

**KOPIMOTTAKER**

Regeringskanselliet (Sverige) Transportavd.

**Dato:** 28.02.2022**Saksref:** 202112709-3**Deres ref.:** I2021/02884**Side:** 1 / 3

Sverige

**Vår saksbehandler:** Sven Marius Utklev Gjeruldsen**Telefon:** +47 22455135**Mobil:****E-post:** Sven.Marius.Utklev.Gjeruldsen@banenor.no**Nasjonell plan for transportinfrastrukturen – Bane NORs høringsuttalelse**

Det vises til høringsbrev av 30. november 2021. Bane NOR har fått høringen oversendt fra Det Kongelige Samferdselsdepartement i brev av 9. desember 2021, og uttaler seg som norsk jernbaneinfrastrukturforvalter.

Svensk infrastruktur er viktig for Norge, spesielt på jernbane. Bane NOR vil spesielt trekke frem godstrafikken til og fra Narvik og potensialet som ligger i persontrafikk mellom Oslo og Stockholm, der SJ har ambisiøse planer.

De senere årene har man i mange europeiske land sett et stadig sterkere ønske i markedet om å reise og transportere mer med tog på lengre distanser. Norge er i så måte ikke noe unntak, noe som har ledet til et utredningsarbeid i regi av Jernbanedirektoratet, som blant annet ser på mulige persontogforbindelser fra Norge mot kontinentet.

Bane NOR viser til at man har identifisert fire hovedtransportretninger i Sverige, og at flere av disse også har stor betydning for Norge. Vi vil spesielt trekke frem viktigheten av forbindelsen Oslo-Hallsberg-Narvik for godstrafikkens del – for kombitrafikken hele strekningen, og for malmtrafikken strekningen Ofotbanen-Malmbanen. For så vidt gjelder kombitrafikken vil vi peke på at Värmlandsbanen fra Charlottenberg mot Hallsberg later til å ha et noe lavere ambisjonsnivå i den fremlagte planen enn andre viktige forbindelser. For Norges del er denne strekningen svært viktig, både fordi gods på bane har en markedsandel på rundt 90% i stykkgodsmarkedet mellom Oslo og Narvik, men også fordi det ligger et stort, uforløst potensial i persontrafikk på bane mellom Oslo og Stockholm. Totalmarkedet mellom Oslo og Stockholm er snaut 1,4 millioner årlige reisende, mens togets markedsandel er kun 9%. Strekningen Göteborg-Stockholm, som på mange måter er sammenlignbar, har et totalmarked på snaut 1,2 millioner reisende, med en markedsandel for tog på 64%.

Bane NOR viser også til at Värmlandsbanen er en del av TEN-Ts kjernenettverk, og slik sett er definert som en av hovedtransportretningene på bane i europeisk sammenheng. Bane NOR har de senere årene investert mye i oppgradering av Kongsvingerbanen, som er Värmlandsbanens «motsats» i Norge. Vi håper derfor man fra svensk side også vil investere slik at markedspotensialet for denne relasjonen – som er betydelig – kan utløses.

Malmtrafikken på Ofofbanen/Malmbanen står for de største godsvolumene i Norge, og her har kombitransporten også en meget sterk markedsposisjon. Selv om persontrafikken på Ofofbanen spiller en mer nedtonet rolle ønsker Bane NOR å peke på at Arctic Train, som etablerer seg i turistmarkedet og har signalisert at det vil være ønskelig å få på plass flere plattformer, kryssingsspor og trespors stasjoner på strekningen Abisko-Bjørnfjell også for å bedre persontogkapasiteten. Generelt bemerker Bane NOR at vi fra norsk side legger til grunn høyere trafikkprognoser enn hva Trafikverket opererer med, både for godstrafikk og persontrafikk. Dersom de norske prognosene innfris, vil det være behov for kapasitetsøkende tiltak på svensk side, spesielt på strekningen Kiruna-Riksgrensen.

På strekningen Oslo-Göteborg-Malmö har gods på bane problemer med å konkurrere mot veitrafikken. I dag bruker et godstog fra Oslo til Göteborg nesten 7 timer, mens en lastebil gjør samme strekning på tre og en halv time. Det vil være behov for investeringer både i Norge og Sverige dersom denne situasjonen skal bedres. En styrket satsing på denne strekningen vil også være fordelaktig for persontogkundene, da strekningen Oslo-Göteborg-Lund-København er norske togreisendes innfallspurt til Europa. Bane NOR forventer etterspørselsøkning etter klimavennlige internasjonale togreiser i årene fremover. Dette reflekteres også i flere prosjekter som tar sikte på å bedre situasjonen for internasjonal persontrafikk på bane, som Eurolink og TEE 2.0.

Meråkerbanen forbinder Trondheim og Midt-Norge med Storlien og det svenske jernbanenettet. Bane NOR gjennomfører for tiden investeringer på Meråkerbanen, slik at denne blir elektrifisert, og har økt sin aksellastbegrensning. Dette vil ventelig gi økt trafikk av både person- og godstog. På persontogsiden har Bane NOR notert interesse fra flere togselskap som ønsker å starte forbindelser til Stockholm, mens det på godssiden spesielt er tømmerføringen som finner denne forbindelsen interessant.

Bane NOR merker seg at man legger opp til en noe langsommere utbygging av ERTMS i Sverige enn hva som har vært tilfellet i inneværende planperiode. Slik vi leser dokumentet ser man for seg å forskyve denne utbyggingsplanen til «mellom 2040 og 2050». Bane NOR viser her til at det nylig fremlagte forslaget til TEN-T-regelverk fra EU forutsetter at ERTMS er ferdig utbygget innen 2040. For Bane NORs del er det imidlertid av større betydning at man sørger for at utbyggingen så langt det lar seg gjøre er harmonisert på grensebanene som knytter Norge og Sverige sammen.

En ambisiøs transportplan gir noen utfordringer, ikke minst knyttet til planlagte avvik for arbeid i spor. Bane NOR er kjent med at det i årene fremover vil bli betydelige avvik blant annet i området rundt Göteborg, som følge av investeringer i infrastrukturen. Dette stiller krav til koordineringen mellom landene. Bane NOR opplever at det er god dialog mellom Trafikverket og Bane NOR knyttet til midlertidige kapasitetsrestriksjoner, og regner med at denne dialogen kan fortsette.

Planen omfatter flere tema som er sammenfallende i de to landene, og som det blir interessant å følge videre. Ett eksempel er at tiltak har vist seg mer kostnadskrevende enn antatt i tidligere transportplaner, her ser Bane NOR det som interessant å trekke lærdommer fra det svenske arbeidet i årene fremover. Et annet er Trafikverkets vurderinger av mulige reisevaneendringer som følge av pandemien, som er relevante når de norske transportvirksomhetene i år starter utredningsfasen for Nasjonal transportplan 2026-37.

Bane NOR ønsker Trafikverket lykke til med den videre utviklingen av det svenske transportnettet, og ser frem til fortsatt godt samarbeid – til beste for passasjerer og vareeiere.

Med vennlig hilsen

Sven Marius Utklev Gjeruldsen  
Seniorrådgiver  
Internasjonal seksjon

**Mottakere:**

Regeringskanselliet (Sverige)

**Kopi:**

Regeringskanselliet (Sverige) Transportavd.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

JERNBANEDIREKTORATET

Virksomhetsstyring, Rune Fjeldstad