

Notat om

Bidrag og kommentarer til seminaret om «Et sterkt Norden-Sterkere Regioner», arrangert av Grensekomiteen Värmland-Østfold, 13. Oktober 2023.

1. Bakgrunn

Grensekomiteen Värmland-Østfold 13. Oktober 2023 arrangerte i Oslo et seminar kalt «Et sterkt Norden-Sterkere Regioner».

Seminaret hadde innledningsvis flere bidrag om verdien og behovet et forsterket Norsk-Svensk samarbeid og Nordisk samarbeid fra henholdsvis Julia Syrén fra Den Svenske Ambassaden i Oslo, Maria Andersson fra Svinesundkomiteen og Alix Vuithier fra Nordregio fra Nordisk Ministerråd.

Dette ble fulgt opp av Paal Iversen fra Samferdselsdepartementet som ga en redegjørelse om arbeidet med grensekryssende transportforbindelser tilknyttet Nasjonal Transportplan samt i forhold «Fredrikstad-erklæringen» som ble vedtatt av de Nordiske transportministre i november 2022. Merete Agerbak-Jensen, som er nestleder i Oslo Høyre, ga deretter en redegjørelse for «Behovet for bedre transportforbindelser til Sverige sett fra et Osloperspektiv».

Disse bidragene ble etterfulgt av Bente Bukholm og Fredrik Wyller fra Jernbanedirektoratet som ga en grundig redegjørelse av resultatene fra mulighetsstudien «Jernbanen Oslo-Gøteborg» som ble slutført i oktober 2023. Presentasjonen ble etterfulgt av spørsmål og kommentarer tilknyttet utredningen.

Avslutningsvis kom det innlegg og kommentarer fra Per Tenggren fra Västra Götalandsregionen og undertegnede om tema «Hvordan komme videre?». Det kom frem flere interessante kommentarer og spørsmål fra deltagerne i denne seansen. Mitt bidrag og synspunkter på dette tema er utdyper nærmere nedenfor.

2. Kommentarer/synspunkter på hvordan å komme videre i arbeidet med å bedre de grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige?

A) Mulighetsstudien «Jernbane Oslo-Gøteborg»

Det er en god og oversiktlig mulighetsstudie som anbefaler en stegvis forbedring av dagens infrastruktur med bygging av flere parseller med passeringsspor samt en gradvis utbygging av dobbeltspor på deler og etter hvert hele den grensekryssende

jernbanestrekningen mellom Oslo og Gøteborg. **Det er bra!** Den eksisterende jernbanetrase vil uansett spille en viktig rolle selv om det en gang i framtiden skulle komme en ny, eller delvis ny/supplerende og mer moderne jernbaneforbindelse mellom Oslo og Gøteborg.

I Mulighetsstudien foreslås det at det opprettes et «**Samarbeidsforum for grensekryssende jernbane**» som viderefører det gode samarbeidet som har blitt utviklet i den senere tiden mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket i Sverige.

I denne sammenheng burde en oppfølging av «Mulighetsstudien» **ikke minst** se nærmere på potensialet og det positive samspillet med det nærliggende jernbanesystemet med Østre Linje og **en mulig framtidig sydlig trase mellom Oslo og Stockholm via Follotunnelen til Ski** og videre til Askim/Mysen og deretter til Årjäng/Arvika/Karlstad i Sverige.

B) Alternative/supplerende finansieringsordninger

Det er signalisert sterkt fra regjeringen at det i NTP 2025-2036 vil være trangere finansielle økonomiske rammer enn tidligere. Dette betyr at utbygging/forbedring at forbedrede grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige må søke finansiering utenom statsbudsjettene, eksempelvis ved hjelp av investeringsordninger i EU mv.

EUs har tatt flere konstruktive initiativ for å øke jernbanens betydning både for passasjer- og godstrafikken ved bruk av økonomiske støtteordninger. Spesielt viktig er EU-bidrag gjennom programmet **Trans -European Transport Network (TEN-T)**. Dette kan eksempelvis brukes til å gi et vesentlig finansielt tilskudd til den grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Sverige og Norge. Sverige kan, som fullt EU medlem, få dekket inntil 50 % av kostnader til grenseoverskridende prosjekter.

Utbyggingen av den nye grensekryssende vei- og jernbaneforbindelsen Fehmarn Belt mellom Nord-Tyskland og Danmark, som forventes ferdigstilt i 2029, er finansiert av 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 en ny og forbedret de grensekryssende jernbaneforbindelsene mellom Oslo og Stockholm/Gøteborg. Det er dessuten viktig at disse nye jernbaneforbindelsene integreres og samordnes med det øvrige jernbanesystemet i de to landene.

Med andre ord, 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 finansieringstilskudd for å skape bedre og mer effektive grensekryssende jernbaneforbindelser.**

Det bør her også nevnes at ny E6 med ny Svinesundbro som åpnet i 2005 ble finansiert med bompenger i perioden 2005-2016. Bompengefinansiering er også en del av finansiering av både Øresundforbindelsen og den framtidige Fehmarn Belt forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som åpner i 2029. Det bør også her nevnes at det i den senere tid har kommet flere politiske signaler om at bompenger heller burde betraktes/kalles **en miljøavgift**, da det i flere sammenhenger bevisst brukes til å bedre kollektivtrafikken og ikke minst miljøet.

C. Politisk forankring og oppfølging

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.**

Dette 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.

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.»*

Grensekomiteen har i sitt forslag til strategier og tiltak i NPTP 2025-2036 på at det er svært viktig at intensjonene i ovennevnte «Declaration» følges opp med eksempelvis med skisse til en konstruktiv og mer konkret 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.

Forslaget i «Mulighetsstudien jernbane Oslo-Gøteborg» om etablering av et **«Samarbeidsforum for grensekryssende jernbane»** mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket i Sverige bør igangsettes raskt og være en sentral aktør for også å konkretisere nærmere nødvendige administrative og politiske prosesser for å utvikle og skape bedre grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Norge og Sverige.