

## Danmark

*Thomas Larsen*

## Sænkes grænsebommene om Danmark?

**Med planerne om styrket grænsekontrol har Danmark trukket overskrifter i den internationale presse, udløst EU-kommissionens vrede og modtaget skarp kritik fra Tyskland. Ironisk nok var kontrollen tænkt som en vindfersag.**

24.08.2011

Hvad sker der, når man passerer grænsen til Danmark?

Mødes man af en hær af toldere og politibetjente, som forlanger at se pas og insisterer på at rode bilen igennem, inden vejen til det lille kongerige ligger åben?

Nej, i virkelighedens verden foregår kørslen ind over grænsen ganske udramatisk. Men med tanke på den internationale opmærksomhed om den styrkede danske grænsekontrol, kan man ikke fortænke rejsende i at nære visse bekymringer før ankomsten.

At den nye intensiverede kontrol har fået så stor international medieomtale - og er blevet kritiseret så voldsomt i udlandet - skyldes et forløb, som løb ud af kontrol for statsminister Lars Løkke Rasmussen og hans regering. Og paradoksalt nok skal forklaringen på regeringschefens genvordigheder findes i en studehandel, hvor den virkelige indsats handlede om noget helt andet.

### Studehandel

I foråret kæmpede Lars Løkke Rasmussen for at få gennemført en tilbagetrækningsreform. Ideen havde han præsenteret i sin nytårstale til nationen den 1. januar, og han blev øjeblikkeligt bakket op af økonomer og eksperter, som længe har talt for det nødvendige i, at danskerne kommer hurtigere ind på arbejdsmarkedet og bliver længere.

Fra første dag stod det dog klart, at statsministeren ville møde indædt modstand fra Socialdemokraterne og Socialistisk Folkeparti. Fagbevægelsen fulgte kritikken til dørs og indrykkede annoncer, hvor den skød med skarpt efter statsministeren og advarede om, at forringelser af den populære efterløn især ville ramme arbejdere, som var slidt fysisk ned efter et langt liv på arbejdsmarkedet.

Skulle Løkke have sin reform igennem, måtte han søge støtte hos regeringens alliancepartner siden 2001, Pia Kjærsgaard og Dansk Folkeparti.

### ”Værn” mod øst-banderne

I ledelsen af Dansk Folkeparti var man fra starten klar over, at enhver støtte til reformen ville være farlig, eftersom en del af partiets vælgere ville være imod.

Pia Kjærsgaard lod sig imidlertid overtale, eftersom reformen giver et stort provenu, som den danske statskasse har brug for, efter at finanskrisen har forvandlet solide overskud til alvorlige underskud og tyngende gældsposter. Kjærsgaard ønskede imidlertid en modydelse – en form for betaling - som skulle gøre det tydeligt, at partiet havde fået opfyldt en vigtig mærkesag. DF-

ledelsen inddrog derfor kravet om styrket grænsekontrol i de storpolitiske forhandlinger om at sikre dansk økonomi frem mod 2020 og vedtage en tilbagetrækningsreform.

Partiets forslag om øget grænsekontrol flugtede godt med, at flere medier forinden havde rapporteret om grove hjemmerøverier begået af øst-bander. Netop indsatsen overfor banderne brugte DF-lederen som argument for behovet for at styrke kontrollen ved grænserne, ligesom hun påpegede, at øget kontrol ville være et værn mod narkosmuglere og menneskehandlere.

## En vindingsag – tilsyneladende

For DF-ledelsen var det en god og legitim sag. Og den matchede perfekt partiets politiske DNA. For siden stiftelsen i efteråret 1995 har Dansk Folkeparti haft en hård retspolitik højt på dagsordenen.

I regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti, var man også tilfredse. Dels var der lettelse over, at DF's krav forekom så overkommeligt og billigt. Dels passede det glimrende, at betalingen til DF skulle falde indenfor "retspolitikken", for her så strategerne i regeringen gode muligheder for at skabe kant til oppositionen.

Opinionsmålinger viste da også, at danskerne ønskede en strammere kontrol ved grænserne. At eksperter sagde, at det ville være mere effektivt at jage forbrydere via et intensiveret EU-samarbejde – blandt andet ved at Danmark opgav sit forbehold og gik fuldt ind i EU's retspolitiske samarbejde – blev der ikke taget notits af.

## Fra sejr til nederlag

Den 10. maj forhandlede DF-ledelsen med regeringen om antallet af toldere, politifolk, bilscannere, røntgenscannere, videoovervågning og nye bygninger ved grænsen.

Alle var sikre på, at de sad med en vindingsag, og ingen havde fantasi til at forestille sig, at resultatet snart ville sende Danmark ud i et internationalt stormvejr.

11. maj blev aftalen præsenteret under den sælsomme overskrift: "Permanent toldkontrol i Danmark (styrket grænsekontrol)". Ingen hæftede sig særligt ved, at ministre og embedsmænd havde haft brug for at benytte parenteser i overskriften, men snart skulle det vise sig, at aftalen tiltrak sig udlandets opmærksomhed.

Især i EU interesserede man sig levende for, om Danmark var i gang med at kortslutte Schengen-reglerne. Mistroen blev næret af, at Pia Kjærsgaard lod den danske befolkning forstå, at aftalen var en tilbagevenden til situationen, inden Danmark kom ind i Schengen-samarbejdet, og inden det blev slut med grænsebomme og toldstationer.

## Hård tysk kritik

Især fra Tyskland blev der rettet hårde angreb mod Danmark, og i EU var holdningen heller ikke ligefrem forsonlig. Tværtimod advarede kommissionsformand José Manuel Barroso regeringen mod at implementere grænsekontrollen i "den intensive og permanente form", som den politiske aftale med Dansk Folkeparti lagde op til.

Med statsministeren i spidsen forsøgte ledende danske ministre at berolige deres kolleger i udlandet, og samtidig forsøgte Lars Løkke Rasmussen at nedtone sagen. Han understregede, at

aftalen var i overensstemmelse med Schengen-reglerne og lod forstå, at pressen havde udlagt aftalen forkert.

Men træfningerne over landegrænserne fortsatte. Hvilket der var flere grunde til. Først og fremmest var og er EU-Kommissionen yderst opmærksom på, at der ikke sker brud på de fælles regler. For kommissionen er det afgørende, at der ikke sker en nedbrydning af de regler, som hører til kernen i EU-samarbejdet og det indre marked, og som handler om den frie bevægelighed for personer, varer og tjenester. Eller som den tyske kansler, Angela Merkel, udtrykte det under et EU-topmøde: - Borgernes frie bevægelighed i Europa via Schengen er en af de største landvindinger, som ikke bør bringes i fare på grund af national overfølsomhed.

Derudover var - og er - der en stigende frygt for, at EU-skeptiske og nationale partier som DF får opsat nye snubletråde for det europæiske samarbejde.

## Diplomatisk storoffensiv

Undervejs i forløbet udsendte EU en delegation til Danmark for at undersøge den danske told- og grænsekontrol, og igen blev Danmark kritiseret. Der var ”ingen form for retfærdiggørelse” for den øgede danske kontrol, hed det i en skrivelse fra EU’s svenske kommissær for indre anliggender, Cecilia Malmström, som advarede om, at Kommissionen ikke vil tøve med at bruge alle midler for at sikre bevægelsesfrihed for personer, varer og tjenesteydelser og dermed sikre indholdet i EU-lovgivningen.

Reelt var budskabet, at Danmark risikerede at få en sag ved EU-Domstolen. Til sidst lykkedes det dog for regeringen – efter en alt for sen diplomatisk storoffensiv – at få skabt en våbenhvile med udlandet og EU. Igen og igen forsikrede danske ministre og diplomater om, at man fra dansk side ikke ville gennemføre tiltag, som er i strid med EU-lovgivningen. De forsikringer har EU fattet tillid til, men har samtidig valgt at overvåge danskernes opbygning af grænsekontrollen. Og her står sagen i dag.

## Implementeringen afgørende

Om uroen blusser op igen, vil afhænge af implementeringen af aftalen.

Danske EU-eksperter har påpeget, at problemerne i aftalen allerede blotlægges i den knudrede overskrift med ordlyden ”Permanent toldkontrol i Danmark” efterfulgt af parentesens ”styrket grænsekontrol”.

Med Schengen-samarbejdet i EU er grænsekontrollen i form af personkontrol som bekendt afskaffet, og det er ikke muligt at gennemføre permanent toldkontrol, eller som EU-eksperter Peter L. Vesterdorf udtrykker det: ”Det er alment kendt i EU-retten, at systematisk kontrol er forbudt. Selvfølgelig er der kontrolmuligheder på toldområdet, men de må ikke være systematiske og permanente. Og permanent stikprøvekontrol er en absurditet. Det er næsten en selvmodsigtelse.” Men én ting er teksten. Noget andet er implementeringen.

På et møde med sin tyske kollega understregede den danske udenrigsminister Lene Espersen, at Danmark ikke vil bryde med EU-lovgivningen og Schengen-aftalen. Hun fastslog, at aftalen ikke handler om gammeldags grænsekontrol, men derimod om toldkontrol af gods på vej til Danmark – og alene i form af en stikprøvekontrol.

- Det er meget vigtigt for mig at sige, at denne aftale intet har at gøre med kontrol af personer og pas. Vi er fuldstændig indstillet på, at EU fortsat er en åben union, og at Europas borgere kan rejse frit. Danmark vil forblive et land med åbne grænser, sagde hun.

Ifølge udenrigsministeren bliver der ikke tale om kontrol af rejsende til og fra Danmark, og normale rejsende skal ikke vise pas.

Den tyske udenrigsminister kvitterede med disse ord:

- Mine betænkeligheder er for en dels vedkommende ryddet af vejen, nemlig at der ikke bliver nogen permanent person- og paskontrol ved grænsen. Det er også en vigtig nyhed for mange ferie- og forretningsrejsende, der skal fra Tyskland til Danmark.

Dermed blev ordkrigen omsider nedtrappet.

Tilbage står, at de færreste behøver frygte mødet med den danske grænse. Men det, som skulle have været en lokal vindingsag, blev til en international tabersag.

## Sverige

*Eva Franchell*

## Svenskt tågkaos på kors och tvärs

**Sverige ligger mitt i Norden. Den svensk som vill resa till ett utomnordiskt land måste alltid passera genom eller förbi sina nordiska grannar. Samma sak gäller för alla de varor som skickas från Sverige till resten av världen. Svensk export till Ryssland går över Finland medan småländska möbler tar vägen över Danmark.**

24.08.2011

För svenskarna är det alltså viktigt att transportererna inom Norden fungerar. De är själva förutsättningen för all svensk export. Sverige är dessutom ett mycket långt land och traditionellt har svenska transporter alltid gått genom hela Sverige för att till slut lämna landet via Skåne. Man kan säga att Skåne blivit själva knutpunkten för all svensk export och import. Faktum är att runt 80 000 Öresundsbor är sysselsatta inom transport- och logistiksektorn.

I Sverige går utvecklingen inom transportsektorn nu åt två håll: Dels försöker man underlätta för transportererna genom Öresundsregionen. Dels försöker man också hitta andra vägar för varorna.

### Öresundsknuten

I juli 2000 öppnade Öresundsbron för bil- och tågtrafik mellan Malmö och Köpenhamn. Ett decennium senare håller den redan på att bli en flaskhals som stoppar upp det allt tätare trafikflödet. På skånska sidan har den nya Citytunneln invigts och i rusningstrafik matar den fram tåg som passerar bron var tionde minut.

Om sju år ska en åtta kilometer lång tunnel under Fehmarn Bält binda samman Tyskland med Danmark. Tunneln kommer att rymma både bilar och tåg som sedan snabbt kan ta sig upp till Öresundsbron och därmed öka belastningen. I Köpenhamn ligger dessutom ett förslag om att den danska metron ska dras fram till Malmö. Öresundsbron sviktat redan under tyngden. Nu ska en svensk-dansk utredning se över möjligheterna att bygga ytterligare en fast förbindelse över Öresund. Den skulle i sådana fall gå mellan Helsingborg och Helsingör för att avlasta Öresundsbrons bil- och järnvägstrafik. Utredningen måste givetvis granska miljökonsekvenserna, frågan är hur det trånga sundet in till Östersjön påverkas av ytterligare en bro. Frågan är också hur många tunga lastbilar regionen klarar. I området norra Tyskland-Holland-Danmark-södra Sverige är miljöbelastningen redan stor med köer och stora utsläpp som resultat. För att säkra en klimatvänlig miljö måste järnvägsnätet byggas ut så att allt fler transporter kan lastas över från bilar till tåg.

Även persontransporterna över Öresund ökar stadigt. I dag pendlar 20 000 människor över bron varje arbetsdag. Från början var det mest svenskar som tog jobb i Danmark, men under senare tid har allt fler danskar lockats av den starka svenska kronan. I vintras protesterade tågresenärerna mot en föreslagen prishöjning på 40 procent. Den svenska regeringen fick till slut böja sig för oppositionen som stoppade prishöjningen. De svensk-danska tågpendlarna var ett kraftfullt kollektiv, ett nordiskt samarbete på basnivå för låga priser på miljövänliga transporter.

## Sorgebarnet Stockholm

Godståg, snabbtåg, regionaltåg och pendeltåg. I dag passerar all tågtrafik till Stockholm på två spår förbi medeltidshuset i Gamla stan och på Riddarholmen. En ny Citybana för pendeltågen byggs just nu i tunnel under Riddarfjärden. Den står klar om sex år och den kommer att innebära en viss avlastning, men fortfarande kommer många tåg att trängas på den gamla banvallen som invigdes 1871.

Officiellt heter den sammanbindningsbanan men alla kallar den för getingmidjan. Transporter i bil och på lastbil går på slitna gamla broar. Essingeleden genom Stockholm är Sveriges mest trafikerade väg med mellan 160 000 och 170 000 fordon per vardagsdygn. Sedan 2007 utfärdar Trafikverket dispenser för tung trafik på leden. Den svenska regeringen har tagit ett beslut om att bygga Förbifart Stockholm, en ringled väster om staden. Planerna har mött på mycket motstånd och just nu prövas om Förbifarten kommer att dras för nära världsarvet Drottningholm, slottet där den svenska kungafamiljen bor.

Persontransporterna inom Stockholmsregionen vållar också politiska diskussioner där de borgerliga partierna vill satsa på spårvagnar medan oppositionen hellre vill bygga ut tunnelbanan. Hur det än går kommer det snabbt växande Stockholm aldrig att bli någon godsterminal. Trafiken måste i största möjliga mån dras förbi staden och gå andra vägar genom landet.

## Norra Sverige

Längre norrut jobbar man i mellersta Norrland intensivt för att bygga en alternativ transportkorridor mellan Ryssland och Storbritannien. Den går från ryska gränsen över Finland, Sverige och Norge för vidare transport ut över haven. I Sverige går korridoren i höjd med Östersund. Det EU-finansierade projektet heter North East Cargo Link och marknadsför sig som the Midnordic green transport corridor. I projektet identifierar man brister i transportlederna och driver på för att få en så effektiv transportkedja som möjligt. Självklart innebär satsningarna också förbättringar för företagsamheten i till exempel svenska Mellannorrland.

Allra längst upp i norra Sverige har transporterna alltid gått i öst-västlig riktning ända sedan Malmbanan mellan Luleå – Kiruna – Narvik invigdes av Oscar II 1902.

Malmbanan byggdes för att transportera järnmalm från gruvorna i Kiruna och Malmberget till hamnarna i svenska Luleå och norska Narvik. Nu vill de svenska norrlänningarna ta steget vidare och bygga en transportled för tåg och fartyg ända från Kina till USA. Det är egentligen Kina som ligger på för att öppna en transportkorridor, en godstågsförbindelse över Ryssland till Haparanda och vidare till den isfria hamnen i Narvik. Kineserna vill skicka sin export av konsumtions- och industrivaror västerut och hämta hem råvaror till fabriker i öster.

Över hela Sverige byggs alltså förbindelser till de nordiska grannländerna. Inte bara för att öka utbytet inom Norden, utan också för att öka kontakterna med världen utanför.

## Svenskt tågkaos

De senaste åren har den svenska järnvägen dragits med stora problem. Underhållet har legat nere ända sedan de stora besparingarna på 90-talet och är nu så eftersatt att tågen sällan kommer i tid – om de nu över huvud taget kommer fram. I vintras gick det inte en dag utan att tåg kom för sent

eller ställdes in. Godstrafiken blev stående i Hallsberg, rangerbangården fick helt enkelt stänga därför att man varken hade teknisk eller personell kapacitet att röja bort snön.

Nu måste bangården i Hallsberg byggas om. Vintern kostade åtskilliga miljarder, men regeringen skjuter bara till 800 miljoner till underhåll.

SJ:s styrelseordförande, den gamle Moderatledaren Ulf Adelsohn kritiserade regeringen så till den grad att han fick sparken av sina egna partikamrater. Oppositionen menar att det behövs 25 miljarder för att rusta upp den svenska järnvägen.

I dag drar sig många svenskar för att resa med tåg genom Sverige. I sommar växte dessutom kritiken mot järnvägen till stormstyrka när 11-åriga Nema kastades av tåget i Kumla. Nema reste med sin 22-åriga storasyster som hade löst biljett för flickorna. När konduktören kom för att kontrollera biljetterna hade storasystemen dock gått på toaletten. När Nema inte lyckades förklara det tydligt nog kastade konduktören helt enkelt av flickan på den obemannade stationen i Kumla. Det tog tre timmar innan storasystemen lyckades övertala tågpersonalen att efterlysa lilla Nema. Men då var hon försvunnen. Ett stort polispådrag letade efter henne under en hel natt och på morgonen hittade man henne. Hon hade fått sova hemma hos en äldre dam och flickan var helt oskadd. Men det kommer att dröja länge innan det svenska folket förlåter SJ för att man kastade av Nema.

Som persontransportör har SJ mycket arbete framför sig. Svenska folket litar helt enkelt inte på sin järnväg längre. Företag drar sig också för att skicka gods med tåg som inte säkert håller leveranstiderna. Tågen är den miljövänliga basen i alla transportkedjor. Men vare sig den går på broar över Öresund, genom Stockholms getingmidja eller över Norrlands inland. Den järnväg som ska säkra transporterna genom de svenska, nordiska och internationella trafikkorridorerna är starkt ifrågasatt.

## Norge

Aslak Bonde

## Nasjonsbyggingen fortsetter

**Politikere er velgerstyrt. Det er hovedforklaringen på at de mange vyer om nye veier og toglinjer til Sverige og resten av Europa forblir på tegnebrettet. Det er på norske veier og tog velgere flest befinner seg, og de vil at politikerne først bruker penger på å gjøre det norske transportnettverket bedre. Kanskje er det likevel en endring på gang. Utredningene av høyhastighetstog er konkrete, og det toget kan komme til å starte i København.**

24.08.2011

Norge er ennå ikke ferdig med å bygge sin infrastruktur. Arbeidet med å binde landet sammen med tunneller og broer har pågått kontinuerlig i nesten 200 år, men fortsatt er det både fjell og fjorder som er uberørt av vei og jernbaneingeniører. Hovedkravet på Vestlandet nå er å få en fergefri forbindelse fra Kristiansand i sør til Trondheim i nord. For noen tiår siden ville dette ha vært sett på som en teknologisk umulighet, men nå er både brobygging og tunnellboring blitt så avansert at det er blitt mulig å få til. Det er allerede bestemt at man innen ti år skal gjøre en viktig del av jobben ved å fjerne fergene mellom de tre byene på nordvestlandet, Ålesund, Molde og Kristiansund.

Politikernes engasjement for fastlandsforbindelser og nye nasjonale transportkorridorer er enormt. Den vestlandspolitiker som argumenterer i mot en fergefri E39 (hovedveien i vest) kan glemme gjenvalg til Stortinget i 2013. Og når Vestlandet utgjør en så stor og mektig del av landet, er det all grunn til å tro at Stortinget innen relativt få valgperioder kommer til å sørge for at den klassiske nasjonsbyggingen i vest kommer til å fortsette.

Dersom man tar med at vedlikeholdet av eksisterende veier og jernbaneskiner er blitt forsømt i mange tiår, har man bakteppet for alt som tenkes og planlegges av skandinaviske transportløsninger. Det blir aldri det samme politiske trykket for forbindelser ut av landet som det blir for de forbindelsene som går mellom og i fylker og regioner.

### Nye tog skaper endring

Det som kan endre på dette bildet er først og fremst arbeidet som pågår for å få til høyhastighetstog. Også disse planene var i utgangspunktet nasjonale. De tradisjonelt største pådriverne for høyhastighetstog i Norge er folk på Sørvestlandet og i den sørlige delen av Østlandet (Telemark). De har ikke god togforbindelse i dag og har sett muligheten for å få en høyhastighetsforbindelse som motor for ny nærings- og bostedsutvikling.

I de siste årene har miljøengasjementet ført til at presset for høyhastighetstog har økt betraktelig – med unntak for Fremskrittspartiet er hele Stortinget helhjertet for et utredningsarbeid som nå pågår ”med sikte på” å bygge ut nye raske togforbindelser i Norge.

Den politiske hovedbegrunnelsen er at raske tog skal erstatte fly mellom de største byene i Sør-Norge, men utrederne tenker videre. De er minst like opptatt av togforbindelsen til Oslo (fra København og Gøteborg) som fra Oslo (til Stavanger, Bergen og Trondheim). De sysler også med

tanker om å lage toglinjer der det blir plass til godstrafikk. Det blir vanskelig å få lønnsomhet inn i et nytt transport-prosjekt som bare er for mennesker.

## Til København

Høyhastighetsutredningen har gitt mye næring til entusiastene i Oslo-regionen som i mange år har jobbet for å knytte den norske hovedstaden sammen med den danske, og med Gøteborg og Skåne. Prosjektet COINCO North (delfinansiert av EUs Interreg-program) har som formål å lage en skandinavisk ”by” med 8 millioner innbyggere. Innen 2025 skal det være mulig å reise fra Oslo til København via Gøteborg på to timer og 20 minutter.

Realismen i disse planene skal det ikke sies noe om her, men det er ganske sikkert grunnlag for å si at dette prosjektet er mer realistisk enn de fleste av de andre sammenknytningsprosjektene lenger nord i landet.

Det første av dem lyder navnet Skandinavia-krysset. Det er drevet frem av værmlendinger og hedmarkinger som vil utvikle områdene rundt Kongsvinger og Karlstad. Ønsket er en ny transportkorridor som kan bidra til at gods som kommer fra nord og vest i Norge og skal til kontinentet eller østover ikke går via Oslo, men via Sverige – enten via Gøteborg eller til Gævre nord for Stockholm. For persontrafikken er det viktigste målsetningen at det blir lettere og raskere å reise på akse Oslo – Gardermoen – Kongsvinger – Karlstad.

I Trøndelag er det elektrifisering av Meråker-banen som er drivkraften for å få etablert en forbedret norsk-svensk korridor. Togene som går nordover fra Trondheim og innover mot Storlien, Åre og Østersund i Sverige går fortsatt på diesel. Dersom de rustes opp og blir raskere og mer miljøvennlige, mener trønderne at de kan få en forbindelse som både vil være til gagn for passasjerer og godstrafikk.

## Gods i nord

I Nord-Norge er det først og fremst godstransporten som motiverer de to mest realistiske sammenbindingsprosjektene. De nordnorske prosjektene skiller seg også fra de sønorske ved at de inngår i en transkontinental tenkning.

Det gjelder spesielt for Narvik i Nordland som har bestemt seg for å bli en av Barentsregionens viktigste havnebyer. Byen inngår som omlastningsby i noe som kalles N.E.W – The Northern East West Freight Corridor. Dette skal bli en transportrute for gods mellom USAs østkyst og Asia. Båtene skal laste om til tog i Narvik og dette toget skal gå over Sverige og Finland til Russland der det blir to grener – en som går sørover til Kazakstan og videre ned i Asia, en annen som følger linjene til den transsibiriske jernbane over til Vladivostok og deretter til Japan og den nordlige delen av Kina.

Det sier seg selv at det er avhengig av mange andre enn norske politikere om dette prosjektet blir noe av, men kanskje kan nettopp det føre til at Narvik får fornyet sin Ofotbane over mot Kiruna mye raskere enn man tror i det nasjonale politiske miljøet i Oslo.

Utenrikspolitikk og stormaktsinteresser vil også være det som bestemmer skjebnen til det aller nordligste transportkorridorprosjektet: Jernbanen fra Kirkenes til Murmansk og videre inn i Russland. Verken gods- eller passasjertrafikken i dag gir grunnlag for en slik forbindelse, samtidig er det neppe noen andre steder den politiske motivasjonen er større. Da Regjeringen for en del år

siden la frem sin nordområdestrategi, ble tankene luftet om å bruke en slik jernbane i et gigantisk utviklingsprosjekt for Nordkalotten.

Dersom oljevirkosomheten i Barentshavet blir så omfattende som de største optimistene håper, og det i tillegg blir mulig med moderne gruvedrift for å utvinne verdifulle mineraler, kan også denne togforbindelsen komme ganske raskt.

## **Noen må dytte**

Forutsetningen er at pengene som skal brukes på noe slikt ikke tas fra det ordinære samferdselsbudsjett. Selv om det er økt kraftig i de siste årene, er det fortsatt ikke større enn at det alltid vil være nasjonale vei- og jernbaneprosjekter som mangler finansiering.

Skal norske politikere få til prosjekter som binder Norge sammen med EU, må de antagelig lage egne finansieringsordninger der de gir et skinn av stor medfinansiering fra andre land. Hvor stor den må være, er det ingen som har tenkt noe særlig over foreløpig. Til det er planen om nye transnasjonale transportkorridorer for luftige.

Og en ting er sikkert: Det er nødvendig med noen kraftige dytt – enten fra utsiden eller fra nasjonale politikere som tenker mye større enn samferdsel – dersom de mange vyene skal bli realisert.

**Island***Egill Helgason*

## Bilnasjonen

Islendingene er en bilnasjon, storforbrukere av biler. Her er det flere biler per innbygger enn noe annet sted i Europa, ca 665 biler per 1000 innbyggere, man må dra til USA for å finne et tilsvarende antall biler. Bilparken er også en av de mest energikrevende i verden i forhold til innbyggertall. Islendingene eier store biler, og islendinger bruker privatbiler til de aller fleste gjøremål. Bilen er ikke bare et transportmiddel, islendingens yttertøy og hans mest nyttige tjener, men også et statussymbol og en del av identiteten.

24.08.2011

Før den økonomiske kollapsen i 2008 satte islendingene seg i stor gjeld for å kjøpe biler – de tok ofte lån i utenlandsk valuta for å finansiere bilkjøpene. Etter at verdien av den islandske krona stupte, sliter mange med å betjene disse lånene, mange har måttet kvitte seg med bilene eller har gått konkurs.

### Biltrafikken er redusert på grunn av kollapsen

Bruken av privatbiler har imidlertid gått noe ned etter kollapsen. Trafikken den største utfartshelgen i året, i månedsskiftet juli/august, ble målt til 12 prosent mindre enn året før. Dette skjer til tross for en viss økning av utenlandske turister. Årsakene er først og fremst stigende bensinpriser, lavere kjøpekraft og i tillegg har bilparken i liten grad blitt fornyet etter kollapsen. Salget av nye biler har falt, det er mye mer å gjøre på bilverkstedene enn før – nå prøver man å reparere biler som tidligere rett og slett hadde blitt kastet på dynga.

Det er nesten som det er en del av å være en sann islending å ha en stor bil. Alle restriksjoner på biltrafikk blir svært dårlig mottatt. Før kollapsen virket skattesystemet slik at det faktisk oppfordret folk til å kjøpe store biler. Gatene ble fylt med Range Rovere – de var et av de viktigste symbolene på bobleøkonomien.

### Tilrettelegging for biler

Reguleringsplanen i Reykjavik og området rundt hovedstaden bærer også preg av bilkulturen. Parkeringsplasser legger beslag på store arealer i byen. På kryss og tvers ligger store trafikkårer, stamveier som tar svært mye plass. Strategien er fortsatt virksom, for få år siden ble det bygd store veibaner i hjertet av byen. En annen konsekvens er at byen sprer seg over et svært stort område, bebyggelsen er usedvanlig spredt, igjen må man se til USA for å finne noe liknende. Reykjavik er den hovedstaden i Europa med den mest spredte bebyggelsen – i Norden er den helt i en klasse for seg når det gjelder bilhold.

### Dårlig kollektivtransport

Dette gjør det svært vanskelig å opprettholde kollektivtransporten. Det er faktisk bare busser det er snakk om – tog finnes det ikke på Island – bussystemet er dårlig, og de gjør hele tiden om på

det. Det er lenge mellom avgangene og systemet er sparsomt og dårlig, siden det er vanskelig å betjene tynt befolkede forsteder. Det blir stadig klaget over at bussystemet er en stor økonomisk byrde for kommunene – det snakkes mindre om hva all veibyggingen koster.

Faktisk blir det regnet som mindre fint å ta bussen på Island. Her kan man sitere Margaret Thatcher som en gang sa at det ikke hadde blitt mye av den som hadde blitt 26 år gammel og fortsatt tok bussen. En slik holdning ser ut til å være utbredt på Island. Selv tenåringer har biler for å kjøre til skolen - men sannsynligvis har det blitt mindre av det etter kollapsen.

Det har en og annen gang blitt snakket om å sette opp et slags togsystem i Reykjavik, men dette ville trolig blitt for dyrt. På den andre siden koster det mye med all utbyggingen i tilknytning til biltrafikken, foruten all plassen det tar. Bilkulturen bidrar til dårlig arealbruk og sløsing. Det bygges stadig nye nabolag med tilhørende infrastruktur; veier, elektrisitet, oppvarming, skoler og helsesentre. Dette er dyrt for kommunene, og det er bemerkelsesverdig at det kan bli mangel på gode tomter i Reykjavik før man aner om organiseringen ikke forbedres.

## Nye energiformer

Det er et åpent spørsmål hvilken virkning de stigende drivstoffprisene vil få. Island er til en viss grad i en ideell posisjon til å ta i bruk andre energikilder. Det har vært noen pilotprosjekter med biler som går på metan eller hydrogen – antallet metanbusser vil øke mye de neste årene – men bruken er langt fra vanlig. Island har en overflod av elektrisitet, så el-biler kan ha en framtid.

I energiplanen som ble lagt fram tidligere i år, forventes det at forbruket av fossilt brensel skal være redusert med tjue prosent innen 2020. De fleste er enige om at det er svært optimistisk ut fra dagens situasjon. Klimagassutslippene på Island er overraskende høye tatt i betraktning at islendingene får elektrisitet fra vannkraft og bruker fjernvarmevann til å varme opp husene. I perioden 1990–2008 økte utslippene med 43 prosent, men tallet har gått noe ned i kjølvannet av krisen.

## Stort og tynt befolket land

Det er naturligvis kostbart og vanskelig å opprettholde et transportsystem i et land der det bor så få mennesker, men er så stort i areal. Island er 103 000 km<sup>2</sup>, men befolkningen er bare 320 000. Hele veinettet ligger langs kysten, i innlandet er det bare enkle bilspor. Det har ikke vært tillatt å lage veier gjennom ødemarkene. Det var ikke før i 1974 at veien rundt Island ble ferdigstilt, den såkalte riksvei 1. Da hadde man endelig laget bruer over de store breelvene fra Vatnajökull sørøst i landet. Bygdene i det området hadde tidligere vært svært isolerte.

For noen få år siden var man ferdige med å asfaltere hele riksvei 1, men i enkelte deler av landet finnes fortsatt grusveier med svært dårlig standard, spesielt på Vestfjordene der det er langt mellom folk. Alltingsmedlemmer og ministere kiver stadig om penger til veibygging, noen ser på det som sin viktigste oppgave å forbedre trafikkforbindelsene i sine valgkretser.

I tidligere tider gikk det meste av tungtransporten med skip som seilte langs kysten av landet, nå går nesten alt med lastebiler. Veiene er for det meste smale med bare to kjørefelt, ett i hver retning, og det er begrenset for hvor mye de tåler av denne transporten. Dette utgjør også en betydelig trafikkrisiko.

## Planer om bompenger skrinlagt

Islandingene er fortsatt i en vanskelig situasjon etter den økonomiske kollapsen, økonomien er på lavbluss, den islandske kronekursen er svært lav og det har blitt innført kapitalkontroll. Det er minimalt med investeringer og prosjektutvikling. En av ideene etter kollapsen var å satse på veibygging for å opprettholde aktiviteten i økonomien. Det har ikke kommet mye ut av dette. Det er vanskelig å skaffe midler, og derfor var det en del av planen å finansiere prosjektene med bompenger. Dette ble møtt med stor motstand. Det ble satt igang en stor underskriftskampanje og Islands automobilforbund var sterkt imot planene, ifølge forbundet er avgiftene på biler allerede høye nok. Det virker som regjeringen ga etter for presset, det er lite sannsynlig at veibygging blir finansiert på denne måten i nær fremtid.

Det finnes imidlertid unntak. For eksempel må man fortsatt betale bompenger i Islands mest trafikkerte tunnel, den som ligger under Hvalfjörður og ble åpnet i 1998. Den førte til en enorm forbedring av trafikkflyten, og mye kortere vei til Vest- og Nord-Island. Trafikken gjennom tunnelen har vært mye større enn forventet, så mye at den nå anses som farlig ifølge internasjonale standarder. Det blir trolig nødvendig å bygge en ny tunnel parallelt med den gamle. Flere tunneler har blitt bygget i de senere år, men de har vært skattefinansiert. Disse tunnelene ligger i tynt befolkede strøk, og man kan faktisk hevde at de er en del av tiltakene for å styrke bosettingen; et eksempel er den enormt lange og dyre Héðinsfjarðargöng, som er nesten 11 kilometer lang. Den går til Siglufjörður, den gamle sildehovedstaden, hvor det er færre enn 1500 innbyggere. Valgkretsens alltingsmedlemmer kjempet hardt for at tunnelen ble bygget.

## Debatten om flyplassen i Reykjavik

Som nevnt ovenfor, finnes det ingen tog på Island, slik at de som ønsker å reise rundt på Island uten privatbil, enten må ta buss eller fly. Flytrafikken har lenge vært viktig, men den har imidlertid blitt redusert ettersom bilparken har blitt større og veinettet bedre. En ny havn, Landeyjahöfn, ble nylig tatt i bruk på sørkysten, og derfra kan man ta ferga over til Vestmannaeyjar på en halvtime. Det er mulig å kjøre til Akureyri, som rettmessig blir kalt hovedstaden i nord, på mellom fire og fem timer.

Hovedflyplassen for innenriks luftfart ligger i hjertet av Reykjavik – den ble bygget av den britiske hæren under krigen – og den har vært et betent stridstema. Fly lander og tar av midt i sentrum. Det ble avgjort etter en avstemning i Reykjavik i 2001 at flyplassen skulle bort, og ifølge reguleringsplanen skulle den erstattes av en blanding av bolighus, kunnskapsbedrifter og universitetbygg. Tanken har vært å heller bygge en ny flyplass i nærheten av Reykjavik, eller å simpelthen flytte all innenriks luftfart til den internasjonale flyplassen i Keflavik. Dette vekker stor motstand, spesielt på landsbygda. Saken dukker jevnlig opp i media og har blitt et slags symbol på kløften mellom by og bygd. Slik de politiske strømningene er nå, vil flyplassen mest sannsynlig forbli der den er. Den har ikke desto mindre bidratt til den spredte bebyggelsen i Reykjavik – i stedet for å bygge ut det store området hvor flyplassen ligger, har man latt bebyggelsen ese ut mot kysten og opp mot heiene.

En tettere bebyggelse virker opplagt. Det er bemerkelsesverdig i et så stort land, at Reykjavik snart kan gå tom for gode byggearealer. Byen må bygges inn mot sentrum – som igjen kan styrke kollektivtrafikken og andre typer transport enn privatbilismen.

## **Nytenkning?**

Olje og bensin er i grunnen ikke dyrere på Island enn andre steder i Europa, men folks inntekter har falt kraftig etter kollapsen. Myndighetene har ikke lyttet til oppfordringer om å senke avgiftene på drivstoff. Biltrafikken har blitt redusert etter kollapsen, men det betyr ikke at det alltid vil være slik. Islendingene er fortsatt en stor bilnasjon og vil fortsatt være det. Kanskje kreves det en viss nytenkning. Privatbilismen på Island er skadelig for miljøet, den er dyr og fører til mye sløsing. Noen ganger oppleves den nærmest som den rette tro, som umulig kan rokkes ved. Det ligger store muligheter i nye energikilder, og det ville vært en skam å ikke utnytte dem bedre.

## Finland

*Markku Heikkilä*

## Finlands järnvägar förfaller

**Man har varit tvungen att minska hastigheten för tågen i Finland, eftersom järnvägarna är i allt sämre skick. Det finns stora behov av investeringar i trafiken i landet, men det är svårt att hitta finansiering. Statens trängda ekonomi har hindrat alla omfattande nya projekt fastän avstånden är långa i Finland och behoven av transporter stora. Trots det visionerar man om tunnel till Tallinn och järnväg till Ishavet.**

25.08.2011

Denna artikel skrivs i en skakande tågagn som är tillverkad på 1980-talet. Tåget befinner sig i norra Finland, där man om vårarna är tvungen att minska hastigheten för tågen med upp till en timme på grund av tjälskador. Det finns cirka tusen kilometer järnväg i Finland som påverkas av tjälen.

Järnvägen från Helsingfors via Tammerfors och Seinäjoki till Uleåborg anses vara Finlands huvudbana. Norr om Tammerfors är banan enspårig, så alla mötande tåg måste vänta på varandra på en station.

Från Seinäjoki norrut, alltså på mer än hälften av hela sträckan, är järnvägen i behov av akut förbättring. Reparationsarbetena har påbörjats, men takten hänger på finansieringen och det finns inga garantier för anslagens omfattning och kontinuitet. I minst tio år framåt kommer tågen att tvingas sakta farten på huvudbanan och allt emellanåt måste passagerarna byta till ersättningsbussar. Trots det har man inte råd att ens på denna sträckning bygga ett andra spår i samband med reparationen.

### Tågtrafikens problem ackumuleras

Under de senaste åren har Finlands järnvägar lidit av en anhopning av problem. Järnvägarnas skick försämras samtidigt som VR:s (finska statsjärnvägen) tåg - de enda på spåren, i Finland finns ingen konkurrens inom tågtrafiken - förvånansvärt ofta blir stående. Detta gäller i synnerhet Pendolino-snabbtågen som beställts från Italien och som har haft det svårt att anpassa sig till den finska vintern.

I Finland sköts pendeltrafiken med tåg endast i Helsingforsregionen. Även där tycks problemen bara ha ökat de senaste åren, speciellt under de snörika vintrarna. En orsak till de upprepade förseningarna är bangården i Helsingfors. Landets huvudstation är en återvändsgränd som inte heller går att bygga ut på bredden. Det finns planer på en spårslinga under Helsingfors som skulle avhjälpa dessa problem, men en sådan skulle kosta flera miljarder och inga byggbeslut har fattats. För närvarande pågår endast ett nytt spårprojekt i Finland: det byggs en järnväg till Helsingfors flygplats, dit det tidigare inte har funnits tågförbindelse.

Förvisso finns det också goda nyheter på järnvägsfronten. Nyligen började ett nytt snabbtåg, Allegro, trafikera mellan Helsingfors och S:t Petersburg. Det kör sträckan mellan städerna på

under fyra timmar. Samtidigt utökades de dagliga tågturena från två till fyra. Detta har inneburit en avsevärd förbättring i förbindelserna mellan Helsingfors och Petersburg.

Det går också ofta att dra slutsatser om Rysslands ekonomi utgående från trafiken i Finland. När det går bra i vårt östra grannland är vägarna i södra Finland fulla av ryska långtradare och köerna vid gränsstationerna sträcker sig i flera mil.

## Visioner finns, investeringar saknas

Finland har samma spårbredd på sina järnvägar som Ryssland. Det innebär att järnvägsförbindelserna till Ryssland är mycket viktiga för Finland. Västerut finns det bara en stilla förbindelse mellan Torneå och Haparanda och det finns ingen persontågtrafik till de övriga nordiska länderna. Alla internationella tåg i Finland ingår i trafiken österut - som ökar i omfattning. I juni tillträdde den nya finska regeringen bestående av sex partier (Samlingspartiet, Socialdemokraterna, Vänsterförbundet, De gröna, Svenska folkpartiet och Kristdemokraterna). Regeringsprogrammet består i stor sett av enbart inbesparingar, eftersom staten måste föra en strikt ekonomisk politik. Den ekonomiska krisen som sprider sig i Europa gör inte läget lättare, vilket även avspeglas på trafikpolitiken. Det ges löften om att slutföra påbörjade byggprojekt, men för närvarande startas inga större nya trafikinvesteringar i Finland, varken i järnvägar eller motorvägar. Först ska en ny utredning göras. Därmed kan man inte ännu dra några slutsatser om den nya regeringens trafikprinciper och inga beslut är att vänta inom den närmaste framtiden.

Men pengar går det åt. Bara att underhålla vägarna och järnvägarna kostar mycket i ett land med långa avstånd och gles bebyggelse. Principen om regional jämlikhet respekteras och huvudvägarna ute i bygderna är i regel i relativt gott skick. Mindre vägar kan det däremot vara sämre ställt med. Visioner saknas dock inte. I norr talas det allt oftare om behovet att få en järnvägsförbindelse till Ishavet, antingen till Skibotn, Kirkenes eller Murmansk. Det som talar för nya järnvägar i norr är den ökande gruvverksamheten och den globala utvecklingen, det vill säga de nya nordliga farlederna som öppnas när polarisen smälter. Men allt detta ligger långt i framtiden. De nya gruvorna som öppnas ökar dock ofrånkomligen pressen på att fatta beslut om nya järnvägar i norr. Ishavet ligger ändå fortfarande långt borta.

I södra Finland funderar man på en järnvägstunnel under Finska viken från Helsingfors till Tallinn, som skulle öppna en ny förbindelse till Mellaneuropa. Tills vidare byggs dock inget annat på Finska vikens botten än den rysk-tyska gasledningen.

## Bussterminal i Sverige

I regionernas planer ingår Mittnordkorridoren, Barentskorridoren, Bottenviksbågen och Ishavskorridoren. Det är lätt att på kartan rita in nya, till och med globalt betydande trafikrutter. Att omsätta dessa i verkligheten är en helt annan femma.

Visserligen har ett konkret steg inom gränsöverskridande nordisk trafik nyligen tagits. Gränsgrannarna Torneå och Haparanda har beslutat att bygga ett gemensamt resecenter. Bussterminalen i Torneå flyttar över gränsen till Sverige. Regionens nästa dröm är att återinföra passagerartågtrafiken.

Ett alldeles eget kapitel i Finlands trafikpolitik utgör det faktum att landet i praktiken är en ö vars stränder är igenfrusna på vintern. Det finns betydande exportindustri högst upp vid Bottenviken

(i Kemi och Torneå) och farlederna måste hållas öppna. Isbrytarna föråldras så småningom och fartygen måste snart bytas ut mot nyare. Alltså ytterligare ett stort investeringsbehov i ett tufft ekonomiskt läge.

I den finska debatten kritiserar regeringarna ofta för att de inte fattar djärva beslut. Det befintliga trafiknätet underhålls och lappas. Många noteringar har gjorts om att kombinera trafiken och klimatpolitiken, men faktiska nya trafikpolitiska principbeslut har inte fattats på mycket länge. Man har inte fattat beslut om att göra huvudbanan avsevärt snabbare och öka kapaciteten, inte löst de strukturella problemen i pendeltrafiken kring Helsingfors, inte gått in för spårtrafik i andra städer än Helsingfors, inte riktat in järnvägstrafiken mot Ishavet. Inte heller har man infört vägtullar eller laddningsstationer för elbilar. Finlands trafikpolitik har länge kört i gamla spår och det nya regeringsprogrammet medför ingen ändring i detta.

**Åland***Nina Fellman*

## Åland på ett hav av sprit

**Åland består av 6 500 öar i havet. Detta faktum både skyddar och begränsar landskapet, beroende på vilket perspektiv man väljer. Hur man än ser på det är transportererna till och från öriket själva livsnerven för att upprätthålla ett ekonomiskt livskraftigt samhälle som är så litet och så perifert som Åland.**

24.08.2011

Den åländska transportpolitiken guppar på ett hav av sprit, cigaretter och väldoft.

Hela den landbaserade ekonomin på Åland har fått vika undan för att trygga sjötransporterna till och från Åland. Denna uppoffring av land för hav är lönsam och nödvändig för Åland, men den är inte oproblematiske.

Låt oss backa bandet lite, till 1993, då Åland och Finland förhandlade med EG om en anslutning och villkoren för den. Då förhandlade ålänningarna framgångsrikt fram ett undantag till sitt anslutningsavtal som ställer Åland utanför EUs skatteunion men med i gemenskapen. Argumentet var att transportererna till och från Åland måste tryggas om Åland alls ska ha någon framtid som livskraftigt samhälle.

### Taxfree-handeln

I klartext betyder det att man med Åland som knutpunkt kunde behålla den lukrativa taxfree-handeln på Östersjön, men att de åländska företag som jobbar från land fick behålla gränserna till unionen och all den byråkrati som kommer med detta.

Under åren som gått har det visat sig att den skattefria försäljningen inte bara bibehållit utan också utvecklats sjötransporterna på Åland.

Även fartyg på rutten som annars inte naturligt angör Åland gör en avstickare till den nybyggda hamnen i Långnäs eller till Mariehamn för att kunna sälja skattefria varor till sina resenärer.

För ålänningarna som resenärer kanske det inte spelar så stor roll om ett fartyg angör en hamn i fem minuter kl 04 på natten, men denna närmast symboliska markering ger intäkter i form av hamnavgifter, stabil skeppshandel och lönsamhet för rederibranschen.

Sjöfarten är och har alltid varit den grund på vilken åländsk ekonomi vilar, och därför har man politiskt alltid arbetat hårt, i alla regeringskonstellationer, för att hålla rederinäringen under armarna.

### Transportpolitikens dilemma

Skatteundantaget är bara ett exempel. Andra frågor som bekymrat åländska politiker är skatte- och anställningsvillkoren för sjöfarten, den finländska sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra flaggor och vilka tänkbara statliga stöd som kan lämnas för att bygga nytt tonnage.

Viking Line fattade i december 2010 beslutet att låta bygga ett nytt fartyg på finländskt varv i Åbo, med ett statligt innovationsstöd på 28 miljoner, och med option på ytterligare ett systerfartyg.

Redan nu har spekulationer låtit förstå att Viking Line väntar sig ett minst lika stort statligt stöd för det andra fartyget om man inte ska låta bygga det till exempel i Korea, och att sådana krav inte mötts av jubel hos den finska regeringen.

Häri ligger den åländska transportpolitikens dilemma i ett nötskal. Många av de beslut och stödformer som sjöfarten efterfrågar/kräver ligger bortom det åländska självstyrelsesystemets beslutandemakt, och även om sjöfarten är central för Åland så är den en om inte marginell så mycket liten del av den finländska.

## Framtiden för sjöfarten

Konkurrensen på Östersjön just nu är mördande, inte bara mellan åländska rederier utan alldeles särskilt med Tallink-Silja, som visserligen förbyggt sig och har skulder som om de realiserades kunde sänka den estniska ekonomin, men också har nytt tonnage att slåss med på alla linjer.

Det åländska politiker kan göra är att lyssna på rederierna och lobba i Helsingfors. Ett eget sjöfartsregister har diskuterats många gånger, men alltid befunnits för kostsamt för de marginella fördelar det skulle ge.

Ska man sia nånting om framtiden för sjöfarten så kan man konstatera att det finns både ljusglimtar och stora problem för branschen som helhet.

På plussidan det faktum att folk både i goda och dåliga tider vill festa och supa, och att en kryssning på Östersjön är ett relativt billigt sätt att göra det på. Kundunderlaget finns, och det är uppenbart inte så märkvärdiga förändringar som efterfrågas, bara drinklistan i baren är up to date och möjligheten att bära i land sina spritkassar kvarstår.

På minussidan finns växande problem med lönsamheten av skäl som är svåra att påverka. Bunkerkostnaderna stiger och stiger och stiger, bemanningskostnaderna stiger och stiger, och konkurrensen hårdnar.

## Alternativa transportmöjligheter

Förutom färjetrafiken finns det två sätt att ta sig till och från Åland. Man kan åka skärgårdsfärja och man kan flyga. Bägge vägarna transporterar betydligt färre människor än de stora rederierna, men är livsviktiga på olika sätt.

Air Åland, som driver flygtrafiken på Åland subventioneras kraftigt av samhället, med argumentet att det landbaserade näringslivet på Åland behöver en fungerande flygtrafik.

Efter år av stora problem börjar bolaget uppnå en nivå där man kan driva trafiken utan att ohämmat blöda pengar, men det åländska befolkningsunderlaget räcker inte till för mer än det, och Air Åland räcker inte till för en storsatsning på charterflyg, om nu landskapet skulle drabbas av en turistboom av gruppresenärer som vill flyga.

Skärgårdstrafiken å sin sida är en helt annan femma. Den har ingen större betydelse för turism eller näringsliv, men utgör själva livsnerven för fast bosättning i Ålands skärgårdskommuner Brändö, Kumlinge, Föglö, Sottunga och Kökar och Vårdö.

Samtidigt som befolkningsantalet i skärgården sjunker kämpar man med ökande kostnader för att upprätthålla trafiken, och det blir upp till nästa lagting och regering (det är val på Åland i oktober) att ta ställning till en stor omstrukturering av skärgårdstrafiken, möjligen en där man går in för att

bygga en tunnel från fasta Åland till Föglö och helt lägga om ruttsystemet så att det blir billigare både att bemanna och i investeringskostnader.

Denna fråga är inte på något sätt avgörande för det åländska näringslivet, men politiskt är den känslig. Ska centrum på Åland, som i sig befinner sig i periferin, upprätthålla möjligheten att bo och leva i periferin, även om det kostar?

Precis samma fråga som kan formuleras om alla sammanhang där man anlägger ett samhällsperspektiv på transportfrågan.

*Valentina Pop - EU Observer*

## Nordic countries eyeing 'core' EU transport network

**Scandinavian cross-border bridges and highways are given as an example for successful project management in an area where the EU is currently trying to cut waste, politicking and huge delays in execution by focusing on a 'core' network of transport routes.**

24.08.2011

The EU ambition is high: to establish smoothly interconnected highways, railroads, inland waterways and airports "of the highest strategic and economic importance throughout the EU." The 'core network' to be unveiled by the European Commission in September is supposed to "link East and West, old and new member states" as well as neighbouring countries, focusing rather on cross-border connections than grand national projects, a working paper published last year announced.

It aims to clean up the 30-odd list of priority projects, mostly rather the result of intense national lobbying than economic rationale or the desire to make it as easy as possible for a traveller to get from one country to another.

- We'd like to focus more on those bits that no-one wants to build, which make the connection between countries," one EU official told AnalysNorden.

More EU money is set to go to the projects in the 'core network' and less in those adjacent or indirectly connected to it.

This is likely to set off another heavy round of lobbying from member states, replicating the wrangling when the first EU transport network - TEN-T - was established in the mid-90s. However, this would be exactly what the 'core network' seeks to avoid, with tougher selection criteria and cut-off dates for the funding if projects are delayed too long.

### **Øresund - a rare success story**

According to the European Commission's estimates, removing 20-25 major bottlenecks such as poor inter-connections at the borders, half-way built bridges or tunnels may generate up to 2.9 million jobs by 2020. Making common standards work for instance in unifying rail track widths or electrification systems would also save up a lot of money and speed up the flow of passengers and goods.

One good example of on-time execution and no extra costs compared to the initial estimates - an exception to the overall European performance - is the Øresund bridge connecting the Danish capital to the Swedish city of Malmö since 2000, to which the EU contributed with €127 million out of a total cost of €2.7 billion.

With rail and car transport doubling thanks to this inter-connection, businesses also sprung up, as well as a regional university and research centre.

- The Øresund fixed link demonstrates the extent to which infrastructure is essential for the functioning of the Internal Market," the EU commission wrote in a recent presentation of its priorities for the next multi-annual budget.

But many more projects listed as priorities on the TEN-T network map still remain unfinished, more than 15 years after being selected: Betuweroute, a double track freight railway running from Dutch Rotterdam to Germany, is listed as completed since 2007, but the German part of the project is still not ready. A tunnel from Italy's Turin to Lyon in France is delayed due to worries it will spoil nature in the Alps, while an inland waterway project running from Rotterdam to the Black Sea in Romania has also been held up by environmental concerns.

In a bid to put more pressure on contractors, the EU is looking at scrambling together more resources, but under much stricter conditions: different envelopes, such as rural development or research and development could be made available for the 'core network' projects, provided they stick to agreed deadlines or else lose the money. The projects would also need to meet higher environmental standards and clearly generate employment.

## The lone Finn

Under current rules, the EU only allocates €8 billion specifically under the TEN-T scheme, with the bulk of the financing - €196 billion - coming from national budgets. Another €43 billion earmarked for infrastructure projects can also be tapped from the bloc's "structural funds" aimed at helping poorer regions to catch up with more affluent neighbours. The European Investment Bank also offers low-interest loans and financial guarantees of up to €65 billion.

Once published, the Commission's 'core network' proposal will have to pass through the Council of ministers and the European Parliament before it will actually change the current rules and funding criteria.

In the Parliament's transport committee where this legislative proposal will be dissected first, Ville Itälä has a lonely job: As a Finn, he is the only representative of a Nordic country sitting as a full member. Three others from Sweden and Denmark can also take part in the meetings of the committee, but only when full members are absent.

- I am trying to convince my colleagues that Scandanivan coutries don't have to be left out. It's hard, because there is the working assumption that southern countries need more money for these kind of projects, he told AnalysNorden.

- But of course there will be some northern projects included in the core network, he added.

In view of the hard bargaining around the EU's next multi-annual budget, Itälä said that transport infrastructure should be kept high on the priority list.

- We need more money for such projects. In order to get economic growth back on track, we need good transport networks, he said.

As an example, he said that one good project was to connect the newly developed mines in Lapland to the Finnish capital Helsinki.

- It's also important to have good railway connections to and from Russia, he said, while acknowledging that the technical difficulties are big due to the different track width the Russians employ.

For now, however, figures remain vague - for instance the new government in Helsinki has not made it clear yet what its priorities are and how much money it will set aside to co-finance such infrastructure projects.

### **Putting order to the transport jungle**

Another potential money-grabber in the North could be the Fehmarn Belt, the immersed tunnel set to connect northern Germany to the Danish island of Lolland and from there to Copenhagen. The project, expected to be finalised by 2020 is already on the TEN-T list for an EU financing of 5-10 percent of a total cost estimated at €5 billion. It remains however to be seen if it will be considered part of the 'core' or rather of the connecting network. Environmental concerns linked to the digging of the tunnel, as well as protests from the German ferry operators may delay the project even further, despite it already being discussed for more than 30 years.

All in all, the new 'core network' seems to try and put some order and sense of urgency in the myriad of projects and do it quicker than the TEN-T network has managed in its 15 years of existence. And in order 'not to create confusion', as one EU source put it, the Commission will actually keep the current TEN-T axes, some of which will be in the 'core', while others in the connecting network.