

Infrastrukturdepartementet

Dato: 27.01.2021

Saksref.: 202100122-2

Deres ref.: I2020/02739

Sverige

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen 2022 – 2033

Trafikverket har i brev datert 30.oktober 2020 sendt på høring (remitterat) Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen for perioden 2022–2033 och 2022–2037, rapport 2020:186.

Jernbanedirektoratet har med interesse lest gjennom Trafikverkets dokument og har noen innspill til det videre arbeidet med Nationell Transportplan 2022-33 i Sverige.

Jernbanedirektoratet har som formål å samordne og styre den norske jernbanesektoren og å utvikle jernbanen som del av det samlede transportsystemet. Vi inngår avtaler med Bane NOR SF om forvaltning av infrastrukturen og med togoperatører om utførelse av persontransport på jernbanenettet.

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. 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.

Vi identifiserer fire hovedutfordringer (utmaningar) i Inriktningsunderlaget:

- Klima: Utslipp fra innenlands transporter skal reduseres med 70 % fra 2010 til 2030.
- Transportvekst: Etterspørselen er beregnet å øke med 30-50% til 2040.
- Vedlikeholdsetterslep: Behovet for ressurser til å opprettholde infrastrukturens funksjonalitet er økende.
- Stramme rammer: Trafikverket må prioritere ressursbruk innenfor begrensede økonomiske rammer.

Dette er forhold som vi kjenner godt igjen i Norge. Regjeringen la nå i januar frem Stortingsmelding nr 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, hvor transportsektoren gis en sentral omtale. Det er ventet at Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2022-33 som presentert i mars 2021 også vil ha klima som sentralt tema for utvikling av transportsektoren de kommende 12 årene.

Også på det norske jernbanenettet har det vært en betydelig trafikkvekst de siste årene, og den forventes å fortsette. Dette har også i Norge medført øket slitasje og øket vedlikeholdsbehov for å opprettholde infrastrukturens funksjonalitet.

Vi opplever at Inriktningsunderlaget gir en god beskrivelse av hvordan vedlikeholdsetterslepet anbefales håndtert innenfor de beskrevne økonomisk rammene for perioden 2022-33, med alternative prioriteringer mellom utbygging og vedlikehold.

Vi savner imidlertid en tydelig beskrivelse av hvordan utfordringene knyttet til klimamål og trafikkvekst vil kunne bli imøtekommet gjennom de alternative planrammene. Konkret savner vi en konkretisering av hvordan transportkapasiteten/ transporttilbudet må utvikles for å svare ut de beskrevne klima- og etterspørsels-utfordringene, og en vurdering av i hvilken grad de beskrevne inriktningarna (kap 6.3.1) vil gi tilstrekkelig infrastrukturkapasitet til å møte disse utfordringene.

Jernbanedirektoratet viser til beskrivelsen av samarbeidet mellom nordiske transportmyndigheter (kap 3.7.4) om nordisk grenseoverskridende planlegging og bekrefter at dette er et nyttig forum. Vi registrerer at Trafikverket i sitt arbeid med inriktningsunderlaget har benyttet fire-trinns-metodikken (fyrstegsprincippet) på et overordnet plannivå (kap 6.2.9.2 m.fl.) og ser at denne metoden kan bidra til gode perspektiver også på dette plannivået (inriktningsplanering).

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 inneværende planperioden økes 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.

Jernbanedirektoratet har nylig gjennomført en Konseptvalgutredning (KVU, sammenlignbart med en svensk ÅVS) med primært fokus på de innenlandske forbindelsene på denne banen. KVU anbefaler at det igangsettes en utredningsprosess i samarbeid med svenske myndigheter, med formål å avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

Vi er videre kjent med Trafikverkets utredning av 250 km/h på baner med blandet trafikk (kap 6.2.7.3) og ser svært positivt på at dette omfatter forbindelsen mellom Oslo og Stockholm og Göteborg. Jernbanedirektoratet har igangsatt et arbeid med vurdering av alternative former for organisering og finansiering av nye grensekryssende jernbaneforbindelser og følger i den sammenheng blant annet Trafikverkets utredning av HH-forbindelsen (kap 6.7.2.4).

Jernbanen mellom Oslo og Göteborg/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 Göteborg. Kapasitetsøkningen i og rundt Göteborg og sydover langs Västkustbanan, 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. En god kopling /overgangsmuligheter i Göteborg for tog fra Norge videre mot Danmark og resten av Europa er også viktig.

Follobanen mellom Oslo og Ski vil være ferdigstilt i 2022/23. Dobbeltsporutbyggingen videre sørover på norsk side vil gi en vesentlig økning i kapasiteten, og redusere framføringstidene mellom Oslo og Halden. Sør for Halden vil det fortsatt gjenslå 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.

Midtbanen/Meråkerbanen

Forbindelsen er relevant for persontrafikken Trondheim-Storlien/Östersund og videre mot Stockholm, samt for eventuell grensekryssende godstrafikk over Meråkerbanen. Meråkerbanen er planlagt elektrifisert de nærmeste årene, noe som vil åpne for mer 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.

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.

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 er i gang med en omfattende utbygging og overgang til ERTMS. 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.

Vi ser frem til fortsatt god dialog mellom de nordiske transportmyndighetene om felles løsninger på nordiske transportutfordringer i fremtiden.

Med vennlig hilsen

Anita Skauge
Direktør Jernbanestrategi

Ove Skovdahl
Spesialrådgiver

Kopi: Infrastrukturdept

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur