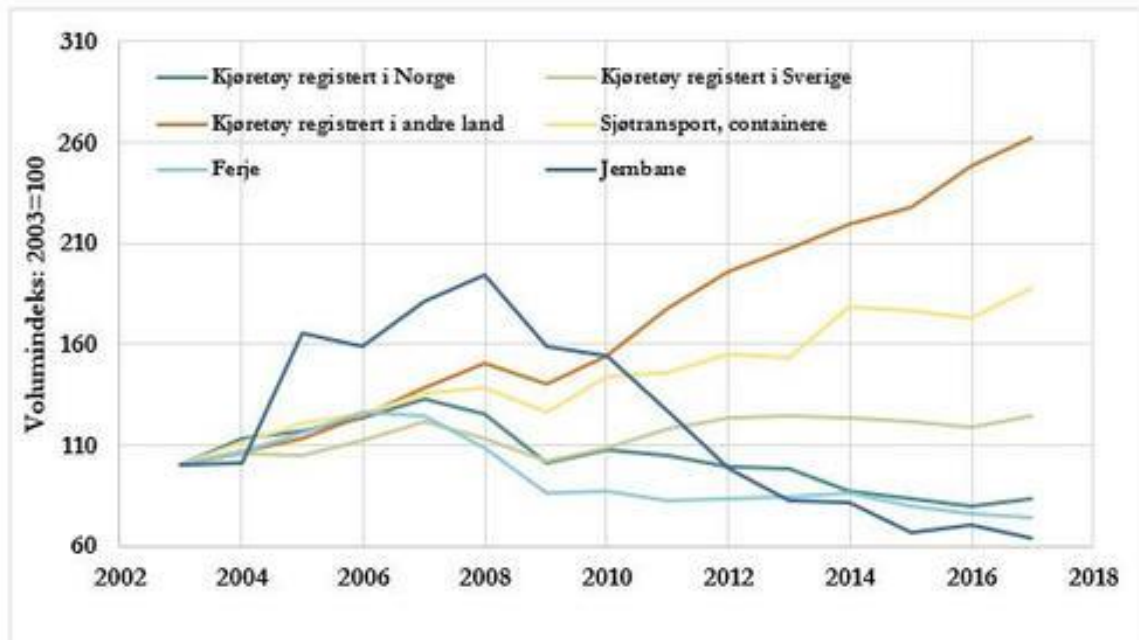
Planen er nå at Østfoldbanen ikke lenger bare skal frakte mennesker. Den skal også beregnes for godstrafikk. 24 tog av 750 m hver vei, hvert døgn. For å få dette til må godstrafikken foregå utenom rushtid. Mitt på dagen, og om natten. Det er ikke lenger en InterCity som byggs, men en hybrid for passasjer og gods.

Hvordan passer «InterCity» inn i Ten-T planene?

For å si det enkelt. De går dårlig sammen. Tankegangen og målene er ganske så forskjellig. Ten-T nettet skal styrke og forenkle både person- og godstrafikk over lange avstander. InterCity er en bane for pendlere ut og inn til Oslo. Med IC-stasjoner i sentrum av byene, og banen gjennom boligstrøk, er den ikke tilrettelagt for godstrafikk.

For Østfoldbanen er det flere ting som kolliderer, men først og fremst støy og at grunnforholdene er for dårlige for tunge godstog i høy hastighet. Som en del av Ten-T nettet må Østfoldbanen nå bygges etter Ten-T regelverket som setter høyere krav enn det som finnes for InterCity. Teknisk lar det seg nok løse, men kostnadene blir skyhøye.

En IC-bane som slynger seg gjennom sentrum av byene vil ikke være konkurransedyktig med gods og persontrafikk på E6. Da vil E6 fortsatt preges av utrangerte østeuropeiske vogntog med utrente sjåførere som foruten å være en sikkerhetsrisiko på norske veier driver ulovlig kabotasje.



Som vi ser av kurvene over kommer stadig mer gods fra utlandet på vogntog registrert i utlandet. En overveiende del fra Øst-Europa. Samtidig synker gods på jernbane dramatisk og trenden bare fortsetter inn i 2019 med store underskudd for CargoNet AS, Green Cargo AB, Hector Rail AB og Tågåkeriet i Bergslagen AB. Togselskapene fikk krisehjelp på 60 millioner kroner, men hadde søkt om 83,5 millioner for perioden fra 1. juli 2018 til 20. juni 2019.

Alt gods til og fra Norge på vei og bane fraktes gjennom Sverige. Det er derfor svært uheldig når EU sitt kvotesystem ikke egner seg til å fange opp utslipp fra transport. Disse utslippene skal reguleres gjennom skatter, avgifter, subsidier og andre ordninger. De beregnes ut fra landenes BNP per innbygger og landenes kostnadseffektivitet. Når norske og svenske lastebileiere investerer i lavutslipp-biler gir det ikke konkurransefortrinn. I stedet har det poppet opp en rekke logistikkentra i Sverige som nærmest fritt kan benytte østeuropeiske vogntog og sjåførere inn i Norge.

Ten-T sin jernbaneløsning er raskeste veien i høyest mulig hastighet. Ten-T bygger for 330 km/t. InterCity vil derimot ha en reduksjon til 200 km/t gjennom Nedre Glomma Regionen. For en bane som skal bestå i minimum 50 år må vi regne med at hastighetene skal økes vesentlig, og allerede nå bygges det for over 400 km/t flere steder i Europa.

Hvordan påvirker det deg og meg?

IC-planen går generelt på «knutepunkt-utvikling». At sentrum av byene skal utvikles med sentrum rundt stasjonsområdene. Det skal bygge tettere og høyere. Vi skal sykle, gå eller reise kollektivt til stasjonene. Både sentrum og stasjonsområdene skal ha få og dyre parkeringsplasser. Det skal opprettes «bomring» rundt bysentra og inntektene skal brukes til kollektivtrafikk og utbygging av gang og sykkelveier. Dette er i hovedsak planer utviklet med retningslinjer fra Bane Nor Eiendom som selv disponerer store eiendommer rundt stasjonsområdene.

Målet er at arbeidsmarkedet skal utvides, og at vi skal kunne dagpendle fra Nedre Glomma Regionen til et større arbeidsmarked i Oslo. Lavere boligpriser i Østfold skal samtidig være attraktive for et presset og dyrt boligmarked i Oslo. Nedre Glomma skal tiltrekke seg Oslopendlere til de nye leilighetene rundt stasjonsområdet.

Trenden har så langt vist seg å være tilflytting av eldre som ikke lenger er yrkesaktive, og av barnefamilier som ønsker mer plass for en rimeligere penge. Hvordan dette utvikler seg vil tiden vise.

Ten-T planene bygger på en helt annen strategi. Jernbanen skal knytte storbyene sammen over hele Europa. Korte og mellomlange flyreiser skal gjøres mindre attraktive med raske persontog. Godstrafikken over lengre avstander skal bort fra veiene og over på sjø og bane. Godstrafikk gjøres rimeligere og mer effektiv.

TENTacle utvider målet om å utnytte TEN-T korridorer for transportnettverk til velstand, vekst og samhold i regioner som ikke er direkte knyttet til TEN-T korridorene. Gjennom Interreg samles, styrkes og støttes næringslivets og organisasjonenes planer med dette som formål, men TENTacle skal også bidra til å fjerne barrierer som bidrar til ulike konkurranseforhold.

Hensikten er her å styrke regionene så de kan utvikle seg til selvstendige bærekraftige enheter ut fra lokale forutsetninger. For deg og meg vil det si et mer solid næringsliv med trygge lokale arbeidsplasser. Det tilbyr oss også mindre behov for å pendle og forflytte oss over store avstander for å få den jobben vi ønsker oss.

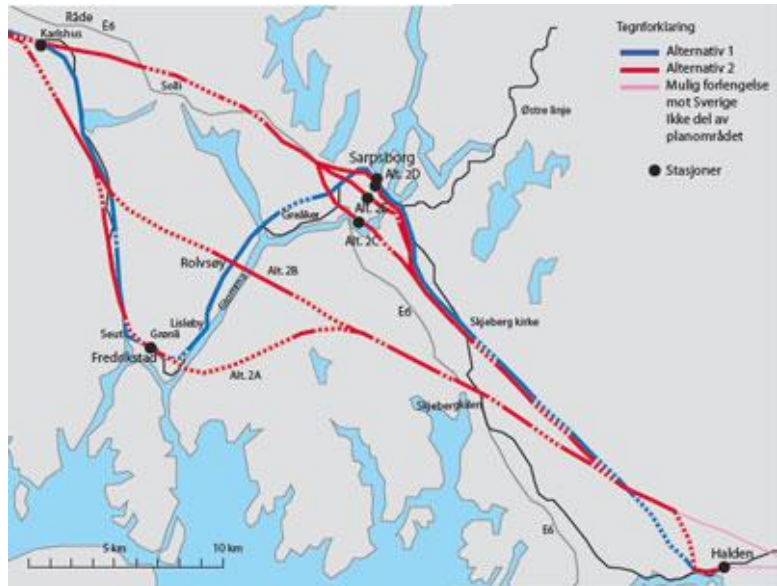
Bak ligger bærekraftsmålene (FN 1987) og klimaavtalen i Paris (2015).

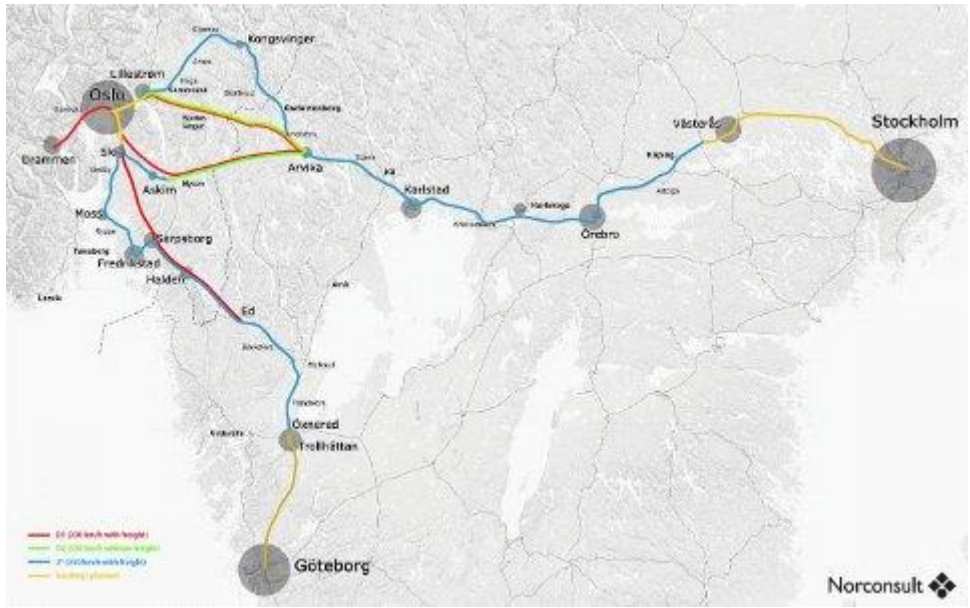


Vi har ulike interesseområder. Enten man kjemper for Miljø og klima, Økonomi eller Sosiale forhold vil fremtiden vise at det bærekraftige området er der de tre sirklene overlapper hverandre. Suksessoppskriften er når de tre sirklene overlapper hverandre fullstendig.



<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/scandinavian-mediterranean-web.mp4>





Øivind Sund 18. desember 2019