



Göteborg-Oslo-regionen
Gränslösa möjligheter

Teg/ HHT-Utredning- Høringsuttalelse

Jernbaneverket
Postboks 4350
NO-2306 Hamar

NTP Sekretariatet
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Uttalelse til « Høyhastighetsutredningen 2010-2012» og forslaget til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023.

Både «Høyhastighetsutredningen 2010-2012» og forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 er nå sendt til høring med frist 29.juni 2012. Göteborg-Oslo Samarbeidet (GO) ønsker å benytte denne anledningen til gi en uttalelse til de 2 ovennevnte dokumentene ut i fra sitt ståsted og sitt kontinuerlige arbeid med å forbedre kommunikasjonene på strekningen Oslo-Göteborg.

1. Hovedresultatene fra « Høyhastighetsutredningen 2010-2012».

Den norske «Høyhastighetsutredningen» ble etter to års arbeid slutført i januar 2012. Jernbaneverket ble i mandatet fra Samferdselsdepartementet 19. februar 2010 bedt om å utrede mulighetene for bygging av høyhastighetsbaner i Sør-Norge mellom Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger samt utenlands-forbindelsene til henholdsvis Göteborg og Stockholm. Utredningsarbeidet har analysert teknisk gjennomførbarhet, investeringer, markedsgrunnlag, samfunnsøkonomi, bedriftsøkonomi, miljø, sikkerhet samt etappevis utbygging. Det har blitt utredet 2 høyhastighetsalternativer på disse strekningene, dvs. 250 km/t og 330 km/t. Disse hastighetene er også kombinert på en rekke strekninger.

Det oversendte utredningsmaterialet viser at det har blitt gjennomført et faglig grundig analysearbeid og hvor hovedkonklusjoner er som følger:

- **Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge**
- **Det er et stort endepunkt- og underveismarked**
- **Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene**



Göteborg-Oslo-regionen
Gränslösa möjligheter

- **Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor**
- **Redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO2-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene**
- **Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging. Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.**
- **Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene**

GOs merknader til « Høyhastighetsutredningen 2010-2012».

GO mener utredningen gir en god oversikt over potensiale og mulighetene for å bygge/videreutvikle jernbanenettet slik at det også tilrettelegges for høyhastighetstog. Men, utredningen har flere svakheter blant annet som følge av at utredningsarbeidet kun begrenser seg til å analysere transportkorridoren mellom Oslo og Gøteborg, og ikke hele strekningen fram til København. Dette er den viktigste og dominerende transportåren inn og ut av Norge. Det er først når man ser hele strekningen Oslo-Gøteborg-København under ett at det store potensiale og nytteverdien for alvor blir synlig. Dette skyldes ikke minst at Oslo-Gøteborg-København er en svært en befolkningstung region med 8 millioner innbyggere. Det tilsvarer i underkant av 40 prosent av den Skandinaviske befolkning.

Samtlige transportkorridorer Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger har i dag en stor flytrafikk. Dette skyldes at avstanden mellom byene ligger på mellom 50-60 mil. Et høyhastighetstog vil føre til at mange vil foretrekke tog fremfor fly. Strekningen Oslo-Gøteborg er imidlertid på bare 30 mil. Flytrafikken er her allerede utkonkurrert allerede. Vi mener derfor det er viktig å utrede hele distansen Oslo og helt fram til København, som utgjør ca. 60 mil. Først da blir mulighetene og fremtidsbildet komplett.

En framtidig jernbaneforbindelse i denne korridoren bør ha som et langsiktig siktemål en reisetid på under tre timer mellom Oslo til København. Det vil knytte Norge sammen med Øresundsregionen og Kontinentet på en effektiv og miljøvennlig måte. Det har et potensiale på over 7 millioner passasjerer på årsbasis. Dette er flere passasjerer enn den mest trafikkerte strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger i Norge med sine 5,6 millioner årlig reisende.

GO-rådet viser til at Høyhastighetsutredningen konstaterer at Oslo-Gøteborg i den samfunnsøkonomiske analysen kommer betydelig bedre ut enn de andre strekningene. Dette skyldes vesentlig lavere anleggskostnader. Totale investeringer for Oslo-Sarpsborg-Gøteborg vil



Göteborg-Oslo-regionen
Gränslösa möjligheter

utgjøre 69 milliarder kroner i motsetning til 222 milliarder kroner for Oslo-Stavanger, som er blant de mest lønnsomme strekningene innenlands.

Høyhastighetsutredningen har videre kun i begrenset utstrekning analysert samspillet og sambruken mellom passasjer- og godstog på en ny og moderne jernbaneinfrastruktur. Dette er spesielt relevant mellom-Oslo-Göteborg-Köbenhavns om er hovedkorridoren for import og eksport til Norge. Hele 60 prosent av alt landbasert gods i Norge fraktes denne veien. Denne korridoren har i dag mer godsfrakt enn summen av godset i de 3 innenlands transportkorridorene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim.

En utbygging av en moderne og forbedret jernbane mellom Oslo-Göteborg-Köbenhavn vil kunne benyttes av Inter City-tog og høyhastighetstog i Norge og Sverige. Med andre ord, er en slik forbedret jernbaneforbindelse både samfunnsøkonomisk og miljømessig svært gunstig, både nasjonalt og i nordisk sammenheng. Transportkorridoren Øresund-Göteborg-Oslo har en utstrekning i underkant av 600 km, hvorav ca.400 km ligger i Sverige. Det er derfor svært viktig med en økt innsats ikke bare fra norsk side, men fra svensk side for å få utviklet et godt og framtidsrettet jernbanesystem.

GO rådet vil dessuten vise til at den svenske regjering vil i løpet av april 2012 legge fra sitt syn på utviklingen av svensk jernbane i årene framover. Dette skjer på grunnlag av en nylig ferdigstilt kapasitetsutredning fra Trafikverket. Den norske Høyhastighetsutredningen og den svenske Kapasitetsanalysen vil kunne danne et godt utgangspunkt for videre samarbeid på å utvikle jernbanesystemet i transportkorridoren Oslo-Göteborg-Köbenhavn. Nå er tiden derfor inne for at de tre skandinaviske regjeringene står samlet for å bygge en sammenhengende moderne togforbindelse mellom Oslo og Köbenhavn. Dette er en gylden mulighet for et kraftfullt samarbeidsprosjekt mellom de tre landene.

GO mener derfor det bør utføres en supplerende utredning hvor potensialet og nytteverdien for både passasjer- og godstrafikken i hele transportkorridoren Oslo-Göteborg-Köbenhavn sees i sammenheng. Det er først da man får en god og likeverdig sammenligning mellom de ulike korridorene.

2. GOs merknader til forslaget til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023

Forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 er en bred og grundig utredning om investerings- og drifts/vedlikeholdsbehovet til de 4 transportformene tilknyttet veg, jernbane, luftfart og sjøfart i tidsperioden 2014-2023. GO vil her kun kommentere status og forslag til forbedringer av den grensekryssende transportbindelsene mellom Norge og Sverige ved Svinesund og Kornsjø.



Göteborg-Oslo-regionen
Gränslösa möjligheter

GO savner i forslaget til NTP en status og vurdering av de framtidige utfordringene av den grensekryssende transportforbindelsen mellom Norge og Sverige. I løpet av kort tid vil det være en sammenhengende 4-felt E-6 mellom Oslo-Göteborg-København, mens den grensekryssende jernbaneforbindelsen i dag dessverre er svært mangelfull mellom Norge og Sverige. Dette er svært bekymringsfullt, da den årlige økningen av lastebiltrafikken over riksgrensen mellom Norge og Sverige har i de senere årene økt med minst 5 % på årsbasis. I dag kjører kun 6 godstog over riksgrensen ved Kornsjø. Dette innebærer at jernbanens markedsandel for gods er kun 17 % ved den norsk/svenske grensen. Til sammenligning passerer det daglig over 2200 lastebiler ved den norsk/svenske grensen ved Svinesund. Dette er til stor forskjell fra de innenlandske korridorene til Trondheim/Bergen/Stavanger hvor godsandelen med jernbane i dag er på 50-65 prosent.

Utbedringen av en moderne jernbane over riksgrensen vil gi et betydelig mer pålitelig og robust jernbanesystem som er nødvendig for å få til en overføring av godstrafikk på E-6 til jernbane i denne korridoren. Dette er erfaringsmessig den viktigste forutsetningen for å få til en større overflytting av gods fra vei til bane. Göteborg Havn er i dag dessuten Nordens største havn og vil i framtiden spille en svært viktig rolle i utviklingen av en miljøvennlig godstransport med jernbane til/fra Norge. Dersom den årlige trafikkveksten fortsetter i samme tempo på E-6 som de siste årene, vil dessuten E-6 om noen år oppleve kapasitetsproblemer gjennom Østfold. I det foreliggende forslaget til NTP for 2014-2023 er ikke disse problemstillingene belyst eller utredet.

GO mener derfor det nå spesielt fra norsk og svensk side er viktig å komme i gang med intensivere og samordne plansamarbeidet for å få utviklet en forbedret og moderne grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Oslo-Göteborg.

3. GOs kommentarer til «Framtidig utvikling av jernbanesystemet på strekningen Oslo-Göteborg-København».

Det arbeides mye med transportutbygging over hele Europa. Det overordnede målet er å flytte gods og passasjerer fra vei til jernbane og å utvikle et kjernenettverk av infrastruktur i Europa. Allerede i 1996 lanserte regjeringene i de nordiske landene "Det nordiske triangel" som en del av denne europeiske satsingen. Strekningen Oslo-Göteborg-København utgjør det vestre benet i dette triangelet, hvor linjene til Stockholm utgjør de andre benet. I oppfølgingen av «Høyhastighetsutredningen» og det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan for 2014-2023 må man analysere nærmere det store potensialet for passasjerer- og godstrafikk på kort og lang sikt i denne svært viktige nordiske tungt befolkede transportkorridoren.

Et forbedret og moderne sammenhengende grensekryssende jernbanetilbud mellom Norge og Sverige er påkrevet både for å hensynta den store passasjer- og godstrafikken som forventes komme i de neste 20-30 årene. En samordnet norsk/svensk videreutvikling av jernbanetilbudet i denne korridoren er ikke minst samfunnsøkonomisk og miljømessig svært gunstig. En utbedret



Göteborg-Oslo-regionen
Gränslösa möjligheter

og moderne jernbaneforbindelse vil her dessuten bidra til en konkurransekraftig og bærekraftig positiv utvikling for den store befolkningen og det omfattende næringslivet i denne viktige Nordiske regionen..

Oslo, 5 juni 2012

Med vennlig hilsen

Leder av GO Samarbeidet
Stian Berger Røslund
Byrådsleder Oslo kommune

Nestleder i GO Samarbeidet
Anneli Hulthén
Kommunstyrelsens ordförande Göteborgs Stad