

Utkast -- Notat om Nasjonal Transportplan 2025-2036. Forslag og beskrivelser i forhold til Grensekomiteens arbeid med transport spørsmål

1.Hovedpunkter

I ny Nasjonal transportplan 2025-2036 vrir regjeringen innsatsen mer i retning til drift, utbedring og vedlikehold. Regjeringa legger opp til å bruke 1 308 milliarder kroner over 12 år. Regjeringen prioriterer hele 484 milliarder kroner til drift, vedlikehold og utbedring av transportinfrastruktur i hele landet. Det legges opp til at 40 prosent av rammen i ny NTP går til mer og smartere vedlikehold og utbedring. Dette skal bidra til mer punktlig tog, økt trafiksikkerhet mv.

Regjeringen vil tilpasse transportsektoren til en ny sikkerhetspolitisk situasjon. Med hele Norden i NATO får Norge et særlig ansvar for at alliert hjelp til Sverige og Finland når fram. Det stiller større krav til å ivareta viktige transportåre og ha en mer robust infrastruktur. Samarbeidet mellom transportsektoren og forsvarssektoren vil derfor være svært viktig i tiden framover.

2.Viktige transportprosjekter som Grensekomiteen har arbeidet med i de senere årene

Grensekomiteen Vårmland-Østfold har i mange år arbeidet aktivt for å realisere viktige veg og jernbaneprosjekter i grenseregionen mellom Norge og Sverige. Dette er svært viktig for å få en positiv nasjonal og regional nærings- og befolkningsutvikling i grenseområdene i samsvar med nasjonale politiske målsettinger i de Nordiske landene.

2.1 NTP 2025-2036.Viktige vegprosjekter/ investeringer for grenseregionen

I NTP 2025-2036 er det lagt opp til nødvendig bevilgninger for å fullføre av den gjenstående strekningen på E-18 mellom Retvet og Vinterbro (10 mrd. kroner). Dette vil sikre god framkommelighet/trafiksikkerhet for kjøretøytrafikken fra riksgrensen ved Ørje til Oslo.

Det er også bevilget midler til fullføringen av Byggetrinn 2 for Oslofjordforbindelsen (E134) på 7,8 mrd. kroner samt bevilgninger til tilslutningen av E-18 fra Dagslett til i Drammen (6 mrd. kroner). Dette er noe de 14 omkringliggende kommuner og berørte fylkeskommune i lengre tid har samarbeidet om for å skape en alternativ og effektiv veiforbindelse syd for Oslo (Ring 4). Det er i dag store forsinkelse for kjøretøytrafikken på grunn av et svært mangelfullt og lite framtidsrettet hovedvegssystem gjennom/utenom Oslo.

2.2 NTP 2025-2036.Viktige jernbaneprosjekter/ investeringer for grenseregionen

Regjeringen prioriterer nær 436 milliarder kroner til jernbane i ny nasjonal transportplan. Av dette går 205 milliarder kroner til drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringer. Om lag 80 prosent av persontogtrafikken i Norge blir kjørt på Østlandet. For å møte etterspørselen etter kollektivtransport i landsdelen, er det nødvendig å øke driftsstabiliteten, kapasiteten og togtilbudet i og rundt Oslo. Mange små og mellomstore tiltak vil til sammen gi de reisende 10-minutters intervall på lokaltogstrekningene inn til Oslo S fra Asker, Ski og Lillestrøm, mot 15 minutters avganger i dag.

I NTP 2025-2036 legges det opp til å bygge ferdig Indre InterCity på Østfoldbanen. Passasjerene skal få flere avganger og raskere reiser mellom Oslo og Fredrikstad. Det blir to tog i timen, og fire tog i rushtids retningen. Det er en fordobling sammenlignet med i dag. Reisetiden mellom de to byene blir på om lag 50 minutter. Utbedringen innebærer bygging av 16 km med dobbeltspor

mellom Råde (Haug) og Fredrikstad (Seut) og tiltak på dagens stasjon i Fredrikstad og ny stasjon i Råde. Nær 16 milliarder kroner er prioritert til prosjektet. Videre prioriteres om lag 14 milliarder kroner til infrastrukturtiltak på Østfoldbanens Østre linje, Lillestrøm stasjon og Oslo S mv.

3.NTP 2025-2036. Omtale og beskrivelse av grensekryssende transportforbindelser mellom Norge og Sverige/Europa

NTP 2025-2036 har en svært begrenset beskrivelse av at Norge har gode og effektive transportforbindelser til utlandet. Det savnes en oversiktlig 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 gitt en redegjørelse av hva et moderne InterCity jernbanenett i Norge og Sverige med gode og effektive grensekryssende forbindelser kan bidra med både samfunnsøkonomisk og i forhold til de klimautfordringer Norge /Norden står ovenfor.**

3.1 Forholdet til EU/Europa

Forslaget til NTP 2025-2036 har en kort beskrivelse av EUs arbeid med å utvikle transportsystemet og hvor det vises til at Norge er en del av EUs indre marked for transport gjennom EØS-avtalen. De viktigste norske vei- og jernbaneforbindelsene, samt havner og lufthavner, er en del av det transeuropeiske transportnettet (TEN-T). TEN-T skal sikre sammenhengende og effektive transportkorridorer i Europa.

Hovedmålene for TEN-T sammenfaller derfor med de viktigste grepene i Nasjonal transportplan 2025– 2036: Et grønnere og sømløst transportsystem som skal redusere negative virkninger forårsaket av transport, med økt vekt på interoperabilitet, sikkerhet og beredskap. Det poengteres at Norges åpne økonomi, med stor vareutveksling med utlandet, er avhengig av gode og effektive forbindelser med våre viktigste handelspartnere.

3.2 Transportforbindelser til Sverige og EU

I NTP 2025-2036 er det gitt en beskrivelse av status og beskrivelse av utfordringene av Norges internasjonale jernbaneforbindelser. Det vises her til at *«Den nye Fehmarnbelt- forbindelsen som etter planen åpner i 2029, vil gjøre jernbanetilbudet mellom kontinentet og Norge mer attraktivt for frakt av personer og gods. På sikt kan dette bidra til økt trafikk over Østfoldbanen til Sverige. De siste årene har det vært en betydelig satsing på utbygging på Østfoldbanen som har gitt tilbuds forbedringer på strekningen. Jernbanedirektoratet har i samarbeid med Trafikverket i Sverige gjennomført en mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Gøteborg og utredet aktuelle tilbuds forbedringer for gods- og persontog.*

*Regjeringens prioritering av utbygging av dobbeltspor mellom Råde og Fredrikstad (Seut) samt tiltak på Fredrikstad stasjon gir muligheter for å videreutvikle det grensekryssende togtilbudet. Samtidig **kreves det koordinering av tiltak på svensk og norsk side** for å få på plass vesentlige tilbuds forbedringer. Regjeringen har derfor bedt Jernbanedirektoratet samarbeide med Trafikverket om videre utvikling av tilbud og infrastruktur på de grensekryssende strekningene. **Samarbeidsforum for grensekryssende jernbane er allerede etablert.**»*

Videre heter det i NTP 2025-2036: *«Togtilbudet mellom Oslo og Stockholm ble forbedret fra 2022 til fem daglige avganger. **Det er også gjennomført en mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm. Studien viser at dersom det bygges en ny jernbaneforbindelse mellom Arvika i Sverige og Ski eller Lillestrøm i Norge, vil toget kunne bli et reelt alternativ til fly mellom de to hovedstedene. Regjeringen vil gå i dialog med svenske myndigheter om en ev. videre utredning av jernbaneforbindelsen En oppstart av KVU for relasjonen vil bli vurdert i forbindelse med oppstart av nytt planarbeid til NTP 2029 – 2040.***

Konklusjon: Regjeringens ambisjoner om oppfølgingen av både «Mulighetstudiene for Oslo-Stockholm» for «Mulighetsstudiene Oslo-Gøteborg» er lite tilfredsstillende. Det er idag sterkt påkrevet å få etablert en bedre og mer moderne grensekryssende jernbaneforbindelse.

Mer moderne grensekryssende jernbaneforbindelser vil kunne bidra til et godt samspill med det omkringliggende Inter City- og jernbanenett for å skape synergi og god integrering. Dette vil utvilsomt bidra til et mer attraktivt og sterkt jernbanesystem i Norge. Dette har med andre ord stor riks- og regionalpolitisk verdi ut i fra hensynet til miljø, jernbanesystemets robusthet samt forsvarrets krav til mer effektiv logistikk pga. Sveriges medlemskap i NATO .

Det er derfor nå svært viktig med en rask oppfølging av de ferdigstilte «Mulighetstudiene for Oslo og Stockholm og Oslo-Gøteborg» med KVU (Konseptvalgutredninger) for disse 2 svært viktige grensekryssende jernbanestrekningene. En slik «bestilling» bør ligge i NTP 2025-2036.

4.Hva bør skje videre nå? Hva kan man gjøre mht viderebehandling av NTP 2025-2036?

Forslaget NTP 2025-2036 vil nå bli behandlet i Stortingets Transport og kommunikasjonskomite i løpet av april/mai 2024 før den oversendes til Stortinget for sluttbehandling i løpet av juni 2024.

På denne bakgrunn foreslås det at Grensekomiteen Värmland-Østfold i første omgang gir en kortfattet redegjøre /gir en uttalelse til Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite. Det vises til argumentasjonen og konklusjonen i dette notatet for å igangsatt en rask oppfølging av de ferdigstilte «Mulighetstudiene for Oslo og Stockholm og Oslo-Gøteborg» med KVU(Konseptvalgutredninger) for disse 2 svært viktige grensekryssende jernbanestrekningene. En slik «bestilling» bør ligge i NTP 2025-2036.

For øvrig bør Grensekomiteens merknader og forslag til viderebehandling av NTP 2025-2036

- 1) Samarbeidsorganer i Norge og Sverige
- 2) Ressurspersoner i Norge og Sverige
- 3) Bidra til møter/seminarer mv. angående behovet for bedre grensekryssende jernbaneforbindelser
- 4) Ta kontakt med EU mht. TEN-T bidrag mv.

Vedlegg 1

Utkast til en uttalelse til Stortingets Transport og kommunikasjonskomite.

1) Grensekomiteen har i mange år arbeidet aktivt for å realisere viktige veg og jernbaneprosjekter i grenseregionen mellom Norge og Sverige. Utgangspunktet er at dette er svært viktig for å få både en positiv nasjonal og regional nærings- og befolkningsutvikling i grenseområdene i samsvar med nasjonale politiske målsettinger i de Nordiske landene.

Med hele Norden i NATO får Norge et særlig ansvar for at alliert hjelp til Sverige og Finland når fram. Det stiller større krav til å ivareta viktige transportårer og ha en robust infrastruktur. Samarbeid mellom transportsektoren og forsvarssektoren vil derfor være svært viktig i tiden framover.

2) I NTP 2025-2036 savnes en oversiktlig redegjørelse av status og ambisjoner/planer for utvikling/forbedring av grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige. Det er også overraskende at det ikke ier gitt en redegjørelse av hva et moderne InterCity jernbanenett i Norge og Sverige med gode og effektive grensekryssende forbindelser kan bidra med både samfunnsøkonomisk og i forhold til de klimautfordringer Norge /Norden står ovenfor.

3) Regjeringens ambisjoner om oppfølgingen av både «Mulighetsstudiene for Oslo-Stockholm» for «Mulighetsstudiene Oslo-Gøteborg» er lite tilfredsstillende. Det er i dag sterkt påkrevet å få etablert en bedre og mer moderne grensekryssende jernbaneforbindelse.

Mer moderne grensekryssende jernbaneforbindelser vil kunne bidra til et godt samspill med det omkringliggende Inter City- og jernbanenett for å skape synergi og god integrering. Dette vil utvilsomt bidra til et mer attraktivt og sterkt jernbanesystem i Norge .Dette har med andre ord stor riks- og regionalpolitisk verdi ut i fra hensynet til miljø, jernbanesystemets robusthet samt forsvarets krav til mer effektiv logistikk pga. Sveriges medlemskap i NATO .

Det er derfor nå svært viktig med en rask oppfølging av de ferdigstilte «Mulighetstudiene for Oslo og Stockholm og Oslo-Gøteborg» med KVU (Konseptvalgutredninger) for disse 2 svært viktige grensekryssende jernbanestrekningene. En slik «bestilling» bør ligge i NTP 2025-2036.

4) Det er også en stor fordel om KVU analysen også undersøker/konkretiserer nærmere «Alternative finansierings modeller».Det bør undersøkes nærmere hvordan kan Norge nyttegjøre seg av EUs støtteordning til finansiering av grensekryssende jernbaneforbindelser gjennom TEN-T systemet. De grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg er her søkegode. EUs bidrag til finansiering av Fehmarn Belt mellom Danmark og Nord Tyskland, som ferdigstilles i 2029, er et godt eksempel på denne typen finansieringsløsning.

5) I en KVU analyse må det også redegjøres og konkretiseres hvordan en sterkt påkrevet etappevis planlegging og utbygging jernbanen kan gjennomføres for de grensekryssende delstrekninger. Det bør videre konkretiseres nærmere hvordan utbyggingen av disse strekningene kan samordnes og samspilles med det omkringliggende jernbanenett i Norge og Sverige. Det kan i denne sammenheng vises til hvordan ny Svinesundparsell av E6 i 4-felt ble planlagt og utbygget som et separat prosjekt før de andre E-6 parsellene i Norge og Sverige var ferdigstilt.