



Selskapet «Oslo – Sthlm under 3 timer AS» skal på nasjonalt plan bidra til å få realisert en miljømessig bærekraftig togforbindelse mellom hovedstedene i Norge og Sverige, hvor reisetiden ikke skal overskride 3 timer.

Org. nr. 924813024
Co/Høland og Setskog Sp. bank
Bjørkeveien 20
PB 54
1941 Bjørkelangen
trygve@tamburstuen.com
mobil: 920 333 34

www.Oslo-sthlm.no

Til:

Samferdselsdepartementet
Akersgata 59
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Bjørkelangen, 29.06.2020

INNSPILL TIL DET VIDERE ARBEID MED NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

Det er et stort behov for å finne nye løsninger når det gjelder utbygging av norsk samferdsel. Dette gjelder både i forhold til:

- Alternativ finansiering
- Alternativ organisering, og
- Nye impulser i planlegging, utbygging og drift for å redusere kostnadene og unngå de til dels betydelige overskridelsene som en rekke store prosjekter har vært utsatt for.

Den løsningen som er fremlagt for å kunne bygge og drifte en ny jernbanestrekning Oslo-Stockholm som kan føre frem hurtigtog på under 3 timer mellom de to hovedstedene, tilfredsstiller alle disse behovene. Det vises i denne sammenheng til vårt eget innspill datert 11. mars 2020 og til innspillene fra det svenske bolaget Oslo-Stockholm255.ab.

Regjeringen kan her bane vei for et stort referanseprosjekt som radikalt kan påvirke norsk samferdselsutbygging i tiårene framover, gjennom umiddelbart å:

- Igangsette en kvalitetssikring av alternativ finansiering av prosjektet, både i forhold til den foreslåtte konsesjonsmodell og evt andre løsninger, ref vedlagte notat om en ekspertgruppe.
- Gjennomføre en påfølgende avklaring av trase, tekniske og miljømessige rammekrav m.v. hvis en finner grunnlag for å gå videre med gjennomføring av prosjektet.

Dette er initiativ som må tas i fellesskap mellom den norske og svenske regjering. Blir initiativene tatt nå, er det mulig å be Stortinget om en prinsippavklaring av denne løsningen i forbindelse med behandlingen av NTP i juni 2021.

I såfall kan prosjektet realiseres innen 2030, som også er et viktig målepunkt for norsk klimautslipp i forhold til internasjonale forpliktelser

Timingene for å gå videre med prosjektet er ideelt, fordi det er:

-
- Lønnsomt, - og utsiktene til et langsiktig lavt rentenivå gjør investeringen enda mer attraktiv.
 - Det viktigste klimaprojektet innen transportsektoren i Skandinavia der karbonutslipp kan reduseres på en billig måte.
 - Et pilotprosjekt som både kan finansieres utenom statsbudsjettet og bringe nye impulser inn i jernbaneutbyggingen for å oppnå mer kostnadseffektive løsninger.
 - Et prosjekt som kan skape betydelig aktivitet for å få hjulene i gang igjen i nærings- og arbeidslivet, i en situasjon med høy arbeidsledighet i begge land.
 - Et prosjekt som kan skape nye, større arbeidsmarkeds- og bo-regioner med vekst i næringslivet og økt bosetning langs strekningen, samt verdistigning på eiendom langs strekningen.
 - Et prosjekt som vil skape nye og bedre forutsetninger for et norsk-svensk samarbeid når det gjelder utvikling av nye næringer knyttet til bioøkonomi og annet.
 - Et prosjekt som vil bedre trafikkgrunnet for andre jernbanestrekninger og gi en redusert gjennomsnittskost pr passasjer for drift av jernbane i Norge og Sverige.

Mulighetene for å gjennomføre prosjektet raskt, er knyttet til den alternative finansieringsmodellen, som gjør at prosjektet kan finansieres utenom rammene i NTP. Ved valg av en konsesjonsmodell, kjent fra jernbaneprosjekter i Europa og fra oljevirksomheten i Nordsjøen, der konsesjonæren får ansvaret for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde infrastrukturen i f.eks. 50 år, kan:

- Den finansielle risikoen i prosjektet i stor grad føres over til konsesjonæren (en gruppe av store, internasjonale selskaper).
- Statene ha inntekter både fra konsesjonsavgift og avgifter for bruk av den del av kjøreveien som statene har bygget.
- Statene styre prosjektet gjennom trasevalg, fastsettelse av konsesjons- og finansieringsbetingelser, og fastsettelse av tekniske og miljømessige krav.
- Statene kontrollere konsesjonæren gjennom godkjenning av planer og endringer m.v.

Det finnes også andre alternative løsninger, der statene f.eks. deltar gjennom etablering av nytt selskap, Nye Baner AS, eller på andre måter legger til rette for at offentlig jernbaneutbygging nyter godt av de omfattende erfaringer internasjonalt fra nye måter å organisere, planlegge, bygge ut og drifte prosjekter på. Prosjektet kan bli en pilot også for hvordan prosjekter av denne type kan organiseres for å redusere utbyggingskostnadene og utvikle potensialet for inntekter.

I bolaget Oslo-Sthlm2.55 ab's Business Case fra 2018 foreligger en modell som et stort antall store internasjonale selskaper har bekreftet sin interesse for å delta i.

Når det foreslås en studie av alternative organisasjons- og finansieringsformer er det for å forsikre seg om at dette er fornuftig og gjennomførbart. Det er viktig å avklare forhold som:

- Grensesnittet mellom statlige myndigheter og en evt konsesjonær når det gjelder Risiko.
- Effektiviseringspotensialet.
- Optimal kapitalstruktur.
- Hovedelementer i avtaleverk m.v.

Trasevalget er tidligere vurdert i Jernbaneverkets Høyhastighetsutredning fra 2012 og i senere utredninger. Erfaringer internasjonalt viser at det er avgjørende for å overføre et stort antall flypassasjerer til tog at ny trase` gjør det mulig å oppnå en kjøretid på 3 timer eller lavere.

Overføring av et stort antall flypassasjerer er helt avgjørende for økonomien i prosjektet og den foreslåtte finansieringsløsningen.

Det er også viktig for gjennomføringstid og investeringskost at ny trase`i minst mulig grad berører eksisterende bebyggelse. Av miljø- og næringshensyn må en i størst grad unngå å berøre dyrket mark og andre sårbare områder.

Innføring av ERMTS vil øke kapasiteten i Romeriksporten radikalt med tanke på øket trafikk. Samtidig vil en samkjøring mellom Kongsvingerbanen, Gardermobanen og en ny trase via Bjørkelangen øke fleksibiliteten for fremføring av både person- og godstrafikk fra Oslo S og nord- og østover.

En reduksjon av det store antallet flypassasjerer mellom Oslo og Stockholm gjør det også naturlig å vurdere behovet for en tredje rullebane på Gardermoen, en utbygging som vil være meget krevende i forhold til klimamål og miljø.

Vennlig hilsen
Oslo-Sthlm under 3 timer as

Trygve Tamburstuen
Daglig leder

Carl Fredrik Havnås
Styreleder