

## NORSK-SVENSK HANDELSKAMMER

### Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2022-2033.

NSHK takker for muligheten til å levere innspill til NTP for perioden 2022-2033. Dette innspillet vil være fokusert på jernbaneforbindelsene mellom de to landene. Grensekryssende jernbaner har vært et neglisjert område i lang tid. For de fleste av disse strekningene har situasjonen vært preget av stillstand i flere tiår. Dermed har jernbanens konkurransevne gradvis blitt dårligere, mens den samlede trafikken over grensen har vokst betydelig gjennom de siste tiårene – både med hensyn til persontrafikk og gods. Dersom denne utviklingen ikke reverseres vil det få negative konsekvenser for handel, konkurransevne og økonomisk vekst, klima og attraktivitet. Den manglende satsingen på jernbane står i kontrast til den utviklingen vi har sett på kontinentet de siste tiårene – og fortsatt ser.

Norsk-svenske forbindelser har utviklet seg kraftig de siste tiårene. Både med hensyn til handel av varer og tjenester, direkte investeringer og bedriftsetableringer er utvekslingen mellom Norge og Sverige større enn den er mellom Norge og de andre nordiske landene tilsammen. Når det gjelder direkte investeringer er svenske investeringer i Norge nå tre ganger så store som fra de andre nordiske landene tilsammen. For 20 år siden var investeringene fra de tre landene investerte omtrent like store.

I denne «mest integrerte» delen av verden er det med andre ord Sverige og Norge, som er de langt mest integrerte landene – til tross for deres ulike forhold til EU. Denne omfattende integrasjonen gjenspeiles, som nevnt, overhodet ikke tilstanden med hensyn til grensekryssende forbindelser.

Samtidig er det viktig å se utover norsk-svenske forhold. Flere av forbindelsene har stor betydning for norsk handel og samarbeid langt utover dette perspektivet. Det dreier seg om rask og klimavennlig adgang for varer og tjenester til og fra det europeiske kontinentet. Og det dreier seg om vår attraktivitet innen en rekke områder, fra forskning og innovasjon til reiseliv.

NSHKs overordnede ønske er derfor at det snarest innledes norsk-svenske samtaler med sikte på å prioritere disse grensekryssende forbindelsene, at planer for utbygging harmoniseres og tidsfestes. Slike planer må innlemmes i kommende transportplan. NSHK har følgende kommentarer til de ulike forbindelsene.

### Oslo – Gøteborg

Strekningen fra Oslo og sørover via Gøteborg er av vital betydning for norsk handel med utlandet. I mangel på jernbaneforbindelse har antallet daglige passeringer av tunge lastebiler over Svinesund økt kraftig de siste tiårene, til 2400 passeringer daglig. Samtidig er godstrafikken med jernbane til sammenligning marginal. Det påfører strekningen betydelige klimabelastninger. For en del av denne trafikken virker også mangelen på et bane-alternativ fordyrende og forsinkende. Samtidig har den ensidige avhengigheten av veitransport negative beredskapsmessige konsekvenser.

Det vil ikke være mulig å overføre all godstransport fra vei til bane. Men en betydelig del av denne transporten vil finne banetransport med hensiktsmessig. Det gjelder i særlig grad transport over lange avstander.

Samtidig har fraværet av et godt banealternativ negative følger for persontrafikken. I en tid hvor stadig flere ønsker å benytte tog – både for turisme og forretningsformål – fremstår jernbanen som en lite attraktiv mulighet. Det virker negativt både for reiseliv og for økonomisk integrasjon. Med en effektiv sammenhengende jernbane ville, for eksempel, adgangen fra sørlige deler av Skandinavia/Tyskland til norske turistdestinasjoner lettes betydelig.

Det pågår en kraftig integrasjonsprosess i regionen fra Nord-Tyskland og nordover. Øresundbroen åpnet opp for en kraftig integrasjon av arbeidsmarkedene på begge sider og til en økning av utenlandske etableringer i regionen rundt Malmø. Den bidro også til etableringen av verdensledende forskningsanlegg i Lund-regionen. Det ene – det såkalte MAX IV – er allerede i drift og tiltrekker seg flere tusen internasjonale forskere i året. Det andre – European Spallation Source (ESS) – vil, når det snart står ferdig, bli et verdensledende anlegg og tiltrekke seg betydelig global oppmerksomhet. Med dette blir området i den såkalte «Greater Copenhagen» - regionen et

internasjonalt kraftsentrum innen moderne forskning på en rekke felter, fra nye materialer til nye medisiner. Denne utviklingen får liten oppmerksomhet i Norge. Men det er viktig for norske miljøer – forskning, innovasjon og næringsliv - å knytte seg tettest mulig opp til denne regionen for dermed å bli en del av et ledende internasjonalt miljø for forskning, utvikling og næringsutvikling. Denne nærheten vil ha betydning for norske miljøers attraktivitet og konkurranseevne.

Integrasjonen i dette område forsterkes nå gjennom byggingen av den 18 km lange Femern-tunnelen under vannet mellom den danske øya Lolland og den tyske øya Femern. Etter planen vil den stå ferdig i 2028. Dermed vil den redusere avstanden med jernbane mellom Malmø og Hamburg med 160 km og tiden for transport av gods og personer på strekningen bortimot halveres.

For at Norge skal dra nytte av denne integrasjonen og knytte landet nærmere til kontinentet – både med hensyn til eksport/import, reiseliv og forskning/utvikling - er det viktig at arbeidet med dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Gøteborg kommer i gang så snart som mulig. Alternativet er at Norge blir stående på siden av en megaregion, som er i ferd med å skapes sør for oss.

### Oslo – Stockholm

Strekningen Oslo – Stockholm er utførlig presentert i andre innspill og særlig i bidraget fra det svenske selskapet «Oslo-Stockholm 2.55 AB». Både Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er vel kjent med dette arbeidet, som omfatter utbyggingsplaner, analyse av trafikkgrunnlag og forretningsplan. NSHK har lenge bidratt til og støttet opp om dette arbeidet.

Før utbruddet av COVID-19 var det omlag 20 daglige flyavganger, de fleste fulle, mellom de to hovedstedene. Det tilsvarer 1.4 millioner reiser, mens toget kun fraktet 200.000 reisende hvert år. Dersom reisetiden kan kortes ned fra drøyt 5 timer til under 3 timer vil jernbanen være et billigere, mer klimavennlig, effektivt og arbeidsvennlig alternativ. Den vil dermed tiltrekke seg en betydelig del av forretningsreisende, som i dag preger flytrafikken. Samtidig vil det ha betydning for reiselivet i de to hovedstedene. En mer effektiv jernbane vil også knytte arbeidslivet i tettere sammen på tvers av grensen og gjøre regionen mer attraktiv for høykvalifiserte arbeidstakere og kapital utenfra.

Ut fra et strategisk perspektiv vil forbedring av jernbanelinjene mellom Oslo og Stockholm og mellom Stockholm og Gøteborg/Malmø muliggjøre utviklingen av en attraktiv og konkurransedyktig megaregion, som dekker triangelet fra Nord-Tyskland til de skandinaviske hovedstedene.

Forøvrig henvises til innspillet fra «Oslo-Stockholm 2.55 AB», som omfatter analyser av ulike sider ved forbedringen av denne forbindelsen.

### Narvik – Kiruna

Denne strekningen har lenge lidd under utilstrekkelig kapasitet og regularitet, som blant annet har ført til at en økende andel av varetransporten fra Sør-Norge til de tre nordligste fylkene nå går med bil i stedet for bane. Dersom forbindelsen ikke forbedres kan man forvente en forsterkning av denne utviklingen, som er klimamessig belastende.

Samtidig er det tilkommet nye elementer, som forsterker behovet for å øke kapasiteten og regulariteten på strekningen. LKAB planlegger nå overgang til produksjon av svampjern, som muliggjør produksjon med lavere karbonutslipp. Det vil forsterke behovet for transportkapasitet mellom Kiruna og Narvik.

Cargonett har i mai gjennomført de to første forsendelsene av 400 tonn sjømat med tog fra Narvik til Malmø. Det foreligger planer om daglig transport på denne strekningen av et årlig kvantum på 150.000 tonn. Dette vil kunne redusere transporttiden fra Narvik til kontinentet med 9 timer – i tillegg til innsparingen når Femern-tunnelen står ferdig.

Finlands satsing på Ishavsbanen med endepunkt i Narvik forsterker betydningen av å bygge ut forbindelsen mellom Narvik og Kiruna. Den finske regjeringen har i sin regjeringserklæring fremhevet viktigheten av å realisere denne banen, som gjør det mulig å transportere gods fra Finland, men som også har et potensiale for å åpne opp en særdeles tidsbesparende transportlinje videre østover fra det nordiske området.

Økt kapasitet vil også styrke reiselivet i regionen og gjøre det mulig å forsterke det norsk-svensk-finske samarbeidet om turisme til nordområdene.

### Meråkerbanen/Trønderbanen

Til slutt vil NSHK understreke behovet for å elektrifisere og utbedre jernbanen mellom Trondheim og grensen. Dagens situasjon skaper betydelig mangel på regularitet og hemmer både gods- og persontrafikk. I næringen arbeides med planer om å frakte en større mengde skogprodukter fra Sverige og ut gjennom norsk havn. Dette vil imidlertid kreve en bedre bane. Likeledes vil både næringslivet i grenseområdene og reiselivet stimuleres gjennom en slik utbedring.

-----

I dette innspillet har NSHK valgt å se på de grenseoverskridende jernbaneforbindelsene ut fra både et kortsiktig behov og ut fra mer langsiktige, strategiske vurderinger om Norges behov i en avgjørende omstillingsprosess. Landet vil fremover i økende grad være avhengig av effektive transportveier for vår handel med europeiske land etterhvert som sokkelens betydning for økonomien avtar. Samtidig vil det være viktig for landet å være del av den integrasjonen, som finner sted lengre sør i Skandinavia og Nord-Europa. Dersom disse mer langsiktige perspektivene ikke blir en del av norsk planlegging risikerer vi å bli stående i utkanten av utviklingen i våre egne nærrområder.

NSHK ber derfor, som nevnt innledningsvis, om at samtaler innledes med svenske myndigheter med sikte på harmonisering av planer og utarbeidelse av nødvendige KVV'er, som kan danne grunnlag for et fremtidsrettet grensekryssende jernbanenett.

Med vennlig hilsen,  
Kai Eide  
Styreleder  
Norsk-Svensk Handelskammer