

---

**Fra:** noreply@regjeringen.no  
**Sendt:** 12. mai 2016 15:50  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Nytt hørings svar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

**Referanse:** 16/485  
**Høring:** Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029  
**Levert:** 12.05.2016 15:50  
**Svar type:** Med merknader  
**Kontakt avsender:** Göteborg-Oslo-samarbetet  
**Kontaktperson:** Magnus Engelbrektsson  
**Kontakt-e-post:** magnus.engelbrektsson@vgregion.se  
**Tittel:** Hørings svar från Göteborg-Oslo-samarbetet

**Uttalelse:**

Göteborg-Oslo-samarbetet (GO) har med stort interesse tagit del av underlagsdokumentet till Norsk Nasjonal Transportplan 2018-29. Vi vill uppmana Norges regering att i samverkan med Sverige skyndsamt påbörja utbyggnaden av dubbelspår på de delar av järnvägen Oslo-Göteborg som hittills inte ligger i de nationella planerna. Ett första steg är att ge de båda ländernas Jernbane-/Trafikverk uppdraget att göra en fullständig gränsöverskridande Konseptvalgsutredning/Åtgärdsvalsstudie för sträckan.

Vi är helt eniga med dokumentets beskrivning av de internationella förbindelsernas stora betydelse, både för gods- och persontransport.

Det finns en mängd fakta som visar hur stark relationen är mellan Sverige och Norge:

- 31 000 svenska invånare arbetar huvudsakligen i Norge (2013)
- Ytterligare 29 000 personer deltidspendlar från Sverige till Norge (2013)
- Norrmän handlar i Sverige för 23 miljarder SEK per år, varav dagligvaror 15 och sällanköpsvaror 8 (2012)
- Sveriges varuexport till Norge är 122 miljarder SEK (2015) – Sveriges största exportland
- Sveriges varuimport från Norge är 96 miljarder SEK (2015) – Sveriges näst största importland
- Norge står för 3,5 miljoner gästnätter på hotell, vandrarhem, stugbyar och campingplatser i Sverige (2015)
- 11 500 fritidshus i Sverige ägs av norrmän (2015)

Transportsektorn, framför allt personbilar och tunga fordon, är den största källan till utsläpp av klimatgaser. Underlagsdokumentet visar på vikten av att snarast flytta gods från väg till sjö och bana om Norge ska leva upp till sina klimatförpliktelser i Parisavtalet. Att flytta transporter till bana är naturligtvis viktigt också för Sveriges klimatåtgången, och även för regionala och

lokala miljömål på båda sidor gränsen. Redan till 2030 behöver stora utsläppsminskningar göras.

Stråket Oslo-Göteborg (korridor U1) beskrivs i planunderlaget som "den landbaserte hovedåren for transport mellom Norge og Europa for både person- og godstransport" och "den viktigste landbaserte utenlandsforbindelsen for norsk næringsliv til Europa". Det är då oroande att minst 93 procent av de gränskorsande godstransporterna i korridoren går på lastbil.

Utrikeshandeln växer. Transporterna ökar ständigt i korridoren mellan Oslo och svenska gränsen och vidare till Göteborgs hamn, andra delar av södra Sverige, Östersjöområdet och vidare ut i Europa. Prognosen är att ökningen fortsätter. Utlandstransporterna bidrar till klimat- och miljöskadliga utsläpp och till köer och ökad olycksfara längs E6. De innebär särskilt att trängseln ökar på de hårt belastade vägarna runt Oslo och Göteborg, där också de lokala transporterna växer mest.

En jämförelse med Öresundsbron visar att det 2015 gick fler personbilar och dubbelt så många lastbilar över Svinesund. Av de nästan en miljon lastbilar per år (mer än 2500 per dygn) som passerar gränsen i Svinesund har flertalet sin destination eller avreseort någon annanstans än i Västra Götaland. Ur ett västsvenskt perspektiv bidrar de alltså inte på något sätt till ekonomin, utan medför enbart trängsel och utsläpp. Många lastbilar går dessutom tomma söderut.

Enligt planunderlaget i NTP 2018-2029 har Svinesund/Kornsjö två tredjedelar av de landbaserade personresor som korsar svensk-norska gränsen. Även persontransporten går nästan uteslutande på väg. Järnvägen har mindre än 1 procent (125 000) av de 14 miljoner gränskorsande personresor som görs i denna korridor varje år. Antalet bilresor ökar stadigt och har hittills under 2000-talet ökat med i genomsnitt 2,7 procent per år. Tåget kan, med nuvarande standard på järnvägen, inte konkurrera med bil och buss i restid. Därmed finns inte heller resandeunderlag för fler avgångar med tätare frekvens. Vår bedömning är att en restid på 2,5 timmar krävs för att tåget ska bli det mest attraktiva transportslaget mellan Göteborg och Oslo. Att få fler bilister över på bana är också relevant för nolltillväxtnålet för personbilstrafik i stadsmiljöavtalen för Oslo och Nedre Glomma.

Järnvägen Oslo-Göteborg är viktig inte bara internationellt/nationellt och för städerna Oslo och Göteborg, utan också för hela området. En sammanhängande arbetsmarknad med kortare restider mellan Västra Götaland och Osloregionen ger fler möjligheter för arbetstagare och större kompetensutbud för företag.

Sträckan ingår också i EU:s prioriterade transportkorridor från Skandinavien till Medelhavet och i den separata Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor.

Utbyggnaden av Östfoldbanen är ett viktigt steg på vägen. Men, som underlaget också säger, "en betydelig reduksjon i kjøretid og samtidig økning i kapasitet får en først ved å bygge dobbeltspor på strekningen mellom Halden og Öxnered".

Detta kräver samarbete över gränsen.

Det är glädjande att Nordiska rådet har engagerat sig i infrastrukturfrågor och att ett möte planeras mellan de nordiska infrastrukturministrarna. Det behövs ett närmare samarbete i planfrågor mellan länderna. Järnvägspolitiken måste se över landsgränserna, särskilt mellan Sverige och Norge med sin långa gemensamma gräns och sitt stora utbyte av varor och människor. Det är därför utmärkt att tidshorizonten för nästa nationella plan, 2018-29, är samma i Norge och Sverige. Det ökar möjligheten för samordning.

Vi är också glada över den norska regeringens initiativ att låta Jernbaneverket i samarbete med Trafikverket i Sverige utreda kapacitetshöjande åtgärder på sträckan, och vi stödjer förslaget i underlaget att detta arbete följs upp med en fullständig KVVU/ÅVS.

När Östfoldbanan är utbyggd till Halden innen 2030, är fortfarande 13 mil, mer än en tredjedel av sträckan Oslo-Göteborg, enkelspår. Av de 13 milen ligger huvuddelen i Sverige och vi uppmanar Norges regering att ta upp nya samtal med Sverige om dubbelspårsutbyggnad. I det bör ingå att se på organisering och finansiella lösningar för utbyggnaden. De kostnadsuppskattningar som har gjorts för ett dubbelspår ligger kring 20 miljarder kronor sammanlagt för både norsk och svensk sida. En KVVU/ÅVS kan ge en mer utvecklad bild av kostnaden. Delfinansiering med bompengar från Svinesund och medel ur EU:s CEF-program bör undersökas.

Sammanfattningsvis bedömer vi att ett dubbelspår för gods- och persontrafik mellan Oslo och Göteborg är en brådskande åtgärd som väl bidrar till regeringens tre huvudmål för transportpolitiken – framkomlighet, transportsäkerhet och klimat/miljö.

**Göteborg-Oslo-samarbetet startade 1995 med syftet att öka samverkan över gränsen och bygga en gemensam funktionell region med god infrastruktur. Medlemmar är Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Östfold fylkeskommune, Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen. I detta område bor över 3 miljoner invånare och befolkningen ökar stadigt på båda sidor gränsen.**

**Vedlegg:** -