



Samferdselsdepartementet  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Askim 22-06-2023

## **Innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036, høring av transport-virksomhetenes svar på NTP - oppdrag**

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har i brev av 3 april 2023 invitert til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdragene til neste nasjonale transportplan – NTP 2025–2036.

### **Forslag og synspunkter**

Grensekomiteen Värmland-Østfold er en av 12 nordiske grensekomiteer med mandat fra Nordisk Ministerråd, og vil i denne sammenhengen komme med følgende forslag og synspunkter:

#### **1. Veier som berører Østfold/Follo - Sverige**

Den siste parsellen på E18 mellom fylkesgrensen Østfold/Akerhus (Retvet) til Vinterbro må ferdigstilles med 4 felt, da strekningen inngår i TEN-T korridoren Oslo-Stockholm, og det kreves at den holder et internasjonalt nivå. Ikke minst av hensyn til veksten i regionen. I det siste har også forsvarspolitiske hensyn meldt seg sterkere. E18 er den nest travleste grenseovergangen for tunge kjøretøy, og det er lange køer mellom Vinterbro og Retvet spesielt i rushtiden. Den bør sees i sammenheng med forbedret Oslofjordforbindelse og framtidig sydlig Ring 4 utenom Oslo. Begge disse prosjektene kan bompengefinansieres og bygge videre på de tidligere gode erfaringene med bompengefinansiering av E-18 i Østfoldpakke og tidligere bompengefinansieringen av Oslofjordforbindelsen.

Det kan videre nevnes at de 14 kommunene og Viken fylkeskommune nå samarbeider om å sikre en alternativ og effektiv veiforbindelse, en Ring 4, rundt Oslo for person- og godstrafikken. Det er i dag store forsinkelser for kjøretøytrafikken på grunn av et svært mangelfullt og lite framtidsrettet hovedvegssystem gjennom/utenom Oslo.

E6 har stor trafikkbelastning, og på grunn av befolkningsvekst og økt transport/mobilitet i sør-korridoren så må E6 på et tidspunkt utvides, dersom det ikke kommer på plass en ny og bedre jernbaneforbindelse, mellom Oslo og Halden-Gøteborg. Derfor må vei og jernbane sees i

sammenheng innenfor helhetlig prognosering, økonomisk og teknisk planlegging. En langsiktig areal-og transportstrategi for Osloregionen bør ligge til grunn for prioritering av investeringer.

## 2. Jernbaneinvesteringer som berører Østlandet og Osloregionen - Sverige

Det vises til Grensekomiteens brev til Samferdselsdepartement 3. februar d.å., og vi ønsker herved å følge opp dette, som berører de grensekryssende jernbaneforbindelsene, både de eksisterende og de nye som må bygges. Grensekomiteen vil foreslå følgende:

### 2.1 Planfri forbindelse mellom Østfoldbanens Østre og Vestre Linje syd for Ski

Det har lenge vært planlagt et nytt dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad. Tiltaket ligger inne som en del av effektpakken for Inter City, og er en forutsetning for en effektiv trafikkavvikling i sør-korridoren og for Ski stasjon. Grensekomiteen vil minne om at dette tiltaket ikke bør utsettes, og sikres finansiering de nærmeste årene.

### 2.2 Kongsvingerbanen

Grensekomiteen er glad for de foreslåtte tiltakene for å styrke Kongsvingerbanen, da dette er en viktig strekning for godstrafikken Norge-Sverige, og for persontrafikken i grenseregionen. Kongsvingerbanen er overbelastet og bør avlastes ved at det i tillegg bygges en ny jernbane Oslo-Karlstad.

### 2.3 Behov for nye og bedre jernbaneforbindelser Norge-Sverige

**A. Undersøke nærmere** hvordan en ny grensekryssende jernbane mellom **Oslo og Karlstad-Stockholm** kan bidra til en positiv nasjonal og regional utvikling både for næringsliv og befolkning ved tilrettelegging av togstopp i de nærliggende grenseområder. Dette gjelder uavhengig av hvilken korridor som velges for å krysse grensen.

- Et bredt flertall i Stortinget har bedt om at det arbeides aktivt for etablering av en bedre jernbaneforbindelse Oslo-Stockholm, hvor alternativ finansieringsmodell vurderes nærmere. Vi har ikke registrert noe initiativ eller forslag fra departementets side i forhold til alternativ finansieringsmodell.
- Vi understreker **regional utvikling** fordi behovet for at store nasjonale investeringer også må føre til utvikling i bosetting, næringsliv og grønn mobilitet, og at tog både kan kjøre fort mellom endepunkter og samtidig foreta stopp underveis. Et fleksibelt og variert stoppmønster skapes ved at man tilrettelegger nye stasjoner både for stopp og gjennomkjøring for direkte tog uten stopp. Det er helt marginale ekstra kostnader å tilrettelegge for slike stasjoner også på utvalgte mindre steder. Stasjoner nær grensen vil øke lønnsomheten, uten at det svekker direkte-togenes tidsskjema, Alternativet er mer biltrafikk over grensen og mer veiinvesteringer. Her må man tenke «shift to rail», og reduksjon av CO2-utslipp.
- Det er i denne sammenhengen relevant å vise til at grenseregionen mellom Oslo-Karlstad og Gøteborg har en betydelig reiselivsnæring i rask vekst og med stort sysselsettingspotensial. Sykkelturismen har fått en oppblomstring gjennom nye leder, som Unionsleden Moss-Karlstad. Kombinasjon tog og sykkel er klimasmart og miljøvennlig, men det må finnes stasjoner hvor man kan gå på og av, og medbringe sykkel. Vannveiene Haldenvassdraget, Dalsslunds kanal og ikke minst Oslofjorden/Skagerrak og Vänern/Göta Kanal er også en del av dette store reiselivs- og opplevelsesmarkedet. Grenseregionen har

også utdanningsinstitusjoner, industri- og logistikkområder, og ikke minst grensehandel områder, som trenger tilgang til moderne jernbaneforbindelser over grensen, både for kunder, ansatte og varetransport. Busstilbudet over grensen er ikke et godt alternativ, da ekspressrutene velger å kjøre uten stopp mellom de store byene. Grensekomiteen vil peke på at dette perspektivet ikke er med i tilstrekkelig grad, da det er et overordnet politisk mål å tilrettelegge for kollektivtrafikk og å få ned utslipp fra transportsektoren. Da må stasjoner nær grensen inngå i planene. I konsesjonsgrunnlaget for ekspressbusser bør det inn et krav om stopp i grenseregionen.

- B. Undersøke nærmere** hvordan en moderne grensekryssende jernbaneforbindelse til Karlstad-Stockholm kan samspille med en tilsvarende moderne jernbaneforbindelse Oslo-Halden-Gøteborg, og med både Kongsvingerbanen og Østfoldbanens 2 linjer. Det vises her til at departementet i 2022 tok initiativ til en ny studie Oslo-Gøteborg.
- Grensekomiteen vil peke på Stortingsflertallets merknad i NTP 2022-2033: «Flertallet deler visjonen om en bedre og raskere jernbaneforbindelse **Oslo–Gøteborg**, og mener prosjekter og tiltak som kan bidra til dette, bør støttes fra norske myndigheter.»
  - Med utgangspunkt i Follobanen og Ski stasjon, mener Grensekomiteen at det kan spares en betydelig sum, ved at et nytt dobbeltspor Ski-Askim (33 km) er utgangspunktet for et moderne dobbeltspor både i retning Karlstad, og Halden-Gøteborg. Departementet bes om å se på denne muligheten. Det vises her både til statlige utredninger, og andre utredninger.
  - Vi vil spesielt framheve sporutredningen som næringslivet i Follo/Indre Østfold leverte i 2022, som beskriver en jernbane på 80 km Ski-Askim-Halden (35 km kortere enn Østfoldbanens Vestre Linje). Den hevder å kunne kutte reisetiden Ski-Halden med nesten en time, til rundt 30 minutter. Den antatte prisen er 35 mrd. kroner inkl. 3 stasjoner, dersom jernbanen bygges på betongbro (basert på Skanskas analyser). Et slikt nytt moderne dobbeltspor kan benyttes både mot Halden-Kornsjø-Trollhättan og eventuelt også som del av den foreslåtte «Skagerrakbanan» gjennom Bohuslän.
  - Et nytt dobbeltspor mellom Ski-Askim-Halden vil avlaste både E18 og E6, og togtrafikken på Østfoldbanen. Det gir mye mer persontrafikk på tog, og mer gods kan overføres fra vei til skinner. Samlet får togtrafikken større kapasitet og hastighet.
- C. Undersøke nærmere** hvordan alternative finansieringsmodeller på norsk side av den grensekryssende jernbaneforbindelsen Oslo-Stockholm, og Oslo-Gøteborg. Dette bør vurderes i samarbeid med svenske myndigheter, herunder mulighetene for medfinansiering fra EU.
- Jernbanedirektoratets forslag til NTP 2025-2036 legger ikke opp til å bygge dobbeltspor til Sverige før 2050, og vi mener derfor at det må til en aktiv dialog mellom staten og de aktører som jobber med å etablere moderne jernbaner i retning Stockholm og Gøteborg, for å få fortgang på en mulig realisering utenfor, eller i samspill med, statens trange budsjettammer.
- D. Det er svært viktig at intensjonene i «Fredrikstad Declaration» av november 2022 følges**

opp med skisse til en konstruktiv planprosess for utvikling av et mer miljøvennlig og konkurransekraftig grensekryssende jernbanesystem mellom Norge og Sverige. Dette vil utvilsomt være et svært viktig felles bidrag for å redusere klimautslippene i henhold til Paris avtalen og nasjonale mål om minst 55 % reduksjon av klimagassene innen 2030.

- Statsbudsjettene i de 2 landene vil også i framtiden trolig være svært stramme. EU prioriterer bedre grensekryssende jernbaneforbindelser med betydelige beløp. Dette bør Norge og Sverige nå dra nytte av gjennom samordnet planlegging og felles konstruktive samtaler med EU for å utløse betydelige finansierings-tilskudd for å skape bedre/nye og effektive grensekryssende jernbaneforbindelser.

Vi redegjør nærmere for Grensekomiteens forslag og synspunkter, i vedlegget til dette brevet.

Med vennlig hilsen

Kathrine Hestø Hansen  
Styreleder  
[kathrine.hansen@io.kommune.no](mailto:kathrine.hansen@io.kommune.no)

Per Jonsson  
Styrets nestleder  
[per.jonsson@bengtstfors.se](mailto:per.jonsson@bengtstfors.se)

## 1. Bakgrunn

NTP er en viktig arena for samordning, utredning, styring og prioritering i samferdselssektoren. Transportplanen utarbeides i en periode preget av ekstraordinære hendelser som krigen i Ukraina, energiutfordringer og stigende priser. Regjeringen har besluttet å fremskynde fremleggelsen av planen med ett år – til våren 2024 – for å få en transportplan som er oppdatert og tilpasset utfordringene og omstillingsbehovene vi står overfor. Dette mener Grensekomiteen Värmland-Østfold er et klokt trekk ved at forslaget til ny NTP 2025-2036 får en grundig drøfting i av det «sittende» Storting før valget i 2025.

Grensekomiteene arbeider med mandat fra det Nordiske Samarbeidsprogrammet og med finansiering fra Nordisk Ministerråd, og har jobbet mye med disse spørsmålene i et helhetlig Nordisk perspektiv. Vi tillater oss å komme med noen konstruktive innspill til prioriteringer. Det er viktig å få fram at Nasjonal Transportplan 2025-2036 ikke bør stoppe ved landegrensen. Vi mener forslag til gode grensekryssende transportløsninger mellom de nordiske land og da i særdeleshet i forhold til vår overlegent viktigste samarbeidspartner Sverige, samt EU.

De nordiske statsministre 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.

Det ble nok en gang understreket av de Transportministrene fra Island, Finland, Sverige og Norge, da de var samlet i Fredrikstad i november 2022. I en felles erklæring fra ministrene ble påpekt viktigheten av å fortsette med å styrke samarbeidet om transport og infrastruktur for å følge opp Visjon 2030 om Norden som verdens mest bærekraftige og integrerte region.

Det heter i Fredrikstad «Declaration» fra november 2022 at:

*«The Nordic transport system will be further developed to become even more integrated. We want to improve the cross-border corridors, not just those covered by the trans-European networks (TEN-T). As of today, we do not have an overall strategic Nordic perspective on the development of our transport system. We are convinced that an overall strategy document summarizing the existing transport plans and focusing on cross border connections in the Nordic countries will be beneficial. A strategy document will not replace the national transport plans and will only provide an overview of planned measures.»*

## 2. Begrunnelse for forslag til strategier og tiltak i NTP 2025-2036

Grensekomiteen mener det er svært viktig at intensjonene i ovennevnte «Fredrikstad Declaration» følges opp med eksempelvis med skisse til en konstruktiv planprosess for utvikling av et mer miljøvennlig og konkurransekraftig grensekryssende jernbanesystem mellom Norge og Sverige. Dette vil utvilsomt være et svært viktig felles bidrag for å redusere klimautslippene i henhold til Paris avtalen og nasjonale mål om minst 55 % reduksjon av klimagassene innen 2030. Dette er noe Grensekomiteen savner i Jernbanedirektoratets innspill til Samferdselsdepartementet når det gjelder NTP 2025-2036.

Grensekomiteen har primært i denne høringsuttalelsen konsentrert sine merknader til prioriteringsrapporten fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR, og har kun noen få merknader til tilsvarende rapport fra Statens Vegvesen/Nye Veier.

### **3. Pågående statlige utredninger og muligheter for moderne Norge-Sverige forbindelser**

Jernbanedirektoratet og Bane NOR erkjenner i sitt forslag til prioritering i NTP 2025-2036 at det i den senere tiden dessverre har vært altfor dårlig pålitelighet i jernbanesystemet. Derfor foreslås det nå en betydelig reduksjon av vedlikeholdsetterslepet og en prioritering ved å ferdigstille allerede vedtatte jernbaneinvesteringer. Dette innebærer mer vektlegging av utbygging av flere kryssningsspor som kan være mindre kostnadskrevende enn utbygging av dobbeltspor. Videre signaliseres det økt innsats for utbedring av flaskehalsen som et ledd i å forbedre frekvensen og regulariteten av togtilbudet. En nødvendig ny rikstunnel vil ta stor deler av tilgjengelige investeringsmidler de nærmeste årene.

På denne bakgrunnen er det innlysende at det ikke kommer til å bli bygget et nytt dobbeltspor til Halden og Kornsjø før eventuelt etter 2050 (!) I beste fall så kommer det utbedringer av strekningen Moss-Fredrikstad. Dette får konsekvenser for hvordan man tenker utvikling av transportkorridoren Oslo-Gøteborg-Hamburg, da det får trafikale konsekvenser for E6, for luft- og sjøfart. Jernbanen vil da forbli i en forfatning hvor den ikke er konkurransedyktig hverken for persontrafikk eller godstrafikk i denne viktige TEN-T korridoren. Markedsandelen vil heller falle enn øke. Det eneste alternativet for å realisere et fullverdig dobbeltspor Oslo-Riksgrensen, er da gjennom en helt annen finansieringspakke, enn den som normalt kommer gjennom NTP og statsbudsjetter. Grensekomiteen vil, i likhet med Stortinget, oppfordre myndighetene til å stille seg positiv og samarbeide med de krefter som jobber for alternativ finansiering og utbygging. Se mer om dette nedenfor.

Dagens jernbanesystem er i dag på mange måter overbelastet kapasitetsmessig, spesielt i Oslo-området. Det er svært uheldig å ha et så underdimensjonert og sårbart jernbanesystem som til stadighet er utsatt for forsinkelser med påfølgende uheldige store ringvirkninger for hele det omkringliggende jernbanesystemet. Eksempelvis vil et problem i Oslostunnelen i dag ofte medføre store forsinkelser i hele Osloområdet som har over 60 % av all togtrafikk i Norge. Dette innebærer at det nå er viktig å utnytte den ledige kapasiteten som Follobanen mellom Oslo og Ski har tilført jernbanesystemet i denne regionen. Dette vil innebære at det nå er mulig å utvikle et jernbanesystem som er betydelig mer robust og mindre sårbart enn i dag. Dette er en strategi som Grensekomiteen støtter fullt ut.

KVU Kongsvingerbanen ble ferdigstilt i juni 2022. Her ble det anbefalt et opplegg med utbygging av flere kryssningsspor og endret stoppmønster for å gi økt kapasitet til gods- og persontrafikken. Jernbanedirektoratet har i arbeidet med NTP 2025-2035 konkretisert tiltak på Kongsvingerbanen bant annet for å gi et bedre tilbud for økt godstransport. Det er bra!

Samferdselsdepartementet og det Svenske Infrastrukturdepartementet tok også i 2022 initiativ til en felles grenseoverskridende «Mulighetsstudie Oslo-Stockholm». Dette arbeidet ble utført av Jernbanedirektoratet i samarbeid med Trafikverket i Sverige og ble ferdigstilt den 30. september 2022. Studien viste at en ny jernbanetrasé mellom Arvika og Lillestrøm eller Ski, samt mindre infrastrukturtiltak mellom Arvika og Karlstad, vil redusere reisetiden betydelig i forhold til dagens togtilbud. Dette vil gi en sterk økning i antall togreisende mellom de to hovedstedene, hvor de fleste i dag velger fly.

I Mulighetsstudien Oslo-Stockholm ble det dessverre ikke tilrettelagt for enkelte togstopp i grenseområdet mellom Lillestrøm/Ski til Arvika. Dette innebærer at de nærliggende kommunene på både norsk og svensk side av grensen ikke kunne benytte seg av en ny moderne og miljøvennlig grensekryssende jernbaneforbindelse gjennom deres region. Dette mener Grensekomiteen er svært uheldig og mangelfullt.

Grensekomiteen har derfor i brev av 3 februar 2023 allerede påpekt at oppfølgingen av Mulighetsstudien Oslo-Stockholm derfor bør se nærmere på noen forhold, herunder:

- hvordan en ny grensekryssende jernbane mellom Oslo og Stockholm kan bidra til både en positiv nasjonal og regional utvikling både for næringsliv og befolkning ved tilrettelegging av togstopp i de nærliggende grenseområder. Mulighetsstudien av juni 2022 om «Utviklingen av eksempelvis togtilbudet på Østfoldbanens Østre og Vestre linje» skisserer en del tiltak som her bør vurderes nærmere. Dette bør tas med i videre analysearbeid. Målet for studien bør være en raskere reisetid Oslo-Karlstad-Stockholm. Derfor må også den sydlige korridoren, Ski-Ørje-Årjäng-Grums-Karlstad, være med i vurderingen. Denne sydlige strekningen byr på en del andre muligheter enn de alternativer som går via Arvika, og vil spare Norge for store beløp om man tenker helhetlig.
- hvordan en ny og moderne grensekryssende jernbaneforbindelse Oslo-Stockholm kan samspille og samhandle med det omkringliggende Inter City og øvrige jernbanenett for å skape synergi og god integrering. Dette vil utvilsomt bidra til realiseringen av et mer attraktivt og sterkt jernbanesystem. Et godt samspill med eksisterende grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Oslo og Gøteborg bør undersøkes nærmere. Dette bør samordnes med resultatene fra Mulighetsstudien Oslo-Gøteborg som skal ferdigstilles 1. oktober 2023.
- Grensekomiteen ønsker også at man vurderer forslaget om en kortere og raskere forbindelse Ski-Askim-Halden-Gøteborg, og ser dette i sammenheng med strekningen Oslo-Karlstad-Stockholm. Det er store beløp å vinne på å se disse 2 strekninger i sammenheng både på investeringssiden, på arealsiden og ikke minst på driften av jernbanen. Kapitalbehovet vil bli vesentlig mindre og finansieringen lettere, dersom man samordner disse 2 initiativene.

#### **4. Finansiering av nye lenker i jernbanesystemet, utenom Statsbudsjettet**

Det er signalisert sterkt fra regjeringen at det i NTP 2025-2036 vil ha trangere finansielle økonomiske rammer enn tidligere. Dette innebærer at den forstående NTP 2025-2036 må gjøres mer realistisk og ikke bare betraktes som en ønskeliste for tiltak og prosjekter. Det er lagt opp til at det i NTP 2025-2036 vil prioritere sterkere vedlikehold og drift. Dessuten er det lagt opp til en ferdigstillelse av allerede igangsatte infrastruktur investeringer for å forbedre jernbanesystemet i Norge. Det vises også til behovet for en ny kostnadskrevene rikstunnel gjennom Oslo.

I klartekst betyr forslaget til ny NTP at satsningen på å bygge et dobbeltspor til Halden-Kornsjø er lagt bort på denne siden av 2050 (!) Det er heller ikke store penger å spore i de svenske budsjettene for nybygg Kornsjø-Trollhättan. Ei heller noe forslag om å ruste opp Bohusbanan eller å koble den sammen med Østfoldbanen. Det er heller ikke avsatt penger til en ny grensebane Oslo-Karlstad. Så utfordringen er den samme for begge korridorene; det må skaffes finansiering (!)

Grensekomiteen mener at dette ikke er godt nok! Det betyr at utbygging av nye og raskere

grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige må søke finansiering helt eller delvis utenom statsbudsjettene, eksempelvis ved hjelp av investeringsordninger i EU, bompenger, private investeringer fra pensjonsfond etc.

Det vises også til Jakob Wallenberg og pensjonsfondene AMF og Skandia, som gjennom Dagens Industri 12/6/2023 har uttalt at man ønsker å investere i gode infrastrukturprosjekter i Norden, herunder jernbaner, om det blir tilrettelagt for det. Det vises til at sentrale talspersoner fra de fleste partier i Norge, har stilt seg positiv til et offentlig og privat samarbeid, og alternativ finansiering for å bygge ut moderne jernbaner til Sverige, slik at de kan tas ut av en statlig prioriterings kø. Men staten må likevel være med å tilrettelegge for at slike prosjekter kan gjennomføres. Prosjektene må gis en rikspolitisk interesse.

Grensekomiteen vil spesielt vise til Stortingets flertallsmerknad fra NTP 2022-2033 hvor man «mener prosjekter og tiltak som kan bidra til dette, bør støttes fra norske myndigheter.»

Det er grunn til å spørre hva myndighetene har gjort med dette? Vi kan ikke se at forslaget til ny NTP i det hele tatt tar opp støtte/samarbeid med ikke-statlige initiativ.

Norge burde hatt en vedtatt plan for å dra full nytte av Fehmarn Belt forbindelsen, med en investeringsstrategi for dette, både for vei og jernbane. Det er derfor på høy tid å fokusere på framtidrettede løsninger, ikke kun på årelang og bitvis oppgraderingsarbeid på det gamle jernbanenettet som ble konstruert og bygget i siste halvdel av 1800 tallet. Både geometri, hastighet, stasjoner og kapasitet ble bygget for datidens behov, og uten konkurranse fra bil og fly. Den gang var det hesteskyss og dampbåt som var alternativet. Uten at det anlegges helt nye og moderne jernbaner i tillegg til det gamle nettverket, så vil man aldri få et framtidrettet jernbanetilbud som Norge og Sverige trenger, og jernbanen blir fortsette å være en taper i trafikk inn og ut av Norge. Veksten i veitrafikken på E6/E18 vil utløse behov for mer motorveibevilgninger og beslaglegge mye mer areal, dersom man ikke snarlig får bygget ut betydelig mer kapasitet på jernbanen i korridoren, både for gods- og persontrafikk. Da rekker det ikke med den takten og det tempoet, som forslaget til NTP 2025-2036 beskriver.

Grensekomiteen viser til arbeidet med «Skagerrakbanan», hvor en rekke kommuner, på begge sider av grensen, ønsker å skape en moderne og rask jernbaneforbindelse Oslo-Gøteborg, noe både STRING, OECD, EU med flere har sagt er helt nødvendig. Et nytt og kortere dobbeltspor Ski-Halden er utredet gjennom en konkret sporplan. Tilsvarende har man utredet forslag gjennom Sverige. Forslagene er presentert for Jernbanedirektoratet og Trafikverket, og også for politiske myndigheter. Grensekomiteen synes at myndighetene bør stille seg åpen for en videre dialog rundt dette. Vi er kjent med at EU og EIB er positiv til disse initiativene, og holder døren åpen for søknad om finansiering. Det samme gjør den Nordiske Investeringsbanken.

På NTP konferansen 4. mai 2023 redegjorde Jernbanedirektoratet om «Betydningen av grensekryssende jernbaner». Det ble her redegjort for EUs konstruktive initiativ for å øke jernbanens betydning både for passasjer- og godstrafikken ved bruk av økonomiske støtteordninger fra EU både til investeringer og drift. Det ble vist til at EU-bidrag skjer gjennom programmene **Trans-European Transport Network (TEN-T)**.

Dette kan brukes til å gi et vesentlig finansielt tilskudd til nye grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Sverige og Norge. Sverige kan, som fullt EU medlem, få dekket inntil 50 % av kostnader til grenseoverskridende prosjekter. Øvrige kostnader kan inndeckes av lån fra finansielle institusjoner. Med EU-finansiering, ofte kombinert med ulike typer sikkerhet/ statlig



garanti, øker dette dessuten prosjektets attraktivitet for tilleggsfinansiering fra eksempelvis Nordisk Investeringsbank, EIB mv.

Det kan her nevnes at utbyggingen av den nye grensekryssende vei- og jernbaneforbindelsen Fehmarn Belt mellom Nord-Tyskland og Danmark, som forventes ferdigstilt innen 2030, finansieres med ca. 30% fra TEN-T ordningen. Denne nye transportstrekningen vil da inngå som en integrert del i det tyske og danske transportsystemet. En tilsvarende finansieringsløsning burde derfor være aktuell og interessant å undersøke nærmere for nye grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Oslo og Stockholm/Gøteborg, som vesentlig reduserer reisetiden og/eller øker transportkapasiteten i korridorene.

Det viktig å få avklart trasevalget for transportkorridorene for de nye grensekryssende jernbaneforbindelsene i Norge og Sverige. En avklaring av trase og konsept er en forutsetning for finansielle løsninger utenom statsbudsjettene i Norge og Sverige. Prosjektene må være bedriftsøkonomisk lønnsomme og egnet for private investeringer. Da vil transportvolum og reisetider bli helt avgjørende, samt bygge-kostnader og bygge-tid. Det er dessuten viktig i denne sammenheng å vise hvordan disse nye jernbaneforbindelsene kan integreres og samordnes med jernbanesystemet i de to landene, uten at oppgraderingsarbeider på gamle anlegg forstyrrer driften og dermed lønnsomheten, på de nye strekningene.

Statsbudsjettene i de 2 landene vil også i framtiden trolig være svært stramme. EU prioriterer bedre grensekryssende jernbaneforbindelser med betydelige beløp. Dette bør Norge og Sverige nå dra nytte av gjennom samordnet planlegging og felles konstruktive samtaler med EU for å utløse betydelige finansierings-tilskudd for å skape bedre og mer effektive grensekryssende jernbaneforbindelser.

I et framtidsperspektiv mener Grensekomiteen dessuten at det bør bygges en jernbanebro over Oslofjorden, for å unngå flaskehalsen gjennom Oslo-navet, og skape bedre reisetider og mer kapasitet mellom Norge og Europa.

## **5. Kommentarer til Statens vegvesens innspill til NTP 2025-2036**

Statens vegvesen prioriter utbyggingen av en ny parallell tunnel til dagens Drøbaktunnel under Oslofjorden. En Oslofjordforbindelse med 2 tunnel løp som vil utvilsomt bidra til en mer pålitelig fjordforbindelse, og vil kunne utgjøre den sydlige delen av en svært etterspurt Ring4 utenom Oslo. Ferdigstillelsen av den gjenstående parsellen av E-18 mellom Retvet til Vinterbro bør også sees i sammenheng med forbedret Oslofjordforbindelse og framtidig sydlig Ring4 utenom Oslo. Begge disse prosjektene kan bompeng-finansieres og bygge videre på de tidligere gode erfaringene med bompengefinansiering av E-18 i Østfoldpakke og tidligere bompengefinansieringen av Oslofjordforbindelsen. Det kan videre nevnes at de 14 kommunene og Viken fylkeskommune nå samarbeider om å sikre en alternativ og effektiv veiforbindelse, en Ring 4, rundt Oslo for person- og godstrafikken. Det er i dag store forsinkelse for kjøretøytrafikken på grunn av et svært mangelfullt og lite framtidsrettet hovedvegssystem gjennom/utenom Oslo.

TG / AS, 15. juni 2023