



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.

www.oslo-sthlm.no

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

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

OSLO DEP

INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

OM NY JERNBANE OSLO – STOCKHOLM

Bjørkelangen 26062023

BAKGRUNN

Prosjektet ble først omtalt i Høyhastighetsutredningen i 2012.

På svensk side ble bolaget Oslo-Sthlm255.ab etablert i 2017, med offentlig eierskap. På norsk side ble selskapet Oslo-Stockholm under 3 timer AS etablert i 2020, med Aurskog Høland kommune som en av eierne.

Det har vært gjennomført en rekke utredninger og vurderinger som alle konkluderer med at det bør bygges en ny, rask jernbaneforbindelse mellom de to hovedstedene.

Senest utførte Jernbanedirektoratet og Trafikverket en Mulighetsstudie høsten 2022 som anbefalte videre arbeid. Denne Mulighetsstudien har faktisk utredet et prosjekt ingen har foreslått, med enkeltsporet jernbane og ingen nye stasjoner. Men den underbygger selv med disse begrensende forutsetningene alle øvrige utredninger som viser de omfattende nyttevirkningene.

Det har hele tiden vært initiavtakernes forståelse at prosjektet er for stort til å komme inn i de nasjonale transportplanene for statlig finansiering, der rammene er signalisert å ville bli trangere. Derfor har en arbeidet fram en løsning med alternativ finansiering og organisering, der modellen med en konsesjon, lik konsesjonene for petroleumsvirksomhet på norsk sokkel, er trukket fram som en meget aktuell modell, som en har lang og god erfaring med. Der fastsetter de to statene betingelsene, og en velger en gruppe internasjonale selskaper som får konsesjon for å planlegge, bygge, drifte og finansiere jernbanen. Konsesjonen kan f.eks. ha en varighet på 50 år; deretter faller anleggene tilbake til statene.

I en slik modell må statene garantere for deler av den lånekapital som trengs.

Det er godt dokumentert at en slik alternativ finansiering kan gjennomføres.

Med alternativ organisering bringer en også inn verdifull ny kompetanse og erfaring inn i utbygging og drift av jernbane, noe som synes påtrengende etter de

senere års lite vellykte store prosjekter, ref bl.a. Follobanen og ny jernbane gjennom Østfold.

Det er viktig at alternative løsninger vurderes seriøst for å sørge for en tidsmessig utvikling av det norske jernbanenettet. Føringer om at det er vanlig å finansiere ny infrastruktur over statlige budsjetter er lite fremtidsrettet.

PROSJEKTETS VERDI

En ny rask jernbane mellom Oslo og Stockholm vil ha mange fordeler:

- Det vil være det viktigste enkelt-tiltaket for å redusere klimautslipp fra transport i Skandinavia. Erfaringer og beregninger viser at med en reisetid på under 3 timer vil 1 million flypassasjerer i året overføres fra fly til jernbane. I tillegg kommer mulighetene for å føre en stor del av den lengre godstransporten fra vei til bane. Økningen av godstransport er stor i øst-vest retning mellom Sverige og Norge. Også den sivile godstransporten er viktig for norsk beredskap.
En ny jernbane med dobbeltspor som muliggjør et stort antall avganger i begge retninger vil også overta en stor del av personbiltransporten, både lokalt, regionalt og langdistanse.
Samlet vil dette gi en reduksjon i klimautslipp, som vil være meget vesentlige i forhold til de ambisiøse mål som er satt både for 2030 og 2040
- En ny jernbane vil skape grunnlag for en omfattende og positiv regional utvikling langs traseen. Den vil på den ene side skape grunnlag for desentralisering av boligvekst og samfunnsutvikling øst for Oslo. På den annen side vil den skape grunnlag for næringsutvikling i en stor region som er Europas framtidige grønne lunge. Den siste tunge investeringen i infrastruktur øst for Glomma er Kompveien fra 1967, som erstattet jernbanen fra Sørumsand gjennom Aurskog Høland. Mangelen på effektiv transport har vært og er et hinder for samfunnsutviklingen i regionen. Regionen mellom Lillestrøm og Karlstad er preget av stort grensekryssende samkvem. Ny jernbane vil skape grunnlag for ett arbeids- og utdanningsmarked mellom Oslo og Karlstad. Ny jernbane i denne retningen vil bety en viktig og betydelig avlastning av presset på stor-Oslo.
- Den sikkerhetspolitiske utvikling i Europa skaper et dramatisk nytt behov for infrastruktur som kan styrke beredskapen. Dobbeltsporet jernbane er i denne sammenheng overlegen, både for materiell- og persontransport. Med Sveriges antatte tilslutning til NATO, vil en sterk grensekryssende infrastruktur være

avgjørende for den felles forsvarsevnen i de mest folkerike delene av de to landene.

Forsvaret er nå aktivt engasjert i arbeidet for å fremme prosjektet. I tillegg har EU inkludert traseen i TEN-T infrastrukturen som skal binde Europa sterkere sammen. Det kan påregnes medvirkning fra EU i finansieringen av prosjektet. Det vil være viktig at nye løsninger knyttet til behovet for økt beredskap tillegges stor vekt ved rulleringen av NTP. Vi mener at den alternative løsningen vi presenterer for Oslo Stockholm, også kan brukes for å oppgradere Ofotbanen med dobbeltspor.

- Prosjektet er dokumentert samfunnsøkonomisk lønnsomt. Med den store interessen fra internasjonal kapital for å delta i finansiering av prosjektet, er det åpenbart også bedriftsøkonomisk lønnsomt. De to statene kan velge å sette inn statlige selskaper i et konsortium som får konsesjon; dette både for å sikre løpende påvirkningsmulighet og for å tjene penger – er det lønnsomt for private investorer, er det også lønnsomt for statene.

HVORDAN PROSJEKTET BØR VIDEREFØRES

Med tilstrekkelig vilje og statlig regulering kan prosjektet fullføres i løpet av 10 år; 4 år for planlegging og 6 år for bygging.

Dette krever et tett samarbeid mellom de to landene, bl.a. fordi eksisterende banestrekninger må oppgraderes.

Anbefalingen fra Jernbanedirektoratet om en ny Konseptvalgstudie frarådes, - delvis fordi det allerede foreligger solid dokumentasjon av alle vesentlige forhold, og fordi KVVU-sporet tar altfor lang tid. Det er NÅ vi trenger tiltak som virkelig kan påvirke klimautslippene, det er NÅ vi trenger en opprustning av beredskapen i en ny sikkerhetspolitisk situasjon, og det er NÅ vi trenger infrastrukturtiltak som kan skape en ny giv for samfunns- og næringsutvikling i regionene mellom Oslo og Stockholm.

Med alternativ finansiering og organisering er en i k k e bundet til den innarbeidede prosess som omfatter en KVVU. Konsesjonær står ansvarlig for prosjektet, mens statene styrer de rammebetingelsene som prosjektet skal realiseres innenfor.

Vi minner om at dette har vært en ordning som har fungert med stor suksess i utviklingen av norsk petroleumsindustri. Det er ingen grunn til at modellen ikke skal kunne anvendes også på andre viktige samfunnssektorer.

Vårt selskap har foreslått en hurtigarbeidende felles norsk-svensk prosjektkommisjon for å avklare de tre vesentlige spørsmålene som må avklares før en gir klarsignal for å starte forberedelsene, særlig av den helt avgjørende strekningen mellom Lillestrøm og Arvika, kalt Grensebanen:

-
- å kvalitetssikre den alternative finansieringen og organiseringen. Dette går bl.a. på forutsetningene for statlig medvirkning med garantier. I denne sammenheng må også samfunnsnyttene vurderes på en ordentlig måte, både kvantifiserbar og ikke-kvantifiserbar nytte. En seriøs samfunnsøkonomisk analyse må også ha en grundig vurdering av referansebanen; med andre ord: hva vil konsekvensene være hvis det ikke bygges en moderne jernbane?
 - å avklare endelig trase, der hovedvalgene er enten en trase via Lillestrøm eller en trase via Ski. Her må hensynet til kostnader, konsekvenser for natur og miljø, byggetid og trafikkgrunnlag være avgjørende, ref bl.a. trafikkmønsteret østfra inn mot Gardermoen og hensynet til dyrket jord.
 - å avtale en traktat mellom de to statene som regulerer alle formelle krav m.h.t sikkerhet, teknologi, arbeidsmiljø, miljø osv.

VÅRT SELSKAP ANBEFALER AT EN SLIK PROSJEKTKOMMISJON BLIR ETABLERT SNAREST OG FÅR EN TIDSFRIST MED Å LEVERE SIN INNSTILLING SENEST 1.MARS 2024.

DETTE VIL GJØRE DET MULIG FOR REGJERINGEN Å AVKLARE MED STORTINGET I FORBINDELSE MED BEHANDLINGEN AV NTP VÅREN 2024 OM PROSJEKTET SKAL VIDEREFØRES I HENHOLD TIL EN MODELL MED ALTERNATIV FINANSIERING OG ORGANISERING.

Deretter må de to statene fastsette konsesjonsbetingelser og invitere interesserte aktører til å delta i et konsortium. Prosjekteier kan være et felles statlig prosjektselskap.

Jernbanemyndighetene i de to land får ansvaret for å godkjenne planer og endringer i disse. BaneNor og Trafikverket må avtale vilkår for bruk av offentlig eid og konsesjonær-disponert infrastruktur.

DETTE ER DEN ENESTE MÅTE Å FÅ GJENNOMFØRT DETTE SÆRDELES VIKTIGE SAMFERDSELSPROSJEKTET PÅ I LØPET AV EN TIDSPERIODE SOM ER AVGJØRENDE FOR KLIMA, BEREDSKAP OG SAMFUNNSUTVIKLING LANGS DE AKTUELLE STREKNINGER.

Oslo Stockholm under 3 timer AS

Trygve Tamburstuen
Styreleder
(sign)