

Financing of cross border rail infrastructure.

Bridging Scandinavia

Askim Town Hall, 8th january 2018

Tom Granquist, Independant Consultant.

TEG AS

The Osloregion - an integrated area of a common Nordic region

.The Oslo and Akershus region is small in European context-1,3 million inhabitants. It is important for business development to have a close cooperation with the adjacent regions and countries.

.The transport corridor between Oslo-Stockholm-Copenhagen makes up the «Nordic Triangel» and the main aim here is to develop the regions and areas bordering this these corridors into an intergrated business and workingmarket region. It can be mentioned that to day there are over 500 Norwegian firms located in both the Stockholm and Gothenburg regions.

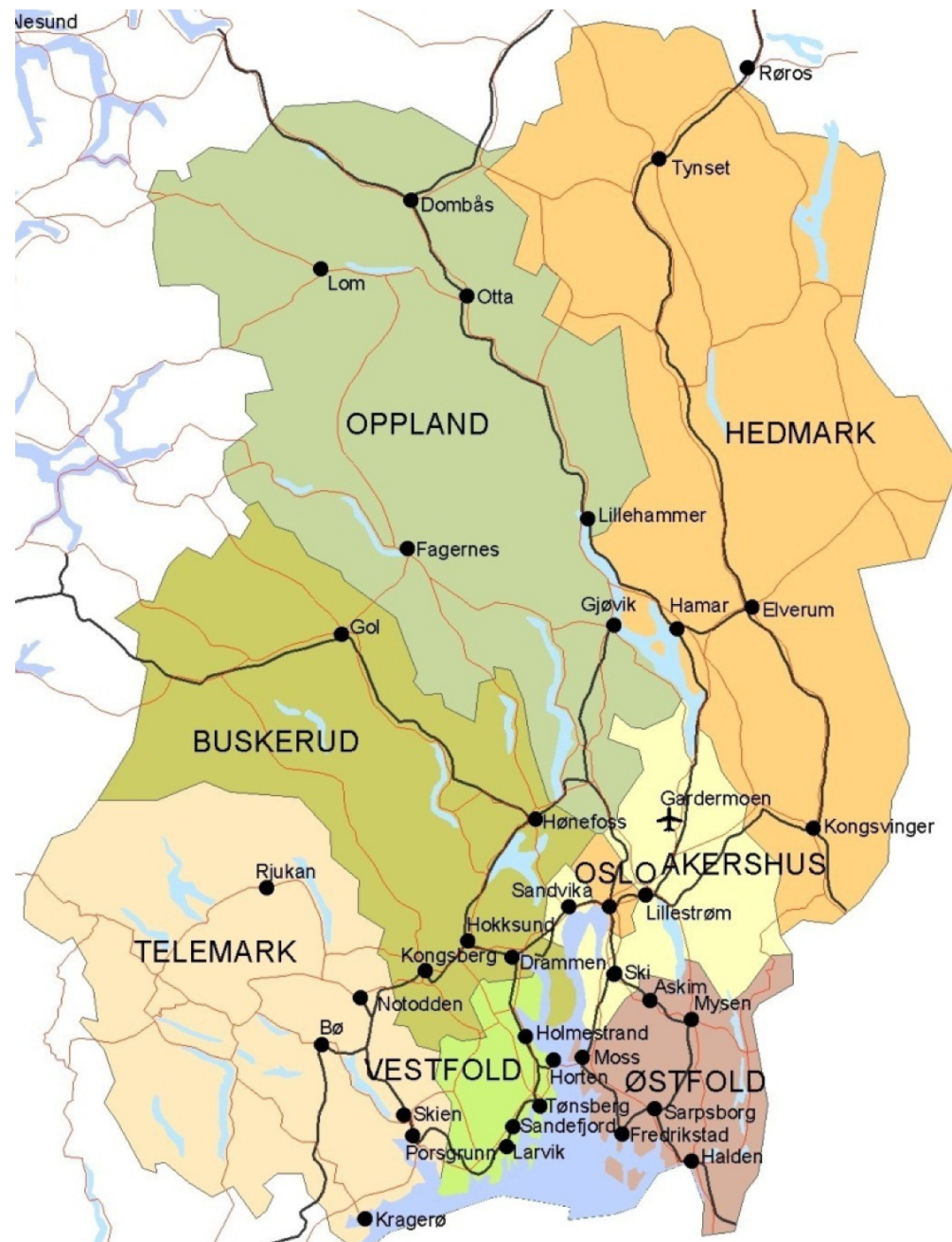
.The Western leg of the Nordic Triangel is also known as the COINCO corridor (The Corridor of Innovation and Cooperation) and has at present:

- 29 universities and colleges - over 260000 students
- 14000 research workers
- 22 science parks/incubators



Utfordringer innenfor samferdsel

- .InterCity-utbyggingen
- .Mer godstransport med bane
- .Finansiering og organisering av grensekryssende transportforbindelser





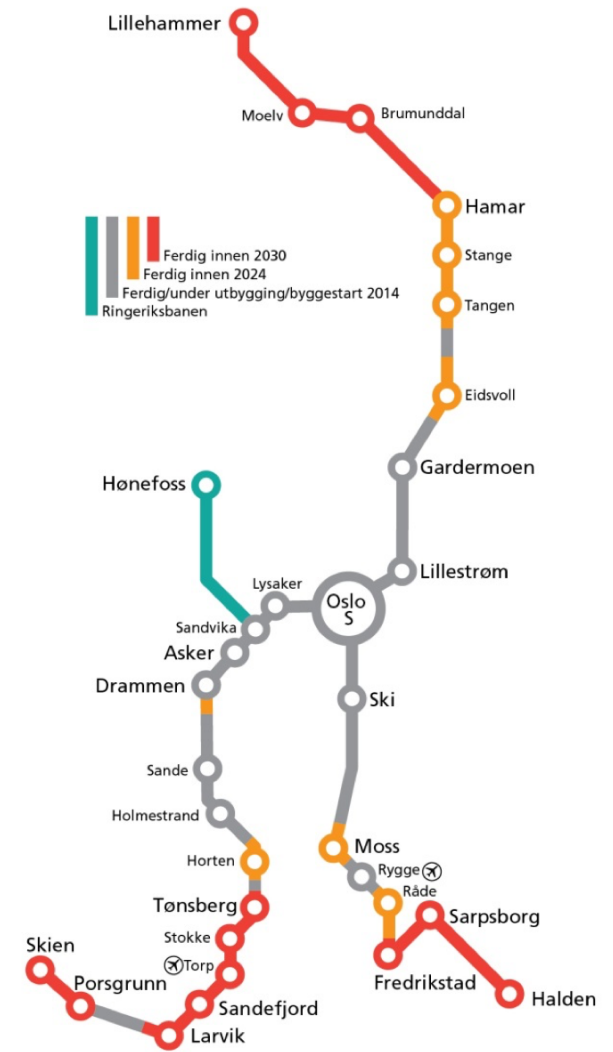
InterCity-utbyggingen

.Et prosjekt – til Lillehammer, Hønefoss, Skien og Halden

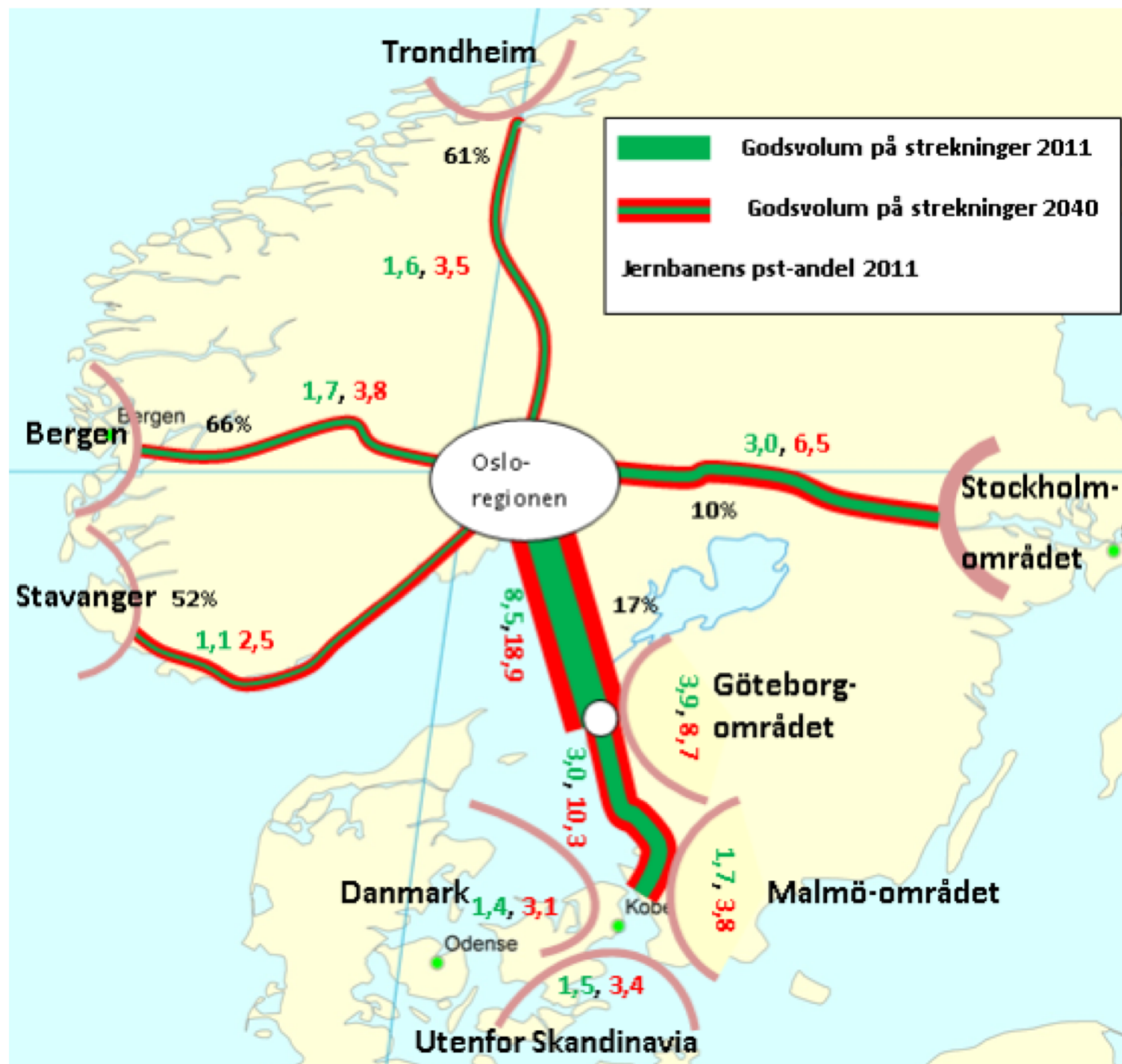
– inkl . Oslo-navet

.Kontinuerlig planlegging og utbygging –Ferdig i 2030/2032/2034 ?

.Follobanen 2014-18. Ferdig i 2021



Fremtidige
godstransporter
på bane
Oslo–
Göteborg–
København–
Kontinentet

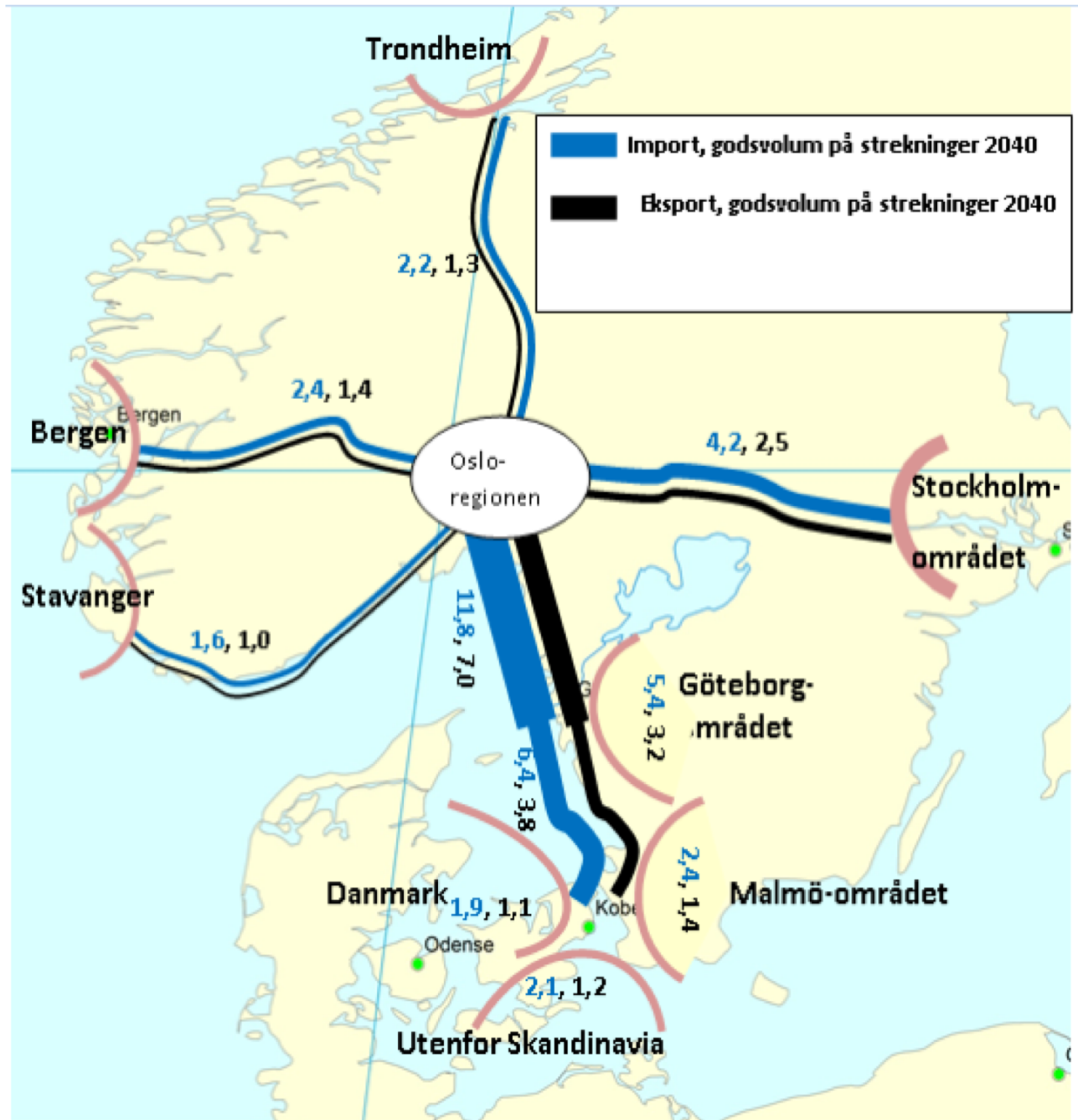


Future goods volumes

By rail between Oslo–

Gothenburg– Copenhagen

The Continent



Missing Link-A new railway track between Halden in Norway and Öxnered/Trollättan in Sweden

Keys to symbols

Existing Railway tracks..Doble track sections

Planned new double track

Missing Link Halden-Trollhättan)

Length:130 km.Cost:20 billion SEK. Makes it possible to shift freight from road to rail of 2,7 mill. tonn.(ie. reduction of 700 lorries to 25 daily freight trains). 4 freight trains passing the border which is less than 10% of the freight tonnage in this corridor.

Existing railway tracks that can be used to freight transport

Tegnforklaring



Eksisterende/påbegynte Dobbeltsporparseller



Planlagt nytt dobbeltspor



Missing Link (Halden-Trollhättan)

Lengde: 130km
Kostnad: 20mrd. SEK
Muliggjør storskala overflytting av gods fra vei til bane på 2,7 mill. tonn (tilsvare 700 lastebiler og utgjør 25 godstog daglig). I dag passerer 4 godstog daglig over Svinesund og under 10% av godstransporten går via jernbane.

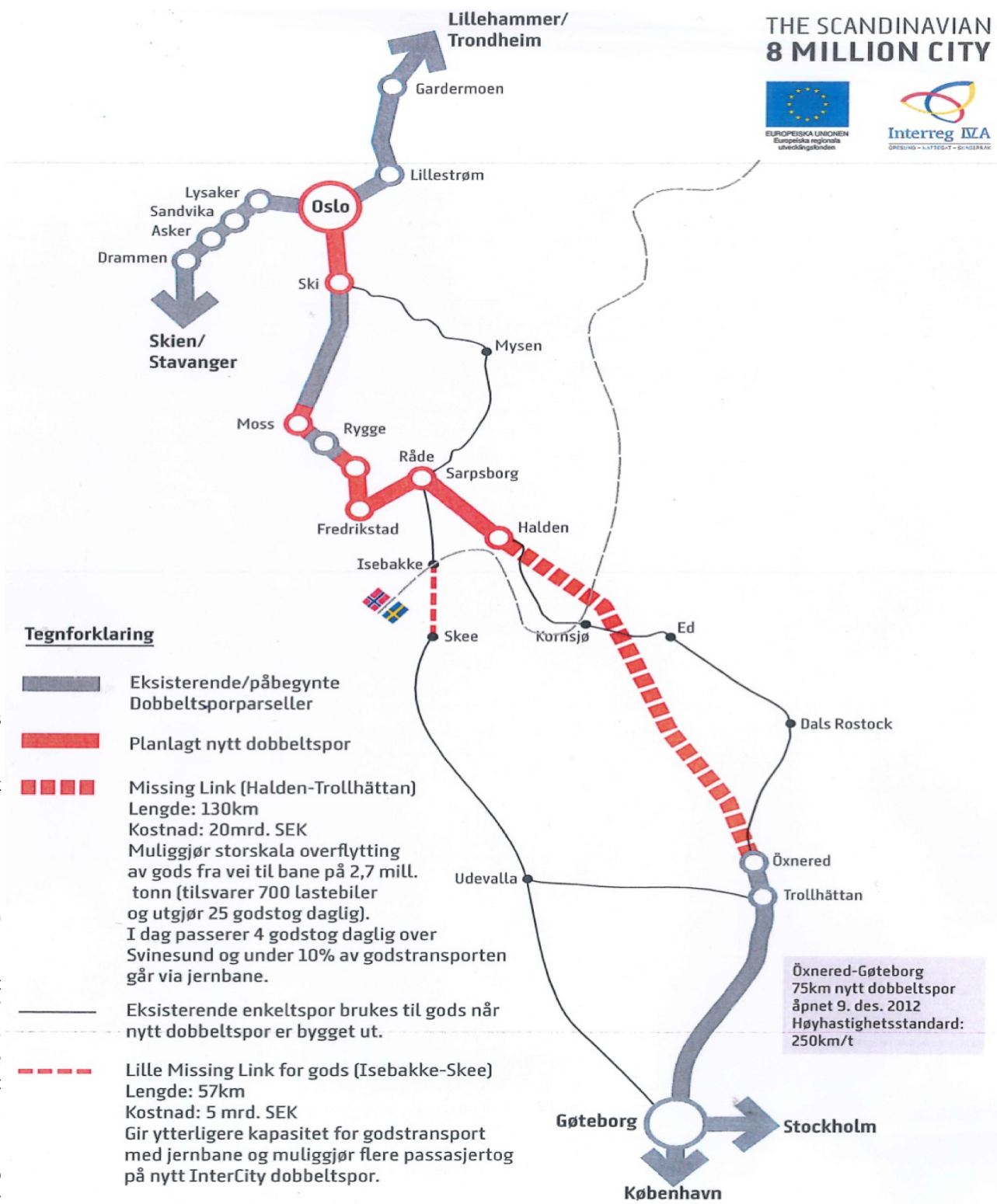


Eksisterende enkeltspor brukes til gods når nytt dobbeltspor er bygget ut.



Lille Missing Link for gods (Isebakke-Skee)

Lengde: 57km
Kostnad: 5 mrd. SEK
Gir ytterligere kapasitet for godstransport med jernbane og muliggjør flere passasjertog på nytt InterCity dobbeltspor.



THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY

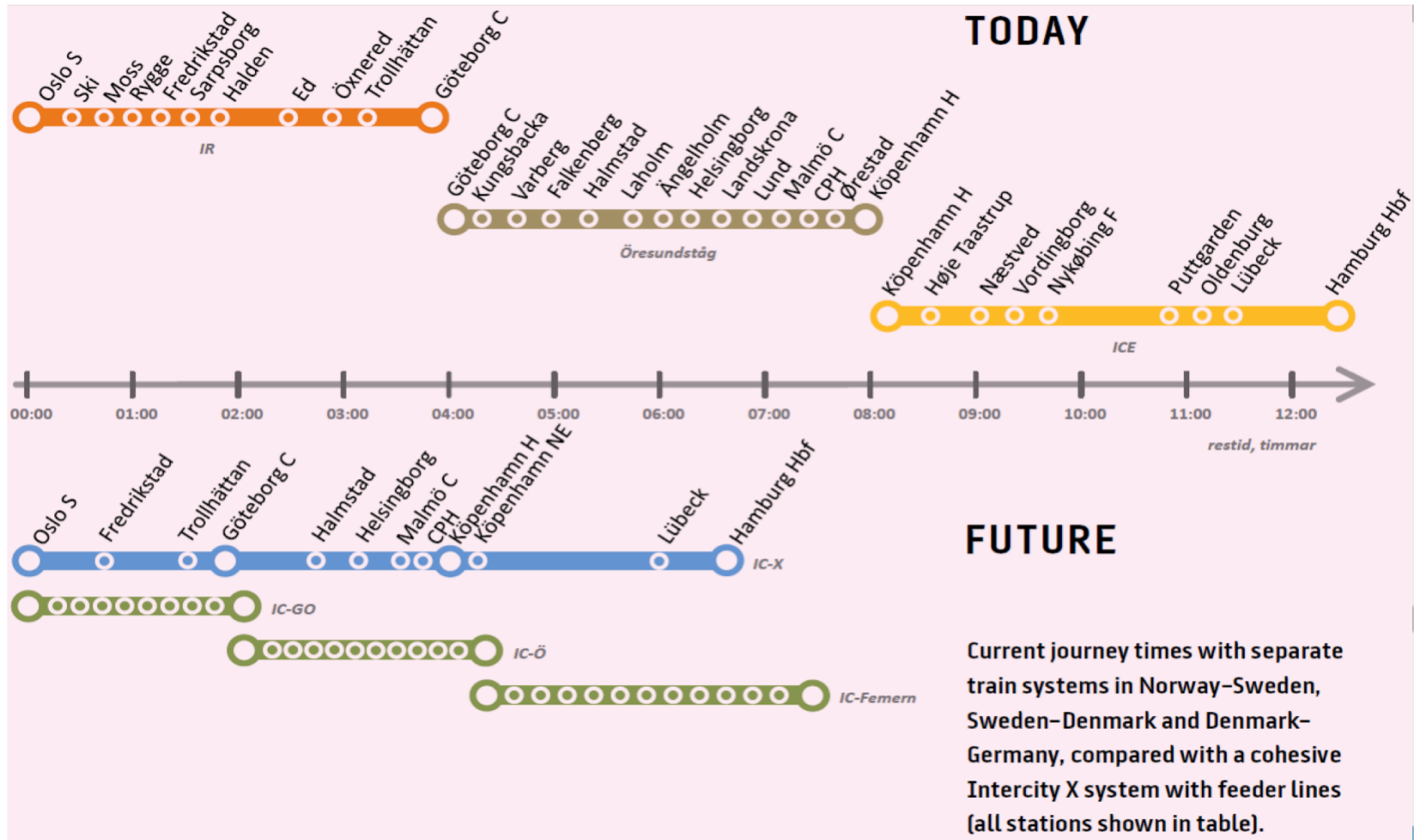


Öxnered-Göteborg 75km nytt dobbeltspor åpnet 9. des. 2012 Høyhastighetsstandard: 250km/t

A possible new train system between Oslo-Gothenburg-Copenhagen-Hamburg for passenger journeys– A significant reduction in journey times

.With double-tracking of the Oslo-Copenhagen line with 250 km/h, the present journey time InterCity X system by train can be halved by the introduction of the InterCityX system.

.It is important that infrastructure expansion is coordinated between the countries, with regard to both timescale and technical standard.



Policy resolution from Akershus County 8th Desember 2014
(Interregproject COINCO/8MillionCity).

«The border crossing railway track between Halden and Trollhättan is very important for both the freight and passenger traffic. The InterCity building of a continuous double railway track between Oslo to Halden is to be completed in 2030 according to the construction programme . It must hence be a goal that a new crossborder double railway track from Halden to Trollhättan also should be completed in 2030. It is first at this point in time that the railway connection between Oslo and Gothenburg will appear as a modern and efficient railtransport network of high quality and will contribute to considerable benefits to both the population and industry in Norway and Sweden».

Vedtaket på norsk:«For Norge er den grensekryssende strekningen mellom Halden og Trollhättan svært viktig både for gods- og passasjertrafikken. Det er lagt opp til at Intercity utbyggingen med dobbeltspor fra Oslo til Halden skal slutføres i 2030. Det bør derfor være et mål at videreføringen med utbygging av et sammenhengende dobbeltspor fram til Trollhättan på svensk side, også ferdigstilles i 2030. Hele jernbanestrekningen Oslo -Gøteborg vil da framstå som et moderne og framtidsrettet jernbanenett av høy kvalitet og vil innebære betydelige fordeler både for befolkning og næringsliv i Norge og Sverige».

Status Nasjonal Transportplan 2018-2029 mv.

-330 sider -Svært lite om grensekryssende transporter.

-Nordisk Triangel nevnes flere ganger !Men lite konkret til handling fra norsk side.

-Jernbaneverket er reorganisert ! Mer kapasitet til grensekryssende spørsmål ?

-Jernbaneverkets direktør -Neste NTP 2022-2033 må se mye grundigere på grensekryssende transporter og spesielt godstranporten mellom Norge og Sverige

-Regjeringen vil ta initiativ til felles Skandinavisk godsstudie/godsplan som danne grunnlag for/mulighet for å inngå grenseoverskridende avtaler

-Ingen redegjørelse for oppfølging av «Mulighetstudien av Oslo-Gøteborg».
-KVU Stockholm-Oslo -Ordlyd-Svenske myndigheter utreder dette.

-Infrastukturplanen i Sverige 2018-2029 ?

Oppfølging -Utredninger-Mulige/Aktuelle løsninger

-Tidligere erfaringer med grensekryssende infrastruktur

-Regionalt/lokalt initiativ-Eksempel Svinesundforbindelsen på E6---
Utbyggingsrekkefølge-Pragmatisk tilnærming.

-Påkrevet utredninger:

1) Samfunnsøkonomisk og regional betydning av grenskryssende jernbaneforbindelser.

2) Mulige/aktuelle organisatoriske og finansielle løsninger for grensekryssende jernbaneforbindelser. Kfr Oslo-Stockholm 2.55 AB

Nordisk Fond for finansiering av ulike utredninger/analyser

-Finansiering fra eksempelvis: Statlige myndigheter, Berørte regioner, Grensekomiteene, Nordisk Råd, NSHK, Nordisk Investerings Bank mv.

Trans-European Transport Network (TEN-T) as part of the European Economic Agreement (EEA).

- Norway participate in TEN-T as part of the European Economic Agreement (EEA)
- These regions have for the last 10-20 years been especially concerned about
- Building of the national railway system is an important task for the national tra

The revision of future TEN-T Area/Transport corridors

- Norway participates today in the TEN-T Network as part of the European Economic Area
- However, the current TEN-T Network has omitted the Northern leg of Nordic Triangle
- This is also very unfortunate, not only for the development of the Nordic Triangle, but also for the development of the European Economic Area
- In the planned future revision (2021) of the TEN-T Network one should include the whole Nordic Triangle
- Hence, EU should therefore invite/ask the Nordic countries to start a process in order to include the Northern leg of Nordic Triangle in the TEN-T Network