

## Infrastruktur

# Mer gods på rett spor



Trans Baltic har gitt viktige bidrag til transportpolitikken både i Norge, Østersjøregionen og EU.

Av Torkil Marsdal Hanssen

**Så langt har det vært vanskelig å nå målene om mer gods fra veg til bane. Norske fylker og regioner allierer seg med internasjonale partnere for å finne effektive og miljøvennlige transportsystemer for fremtiden.**

Gode transportløsninger er en forutsetning for all nærings- og samfunnsutvikling. Østersjøregionens store utviklingspotensial førte tidlig på 2000-tallet til at flere såkalte korridorprosjekter ble igangsatt for å utrede framtidens transportsystemer. Både de interne transportutfordringene i regionen, og Østersjøregionens potensial som transittområde for godstrafikk til og fra Asia, ble gjenstand for oppmerksomhet både i samarbeidsorganisasjonen The Baltic Sea States Subregional Cooperation (BSSSC) og europeiske samarbeidsprogrammer som Interreg.

### Krever samarbeid

Trans Baltic-prosjektet ble etablert utifra et ønske om å utvikle et mer integrert transportsystem i Østersjøregionen, spesielt med fokus på effektiv godstransport på bane, veg, sjø og i luften – såkalt multimodalitet.

“ – Sammen med billig biltransport, er regularitet og påliteligheten nøkkelfaktorer til at jernbanen taper terreng

Som aktiv medspiller i BSSSC, mente Østlandssamarbeidet (ØSTSAM) at Trans Baltic passet godt med de strategier man fra norsk side arbeidet etter i Østersjø-samarbeidet.

– Vi hadde allerede et sterkt fokus på gods på jernbane og intermodale transportløsninger. Selv om det de siste tre årene har vært en nedgang, har Norge tradisjonelt vært gode på godsfrakt på bane innen-

lands. Men løsningene for godstrafikk med tog inn og ut av landet er fortsatt dårlige. Det er komplisert å finne gode løsninger, blant annet på grunn av ulike strøm- og signalsystemer. Hovedutfordringen er likevel regularitet og pålitelighet, noe vi satte fokus på gjennom prosjektet,

sier Inge Brørs i Østlandssamarbeidet. Han var sentral i Trans Baltic-prosjektet, hvor også Vest-Agder fylkeskommune deltok som partner.

### Bane taper terreng

Gjennom Trans Baltic er det gjennomført analyser og pilotstudier og -prosjekter for å finne de mest effektive godstransportløsningene i og mellom de ni partnerlandene. Fra 2009 og fram til i dag har godstrafikken med tog over Svinesund gått fra 17 til 10 prosent.

– Sammen med billig biltransport, er regularitet og påliteligheten nøkkelfaktorer til at jernbanen taper terreng. Gjennom Trans Baltic har vi forsøkt å utnytte eksisterende terminaler langs jernbanesporene som beredskapsterminaler, for å styrke regulariteten og påliteligheten. Dessuten har det vært et mål å bidra til at aktørene som er involvert i godstransport på bane, skal kunne samhandle bedre, sier Brørs.

### Vilje til å finne løsninger

Flere av de største aktørene innen godslogistikk i Norge ble involvert i prosjektet; Jernbaneverket, transportører og terminalsekskaper.

– Viljen til å finne fellesløsninger er til stede. Dialogen som aktørene har ført seg i mellom gjennom Trans Baltic, har bidratt til å styrke fokuset på samarbeid ved forsinkelser og felles beredskaps- og varslingsystemer, sier Brørs. Han legger til at det er vanskelig å få øye på de konkrete resultatene fra prosjektet.

– Statistikken viser jo at godstrafikken på bane taper terreng. Men det tar tid å bygge ut transportsystemer, sier Brørs.

### Strategisk viktig prosjekt

Trans Baltic har dokumentert og analysert framtidige transportbehov i store deler av Østersjøregionen. Denne kunnskapen er så viktig at prosjektet ble pekt ut som et strategisk prosjekt i regionen. Trans Baltic har tilført EU og Østersjøregionen viktige innspill til transportpolitikken, som viser mulighetsrom innenfor transportsektoren og som kan danne grunnlag for beslutninger. Østlandssamarbeidet har ifølge Brørs skaffet seg ny kunnskap om godstransport gjennom prosjektet, som også åpner nye mulighetsrom i arbeidet med Inter City-tog og persontransport.



Partnere fra ni nasjoner rundt Østersjøen diskuterer framtidens transportløsninger i Tallinn.



Inge Brørs i Østlandssamarbeidet.

### Bruker kunnskap hjemme

– Dessuten har vi klart hatt nytte av kunnskapen som prosjektet har gitt oss, når vi har jobbet opp mot Nasjonal Transportplan, mener Brørs.

– Jeg vil si at vi i stor grad har nådd målsettingene vi satte oss med Trans Baltic. Den videre oppfølgingen av de muligheter, planer og anbefalinger som prosjektet har levert, er nok mer usikker. Det er snakk om store tiltak som krever store investeringer. Men kunnskapen fra prosjektet kan på flere områder danne plattform for nye prosjektaktiviteter. Østlandssamarbeidet deltar nå i prosjektet BSR TransGovernance, hvor sju av partnerne fra Trans Baltic deltar, forteller Brørs.

### Europa lytter bedre?

Oppfølgingsprosjektet har som mål å bidra til at nasjonal transportpolitikk i partnerlandene harmoniseres, slik at blant annet foreslåtte godstransportssystemer fra Trans Baltic-prosjektet kan bli en realitet. For norske regioner kan internasjonalt samarbeid som Interreg være en god arena for å løfte framtidrettede og visjonære tanker og idéer opp på et strategisk nivå.

– Når det gjelder jernbane og godstransport har det nesten vært enklere for Østlandssamarbeidet å få til dialog og samarbeid med EU enn med de nasjonale myndighetene, sier Brørs.



Internett: [www.transbaltic.eu](http://www.transbaltic.eu)  
 Prosjektperiode: 2009-2012

Prosjektbudsjett: 5.500.000 €  
 Norsk finansiering: 266.580 €

Norsk prosjekteier: Østlandssamarbeidet

Kontaktperson: Inge Brørs  
 Mob +47 952 36 271  
[inge.brors@akershus-fk.no](mailto:inge.brors@akershus-fk.no)

Prosjektledelse: Region Skåne, Sverige

Norsk partner: Vest-Agder fylkeskommune

Partnerskap: Sverige (6), Polen (5), Tyskland (3), Norge (2), Estland (1), Danmark (1), Latvia (1), Litauen (1), Finland (1)

Akronym: Trans Baltic