

# Hørings svar til Norsk Nasjonal Transportplan 2018-29 fra interessegruppen Europaforbindelsen for moderne jernbane mellom Oslo og Göteborg

## Selskaper og foreninger bak initiativet



### Innledning

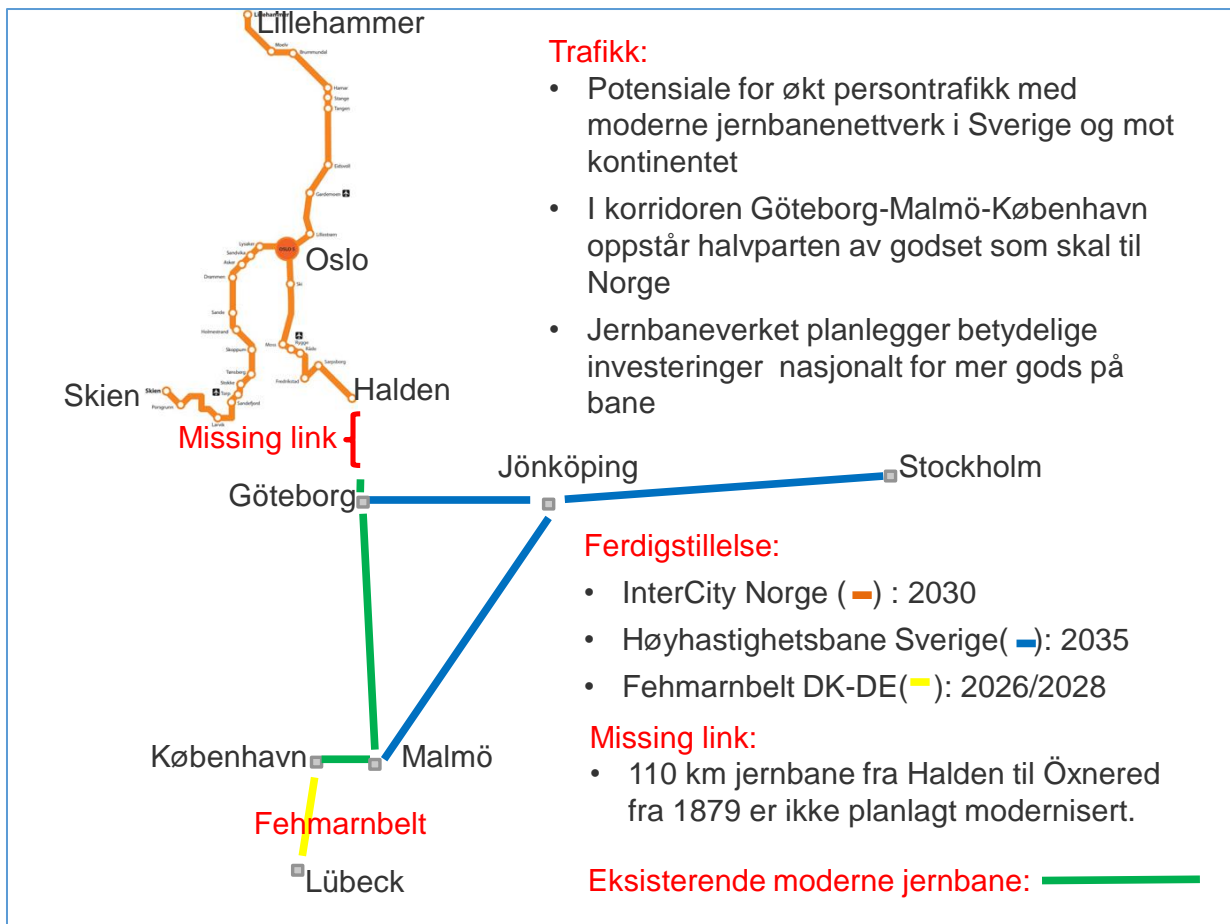
Vi blir avhengig av å knytte oss nærmere markedene i Europa og Asia med effektive og miljøsmarte transportløsninger for at nye næringer skal kunne overta som vekstmotorer etter oljeindustrien. Det bygges moderne jernbane (InterCity) inn og ut av Oslo og fram til svenskegrensen. I Sverige bygges høyhastighetsbaner i triangelet Stockholm-Göteborg-Malmø. Norge og Sverige må sammen ta ansvar for å knytte disse jernbanesystemene sammen.

Passasjertransport på en moderne jernbane mellom Oslo-Göteborg vil nær halvere reisetiden og framstå attraktiv til vei- og flytrafikken. En effektiv transportkorridor med jernbane mot kontinentet kan bli et viktig alternativ til lastebiltransport for bl.a næringslivet i distrikts-Norge. Tidskritisk og leveransesikker transport av f.eks sjømat har stor nytte av raskere og mer pålitelig godstransport.

Prosjektet bør etter vårt syn være å forankre prosjektet i NTP 2018-29 med en forpliktelse til å gjennomføre en KVV. Som en del av KVV-en bør det utredes ulike finansieringsmodeller, herunder OPS. En OPS gjennomføringsmodell kan avlaste presset planleggingskapasitet i Jernbaneverket og Trafikverket. En ny jernbane mellom Oslo og Göteborg bør bygges ut parallelt med Intercity-nettverket rundt Oslo og lyntogprosjekter i Sverige, og stå klart i 2030. Parallell utbygging vil bl.a. øke gevinstene for de planlagte utbyggingsprosjektene. Kartskissen nedenfor illustrerer behovet.

### En lønnsom investering

Våre beregninger av prosjektet tilsier høy lønnsomhet basert på en investeringskostnad på NOK 20-25 mrd, konservative prognoser for vekst i passasjerantall og godstrafikk og samfunnsøkonomiske gevinster av bl.a. færre veiuulykker, miljøgevinster, redusert veislitasje og mindre kjøp på E6. Privat kapital kan være med å realisere prosjektet.



### Gunstige agglomerasjons-, klima- og miljøeffekter

I korridoren Göteborg-Malmö-København oppstår halvparten av godset som skal til Norge. 93 % av den grensekryssende godstransporten skjer i dag med lastebil. Hver dag passerer om lag 1200 tyngre lastebiler Svinesund. En moderne jernbane sammen med effektive godsterminaler vil kunne bidra til å oppnå Norges målsettinger, forankret i Paris-avtalen, om mer gods på jernbane og reduserte utslipp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og andre miljøgasser.

Moderne jernbane vil også tiltrekke seg økt persontrafikk og avlaste personbiltrafikken fra Oslo gjennom Sverige og mot kontinentet. I dag tar det om lag samme tid å reise med tog fra Oslo til Göteborg som med bil eller buss. En moderne jernbane vil nær halvere reisetiden med toget og gjøre togreisen mer attraktiv. Det vil også utløse positive agglomerasjonsgevinster i hele korridoren.

### Redusert behov for ny avlastingsvei til E6

Kapasitetsutnyttelsen på E6 er i ferd med å fylles opp. Behovet øker for en avlastningsvei. En moderne jernbane vil kunne utsette veiinvesteringen med økt gods- og persontrafikk på jernbanen.

### Konklusjon: Grenseoverskridende samarbeid med parallelle utredninger

Høsten 2013 ble det nedsatt en svensk – norsk statlig arbeidsgruppe som skulle se nærmere på utbedringer av jernbanestrekningen Oslo-Göteborg. Forslag fra gruppen ventes i juni 2016. Samarbeid om prosjektet mellom Norge og Sverige kan videreføres med et nytt mandat; parallell gjennomføring av KVI i Norge og Åtgärdsvalsstudie trinn 1 – 4 i Sverige. En moderne jernbane vil bidra til et mer effektivt grensekryssende arbeidsmarked og bidra til investeringer i korridoren. Interessegruppen anbefaler å forankre prosjektet i NTP 2018-29. Målsettingen bør være en moderne jernbanestrekning fra Oslo til Göteborg ferdig i 2030.