



Dato: 6.12.2017

Saksbehandler:  
Wenche Kirkeby

Vår ref:  
15/212063-263

Deres ref:  
N2017/05430/TIF

## Forslag til nasjonal plan for transportsystemet 2018–2029 – høringsuttalelse

Trafikverket har sendt forslag til nasjonal plan for transportsystemet på høring. Forslaget bygger på innretning og rammer i infrastrukturproposisjonen (2016/17:21). Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Statens vegvesen vil felles gi følgende kommentarer til forslaget.

### Generelle kommentarer

Næringslivet i Norge og Sverige er avhengig av gode forbindelser mellom landene, både for å støtte handelen mellom de to landene og fordi Sverige er et viktig transittland for norsk import og eksport. I tillegg er svensk infrastruktur viktig for innenlands transport i Norge mellom Oslo-området og Nord-Norge, der tre daglige avganger hver veg står for store deler av transporten av forbruksvarer og sjømat mellom landsdelene. Det er også en del arbeidspendling mellom landene. Gods- og persontransporten har økt raskt over grensen, og våre prognoser tilsier at den vil fortsette å vokse. Økningen skjer først og fremst med lastebil og bil, men i nord forventes det betydelig vekst på Malmbanen/Ofotbanen mellom Kiruna og Narvik.

Det pågår samarbeid om strategisk planlegging mellom de to landene, og dette samarbeidet må fortsette. Blant annet ble det i 2013 utarbeidet en felles Barents transportplan, som nå er under oppdatering under svensk formannskap i BEATA-samarbeidet. Transportetatene og Avinor har igangsatt forarbeidet med neste nasjonale transportplan i Norge, for perioden 2022–2033. Transportetatene og Avinor har her som ambisjon å øke fokuset på de grensekryssende forbindelsene. Det skal som en del av NTP-arbeidet gjennomføres en nordisk godsanalyse. Analysen skal gi et grunnlag for bedre å vurdere hvordan

godstransporten i fremtidens Norge skal samspille med godstransporten i Norden og globalt. Det skal beskrives et spekter av fremtidige scenarier og mulige virkemidler, en anbefaling av virkemidler og effekter av virkemidlene.

Transportetatene utarbeider for tiden handlingsprogrammer for perioden 2018–2023. Programmene skal konkretisere den første seksårsperioden av Nasjonal transportplan. Handlingsprogrammene for Statens vegvesen og Kystverket fastsettes i februar 2018, mens Jernbanedirektoratets program fastsettes sommeren 2018.

## **Jernbanen mellom Oslo og Stockholm**

Jernbaneforbindelsen over riksgrensen ved Charlottenberg er svært viktig for godstrafikken på jernbane inn og ut av Norge. Denne trafikken består særlig av containertrafikk mellom Oslo og Narvik og Midt-Sverige, samt eksport av tømmer og flis til industrien i Sverige. Sistnevnte kategori har hatt en betydelig vekst de siste fem årene. Forbindelsen over Charlottenberg er også viktig for vognlasttrafikken og øvrig intermodal trafikk mellom våre to land, samt for fjerntogtrafikken mellom Oslo og Karlstad/Stockholm.

I den kommende seksårsperioden legger Jernbanedirektoratet opp til å øke kapasiteten på Kongsvingerbanen gjennom en rekke mindre tiltak. Utviklingen er særlig begrunnet med den omfattende godstrafikken på banen, men vil også kunne komme persontrafikken til gode. Gjennomføringstidspunktet i Norge stemmer godt overens med utviklingen Sverige legger til grunn for Värmlandsbanan. Selv med den planlagte kapasitetsøkningen vil imidlertid standarden mellom Karlstad og Lillestrøm være lav, og for vesentlige forbedringer over grensen vil det være behov for omfattende tiltak, som ikke ligger inne i dagens planer i noen av landene.

Trafikverket har nylig gjennomført en åtgärdsvalsstudie for korridoren Stockholm–Oslo. Et tilsvarende arbeid er ventet å bli igangsatt av Jernbanedirektoratet for Kongsvingerbanen i løpet av den kommende planperioden.

## **Jernbanen mellom Oslo og Gøteborg/videre til kontinentet**

Jernbaneforbindelsen mellom Østfoldbanen og Norge/Vänerbanan er viktig for godstrafikken mellom kontinentet/Sør-Sverige og Norge. I tillegg trafikkeres banestrekningen av regiontog mellom Oslo og Gøteborg. Kapasitetsøkningen i og rundt Gøteborg og sydover langs Västskustbanan, samt tilretteleggingen for å oppfylle TEN-T-kravene, vil bidra til å bedre konkurransekraften for jernbanen i korridoren, også for transport til og fra Norge.

Ifølge den norske nasjonale transportplanen skal Follobanen mellom Oslo og Ski være ferdigstilt i 2021, mens videre dobbeltsporutbygging sydover mot Halden vil foregå i trinn mellom 2024 til 2034. I transportplanen legges det også til grunn en ny godsterminal et sted mellom Oslo og Halden. Dobbeltsporutbyggingen på norsk side vil gi en vesentlig økning i kapasiteten, og redusere framføringstidene mellom Oslo og Halden. Sør for Halden vil det fortsatt gjenstå en strekning med lav standard, der jernbanen fortsatt vil være lite konkurransedyktig mot vegtransporten i korridoren. For vesentlige forbedringer i reisetiden

og kapasiteten over grensen er det behov for omfattende tiltak, som ikke ligger inne i dagens planer i noen av landene.

Fram til 2016 ble en felles utredning mellom Trafikverket og Jernbaneverket utarbeidet for strekningen Oslo–Göteborg. Jernbanedirektoratet ønsker å videreføre dette samarbeidet med Trafikverket, og å arbeide videre med utredningens ulike anbefalinger.

### **Midtbanen/Meråkerbanen**

Forbindelsen er relevant for persontrafikken Trondheim–Storlien/Östersund, samt for eventuell grensekryssende godstrafikk over Meråkerbanen.

I den norske regjeringens forslag til NTP er Meråkerbanen og Nordlandsbanen mellom Trondheim og Steinkjer foreslått elektrifisert fram til 2023. Dette vil kunne gi et harmonisert driftsopplegg med elektrisk person- og godstogmateriell over grensen, og kan åpne opp for nye transportmuligheter.

### **Malmbanen/Ofotbanen**

Malmbanen/Ofotbanen har meget stor betydning for transporten av jernmalm fra svenske gruver til Narvik. Banen har i tillegg stor betydning for godstransporten mellom Nord-Norge og Oslo-området, der transporten domineres av forbruksvarer til Nord-Norge og fisk og havbruksprodukter sydover.

Kapasitetsøkningen som er lagt til grunn i Trafikverkets nasjonale transportplan mellom Ånge–Boden, på Malmbanen og Bergslagsbanen, vil være viktige tiltak for godstrafikken til og fra Narvik. Kapasiteten på Ofotbanen har gradvis blitt økt de siste årene, gjennom forlengelse eller bygging av kryssingsspor. I den norske transportplanen inngår en kapasitetsøkning på Narvik stasjon og en utvidelse av godsterminalen på Fagernes. Oppgraderingen av Narvik stasjon er planlagt gjennomført i første seksårsperiode, mens utvidelsen av godsterminalen enda ikke er fastsatt.

Med tiltakene nevnt over vil det fremdeles være begrenset kapasitet på Ofotbanen til Narvik, og på sikt vil det være nødvendig med utvidelse til dobbeltspor på deler eller hele strekningen. Jernbanedirektoratet vil derfor fortsette sitt samarbeid med Trafikverket og næringslivet om den videre utviklingen av Ofotbanen og Malmbanen.

### **ERTMS**

Sverige og Norge skal i gang med en omfattende utbygging og overgang til ERTMS i løpet av den kommende planperioden. Transportetatene er opptatt av at utbyggingen i tilstrekkelig grad blir koordinert på de grensekryssende banestrekningene mellom Sverige og Norge, slik at dette foregår på en mest mulig rasjonell måte.

## Drift og vedlikehold av jernbanen

Jernbanen er avhengig av god punktlighet og regularitet for å være konkurransedyktig mot vegtransport. Transportetatene er derfor opptatt av at rammene for drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur er tilstrekkelig store til å sikre god driftsstabilitet. Dette er særlig viktig for godstrafikken, hvor deler av det svenske banenettet trafikkeres av godstog til eller fra Norge.

## Vegforbindelser over grensen

Mange vegforbindelser over grensen er viktige for godstransporten mellom landene. De viktigste er E6 over Svinesund, og deretter E18 over Ørje. E6 er nå utbygd til god standard mellom våre to land, men det vil fortsatt være behov for utbedring av E18 på svensk side ettersom at E18 på norsk side vil stå ferdig utbygd.

På E16 bygges strekningen Eggemoen–Jevnaker–Olum ut i perioden 2018–2029, og det legges opp til eventuell anleggsstart på strekningen Slomarka–Herbergåsen–Nybakk. I grenseområdene er det ikke prioritert midler verken på svensk eller norsk side. I det felles arbeidet med grensekryssende planlegging bør det ses videre på behovet for utbedring av denne forbindelsen.

## Klima og teknologi

Både den svenske og den norske transportplanen legger stor vekt på tilrettelegging for digitalisering, datatilgang og samvirkende, automatiserte og elektrifiserte kjøretøyer. Dette er områder som kan gi store gevinster og bidra til å nå mål om økt fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Innføringen av ny teknologi er svært avhengig av internasjonal teknologi- og regelverksutvikling, og samtidig innebærer den store utfordringer for transportetatene. Det er ønskelig at de nordiske landene samarbeider på dette feltet.

Den tekniske utviklingen vil gi et stort bidrag til Sveriges mål om å redusere utslippene av klimagass fra transport med minst 70 prosent innen 2030 sammenliknet med 2010. I transportplanen nevnes imidlertid ikke konkret hvilke virkemidler som skal benyttes for å bidra til en rask innføring av null- og lavutslippsteknologi.

Norge har innført byvekstavtaler i de største byområdene som legger føringer for arealbruk og som samtidig tilfører byene store midler. I Sverige innføres stadsmiljøavtaler i et stort antall byer, men med mindre økonomiske midler. I tillegg pågår det storstadsforhandlinger i tre storbyregioner gjennom Sverigeforhandlingene. Også her kan de to landene ha mye å lære av hverandre. I den svenske transportplanen er det ikke foreslått å innføre restriktive virkemidler på biltrafikken i byområdene, som tidsdifferensierte bompenger og redusert parkeringstilbud. Det foreslås vegprosjekter inn til og rundt byene som kan gi økt biltrafikk om de ikke kombineres med andre virkemidler.

Det omtales overføring av gods fra sjø til bane, men virkemidler omtales ikke utenom investering i jernbane og skipsleder.

Overgangen til lavutslippssamfunnet vil bli krevende, og det er ønskelig med økt dialog mellom våre naboland om hvordan målene mest effektivt kan nås.

Med hilsen

Terje Moe Gustavsen

leder av styringsgruppen for Nasjonal transportplan