

Infrastruktur

Trøndere nådde sine mål



E14 og Meråkerbanen går delvis side om side fra Stjørdal til svenskegrensen.

Foto: STFK

Av Torkil Marsdal Hanssen

Trønderne og deres svenske og finske venner har fått det som de vil: Til neste år starter arbeidet med å elektrifisere Meråkerbanen og utbedre E14 mellom Stjørdal og Storlien.

Allerede i 2003 så trønderske fylkespolitikere mulighetene for at svenske og finske allierte kunne bidra til å styrke argumentasjonen for videre satsing på utbygging av regional infrastruktur i Midt-Norge. Interreg-prosjektet North East Cargo Link (NECL) ble etablert med elektrifisering av Meråkerbanen og opprusting av E14 fra Stjørdal til svenskegrensen som klar og tydelig trøndersk målsetting.

- Alternativet til opprusting og elektrifisering av Meråkerbanen, var reelt sett nedleggning. Å sannsynliggjøre en framtidig trafikkøkning på strekningen ble svært viktig for Trøndelag. Meråkerbanen strekker seg fra Stjørdal til Storlien i Sverige, og svenskene ble derfor strategisk viktige samarbeidspartnere for Trøndelag, sier Joar Nordtug.

Viktig for regional utvikling

Han jobber i dag i Statens vegvesen, men var i 2003 Nord-Trøndelag fylkeskommunes prosjektleder for

NECL-samarbeidet. Nordtug mener at Interreg-prosjektet, hvor også Sør-Trøndelag fylkeskommune deltok, spilte en viktig rolle for hvordan Trøndelag har lyktes med å få Meråkerbanen prioritert på nasjonale samferdselsbudsjetter.

- Transportkorridorer, særlig på veg og jernbane, er en viktig forutsetning for næringsutvikling i regionen. I første fase ble derfor mulighetsområdene for østvestgående godstransport i Østersjøområdet kartlagt, forteller Nordtug.

Fire år etter at strategien North East Cargo Link la fram utviklingsmulighetene for et styrket østvest-samarbeid om transport i Midt-Norden, gikk fylkeskommunene i Nord- og Sør-Trøndelag i 2010 inn i oppfølgerprosjektet NECL II. Prosjektet ble etablert for å jobbe videre med anbefalingene fra 2006.

Internasjonal merverdi

- I forarbeidet til NECL II, var de norske partnerne usikre på om det var riktig å jobbe videre i et Interreg-prosjekt. Usikkerheten var knyttet til om kostnadene, spesielt rapporteringskravene, kunne oppveies av merverdien det internasjonale samarbeidet ville gi, sier Nordtug, og legger til:

“ – Transportkorridorer, særlig på veg og jernbane, er en viktig forutsetning for næringsutvikling i regionen.



Joar Nordtug

– Motivasjonen for det trønderske partnerskapet var først og fremst knyttet til forventningen om at bedre veg- og togforbindelser til særlig Midt-Sverige, ville gi regional utviklingsverdi. Blant annet så vintersportstedet Åre på inntransport av besøkende via Værnes som svært interessant, og Norske Skog hentet tømmer fra Sverige. Det næringsmessige aspektet var en klar drivkraft for beslutningen om å bli med også i NECL II.

I NECL II fikk Jernbaneverket og Statens vegvesen i oppgave å utrede kostnadene Norge måtte bidra med til etableringen av transportkorridoren for gods- og persontrafikk fra Trondheim og østover. Det har resultert i utredninger av Meråkerbanen og E14.

– Det var åpenbart viktig å samarbeide med svenskene om jernbanen, både for å sikre at el-togsettet skal kunne kjøre hele strekningen og fordi dagens regelverk i Sverige og Norge gjør det umulig å bruke samme bemanning på hele reisen, sier Nordtug.

Investeringer vedtatt

Jernbaneverket og Statens vegvesen har gjennom NECL II gjennomført nyttige utredninger som de kanskje ellers ikke ville prioritert. Det regionale partnerskapet har fått tilgang på grundig dokumentasjon som er benyttet i argumentasjonen inn mot nasjonale myn-



Værnes kan bli den viktigste flyplassen for vintersportstedet Åre. Det forutsetter bedre togtilbud. *Foto: STF*



De første startbevilgningene til utbedring av E14 er allerede på plass. I neste tiårsperiode skal Meråkerbanen elektrifiseres.

digheter. I juni 2013, samme år som NECL II-prosjektet ble avsluttet, vedtok Stortinget ny Nasjonal Transportplan. Ifølge planen skal Meråkerbanen elektrifiseres i løpet av en tiårsperiode, og den første bevilgningen på 200 millioner kroner er gitt for 2014. Samtidig er det gitt mindre startbevilgninger til utbedring av E14 mellom Stjørdal og Storlien.

– Selv om disse bevilgningene ikke kan tilskrives NECL II alene, har prosjektet trukket i samme retning og bidratt med kunnskap i argumentasjons- og beslutningsprosesser, mener Nordtug.

Både Jernbaneverket og Statens vegvesen bygger på rapportene utarbeidet gjennom Interreg-prosjektet, når de nå arbeider videre med prosjekteringen av jernbane- og vegstrekningene.

MIDNORDIC GREEN TRANSPORT CORRIDOR

Internett: www.midnordictc.net
 Prosjektperiode: 2010-2013

Prosjektbudsjett: 2.696.320 €
 Norsk finansiering: 110.400 €

Norsk prosjekteier: Nord-Trøndelag fylkeskommune

Kontaktperson: Joar Nordtug
 Mob. +47 906 80 602,
joar.nordtug@vegvesen.no

Prosjektledelse: Länsstyrelsen i Västerorrland

Øvrige norske partnere: Sør-Trøndelag fylkeskommune,
 Statens vegvesen,
 Jernbaneverket

Partnerskap: Finland (6), Norge (4), Sverige (4)

Akronym: NECL II