



GRENSEKOMITEEN  
VÄRMLAND - ØSTFOLD

## TIL ÅPNINGEN AV SEMINARET 27. JANUAR 2014, STORTINGET

Grensekomiteen Värmland-Østfold er aktivt engasjert i utvikling av samarbeidet mellom Norge og Sverige generelt og spesielt i de grensestrøkene som ligger øst i Østfold og vest i Värmland. Vår felles region strekker seg fra Fra Oslofjorden med Moss som største norske medlemskommune til Väneren med Karlstad som største svenske medlemskommune, en region rik på vannressurser og kanaler og innsjøer, fiske og friluftsmuligheter. Den gamle Kongeveien mellom Oslo-Stockholm gikk gjennom vår region og de siste slag mellom Sverige og Norge stod for 200 år siden ved Langnes skanse i Askim. En rekke grensefort markerer at det ikke alltid var idyll mellom de to nabolandene.

I dag er derimot samarbeidet bedre enn noen gang, og grensekomiteen tar litt av æren for at E18 endelig har blitt betydelig forbedret.

Grensependlingen og godstrafikken over grensen vokser fortere enn man greier å bygge ut veiene, og økte CO<sub>2</sub>utslipp er en uungåelig konsekvens av dårlige kollektivtilbud med buss og jernbane.

Vi er sterkt for at nivået på samfunnsplanleggingen høynes, at man nå kommer sammen i Norge og Sverige og gjerne hele Norden for å lage en masterplan for transport som viser de viktigste transportårene og hvordan man ser for seg at de skal henge sammen på tvers av grenser og på tvers av transportetatens domener. Havner, veier, jernbane, flyplasser og logistikkområder må spille sammen, og fibernett må legges fram til dit folk bor og arbeider. Med utgangspunkt i at det betales inn et betydelig beløp i skatter og avgifter til de nordiske statskassene, så er det ikke urimelig å forvente at man lager en god plan for hvordan man skal investere disse pengene slik at man får størst mulig effekt både samfunnsøkonomisk, for transportavviklingen og med tanke på klima og miljø. Det holder ikke i 2014 å tenke kun nasjonalt eller kun innenfor en sektor når man planlegger transport. Det holder ikke at jernbanekartet slutter ved riksgrensa eller at man bygger en ny bro over Oslofjorden som kun tar med seg biltrafikk. Sånn planlegging må vi nå si hører forhistorien til. Den har gått ut på dato.

Nå ønsker en rekke organisasjoner i Norden som representerer næringsliv, miljøbevegelsen, pendlere og andre å diskutere muligheten for å knytte sammen Oslo-Stockholm og København med raske togforbindelser, med målsetting om at det skal ta maksimalt 3 timer å reise med tog mellom de 3 skandinaviske hovedstedene, slik som blant annet E 18 gruppen, 8 millionerer-byen prosjektet, grensekomiteen Värmland-Østfold og flere andre har uttalt.

Norske og svenske politikere fra en rekke kommuner og regioner har i en tid diskutert muligheten for å bygge en høyhastighets jernbane Oslo-Stockholm via Karlstad og Ørebro. Det er gledelig at også Riksdagspolitikere og Stortingspolitikere og Nordiske organer nå vil være med i denne diskusjonen.

Hvor de endelige traseene skal gå må diskuteres på bakgrunn av tekniske/økonomiske analyser og realistiske alternativer. Hvor vidt innbyggerne i en kommune er interessert i å få en slik bane gjennom sitt tettsted, avhenger av flere ting, blant annet om toget stopper i rimelig nærhet eller ikke. Det er fordeler og ulemper ved alle infrastrukturtiltak. Det handler om å finne løsninger som ivaretar nasjonale og nordiske behov, samt regionale og lokale behov. Virkninger for klima og miljø er en avgjørende faktor når de politiske beslutningene skal tas. Derfor må vi komme i gang med utredninger.

Grensekomiteen Värmland-Østfold har sammen med våre venner i ARKO(Arvika-Kongsvinger), Osloregionens styre og E 18 gruppen (i regionene Ørebro og Värmland), stilt oss bak en utredning i regi av Norsk Bane. Vi er også glad for at KTH (Kungliga Tekniska Høgskolan) er her i dag som rådgiver og samarbeidspartner.

Flere hundre milliarder kroner skal de kommende tiår investeres i flyplasser, havner, veier og jernbaner i Norge og Sverige, Finland og Danmark. Det må sørges for at det gir maksimale og framtidsrettede effekter for reisende, næringsliv, klima og miljø.

Det er bred enighet om at mye mer gods bør flyttes fra vei til bane, og at en vesentlig andel passasjertrafikk med fly og bil også flyttes til bane.

Men slike forandringer kommer ikke til å skje av seg selv. Tvert imot, så foreligger ingen helhetlig plan, ei heller en gjennomgripende ide for hvordan en slik forvandling skal skje. De nasjonale transportplanene er ikke gode instrumenter i dette henseende. De er for det første ikke sektorovergripende,

omhandler ikke flytrafikk og havner og er ikke nasjonale planer for kollektivtransport. Det nordiske og europeiske perspektivet er ikke framtreddende, faktisk knapt nok beskrevet annet enn i bisetninger.

Utfordringen er nå å planlegge på lang sikt med blick for morgendagens behov og i et internasjonalt perspektiv.

Oslo–Stockholm er en del av aksene Stavanger/Bergen–St. Petersburg, en korridor med rundt 15 millioner innbyggere.

Det har vært mye fokus på aksene Oslo–Gøteborg–København–Hamburg, og med rette, men la oss se på noen tall:

1,2 millioner flypassasjerer trafikkerte Gardermoen–Arlanda i 2012, (50% økning på 10 år).

Oslo–København har nesten 1,3 mill. i dag som for 10 år siden

Flytrafikken Oslo–Helsinki vokser derimot raskt, og er oppe i 341.000 som er mer enn 100 % økning på 10 år. Stockholm–Helsinki vokser også raskt og er nå nesten oppe i 1 million flyreiser per år. I tillegg er det en formidabel økning i flytrafikken fra Vestlandsbyene Stavanger/Haugesund/Bergen til/fra Oslo, nærmere 4 millioner reiser per år.

Vi ser altså at det er **øst-vest aksene** hvor flytrafikken vokser raskest og som har den sterkeste flytrafikken i Norden.

Vi er absolutt for at det bygges en moderne jernbane fra Oslo til København, men man stikker hodet i sanden om man ikke planlegger for at det er på øst-vestaksene at den sterkeste veksten kommer og det bør derfor være like stort fokus på denne aksene som på aksene i retning København.

Grensekomiteen Värmland–Østfold har overhodet ikke trukket noen konklusjoner, men man ønsker å få belyst om en dobbeltsporet flerbruksbane designet for høy hastighet og som både frakter personer og gods kan la seg realisere gjennom vår region, eller bør bygges andre steder om det skulle bli vurdert som mer optimalt.

For oss som bor i Østfold er det selvsagt naturlig å se en mulig høyhastighetsbane mot Stockholm i perspektiv av andre jernbaneprosjekter syd for Oslo, som Follobanen og Oslo-Gøteborg-København, samt en eventuell ny Oslofjordforbindelse. Her er det mulighet for en del synergieffekter.

Jernbaneverket (Stillebyutredningen) utredet en enkeltsporet bane, uten gods og som nesten ikke skulle stoppe mellom de aller største byene. Et sånt konsept er regionalpolitisk uinteressant. En jernbane må knytte sammen regionene og stedene som ligger mellom hovedstedene. 5 millioner mennesker bor og arbeider i Oslo-Stockholm korridoren. For å få til en dynamisk utvikling og bærekraftig vekst vil en rask flerbruks-jernbane utgjøre ryggraden. Mindre og langsommere skinnegående baner(bybaner, lokalbaner, godsbaner) må knyttes på det samme nettet gjennom fleksible stasjonsløsninger som gjør overganger enkelt og smidig. Det er først da man får en transportløsning som kan hindre at pendlerne og andre opplever kork, kø og kaos.

Herved ønsker jeg deltakerne et godt og interessant seminar!

Kjersti Nythe Nilsen  
Styreleder Grensekomiteen Värmland-Østfold  
Ordfører Marker Kommune  
Tlf. 41296895  
kjersti.nilsen@marker.kommune.no