
Fra: Alf J GK <alf@varmost.net>
Sendt: 24. juni 2020 13:46
Til: postmottak SD
Emne: NTP 2022-2033. Svar på invitasjon til å komme med innspill og uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer på transportområdet.
Vedlegg: INNSPILL TIL NTP 2022-2033, 24-06-2020.pdf; Vedlegg 1 GK brev til SD om NTP 2022-2033, 13-03.pdf; Vedlegg 2 TG Vurderinger av finansielle og organisatoriske løsninger gresekryssende jernbane Ski-Mysen-Töckfors.pdf

Til Samferdselsdepartementet

Herved oversendes svar fra Grensekomiteen Värmland-Østfold på departementets invitasjon til å komme med innspill til transportvirksomhetenes prioriteringer på transportområdet. Komiteens mandat utgår fra medlemmene i Norge og Sverige og fra Nordisk Ministerråds nordiske samarbeidsprogram. Det er også løpende dialog med Nordisk Råd om hvordan man kan forbedre transportforbindelsene og samarbeidsmulighetene i Norden.

Vi vil minne departementet om at Grensekomiteen har sendt tidligere innspill til departementet i denne saken, både 13.03.2020 og en uttalelse fra de 12 nordiske grensekomiteer 04.02.2020 om nordiske transportsamarbeid, hvor vi også ba om et dialogmøte med departementet for å redegjøre for Grensekomiteens synspunkter på de grenseoverskridende transportforbindelser. Vi har til nå ikke fått svar på denne henvendelsen, men håper fortsatt på at det kan la seg gjøre å få til et slikt møte. Ikke minst fordi vi har ansvaret for å arrangere et Nordisk Grenseregionalt Forum i Oslo i november, og vil gjerne få norske myndigheter med i den dialogen som pågår om disse spørsmålene på regionalt og kommunalt nivå i Norden, for å realisere nordiske regjeringenes omforente visjon om å skape "den mest bærekraftige og integrerte region i verden."

På bakgrunn av vårt arbeid i EU prosjektet TENTacle har vi besluttet å jobbe med 5 strategier for utvikling av det sentrale skandinaviske grenseområdet, som vi gjerne vil redegjøre for. Disse strategiene berører både vei og jernbane, og våre forslag bør være av stor interesse for departementet, ikke minst i lys av klimaforpliktelsene og det nordiske og europeiske transport-samarbeidet. Flere av forslagene krever ikke statlige penger, men et konstruktivt samarbeid med staten.

I vårt brev av 24/6 med vedlegg er det redegjort for Grensekomiteens synspunkter, forslag og ideer.

Med vennlig hilsen

Alf S. Johansen
Sekretariatsleder
Grensekomiteen Värmland-Østfold
Vangsveien 10
1803 Askim
www.varmost.net



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Askim, 13/03-2020

NTP 2022-2033, innspill om prioriteringer på transportområdet

1. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har i brev av 21. november 2019 invitert fylkeskommunene, de fire største byene og Sametinget til å gi innspill til prioriteringer i arbeidet med neste Nasjonale transportplan. Hensikten med brevet er å invitere fylkeskommunene mv. til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.

Det påpekes at Regjeringen har satset betydelig på samferdselsområdet over hele landet i de senere årene. Det påpekes at det er viktig med et godt transportsystem for å skape gode bo- og arbeidsmarkeds regioner og øke næringslivets konkurransekraft. Dette innebærer å knytte produksjon/næringslivets transporter av varer og tjenester til markedene på en effektiv måte. Dette krever en omstilling til et fremtidig lavutslippssamfunn innenfor rammene av en forsvarlig klima- og miljøpolitikk. Samferdselsdepartementet ønsker derfor innspill til løsningsforslag for å oppnå en slik utvikling.

Som en av 12 nordiske grensekomiteer tillater vi oss å komme med et innspill til prioriteringer, da det er viktig å få fram at Nasjonal Transportplan 2022-2029 ikke bør stoppe ved landegrensen, men også ser på forslag til gode grensekryssende transportløsninger mellom de nordiske land og da i særdeleshet i forhold til vår overlegent viktigste samarbeidspartner Sverige, samt EU.

Nordiske visjoner og mål

Grensekomiteene arbeider med mandat fra det Nordiske Samarbeidsprogrammet og med finansiering fra Nordisk Ministerråd. De nordiske statsministere lanserte i 2019 en visjon om at Norden skulle bli verdens mest bærekraftige og integrerte region. Den nye visjonen har tre prioriterte områder:

- Et grønt Norden
- Et konkurransekraftig Norden
- Et sosialt bærekraftig Norden

De Nordiske oppnevnte Samarbeidsministrene ønsker **nå** at man **konkretiserer** virkemidler for å realisere denne visjonen. Et miljøvennlig og konkurransekraftig grenseoverskridende jernbanesystem vil utvilsomt være et svært viktig felles bidrag for å redusere klimautslippene i henhold til Paris avtalen og nasjonale mål om **minst 50 % reduksjon av klimagassene innen 2030.**

Bedre jernbaneforbindelser over grensene i Norden

For å oppnå disse målene må det til en betydelig reduksjon av flyreiser (og bilreiser) mellom de nordiske hovedsteder og andre nordiske storbyer, som er blant de mest trafikkerte flystrekningene i Europa. De mangelfulle jernbanestrekningene i grenseområdet mellom Norge og Sverige gjør at jernbanen i dag ikke er

konkurransedyktig i forhold til fly, og selv bil/buss går fortere. Det kan her nevnes at det er rundt 1,5 millioner flypassasjerer årlig mellom Oslo og Stockholm og Oslo-København, mens kun 0,25 millioner reiser med tog over Magnor/Charlottenberg (Oslo-Stockholm). Togtrafikken mellom Oslo og Gøteborg/København har blitt redusert betydelig. Togets markedsandel er kun rundt 10 %.

Togets reisetid målt mot bil/buss og fly er det viktigste hinder for at passasjerer skal velge jernbanen. Andre utfordringer er frekvens, komfort og pålitelighet. Et klimaperspektiv er det et stort tankekors at toget som er et tilnærmet nullutslippsalternativ, ikke er relevant for de fleste reisende mellom Norge og Sverige. Dette bekymrer både Nordisk Råd og grensekomiteene. Det burde derfor nå være en fin anledning for regjeringene i Norge og Sverige til å vise handlekraft ved å igangsette en plan og utbyggingsprosess i neste NTP 2022-2032 for å knytte bedre sammen InterCity nettet i de 2 land ved å få bygd ut gode grensekryssende jernbaneforbindelser.

Det vises til Vedlegg 1 for en nærmere utdyping av hvorfor det nå i forestående NTP 2022-2033 er så viktig med en mer konkret oppgradering/prioritering av de internasjonale grensekryssende jernbaneforbindelsene mellom Norge og Sverige.

Den grensekryssende jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Stockholm

Det pågår for tiden en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen hvor man også ser på den grensekryssende jernbaneforbindelsen fra Kongsvinger til Arvika/Karlstad og videre til Stockholm. Dette arbeidet ledes av Jernbanedirektorat som har det overordnede ansvaret for jernbanesystemet i Norge. Dette er en norsk oppfølging av den svenske Ätgärdvalgutredningen for transportkorridoren Stockholm og Oslo som Trafikverket sluttførte i 2018.

Den norske KVUen ser på hvordan eksisterende Kongsvingerbane kan utbedres på kort og lang sikt, og man ser også på hvordan ulike grensekryssende traseer til Sverige som tillegg til Kongsvingerbanen. Jernbanedirektoratet har påpekt (NTP 2018-2029) at Romeriksporten har begrenset kapasitet for økt togtrafikk både nå og enda mer i framtiden. Men, Follotunnelen som ferdigstilles i 2022, vil derimot ha en betydelig kapasitet.

Det er i NTP sammenheng viktig rent samfunnsøkonomisk å få en snarlig utnyttelse av de nye InterCity-strekningene i Norge. Dette innebærer eksempelvis at en ny og kapasitetssterk Follotunnel mellom Oslo og Ski, kunne brukes på en sydlig trase for en internasjonal togforbindelse mellom Oslo og Stockholm via Askim/Mysen til Ørje/Töcksfors og videre til Karlstad (via Arvika eller Grums). Et slikt alternativ vil dessuten være et prisgunstig alternativ for å binde sammen InterCity i disse grenseområdene i Norge og Sverige. Men, uansett, synes det nå viktig at Kongsvingerbanen oppgraderes/videreutvikles, og at det undersøkes nærmere hvordan et samspill med en mulig sydlig trase via Follotunnelen og Ski/Mysen kan bidra til å skape et mindre sårbart og robust jernbanesystem enn vi har i dag. Dette bør derfor inngå som et interessant alternativ i den videre planlegging av en bedre grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm.

Vi vil gjerne påpeke at en fornyet Østre Linje med påkobling til Follobanen vil gi en dobbel effekt, ved at den også er linket til Østfoldbanens Vestre Linje via Sarpsborg. Investering i utvikling av Østre Linje styrker altså kapasiteten i hele Sør-korridoren, noe Jernbanedirektoratet gjentatte ganger har påpekt som et sterkt behov.

Det vises forøvrig til Vedlegg 1 for en nærmere utdyping av dette alternativet og andre tanker /forslag om finansiering av grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige.

2. Strategier

Grensekomiteen Värmland-Østfold har på basis av EU-prosjektet TENTACLE som ble sluttført i 2019, vedtatt 5 strategier for sitt arbeid:

- 1) Hele Nordisk Triangel må prioriteres i TEN-T/CEF, også Oslo-Ørebro-Stockholm.

- 2) Motorveistandard hele veien mellom hovedstedene og Ring 4 rundt Oslo.
- 3) Dagens jernbaner/InterCity må knyttes sammen over grensen og styrkes slik at man får et robust jernbanenett mellom Norge og Sverige. Dette må prioriteres i NTP.
- 4) Høyhastighetsbaner mellom Oslo og Stockholm/Gøteborg bygges og finansieres utenfor statsbudsjettet som en del av et Nordisk høyhastighetsnett.
- 5) Stedsutvikling rundt kollektiv-knutepunkter for å styrke byer/steders attraktivitet og bærekraft.

Ved å knytte sammen det etterhvert forbedrede InterCity systemet i Norge og Sverige vil man redusere brister og skape et mer robust grensekryssende jernbanesystem mellom Norge og Sverige. Dette er ikke minst viktig for godstransporten og for redundans.

Ved dessuten å etablere høyhastighetsbaner så vil fjerntrafikken innenfor Nordisk Triangel i all hovedsak gå på skinner. Det er behov for baner med ulike formål, om man skal løse utfordringene med gods- og persontrafikk i dag og ikke minst i framtiden, med den veksten som forutsettes i det sentrale Skandinavia. Når Sverige nå etablerer helt nye høyhastighetsbaner på enkelte strekninger (f.eks. Lund-Hässleholm) og oppgraderer «befintlig struktur» på andre strekninger, så bør Norge også være med på denne jernbansatsningen.

Konklusjonen er at det nå er viktig å tydelig prioritere grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige i forestående NTP 2022-2033.

3. Forslag til NTP 2022-2033

Grensekomiteen Värmland-Østfold vil spille inn følgende fem punkter:

1. Nordisk Råds forslag om å etablere et Nordisk Ministerråd for Transport bør gjennomføres så raskt som mulig. Dette er viktig for å synkronisere transportplaner og initiativ for styrket felles innsats for reduksjon av klimautslipp i Norden.
2. Planlegging og utbygging av det grensekryssende jernbanesystemet på norsk side i Nordisk Triangel må prioriteres. Norge må overfor EU og Sverige fortsette å løfte fram strekningen Oslo-Ørebro-Stockholm som en høyt prioritert utviklingskorridor. Moderne jernbaneforbindelser vil bidra til betydelig reduksjon av klimagasser samtidig som dette også skaper en mer bærekraftig og konkurransekraftig grenseregion.
3. Det bør snarlig iverksettes en KVVU for å konkretisere de internasjonale grensekryssende jernbaneforbindelser Oslo-Gøteborg/København og Oslo-Stockholm. Dette arbeidet bør bygge videre på KVVU for Kongsvingerbanen og andre rapporter og studier som berører denne problematikken.
4. Staten bør medvirke/ta initiativ til en prosess som kan føre til raskere etablering av nye jernbaner over grensen til Sverige med eller uten statlig finansiering.
5. Videre analyser og arbeid med Ring 4 rundt Oslo må ha et multimodalt perspektiv og se på hvordan både veg- og jernbanenettet i hovedstadsområdet kan avlastes, for å oppnå et mer robust og mer klima- og miljøvennlig transportsystem i Osloregionen.

Med vennlig hilsen

Per Jonsson
Styreleder

Thor R. Hals
Nestleder

Per.Jonsson@bengtsfors.se

thor.hals@politiker.iok.no

VEDLEGG 1 - Begrunnelse og forklaring

Nedenfor gis en nærmere utdyping/konkretisering av forslaget til prioritering med hensyn til utbedring/utbygging av dagens jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige. Blant annet baseres forslagene/analysene på EU-prosjekter som Coinco (8 million-city), Scandria2Act og TENTacle. Dessuten OECDs rapport «Mega region West Scandinavia», STRING, Trafikverkets ÅVS Oslo-Stockholm, Jernbanedirektoratets pågående KVV for Kongsvingerbanen, Trafikverket/Jernbaneverkets rapport Oslo-Gøteborg fra 2016, Statens Vegvesens KVV Oslofjordforbindelsen, rapporter fra Oslo-Stockholm 2.55, Norsk Bane/Deutsche Bahn, Jernbanestrategien (vedlegg 5 i NTP 2018-2029), Nya stambanor i plan 2018-2029 - Utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägar (Trafikverket), UIC rapporter med mer.

1. Politiske initiativ og NTP

Grensekomiteen Värmland-Østfold har i lengre tid samarbeidet med andre aktører for å forbedre jernbaneforbindelsene for både passasjer- og godstrafikken fra Norge til Sverige og videre til Europa. Dette har skjedd gjennom EU prosjekter og et politisk og administrativt arbeid i flere regionale og internasjonale samarbeidsorganer. Grensekomiteene er spesielt bekymret for den svake framdriften når det gjelder utviklingen av moderne og framtidsrettede jernbaneforbindelse mellom Norge og Sverige og hvor lite oppmerksomhet det har fått i den senere tids nasjonale transportplaner.

Det har jevnlig blitt avholdt flere jernbanekonferanser om «Grensekryssende transporter». Konklusjonen fra disse konferansene er at det nå er på tide å få konkretisert og iverksatt en prosess for å få utbygget en sammenhengende moderne og effektivt dobbeltsporet grensekryssende jernbaneforbindelsene fra Oslo til Stockholm og Oslo til Gøteborg og videre til Europa/Kontinentet.

Det er de nasjonale myndigheter som har det overordnede ansvaret i samarbeid med de regionale myndigheter å få forbedre de grensekryssende jernbaneforbindelser. Men, det kan dessverre konstateres at de grensekryssende jernbaneforbindelser har fått lite gjennomslag i de nasjonale transportplaner i Norge og Sverige og har tapt i konkurransen med innenlandske samferdselsprosjekter og blir med andre ord **ikke prioritert**.

Det er overraskende at gode transportforbindelser mellom de nordiske hovedsteder ikke har blitt sterkere prioritert i og med det omfattende samkvem og handelsrelasjonen som eksisterer mellom landene. De nordiske regjeringer lanserte allerede i 1996 «Det Nordiske Triangel» som et ledd i innspill til utformingen av «Trans European Network» (TEN-T). Innspillet gjaldt planlegging og utbygging av et effektivt, bærekraftig og konkurransekraftig transportsystem på veg og jernbane mellom Oslo-København og Stockholm. Det er lagt opp til at utbyggingen skulle delfinansieres med både EU og nasjonale midler. Ved EUs revisjon av retningslinjene til «Trans European Network» (TEN-T) i 2009 ga de nordiske regjeringer nok en gang en tilbagemelding om at «Det Nordiske Triangel» var det viktigste grensekryssende infrastrukturprosjektet i Norden i EU-sammenheng.

Det kan dessverre konstateres at de senere tids Nasjonale Transportplaner i Norge har hatt **mangelfulle behandlinger** av internasjonale transportforbindelser. Det har riktignok vært fine beskrivelser av betydningen av Nordisk Triangel og TEN-T, men ingen redegjørelse av status for gjennomføringen av Nordisk Triangel og hvilke ambisjoner/planer man på nasjonalt nivå har i de neste 10-12 årene. Det er også overraskende at det ikke er noen redegjørelse av hva et moderne InterCity nett i Norge og Sverige med gode grensekryssende forbindelser kan bidra med miljømessig i forhold til **Paris avtalens** klimaforpliktelser med **50 % reduksjon av klimagassene** innen 2030.

Det kunne eksempelvis med bakgrunn av den omfattende planlegging og utbygging av InterCity nettet på Østlandet blitt avklart hvordan jernbaneforbindelsene til Sverige og videre til Europa/Kontinentet kan videreutvikles. Dette gjelder spesielt transportkorridorene Oslo-Gøteborg og Oslo Stockholm. Disse korridorene inngår som sagt i «Det Nordisk Triangel» som er høyt prioriterte korridorer for internasjonale jernbaneforbindelser både i Norge og Sverige samt i EU. Men, det det savnes en nærmere redegjørelse om hva Norge kan bidra med sammen med Sverige for å utvikle et moderne og framtidsrettet grensekryssende

jernbanesystem. Dette vil derfor igjen ikke minst også bidra til å redusere det svært store antall flyreiser mellom hovedstedene i Norge, Danmark og Sverige og være et bidrag til å redusere klimautslippene i Europa.

Dette er noe ikke bare berørte grensekomiteer/fylkeskommuner ved flere anledninger har påpekt, men også OECD påpekte dette i en analyse fra 2018 av transportkorridoren Oslo-Gøteborg. OECD er overrasket over passiviteten på sentralt hold på norsk og svensk side da dette «*utgjør en av de mest trafikkerte transportkorridorene i Europa – både i form av godstransport og passasjertransport- og at jernbanen gradvis har tapt i konkurransen med veitransport, særlig på strekningen Oslo-Göteborg*». (Referanse: <https://westernscandinavia.org/>)

Det kan riktignok konstateres en viss erkjennelse av problemstillingen i Sveriges Nasjonale Infrastrukturplan 2018 – 2029 hvor det ble påpekt «brister» i jernbaneforbindelsen til Göteborg – norsk-svenske grensen, Den svenske regjering vil ta initiativ til utviklingen av grenseoverskridende strekningen som Göteborg-Oslo. Det heter her: «*Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i det nämnda stråket kan stärkas*».

Uansett, bør det i de nye nasjonale transportplaner i Norge og Sverige inneholde redegjørelse av status på framdriften med utviklingen av «Nordisk Triangel» og en framdriftsplan for de neste 10-12 årene. De nasjonale samferdselsmyndigheter bør dessuten arrangere årlige møter med berørte regioner/kommuner for å redegjøre for status og framdrift. Spesielt i den første delen av Nasjonal Transportplan 2022-2033 bør det med utgangspunkt i en pragmatisk tilnærming forslås hvordan man får til en god sammenkobling av InterCity nettet i Norge og Sverige ved å utbedre de grensekryssende jernbaneforbindelser («Missing Links») mellom Norge og Sverige. I første omgang kan dette være konsentrert til grenseområdene, men som eventuelt også senere kan inngå i et framtidig nordisk høyhastighetsnett. (Kfr. Den Norske høyhastighetsutredningens anbefalinger).

2. Synspunkter på den grensekryssende jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Stockholm

Det pågår for tiden en Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen hvor man også ser på den grensekryssende jernbaneforbindelsen fra Kongsvinger til Arvika/Karlstad og videre til Stockholm. Dette arbeidet ledes av Jernbanedirektorat som har det overordnede ansvaret for jernbanesystemet i Norge. Dette er en norsk oppfølging av den svenske Ätgärdsvalstudien for Stockholm og Oslo som Trafikverket slutførte i 2018.

Den norske KVUen ser på hvordan eksisterende Kongsvingerbane kan utbedres på kort og langs sikt, man ser også på hvordan skal se på ulike traser grensekryssende traseer til Sverige i tillegg til dagens trase. Jernbanedirektoratet har påpekt (NTP 2018-2029) at Romeriksporten har og vil i framtiden ha ennå mer begrenset kapasitet for den økte framtidige togtrafikken. Men, på den andre side vil Follotunnelen som ferdigstilles i 2022 ha en betydelig kapasitet for økt kapasitet. Det er i NTP sammenheng viktig rent samfunnsøkonomisk å få en snarlig utnyttelse av de nye utbygde InterCity strekningene i Norge. Dette innebærer eksempelvis at en ny og kapasitetssterk Follotunnel mellom Oslo og Ski, burde brukes på en sydlig trase for en internasjonal togforbindelse mellom Oslo og Stockholm via Askim/Mysen til Töckfors og videre til Arvika/Karlstad.

Det bør også nevnes at i NTP 2018-2029(Jernbanestrategien, febr. 2016) så vises det til planer om å bygge dobbeltspor mellom Ski/Kråkstad til Askim/Mysen «***dersom Østfoldsbanens Østre Linje i framtiden skal brukes som hovedkorridor for godstrafikk mellom Gøteborg og Alnabru må strekningen imidlertid få dobbeltspor***» til Mysen. Reisetid Oslo-Mysen blir 54 minutt, etter at Follobanen er tilkoblet Østre Linje.

Med relativt rimelige midler kan lange krysningsspor /dobbelt sporet trase fra Ski til Mysen/Askim benyttes for å knytte sammen togsystemene på begge sider av grensen (Østfold-Värmland). Det gir en raskere togforbindelse mellom Oslo og Stockholm med lave utbyggingskostnader for grensebanen, samtidig som at godstrafikken får en ny mulighet over grensen sør for Oslo. Banen vil komplettere Kongsvingerbanen og Kornsjøforbindelsen. Dette innebærer igjen en betydelig god ressursutnyttelse, ikke bare for lokal/regional

og en internasjonal passasjertrafikk, men også for en miljøvennlig godstrafikk til/fra Osloregionen.

Det burde ikke minst være interessant gjennom en KVV å studere nærmere hva et opplegg med lange kryssningsspor/forbedret dobbeltsporet trase mellom Ski til Mysen/Askim på 40 km ville bety både for gods og for internasjonale og regionale/lokale reiser. Den gjenstående banestrekningen på norsk side fra Mysen til svenskegrensen vil kun utgjøre ca. 25 km, etterfulgt av på svensk side en ca. 45 km jernbanestrekning fra Riksgrensen via Töcksfors og deretter til Arvika. De totale kostnadene ville i et slikt utbyggingsalternativ beløpe seg til ca. 21 mrd. kroner Mysen-Arvika, hvorav **kun 7,5 mrd. kroner på norsk side**, for strekningen Mysen-Ørje/Riksgrensen. Ved at grensebyen Ørje/Töcksfors med stor grensehandel og næringsutvikling får en tilknytning til jernbanen skapes en ny og miljøvennlig transportløsning i et område hvor det er utstrakt vekst, pendling og transport over grensen.

Det bør i denne sammenheng også nevnes at det på grunn av Østre linjes innføring til Ski stasjon skal bygges et nytt dobbeltspor (6 km) mellom Ski og Kråkstad (ferdigstilt i 2026). Det er dessuten fra 2027 lagt opp til en betydelig forbedring av jernbanetilbudet med økte frekvenser også Østre linje. Det burde derfor være interessant å se nærmere på å forbedre Østre linje ytterligere til Askim/Mysen ved bruk av lange kryssningsspor/dobbeltspor som både den lokale/regionale/internasjonale passasjertrafikken og godstrafikken kan benytte seg av. Dette burde være god ressursutnyttelse og samfunnsøkonomi.

3. Fakta om de ulike alternativer Oslo-Karlstad-Stockholm

Det foreligger i dag flere jernbane-alternativer/forslag for Oslo-Karlstad, som i dag har rundt 3 timers reisetid. Nedenfor er det satt opp estimerte lengder, kostnader og reisetider basert på 300 000 kr/spormeter i alle alternativer. Det er imidlertid stor usikkerhet rundt kostnader ved de alternativer som forutsetter lange tunneler, eller lange banevaller i løsmasser. Reisetidene avhenger av flere faktorer også øst for Karlstad og kan derfor kun estimeres.

1. **Oppgradering av Kongsvingerbanen**
Lillestrøm-Arvika, 145 km. Kostnader for oppgradering: Ukjent. Det vises her til KVV arbeidet.
Reisetid Oslo-Karlstad: 2:30-3:00 timer. Oslo-Stockholm 5-6 timer.
2. **Ny bane Lillestrøm-Fet-Bjørkelangen-Arvika, med utgangspunkt i Romeriksporten**
Lillestrøm-Arvika: 97km a kr. 300 mill. = 29,1 mrd. kroner
Reisetid Oslo-Karlstad: 1:30-1:45 avhengig av fart og antall stopp. Oslo-Stockholm 3-4 timer.
3. **Ny bane Ski-Askim-Arvika (2.55 alt. B), med utgangspunkt i Follobanen**
(Ski-Arvika med stopp i Askim): 95 km a kr. 300 mill. = 28,5 mrd. kroner.
Reisetid Oslo-Karlstad: 1:30-1:45 avhengig av fart og antall stopp. Oslo-Stockholm 3-4 timer
4. **Fornytt Østre Linje (med utgangspunkt i Follobanen + ny bane Mysen-Ørje-Töcksfors-Arvika)**
Mysen-Arvika 70km a kr. 300 mill. = 21,0 mrd. kroner (7,5 mrd. kr i Norge)
Reisetid Oslo-Karlstad: 1:40-1:55. Oslo-Stockholm: 3,5-4,5 timer
5. **Ny høyhastighetsbane Ski-Askim-Årjäng-Grums-Karlstad-Stockholm**
Oslo-Karlstad: 162 km a kr. 300 mill. = 48,6 mrd. kr. (ny bane Oslo-Stockholm= 135 mrd. kr.)
Reisetid Oslo-Karlstad: 0:40 non-stop. 1:00 med 4-5 stopp. Oslo-Stockholm: 1,5-2,0 timer.

Alternativene har ulike kostnader, klimaeffekt, fordeler og ulemper. Så det kommer an på hva som skal veie tyngst, og hva slags innføring til Oslo som velges.

- 1,2,3,4 krever statlig finansiering, helt eller delvis. Av disse er alternativ 1 og 4 billigst for Norge, men gir lengre reisetid enn alternativ 2 og 3.
- Alt. 5 vil kombineres med høyhastighetsbane Oslo-Gøteborg-Hamburg og kommer i tillegg til de konvensjonelle alternativer. Man tenker seg en avgrening til Gøteborg et sted mellom Askim og Årjäng. Den blir en del av en lengre TransNordic strekning.

4. Finansiering av grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige

Finansiering og utbyggingen av InterCity systemet på Østlandet vil etter stor sannsynlighet bli topp prioritert

i neste NTP 2022-2033. Utbyggingen av InterCity systemet har dessuten vist seg å bli vesentlig dyrere og forsinket. Dette betyr at det derfor er svært sannsynlig at det heller ikke i forestående NTP 2022-2033 vil bli avsatt bevilgninger til de grensekryssende jernbaneforbindelsene til Stockholm og Gøteborg. Det synes derfor nå hensiktsmessig å vurdere alternative organisasjons- og finansielle modeller. I en slik prosess er det viktig å involvere ulike aktører som kommuner og næringsliv i Norge og Sverige.

I den forestående Nasjonal Transportplan 2022-2033 bør det derfor tas initiativ til å utarbeide alternative finansierings- og organisasjonsmodeller for å bygge ut gode grensekryssende jernbaneforbindelser. Kfr. erfaringer fra Øresundforbindelsen og Fehmarn Belt prosjektet om finansiering med bruk av avgifter for grensekryssende trafikk sammen med EU-funding. Det bør videre studeres nærmere mulighetene for å etablere et eget plan- og utbyggingsselskap basert eksempelvis på erfaringene fra Gardermobanen AS mv. Mulighetene for etablering av OPS organisering tilknyttet utbygging av en grensekryssende jernbaneforbindelse burde også undersøkes nærmere. Dette bør baseres på erfaringene fra OPS prosjektene av de store vegprosjektene i Norge.

Videre bør det undersøkes nærmere om de gode erfaringene med etablering av det statlige utbyggingsselskapet Nye Veger AS kunne overføres til jernbanesektoren. Eksempelvis kunne et nytt statlig selskap (Nye Baner AS) få ansvaret for selve utbyggingen/utbedringen av bedre grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige.

5. Noen tanker om langsiktig strategi for utbygging av jernbanenettet og kostnadsreducerende tiltak når det gjelder moderne jernbaneutbygging

Reisetider

TENTACLE prosjektet viste at det er fullt mulig å etablere jernbaner med reisetid Oslo-Stockholm på under 2 timer. SJ har kommet fram til det samme og påpeker ambisjonsnivået bør legges der (Kfr. artikler og presentasjoner fra Crister Fritzson og Pär Helgesson).

For Oslo-Gøteborg er en reisetid på 1 time mulig å oppnå, selv med et par stopp underveis. Med 1:20 får man plass til 5-6 stopp per avgang. En banestrekning som er 80 km kortere (270 km mot dagens 350 km) er i seg selv svært tidsbesparende. Med ny bane er gjennomsnittsfart på 300 km/t mulig.

Det vises spesielt til Per Corshammer i Tüv-Süd sine rapporter til TENTACLE prosjektet som omhandler bygging av høyhastighetsbaner mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg-København, og hvordan disse kan spille med InterCitybaner i Norge og Sverige, og skape kortere reisetider for alle.

Byggekostnader, byggetid og lønnsomhet

Per Corshammer oppgir at brobaner med slab track for 350 km/t kan bygges ut for en meterpris som ligger 173 000 SEK **lavere** per spormeter målt mot markbaner med hastigheter under 250 km/t. Dette stemmer godt med Verdensbankens rapport fra 2019 (Lawrence, Bullock, Liu) som bekrefter at høyhastighetsbaner med toppfart 350 km/t kan bygges ut i Europa for under 300 millioner kroner/km. Dette ligger 30% under Trafikverkets kostnadsberegninger for nye stambaner.

På bakgrunn av høye byggekostnader i utbyggingsprosjekter i Norge og Sverige så er dette både oppsiktsvekkende og interessante tall. Follobanen og Hallandsåsbanen har begge kostnader på rundt 1,5 mrd. kroner per kilometer. Og om man legger BaneNor sine beregninger for jernbanen Råde-Halden til grunn så er prisen nå på over 1,0 milliard kroner per kilometer. (63 mrd. kroner for 60 km). Prisen på ballastbaner på mark og tunnelkostnader i Norden ser ut til å ligge betydelig over nivået i andre Europeiske land, og er i seg selv en trussel mot gjennomføring av nødvendige prosjekter.

Trafikverkets stambaner Stockholm-Malmø/Gøteborg er budsjettert til rundt 450 millioner SEK/km. Slab track på mark er marginalt dyrere enn ballast-baner på mark (6,5-13,0% dyrere) ifølge Trafikverkets rapport 2017-08-31: «Med ballasterat spårssystem bedöms investeringskostnaden minska med ca 15-30 miljarder kronor, men samtidigt antas underhållskostnaden bli högre.» Denne marginale kostnadsbesparelsen var avgjørende for at man valgte ballastspor 250 km/t, og ikke slab track for 320 km/t, unntatt for Lund-Hässleholm. KTHs Järnvägsgruppen (Andersson, Berg, Nelldal, Stichel) er uenig i dette og skriver i rapport

20-01: "Huvudinriktningen bør enligt vår uppfattning vara att de nya stambanorna (med vissa lokala undantag) byggs för 320 km/h. Detta är redan idag en normal hastighet på internationella nybyggda järnvägar, men flera banor har byggts eller planeras för 360 km/h."

Om det nå er slik at det faktisk er ganske mye billigere å bygge ballastfrie høyhastighetsbaner på bro enn ballastbaner med lavere hastighet på mark, så er det på tide å gjøre en reell vurdering av dette i Norge. Når man dessuten vet at markedet (og dermed klimaeffekten) er større og produktiviteten høyere ved raskere tog så er det enda mer uforståelig at man velger bort mulighet for hastigheter over 250 km/t, når man nå først skal konstruere helt nye stambaner for 100 år og mer. I Frankrike og Spania går høyhastighetsbaner med overskudd og bidrar hvert år med friske penger til de statlige jernbaneselskapene. I Spania har man nå 3000 km og planlegger for 5000 km høyhastighetsbaner. Stadig flere land kommer etter, blant annet Storbritannia. Norden bør ikke stå utenfor den utviklingen.

Grensekomiteen er av den oppfatning at byggekostnader er en meget vesentlig faktor for hvor fort man kan bygge ut jernbaner i Norden. Markbaner og tunneler har store variasjoner fra prosjekt til prosjekt. Bergarter og løsmasser påvirker kostnader for markarbeid, som normalt utgjør rundt 50% av prosjektkostnaden. Tunnelkostnader varierer fra rundt 300 mill. kr./km til over 1000 mill. kroner/km.

Skal man først bygge på mark er det vesentlig å finne grunnforhold som er kostnadseffektive både for bygging og senere vedlikehold og fortrinnsvis ikke utsatte for flom eller skred. Ballastfrie brobaner framstår i dag som mer forutsigbare på kostnadssiden og muliggjør høye hastigheter. Det er en rekke prosjekter i Asia, Europa og nå også i USA som tar i bruk denne teknikken.

Den andre meget viktige faktor er selve byggetiden. Alt tyder på at ferdigproduserte broelementer også er en raskere byggemetode, og det er ikke uvesentlig for det totale regnestykket. Grensekomiteens utredninger bekrefter at det er mulig å bygge ut en jernbane Oslo-Stockholm på 5-6 år, og 3-4 år for Oslo-Gøteborg, om man bygger med brobaner.

På bakgrunn av dette mener Grensekomiteen at det framstår som naturlig å vurdere å bygge ut nye ballastfrie jernbaner på bro ettersom det både gir billigere og tryggere baner og muliggjør høyere hastigheter. I tillegg ser vi en rekke andre muligheter og fordeler for arealpolitikk, annen ferdsel, klima og miljø ved å bygge ut jernbaner på bro.

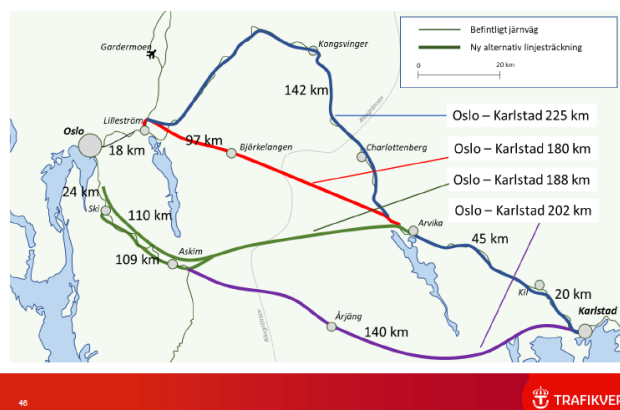
Grensekomiteen jobber videre med å se på mulighet for å etablere høyhastighetsbaner som rent kommersielle baner (som f.eks. Texas Central). I slike prosjekter er det viktig at staten er med på å sikre rammebetingelser for aktører som vil etablere baner, enten det er i det Nordiske Triangel eller andre steder i Norden. Illustrasjonen nedenfor er hentet fra Trafikverkets ÅVS og viser mulige dragninger av nye baner i kombinasjon med eksisterende. Dragningene er ganske sammenfallende med Stillesby-utredningen.

2 ulike behov må løses på strekningen

Tidigare studerade korridorer för "Gränsbanan"

Oslo-Karlstad-Stockholm

- 1) Styrke Kongsvingerbanen
- 2) Etablere en kortere link Oslo-Karlstad

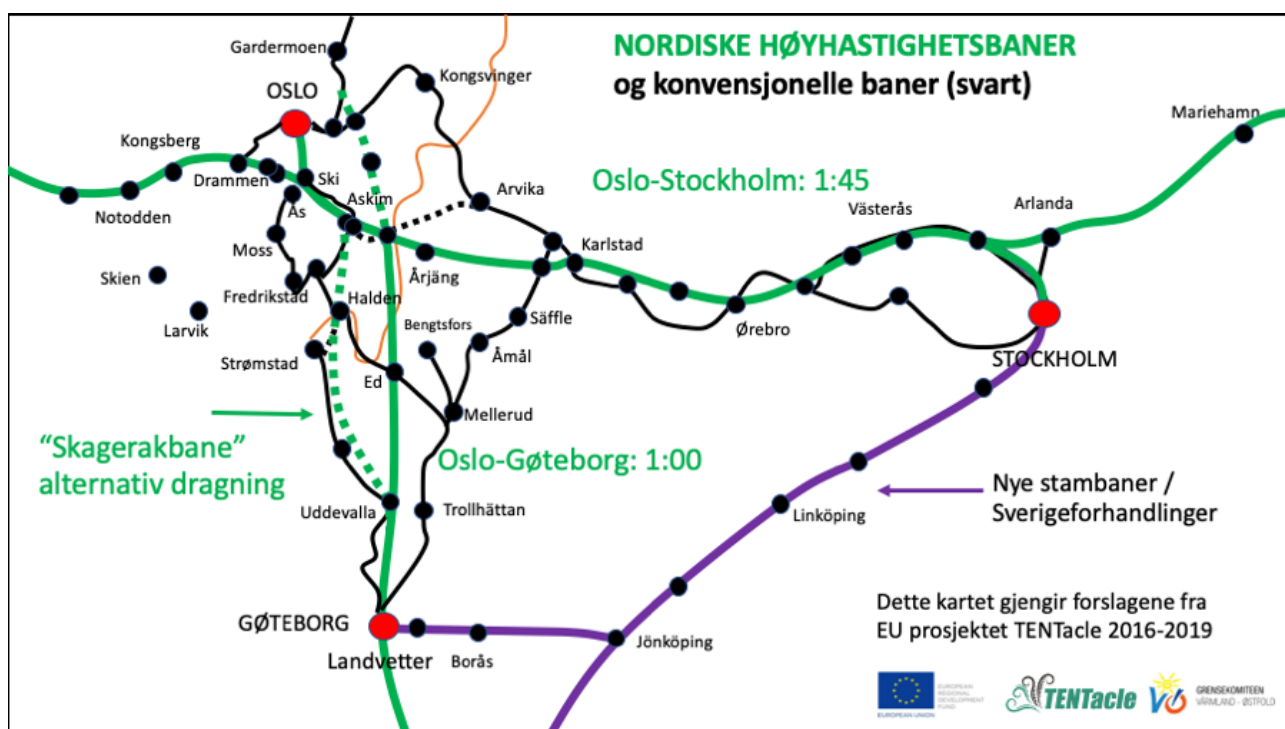


Skissen nedenfor viser at høyhastighetsbaner (dersom slike etableres) vil være komplimentære baner, og må ikke ses på som konkurrenter til andre jernbaner. Man må heller se på det som styrking av kapasitet, fleksibilitet og økonomi i det totale jernbanenettet slik at de politiske mål om CO2 reduksjon ved å flytte mer gods og persontrafikk til bane kan nås. En høyhastighetsbane Oslo-København er anslått til å gi en **CO2 reduksjon** på 0,9 mill. tonn/år. Oslo-Stockholm er anslått til reduksjon av 0,5 mill. tonn CO2/år.

Høyhastighetsbaner er også komplimentære til flyplasser. Med økende befolkning og turisme vil presset på flyplassene være stort også i årene framover, men vil reduseres signifikant for korte og mellomlange ruter ved at høyhastighetsbaner etableres.

I kartet nedenfor vises en mulig avgrening (jernbanekryss) ved Ørje som ligger tett på Riksgrensen. Avgreningen kan imidlertid skje enten lengre vest, rundt Askim eller ved Årjäng. Det er en totalvurdering som må tas på et senere tidspunkt. Dette kan man gjøre selv om man også etablerer en konvensjonell bane Mysen-Ørje/Töcksfors-Arvika (I Norge kun 25 km til en kostnad på 7,5 mrd. kr.)

En slik helhetlig utbygging kan både gi innbyggerne i Gøteborg og på steder som Karlstad/Ørebro/Västerås og Årjäng/Arvika en betydelig raskere tilgang til Oslo. Og motsatt kan innbyggere i Osloregionen nå Stockholm på under 2 timer, Gøteborg på 1 time, og på sikt også Malmø/København på drøye 2 timer. Først da kan man snakke om en bærekraftig og integrert region i verdensklasse, om 8 million-city.



6. Oppsummering

Grensekomiteen Värmland-Østfold håper med dette innspillet å sette søkelyset på behov og muligheter ved å etablere grensekryssende jernbaner. Vi har redegjort for behovet for ulike typer jernbaner til ulike formål og hvilke effekter dette kan gi i form av reisetider, klimaeffekter og økonomisk utvikling. Det haster med å bryte sirkelen hvor lite eller ingenting skjer. Derfor må også alternative modeller for finansiering, utbygging og eierskap vurderes.



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Askim, 24/06-2020

NTP 2022-2033. Svar på invitasjon til å komme med innspill og uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer på transportområdet.

1) Bakgrunn

Det vises til en NTP 2022-2033 prosess i regi av hvor Samferdselsdepartementet i brev av 18. mars 2020 inviterer ulike organisasjoner/interessegrupper til å komme med innspill og uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer på transportområdet. Fristen er satt til 1. juli 2020.

Grensekomiteen Värmland-Østfold er en av 12 nordiske grensekomiteer som på oppdrag fra Nordisk Ministerråd jobber med å realisere den nordiske visjonen om å skape «den mest integrerte og bærekraftige region i verden». Vi oversendte 13. mars innspill til NTP 2022-2033 vedrørende prioriteringer på transportområdet (**vedlegg 1**). Det inneholder 5 forslag som berører Norges forhold til Sverige og Norden/Europa og som samtidig skaper en mer bærekraftig vekst i Osloregionen. Et av forslagene er behovet for en KVVU som spesifikt ser på jernbaneforbindelser over Riksgrensen mot Sverige i et helhetlig og langsiktig perspektiv.

Innspillet ble oversendt Samferdselsdepartementet før vi fikk tilgang til Jernbanedirektoratets og Bane NORs forslag til prioriteringer i NTP 2022-2033, som ble oversendt til departementet 17. mars. Dette forslaget er nå igjen sendt ut til ulike organisasjoner/interessegrupper til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet med frist 1. juli 2020.

Rapporten fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR gir primært en statusbeskrivelse og redegjør for hva som kan gjøres innenfor 2 økonomiske rammer i NTP 2022-2033. Det foreslås primært at det prioriteres en bedre og mer effektiv plan- og utbyggingsprosess for utbygging av InterCity systemet samt mer vekt på med systematisk vedlikehold og enklere tiltak av typen flere kryssingsspor mv.

Det er likevel overraskende at Jernbanedirektoratet og Bane NOR enda en gang knapt nok nevner betydningen av «gode Internasjonale grensekryssende jernbaneforbindelser til Sverige». Det er langt fra godt nok etter det sterke fokus som grønn mobilitet nå har fått.

Norge og Sverige er hverandres største handelspartnere, men med umoderne og kapasitetssvake togforbindelser fra Unionstiden, som ikke klarer å konkurrere godt nok i dagens transportmarked, til tross for at elektriske tog både er grønn og energieffektiv transport. Flere tunge aktører har i sine innspill til NTP 2022-2033 påpekt at noe må gjøres med den grensekryssende forbindelsen.

Viken fylkeskommune vedtok i sitt fylkestingsmøte 19. juni d.å. blant annet følgende:
Jernbane mot Europa skal prioriteres. Å etablere en raskere jernbaneforbindelse henholdsvis til Stockholm og til Göteborg og videre mot København for transport av gods og personer, er et svært

viktig klimatiltak. Staten må ta initiativ til en felles norsk svensk KVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.

Viken Fylkeskommune peker samtidig på 2 viktige elementer ved utvikling av E18 korridoren mellom Oslo og Stockholm:

- At Østfoldbanens Østre Linje må sikres en tilkobling til Intercitynettet syd for Ski for å få effekt av Follobanen. Og man vil arbeide for 2 tog i timen til Askim/Mysen.
- At E18 Retvet-Vinterbro prioriteres gjennomført i den første seksårs-perioden.

Grensekomiteen gir full tilslutning til disse punktene og mener at norske og svenske myndigheter må sikre at E18 korridoren Oslo-Stockholm inngår i TEN-Ts kjernenettverk.

Oslo bystyre behandlet innspill til NTP 2022-2033 i sitt møte 13. mai og fattet blant annet følgende vedtak med særlig relevans til arbeidet i Grensekomiteen Värmland -Østfold:

«Fortsatt bompenger ved Svinesund – finansiering av ny grensekryssende jernbane Svinesundsbroen er finansiert gjennom bruk av bompenger og er i løpet av kort tid nedbetalt. Etter planen skal da bomstasjonen tas bort. Dette vil imidlertid føre til en videre trafikkvekst som raskt vil kunne føre til behov for å utvide E6 til flere felt gjennom tidligere Akershus og Østfold. Oslo kommune mener at bomstasjonen bør bli stående, og at muligheten for at inntektene øremerkes til utbedring av jernbane til Göteborg utredes. Ikke minst vil bedre forhold for godstog på strekningen kunne bidra til å unngå at E6 gjennom Viken og Osloområdet blir overbelastet av trailertrafikk. Allerede i dag er det mye godstrafikk som fraktes med trailere over Svinesund og hvor potensialet for å overføre godstransport fra vei til bane er stort».

Østlandssamarbeidet har også behandlet saken om innspill til prioriteringer i NTP 2022-2033 og har blant annet kommet med følgende forslag:

-Forsterket innsats for de grensekryssende korridorer mellom Oslo/Stockholm og Oslo/Göteborg-der alternative modeller for prosjektorganisering og finansiering bør vurderes.

-Oppfølging av TEN-T for å sikre at Oslo-Stockholm blir endel av kjernenettverket i EUs transportsystem.

Det bør nevnes at Østlandssamarbeidet på samme måte som Grensekomiteen Värmland-Østfold er opptatt av å utvikle et bærekraftig transportsystem utenom Oslo og foreslår at:

«Ring 4» - der både riksveiene og de større fylkesveiene i Oslofjordområdet sees i sammenheng. Dette bør utredes nærmere frem mot neste rullering av NTP.

Internasjonale jernbaneforbindelser

Den senere tids Nasjonale Transportplaner i Norge har hatt mangelfulle behandlinger av internasjonale transportforbindelser. Det har manglet en redegjørelse av status og ambisjoner/planer for utvikling/forbedring av grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige og EU. Det er også overraskende at det ikke er en redegjørelse av hva et moderne InterCity nett i Norge og Sverige med gode grensekryssende forbindelser kan bidra med rent miljømessig. Dette bør det redegjøres/konkretiseres nærmere for i den nye NTP 2022-2033.

De Nordiske Samarbeidsministrene har nå også klart signalisert at man ønsker en konkretisering av virkemidler for å realisere den nye Nordiske visjonen med at «**Norden skal være verdens mest bærekraftige og integrerte region**». Et miljøvennlig og konkurransekraftig grenseoverskridende jernbanesystem vil utvilsomt være et svært viktig felles bidrag for å redusere klimautslippene i henhold til Paris avtalen og nasjonale mål om minst 50 % reduksjon av klimagassene innen 2030.

Stortinget påpekte ved behandlingen av NTP 2018-2029 (Perspektivmeldingen) at man ønsker seg et «**strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa**». Vi finner i etatenes rapporter ingen referanser til

Stortingets vedtak på dette punktet, noe som er sterkt beklagelig.

Finansiering og utbyggingen av InterCity systemet på Østlandet vil etter stor sannsynlighet bli topp prioritert i neste NTP 2022-2033. Det er derfor nå hensiktsmessig å vurdere alternative organisasjons- og finansielle modeller. I en slik prosess er det viktig å involvere ulike aktører som kommuner og næringsliv i Norge og Sverige.

2) Innspill til NTP 2022-2033 fra Grensekomiteen Värmland-Østfold

1. **Staten bør initiere en KVVU eller en strategimelding for grensekryssende jernbaner** i tråd med Stortingets vedtak (kfr. ovenfor) og den nordiske visjonen om å være den mest bærekraftige og integrerte region i verden, med fokus på:
 - Skape et kapasitetssterkt og robust jernbanenettverk i det Nordiske Triangel ved å redusere flaskehalser og «missing links» i nettverket.
 - Reduksjon av klimautslipp i Norden ved at moderne grensekryssende jernbaner i kombinasjon med eldre baner tar vesentlig større del av gods- og persontrafikken. Det forutsetter økte hastigheter, kortere reisetider og frakttider.
 - Norges/Nordens tilknytning til internasjonale jernbaneruter/transportkorridorer (herunder TEN-T) i et 50-100 års perspektiv.
2. **Angi alternative finansierings- og organisasjonsmodeller** for raskere å bygge ut gode grensekryssende jernbaneforbindelser. (Kfr. gode erfaringer fra Øresundforbindelsen og Fehmarn Belt prosjektet om finansiering med bruk av avgifter for grensekryssende trafikk sammen med EU-funding). Vi vedlegger et problemnotat som viser hvordan en finansiering kan anordnes for en grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Oslo og Karlstad med utgangspunkt i Follobanen Oslo-Ski-Mysen og videreføring til Sverige over Riksgrensen ved Ørje/Töcksfors. **(Vedlegg 2)**

Det bør videre studeres nærmere muligheter for å etablere et eget **plan- og utbyggingsselskap** basert eksempelvis på erfaringene fra Gardermobanen AS mv. Mulighetene for OPS tilknyttet utbygging av en grensekryssende jernbaneforbindelse burde også undersøkes nærmere. Dette kan baseres på erfaringene fra OPS prosjektene av de store vegprosjektene i Norge. Det bør også undersøkes nærmere om de gode erfaringene med etablering av det statlige utbyggingsselskapet Nye Veger AS kunne overføres til jernbanesektoren. Eksempelvis kunne et nytt statlig selskap (Nye Baner AS) få ansvaret for selve utbyggingen/utbedringen av bedre grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige.

3. Det er forventet store **kapasitetsproblemer i Romerikstunnelen** fra Lillestrøm til Oslo S allerede fra 2030. En ny Follotunnel, som ferdigstilles i 2022, vil imidlertid gi en betydelig kapasitetsforbedring i transportkorridoren syd for Oslo. **Follotunnelen kan utnyttes for togtrafikken både mot Stockholm/Gøteborg.**
4. Grensekryssende forbindelser må gi en bred geografisk tilnærming, med mulighet for å krysse grensen på nye steder i tillegg til de baner som ble etablert på 1800-tallet. Muligheten til å bygge videre på **Østfoldbanens Østre Linje** vil kunne gi store muligheter for logistikk og grensekryssende persontrafikk både i Gøteborgretningen og i Stockholmsretningen. Ulike baner har ulike roller og det er viktig å skape et attraktivt og robust jernbanesystem for både den nasjonale og internasjonale togtrafikken. **Det må også sikres at Østre Linje togene kan benytte Follobanen.**
5. De nye nasjonale transportplaner i Norge og Sverige må inneholde en redegjørelse av status på

framdriften med utviklingen av «**Nordisk Triangel**» og en framdriftsplan for de neste 10-12 årene for vei og jernbane. Dialog med regioner/kommuner og nordiske organer/grensekomiteer bør etableres.

Med vennlig hilsen

Per Jonsson
Styreleder

Per.Jonsson@bengtsfors.se

Thor R. Hals
Nestleder

thor.hals@politiker.iok.n

Brevet er elektronisk godkjent og innholdet er vedtatt av styret i Grensekomiteen 04.06.2020

Vedlegg 1:

Grensekomiteens brev til Samferdselsdepartementet 13.03.2020

Vedlegg 2:

Rapport om vurdering av finansielle og organisatoriske løsninger for en grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Oslo/Ski og Askim/Mysen-Töcksfors/Karlstad, 05.05.2020