

VIDEREFØRING OG GJENNOMFØRING AV NY JERNBANEFORBINDELSE OSLO-STOCKHOLM

ved å ta i bruk alternativ organisering og alternativ finansiering
utenom rammene i Nasjonal transportplan



Oslo – Sthlm  *under 3 timer AS*

Ny jernbaneforbindelse mellom Oslo–Stockholm som gjør det mulig å kjøre tog mellom de to hovedstedene på under 3 timer

1. BAKGRUNN OG HENSIKT

De økonomiske rammene i NTP hindrer gjennomføring av store, grensekryssende jernbaneprosjekter. Dette selv om prosjektene i utgangspunktet ser lønnsomme ut, både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Samtidig har vi i Norge erfaring for å utvikle nye modeller å organisere og finansiere store prosjekter på gjennom konsesjonsmodellen som er brukt med stor suksess i Nordsjøen i 50 år nå. Tilsvarende modell brukt for å bygge samfunnsnyttig infrastruktur, kan revolusjonere jernbane- og annen samferdsels-utbygging.

Siden 2017 har det vært arbeidet aktivt og grundig for å bygge en ny, rask jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm med en annen finansiering og organisering enn ren statlig. Prosjektet er kommet så langt at Stortinget bes om å ta stilling til å videreføre prosjektet langs disse linjer.

I hovedtrekk går modellen ut på å invitere store, internasjonale selskaper/konsesjonæren, til å finansiere, bygge, drifte og vedlikeholde banelinjene ved å få tildelt en konsesjon fra den norske og svenske stat med en varighet på 50 år – f.eks. fordelt på 6 års byggetid og 44 års tid. Etter utløpet av konsesjonsperioden faller anlegget tilbake til statene. Modellen sikrer finansiering uten statlige bevilgninger. I konsesjonsbetingelsene kan alle vitale forhold av samfunnsinteresse reguleres.

Samtidig sikrer en nye impulser når det gjelder kostnadseffektiv utbygging og drift av jernbane i Norge ved at kompletterende internasjonal kompetanse blir trukket på. Staten kan eventuelt også velge å delta i en konsesjon gjennom et statlig AS, f.eks. et Nye Baner AS.

Forbindelsen Oslo-Stockholm er ideell for å vise hvordan denne alternative modellen kan gjennomføres.

På norsk side er det aktuelt å bygge en ny dobbeltsporet trase mellom Lillestrøm og Arvika, via Leirsund og Bjørkelangen, som er 97 km lang.

Omtrent halvparten går på norsk side av grensen. Banen bygges for både person- og godstrafikk. For godstrafikk vil et samspill mellom den nye banen og en oppgradert Kongsvingerbane bety et kraftig løft for godstrafikk på jernbane. Godstrafikken østfra inn i Norge er anslått å ville fordobles innen 2040. Nytt av langt bedre godskapasitet tilfaller transportkjøperne, i form av bedre leveringssikkerhet, mindre sårbarhet og mindre ventetid, noe som medfører økt samfunnsøkonomisk effektivitet.

Konsesjonæren inngår avtale med BaneNor om bruken av eksisterende linje mellom Oslo og Lillestrøm Nord (mellom Lillestrøm og Leirsund). Konsesjonæren inngår avtale med BaneNor om bruk av eksisterende kjørevei mellom Oslo og Leirsund.

Trafikkgrunnlaget er stort, kjøretiden kan bringes ned til under 3 timer, og traseen kan bygges på solid grunn utenom bebyggelse og uten at dyrket mark eller natur- og miljøverdier blir påvirket i særlig grad. Storparten av banen på norsk side vil gå i bruer og tunneller. Av de 16 km bane som går i dagen på norsk side, går ca 10 km i grunnforhold som vurderes som krevende. Det vil derfor være nødvendig å foreta grundige grunnundersøkelser på de aktuelle strekningene før prosjektet endelig besluttes.

Tidspunktet for gjennomføring er ideelt fordi prosjektet

- vil gi en stor, positiv klimaeffekt
- vil kunne videreføres umiddelbart og skape ny, stor aktivitet i virksomheter tilknyttet store deler av norsk industri og annet næringsliv
- vil gi langsiktige og store nyttevirksomheter for nærings- og arbeidsliv, utdanning og forskning, bostedsutvikling, kulturelt og sosialt liv langs hele strekningen
- vil kunne utnytte den økende interessen i internasjonale kapitalmarkeder for langsiktige investeringer i infrastruktur
- vil være et viktig bidrag til utvikling av nordisk samarbeid og tilknytning av de skandinaviske hovedstedene til et moderne europeisk jernbanenett

I dette notatet er prosjektet oppsummert.

2. HVA ER DET NYE JERNBANEPROSJEKTET OSLO – STOCKHOLM?

For å kunne oppnå en kjøretid med tog på under 3 timer mellom de to hovedstedene må det bygges dobbeltspor på hele strekningen. Det må bygges to helt nye traseer:

- Mellom Lillestrøm og Arvika
- Mellom Kristinehamn og Örebro

For øvrig må det på svensk side foretas betydelige oppgraderinger, som allerede ligger inne i svenske trafikkmyndigheters planer. På norsk side er det allerede 4 spor mellom Oslo S og Lillestrøm Nord (Gardermobanen og Hovedbanen).

Planen er at en Konesjonær får ansvaret for å bygge de strekningene som må bygges fra grunnen av. Konesjonæren leier kjørevei av de to statene på de øvrige strekningene som er bygget for statlige midler. Konesjonæren får en garantert kapasitet gjennom konesjonsperioden og betaler vanlig kjøreveisavgift til statene. På samme måte kan offentlige myndigheter kjøpe kapasitet av Konesjonæren (f.eks. til lokal- og regionruter) på de strekningene som konesjonæren bygger og finansierer.

Konesjonæren får ansvaret for drift og vedlikehold, som i seg selv er et incitament for å bygge kostnadseffektivt for hele konesjonsperioden.

2.1 TRASEVALG

Allerede i Jernbaneverkets Høyhastighetsutredning i 2012 ble det vurdert tre traseer for en slik rask jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm:

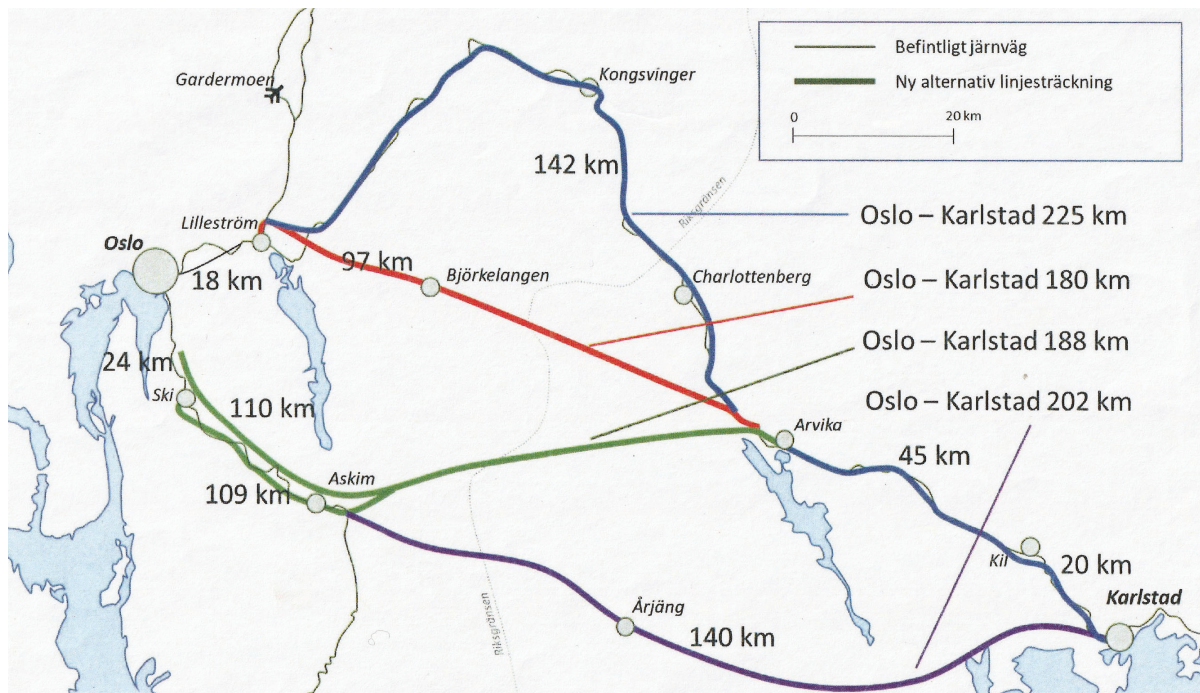
- Kongsvingerbanen
- En trase Lillestrøm- via Bjørkelangen-Arvika
- En trase via Ski og Indre Østfold til Arvika

Traseen via Bjørkelangen ble vurdert å være den beste ut fra fire kriterier:

- Byggetid og investeringskost, fordi traseen går utenom tettbebyggelser
- Natur og miljøhensyn
- Kjøretid – de andre alternativene er vesentlig lengre og mer komplisert å bygge for hurtigtog
- Trafikkgrunnlag, p.g.a. kjøretid

Resonnementet er at skal prosjektet kunne finansieres med privat kapital, må markedsgrunnlaget være stort. Markedet må i stor grad tas fra flytrafikken. Skal en oppnå dette, må kjøretiden være konkurransedyktig mot fly, dvs 3 timer eller kortere. Den eneste traseen som kan oppfylle dette kjøretidskravet, er traseen via Bjørkelangen.

Jernbaneverket har foretatt en Konseptvalgutredning – KVVU – om oppgradering og

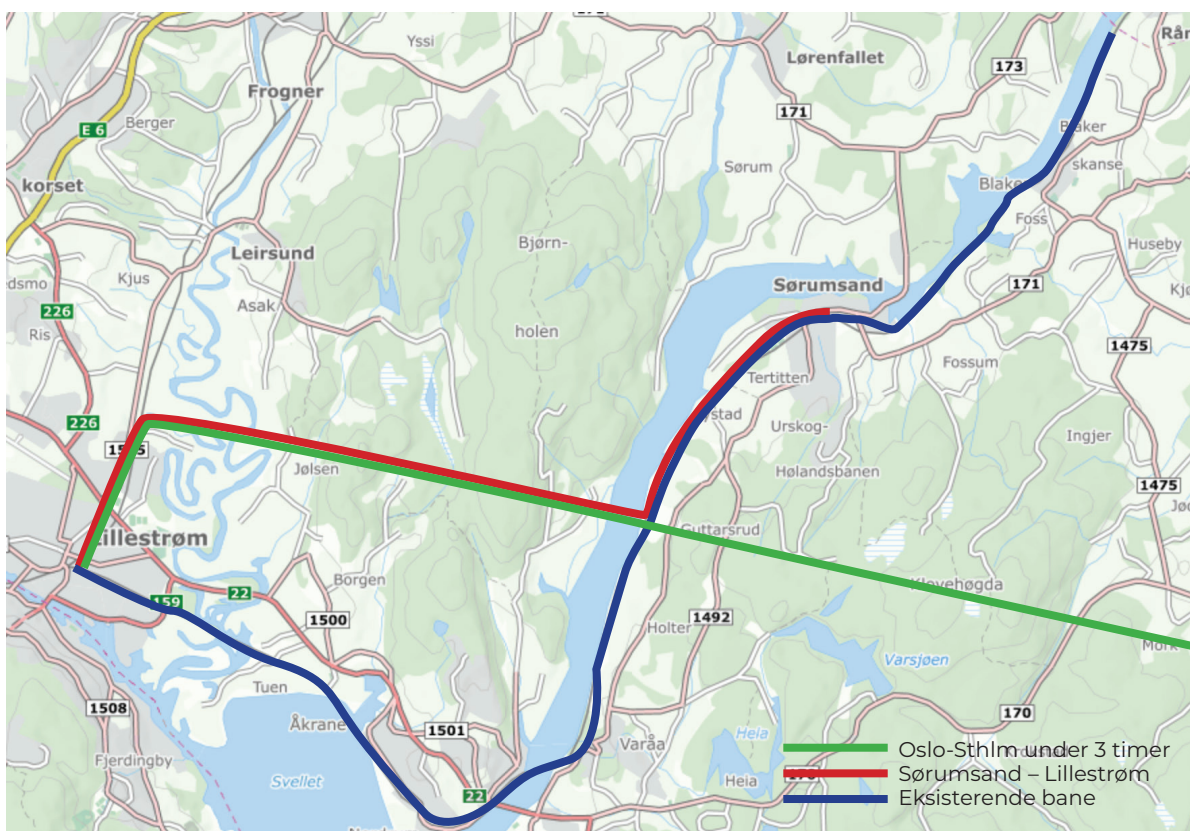


Linjeavstander ved forskjellige ruter Oslo–Karlstad.

forbedring av Kongsvingerbanen. I følge KVVU'en er ikke Kongsvingerbanen aktuell i forbindelse med et direktetog mellom hovedstedene. Her er imidlertid et av de foreslåtte konsepter at det bygges en ny trase fra et punkt syd for Sørumsand på østsiden av Glomma rett over til Lillestrøm Nord. Dette er den samme trase som er foreslått for Oslo-Stockholm-sporet. Dermed kan både Kongsvingerbanen og ny grensekryssende jernbane via Bjørkelangen føres gjennom samme trase på denne strekningen, bruke samme Glommakryssing, noe som betyr en investeringsinnsparing på nærmere 4 milliarder. Med denne løsningen kan det bygges kryssningsspor på østsiden av Glomma der Kongsvingerbanen og ny grensekryssende trase møtes, og det kan bygges kryssningsspor på Lillestrøm Nord som fører trafikken både nordover, mot Gardermoen og Hamar/Trondheim, og sydover mot Lillestrøm-Oslo. Både for gods- og persontrafikk vil dette være en optimal løsning.

2.2 INVESTERINGER, PROSJEKTØKONOMI OG FINANSIERING

Totale investeringer er beregnet til SEK 55 mrd – hvorav SEK 41 mrd er de to nye strekningene. Strekningen Lillestrøm-Arvika er kostnadsberegnet til SEK 27 mrd, hvorav SEK 18 mrd på norsk side. Det er disse SEK 41 mrd som forutsettes finansiert gjennom en konsesjonsløsning, resten av investeringene ligger inne i eksisterende statlige svenske oppgraderings- og utbyggingsplaner. Kostnadene for utbygging er kvalitetssikret i den forstand at traseen Lillestrøm-Arvika går i grunn som ikke skaper den type problemer som en har opplevd f.eks. i Østfold under Intercity-utbyggingen. Den skal heller ikke gå gjennom tettbebyggelser, som er en annen faktor som driver kostnadene. En Konsesjonær må imidlertid selvsagt selv foreta detaljplanlegging og lage sine egne kostnadsanslag, som Konsesjonæren står ansvarlig og tar risikoen for. Følsomhetsanalyser viser at prosjektet er robust i forhold til endringer i investeringene.



Ny bane Sørumsand–Lillestrøm kan bruke samme bro for kryssing av Glomma – total besparelse 4 mrd kr.

Investeringskostnadene er beregnet til NOK 370 mill pr km. Til sammenlikning er kostnadene Holm–Nykirke 461 mill kr og Sørli–Åkersvika 400 mill kr.

En analyse utført av SWECO viser en samfunnsøkonomisk gevinst på SEK 67 mrd, dvs. at prosjektet har stor samfunnsøkonomisk nytte. Nyten på norsk siden er større enn på svensk side, beregnet til SEK 34 mrd. Med de forutsetningene som er lagt til grunn, er prosjektet også bedriftsøkonomisk lønnsomt for Konesjonæren/rettighetshaverne.

Konesjonærens inntekter vil komme fra brukere av person- og godstrafikk fra operatører som kjører togene både på langdistanse, regionaltog og lokaltrafikk. Konesjonæren vil også få kjøreveisavgift fra togoperatørene som bruker de banestrekningene som konesjonæren har bygget. Konesjonæren vil betale en konesjonsavgift og kjøreveisavgifter til statene, for bruk av allerede eksisterende strekninger, samt bekoste drift og vedlikehold og nødvendige utbedringer/oppgraderinger i konesjonsperioden.

Dagens billettpris med tog mellom Oslo og Stockholm er ca SEK 600 – flyprisene er opptil det tredobbelte. Beregningene viser at prosjektet er bedriftsøkonomisk lønnsomt med dagens priser for togbillett. I beregningene er det lagt til grunn at det kjøres 5 langdistansetog og 19 regiontog pr retning pr døgn.

Med bruk av ERMTS – det nye felleseuropeiske togkontroll- og trafikkstyringssystemet – på hele strekningen, vil kapasiteten kunne økes med økende trafikkbehov, ikke minst for Romeriksportens vedkommende. I modellberegninger er det lagt til grunn en markedsandelen tog/fly for trafikk Oslo–Stockholm på 65% (dvs 1 million flypassasjerer i et normalår, ref 2019). Dette er erfaringsmessig internasjonalt et konservativt anslag ved bygging av denne type raske togforbindelser.

Prosjektet vil finansieres gjennom en kombinasjon av egenkapital fra konesjonæren/rettighetshaverne, og langsikte lån/obligasjoner fra internasjonale kapitalmarkeder.

Prosjektet vil bli definert som et ESG-prosjekt (grønn infrastruktur) som gir fordelaktige finansieringsbetingelser. Det må også kunne påregnes bidrag fra EU. Med statlige garantier for deler av gjelden vil renten kunne holdes langsiktig på et nivå på 1.5%, som er lagt til grunn i de økonomiske beregningene.

Timingens anses perfekt for denne type finansiering fordi utsiktene til et langsiktig lavt rentenivå er åpenbare – det er også derfor kapitalmarkedene nå søker solide, langsiktige investeringer.

2.3 KOMPONENTER I ANLEGGET INFRASTRUKTUR

- Banelegeme med grunnarbeid
- Tunneler
- Bruer/overbygninger
- Signalsystem
- IKT
- Kraftforsyning
- Sikkerhetsanordninger
- Serviceveier
- Støyskjerming

ANDRE ANLEGG

- Stasjoner, ref ny Bjørkelangen stasjon
- Depoter
- Vedlikeholdsspor
- Trafikkstyringsanlegg
- Rullende materiell

TJENESTER

- Kapasitetstildeling
- Trafikkstyring
- Operatørvirksomhet
- Kommersielle tjenester



3. HVORFOR ER DETTE PROSJEKTET VIKTIG?

Det er særlig følgende grunner:

- Det er Skandinavias største klimatiltak. Å flytte et stort antall flypassasjerer over til jernbane og å flytte person- og godstrafikk fra vei til bane vil ha større positiv klimanytte enn noe annet enkelttiltak i Skandinavia.
- Det vil skape grunnlag for økt sysselsetting og ny økonomisk vekst i de to hovedstedene og langs banen – både i byggeperioden og når banen står ferdig. Tilgjengelighet både til markeder og leverandører/teknologi vil skape grunnlag for ny næringsvirksomhet og vekst i eksisterende virksomheter. Samspillet mellom norsk og svensk næringsliv både i hovedstedene og langs strekningen er stort og økende, og det finnes et stort potensiale for å utvikle relasjonene.
- Ikke minst vil det stimulere norsk og svensk industri til leveranser av mer klimavennlige løsninger som kan sette standard for framtidige utbygginger internasjonalt, både når det gjelder bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner, og mer klimavennlige materialer (tre, betong, aluminium m.v.) der våre lands bedrifter er verdensledende.
- Det vil skape 3 arbeidsmarkeds- og utdanningsregioner i forhold til de nåværende 8, noe som skaper grunnlag for felles arbeidsmarked over større regioner og for et tettere samarbeid om utdanning og forskning mellom sentrale institusjoner på norsk og svensk side. F eks vil regiontog kunne kjøre Karlstad–Oslo på 1,05 time. Tilgang på kompetanse er en avgjørende forutsetning for utvikling av bærekraftige samfunn.
- En raskere forbindelse vil skape nye muligheter for kulturelt og sosialt liv. Det vil skape grunnlag for økt bolig- og bostedsutvikling langs den nye traseen, i nær tilknytning til Europas største grønne lunger. På denne måten vil en ny, effektiv jernbane bidra til å skape bedre balanse mellom utviklingen i de to hovedstedene og knutepunktene langs strekningen. Samlet sett ligger det også et stort vekstpotensiale i selve dynamikken med å knytte sammen de to hovedstedene og byene og tettstedene langs banen.

All erfaring viser at infrastruktur skaper trafikk og vekst. For hele strekningen kan den nye jernbanen bli en vekst-streng. Vi har bl.a. sett på hvordan det kan skapes en grensekryssende næringsutviklingssone mellom Lillestrøm og Arvika, basert på den store tilgangen på unyttede natur-ressurser som finnes i området, i samspill med etablerte industrielle miljøer og kompetansemiljøer, bl.a. i Lillestrøm-området og i Karlstad-regionen. Dette krever et systemperspektiv der en kobler knutepunktene med stasjoner opp mot omlandet. Med bruk av ny smart-teknologi, nye virkemidler for en raskere overgang til bioøkonomi, og en effektiv infrastruktur kan dette bidra vesentlig til utvikling av Skandinavia som det ledende område i Europa for utvikling av bærekraftige samfunn.

Dette vil kreve et mer omfattende og langsiktig samarbeid mellom regioner og kommuner langs strekningen, både når det gjelder målbilder, samfunnsplanlegging og konkrete virkemidler.

3.1 FORHOLDET TIL FNS BÆREKRAFTMÅL

Prosjektet vil gi sterke positive bidrag til flere av FNs bærekraftsmål, både når det gjelder de sosiale og økonomiske dimensjonene av bærekraft, samt klimapåvirkning.

Prosjektet vil

- Integre tiltak mot klimaendringer i politikk og planlegging.
- Skape bærekraftig, pålitelig og solid infrastruktur av høy kvalitet, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.
- Fremme økonomisk produktivitet gjennom diversifisering, teknisk innovasjon og oppgradering
- Fordoble virkningene av energieffektivitet.
- Styrke lik tilgang til yrkes- og høyere utdanning av god kvalitet.

Samtidig ivaretar prosjektet hensynet til vann- og land-baserte økosystem, biologisk mangfold og hensynet til å ta vare på dyrket mark.

Klarer en å overføre det antall flypassasjerer mellom Oslo og Stockholm som prosjektet forutsetter, vil det også gjøre utbygging av en tredje rullebane på Gardermoen uaktuell, med de natur- og miljøbesparelser dette vil bety.

4. HVORDAN SKAL PROSJEKTET GJENNOMFØRES

4.1 SELVE KONSESJONSMODELLEN

Den norske og svenske stat vil være prosjekteiere. Trolig er det mest hensiktsmessig om det etableres et joint-venture selskap som de to statene eier 50/50, underlagt h.h.v. Samferdselsdepartementet og Infrastrukturdepartementet.

Dette selskapet

- forbereder og utlyser konsesjonen.
- garanterer kapasitet på eksisterende linjer (f.eks. 2 tog/time i 44 år).
- bidrar til lån for internasjonale institusjonelle kapitalkilder, f.eks. EIB o.a.
- garanterer for deler av låneopptakene.
- godkjenner planer og kontrollerer gjennomføringen.

Utlysningen av en konsesjon vil inneholde et utkast til konsesjonsbetingelser og beskrive de lover, forskrifter, tekniske standarder og andre bestemmelser som regulerer prosjektet.

Vurderingskriterier for sammensetning av den gruppering av selskaper som skal utgjøre.

Konsesjonæren, vil være

- Finansiell styrke
- En finansieringsplan som ivaretar både statenes og konsesjonærens interesser i forhold til akseptabel inntjening, risikofordeling m.v.
- Forslag til hvordan prosjektet kan generere inntekter og verdiskaping for samfunnet, konsesjonær, lokalsamfunn, næringsliv m.v. – for eksempel gjennom eiendomsutvikling, ny smartteknologi osv.
- En hovedplan for hvordan søkeren vil angripe design, planlegging, utbygging og drift og vedlikehold – i dette inngår bruk av nye konseptuelle løsninger, ny teknologi m.v. både for å forbedre kostnadseffektivitet og møte miljø- og klimakrav
- En vurdering av hvilke forundersøkelser, konsekvensstudier m.v. som vil kreves og hvordan søkeren vil utføre disse.

KONSESJONSMODELLEN

SKJEMATISK OPPBYGGING FOR KONSESJONSMODELLEN VED BYGGING OG DRIFT AV NYE JERNBANER

PROSJEKTEIER – NORSKE OG SVENSKES STATER	KONSESJONÆR	TOGOPERATØRER/REGIONER
UTARBEIDER GRUNNLAGET FOR KONSESJONSMODELLEN OG KONSESJONSBETINGELSENE	ETT ELLER FLERE SELSKAPER/KONSORTIUM BETALER KONSESJONSAVGIFT TIL PROSJEKTEIER	LEIER KJØRETID FOR HELE ELLER DELER AV LINJENE (HOVEDLINJE/REGION- OG/ELLER LOKAL-LINJER)
FORBEREDER OG LYSER UT KONSESJONEN (FOR 50 ÅR)	FINANSIERER, DESIGNER, BYGGER, DRIFTER OG VEDLIKEHOLDER LINJENE	DRIVER PERSON- OG/ELLER GODSTRAFIKK REGIONER BIDRAR TIL FINANSIERING
GARANterer KAPASITET PÅ EKSISTERENDE LINJER I NORGE OG SVERIGE	SKAFFER EGENKAPITAL SKAFFER LÅN	
BIDRAR TIL LÅNFRA DEN EUROPEISKE INVESTERINGSBANK	KJØPER KAPASITET OG BETALER LINJEVIAGIFT PÅ EKSISTERENDE LINJER	
GARANterer FOR LÅN	ETABLERER KONTRAKT MED TOGOPERATØRER	
GODKJENNER PLANER		
GRUNNERVERV		
KONTROLLERER/FØLGER OPP PLANPROSSESS		

- En tidsplan fra tildeling av konsesjon til ferdigstilling for drift.
- Erfaringer m.h.t. tilsvarende prosjekter.
- Oversikt over aktuelle partnere for de ulike trinn av prosjektet.
- Hvordan søkeren vil etablere sin virksomhet i Norge og Sverige hvis søkeren ikke tidligere har hatt virksomhet her.

Den gruppering av internasjonale selskaper som tildeles konsesjon vil bli valgt av prosjekteier ut fra hva som vurderes som en optimal sammensetning. I denne sammenheng må det også vurderes om statene skal inngå i konsesjonæren gjennom egne statseide selskaper.

Med et slikt opplegg vil Konsesjonæren få ansvar for

- Designe, planlegge, bygge og vedlikeholde anlegget.
- Tilveiebringe nødvendig egenkapital.
- Tilveiebringe nødvendig fremmedkapital.
- Inngå avtaler med alle konsulenter, entreprenører m.v. nødvendige for å bygge og drifte.
- Inngå avtaler med togoperatører om bruk av kjøreveien – togoperatørene tildeles kapasitet og betaler en kjøreveisavgift som er del av brukerbetalingen.

Berørte regioner inngår avtaler om lokal og regional trafikk og garanterer for et visst trafikkvolum – dette inngår også som et bidrag til finansieringen av prosjektet.

Bolaget Oslo–Sthlm255.ab var i 2018 ute i markedet med en anmodning om å melde interesse for å delta med privat kapital i prosjektet. Ca 20 internasjonale selskaper har signert intensjonsavtaler om å delta. Utlysningen av en konsesjon vil skje globalt. Det er naturlig å se for seg at antall rettighetshavere i Konsesjonæren vil være 4–6 selskaper.

Gjennomgående er det at

- Det inngås lange kontrakter.
- Det er en klar ansvars- og risikofordeling mellom partene.
- Det ligger incitament i avtalene om optimal kostnadseffektivitet, utvikling av nye løsninger og en best mulig kvalitet på reiseopplevelsen.

Risiki som skal fordeles, omfatter

- Design, prosjekterings- og anleggsrisiko
- Driftsrisiko
- Markedsrisiko
- Juridisk og politisk risiko
- Force majeure
- Risiko ved avtaleperiodens slutt – når anleggene forutsettes overført til de to staten



Kartet viser kjøretider mellom sentrale stasjoner Oslo–Stockholm.



Det vil være nødvendig å utføre utfyllende analyser av

- Kapasitet og trafikk – person vs gods
- Knutepunkter
- Geologi
- Design og teknikk, f.eks. i forhold til plattformlengder, togtyper.
- Kontraktstrategi m.v.

4.2 REFERANSER TIL ANNEN BRUK AV KONSESJONSMODELL I ULIKE TYPER AV VIRKSOMHET OG LAND

- Jernbanekonsesjoner i andre land.
- Petroleumskonsesjonene.
- Kraftverkskonsesjoner.
- Konsesjoner i annen kommunikasjon, f.eks. mobiltelefoni.

4.3. REFERANSER TIL MULIGE ANDRE MODELLER

Det finnes etter hvert flere eksempler på hvordan grensekryssende infrastrukturprosjekter kan organiseres og finansieres, ref bl.a. Øresundbroen mellom Sverige og Danmark og Femern-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland.

4.4. BEHOVENE FOR SAMORDNING PÅ TVERS AV GRENSEN

Det vil være behov for å samordne mellom de to statene alle forhold som er knyttet til tekniske krav, trafikkstyring, miljø- og klimakrav, helse-, miljø og sikkerhet, økonomisk rapportering, skattlegging m.v. Vi forstår at Jernbanedirektoratet/BaneNor og Trafikverket er i gang med å forberede en slik samordning.

5. FRAMDRIFTSPLAN MED FORUTSETNINGER

Med et intensjonsvedtak i Stortinget våren 2021 kan en framdriftsplan se slik ut:

Resten av 2021

- Lokaliseringsstudie
- Kvalitetssikring av finansielle forutsetninger
- Avklaring av tekniske- og andre samordningskrav mellom Norge og Sverige
- Forberedelse av konsesjon

2022:

- Utlysning og tildeling av konsesjon
- Vedtak om statlig regulering

2023:

- Gjennomføring av detaljplanlegging, godkjenning av planer
- Statlig grunnerverv

2024:

- Anbud for utbygging
- Oppstart av bygging

2030:

- Nye banestrekninger ferdig

6. FORSLAG TIL INTENSJONSVEDTAK I STORTINGET

Stortinget anmoder Regjeringen om at prosjektet føres videre og gjennomføres etter den foreslåtte modellen.

TRYGVE TAMBURSTUEN

Daglig leder

Mobil: 920 33 334

E-post: trygve@tamburstuen.com

CARL FREDRIK HAVNÅS

Styreleder

Mobil: 975 50 520

E-post: cfh@hsbank.no