

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
105 33 Stockholm
N2017/05430/TIF
n.registrator@regeringskansliet.se och
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Göteborg-Oslo samarbetet
Kontakt: Magnus Persson,
magnus.persson@stadshuset.goteborg.se

Om oss: Göteborg-Oslo samarbetet etablerades 1995 och är ett politiskt samarbete mellan Akershus fylkeskommune, Göteborg stad, Oslo kommune, Østfold fylkeskommune och Västra Götalandsregionen.

Remissvar, förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (N2017/05430/TIF)

I detta remissvar angående förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 lämnar Göteborg-Oslo samarbetet synpunkter inom följande:

- Positivt att sträckan Göteborg-Oslo har pekats ut som en brist
- Sträckan Göteborg-Oslo är betydelsefull för både person- och godstrafik
- Sträckan Göteborg – Oslo har kapacitetsproblem och långa restider
- Göteborg – Oslo på 2tim 30 min
- Vikten av utökat samarbete över gränsen
- Unika förutsättningar till planering för gränsöverskridande infrastruktur
- Nationella åtaganden för utbyggnad av EU:s prioriterade stomnätsskorridorer år 2030
- Sträckan Göteborg – Oslo bör vara klar senast 2034
- Finansieringsformer

Positivt att sträckan Göteborg-Oslo har pekats ut som en brist

Det är glädjande att järnvägen mellan Göteborg och Oslo har pekats ut som en brist i det nya förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Förutsatt att regeringen ställer sig bakom Trafikverkets förslag kommer Göteborg-Oslo att stödja Trafikverket i framtagandet av ett fördjupat underlag för ökad kunskap om bristerna och möjliga åtgärder inför nästa revidering år 2022. Att man nu även i Norges transportplan har pekat ut behovet av en KVV för gods mellan Oslo och Göteborg visar att nu är frågan aktuell samtidigt i båda länderna. Detta möjliggör att vi gemensamt dessutom kan vända oss till EU för eventuell medfinansiering.

Sträckan Oslo-Göteborg betydelsefull för både person- och godstrafik

Enligt planunderlaget till norsk nationell transportplan 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.

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. 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 som passerar gränsen i Svinesund har flertalet sin destination eller avreseort någon annanstans än i Västra Götaland. Cirka 60 procent av alla lastbilar går dessutom tomma tillbaka över den norska gränsen. Utlandstransporterna på väg bidrar till klimat- och miljöskadliga utsläpp och till köer och ökad olycksrisk längs E6. De innebär särskilt att trängseln ökar på de hårt belastade vägarna runt Oslo och Göteborg, där också de lokala transporterna växer mest.

Sträckan Göteborg-Oslo har kapacitetsproblem och långa restider

Att resandeandelen med tåg endast ligger på cirka 1 procent av drygt 14 miljoner gränskorsande personresor har sin tydliga förklaring i att det tar 4 timmar att resa med tåg mellan Oslo och Göteborg. När bilen tar 2,5 timmar och buss 3 timmar tappar tågen en viktig konkurrensfördel trots bekvämlighet och möjlighet till att jobba under resan. När dessutom godstågen måste ha dubbla lok för att ta sig förbi Tistedalsbackarna tappar även godstrafiken sina konkurrensfördelar. Utvecklingen på Svinesundsbron visar att järnvägen har tappat marknadsandelar till fördel för tunga lastbilar som har ökat med 40 procent under de senaste tio åren.

Göteborg – Oslo på 2tim 30 min

Tåg (4tim) kan, med nuvarande standard på järnvägen, inte konkurrera med bil (2,5tim) och buss (3tim) i restid. Därmed finns inte heller resandeunderlag för fler avgångar med tätare frekvens. Trafikverket och norska Jernbaneverkets studie ”Oslo-Göteborg – utveckling av järnvägen i korridoren” visar att järnvägens restid och frekvens är av central betydelse för att kunna vara konkurrenskraftig mot vägtransporter för både person- och godstrafik.

Studien beskriver att via ett dubbelspår mellan Oslo-Göteborg kan ett dedikerat fjärrtåg komma ned till en restid på 2tim 45 min mot dagens drygt 4 h. Restider betydligt under 3tim är möjligt om ytterligare åtgärder görs för att minska konflikten mellan fjärrtåg och regiontåg på en längre sträcka. I rapporten för 8-million city konstaterades att restid på 2tim 15 min var möjligt i det så kallade ICX-alternativet. Vår bedömning är att en restid på 2tim 30 min är tillräckligt för att tåget ska bli det mest attraktiva transportslaget mellan Göteborg och Oslo.

Vikten av utökat samarbete över gränsen.

Det är positivt att behoven i det internationella perspektivet får ökad prioritet i nationell plan. Sverige är beroende av handel med andra länder och exporten bidrar till att svensk ekonomi växer. Norge är en av Sveriges största exportländer och järnvägspolitiken måste samarbeta över landsgränserna, särskilt mellan Sverige och Norge med sin långa gemensamma gräns och sitt stora utbyte av varor och tjänster. Det är därför utmärkt att tidshorisonten för nästa nationella plan, 2018–2029, är samma i Norge och Sverige. Det ökar möjligheten för samordning av fördjupade studier över gränsen.

Unika förutsättningar till planering för gränsöverskridande infrastruktur

I norsk nationell transportplan 2018–2029 (Meld. St.33) beslutade Samferdselsdepartementet år 2017 om att ta initiativ till en gemensam skandinavisk studie för att öka mängden gods på järnväg. Studien har som målsättning att genomföras under den första delen av planeringsperioden och ska utgöra en del av beslutsunderlaget till nästa nationella transportplan och en eventuell framtida gemensam skandinavisk godsplan.

Detta i kombination med att Trafikverket har pekat ut sträckan Göteborg-Oslo som brist i svensk nationell transportplan 2018–2029 ger länderna unika förutsättningar för att gemensamt gå vidare med fördjupade studier av utbyggnaden mellan Göteborg och Oslo.

Utifrån de nya förutsättningarna vill Göteborg-Oslo-samarbetet uppmana Trafikverket att skyndsamt påbörja arbetet med fördjupade studier av järnvägsutbyggnaden mellan Göteborg och Oslo. Ett vidare fördjupat gränsöverskridande samarbete vad gäller planarbete och samordning med Norge kommer vara en nyckelfaktor i det fortsatta arbetet. Framför allt handlar det om att samordna arbetet med Trafikverkets fördjupade studier med Jernbanedirektoratets KVVU för sträckan Göteborg-Oslo. Göteborg-Oslo-samarbetet skulle välkomna en dialog med Trafikverkets om kommande utredningsarbete för kapacitetsförstärkningar Göteborg-Oslo.

Nationella åtaganden för utbyggnad av EU:s prioriterade stomnätskorridorer år 2030

Sträckan Göteborg-Oslo är en del av EU:s högst prioriterade stomnätskorridorer (Ten-T) för utbyggnad av det transeuropeiska nätverket. Göteborg-Oslo samarbetet anser att EU:s mål och riktlinjer för stomnätskorridorer har viktig betydelse för vilka åtgärder som föreslås och vilka åtgärder som bör vidtas på statlig nivå i utbyggnaden av gränsöverskridande förbindelser till år 2030.

Sträckan Oslo-Göteborg är viktig inte bara internationellt/nationellt och för städerna Oslo och Göteborg, utan sammanbinder också två av de nordiska huvudstäderna. Göteborg-Oslo knyter Norge och Sverige till kontinenten via hamnarna längs kusten och förbindelserna till Öresundsregionen. En mer sammanhängande järnvägsinfrastruktur med kortare restider

mellan Oslo och Köpenhamn kommer bidra till att tillgodose nyttoeffekterna av Fehmarn Belt förbindelsens färdigställande i slutet av 2020 talet

Sträckan Göteborg – Oslo bör vara klar senast 2034

Med utgångspunkt från att EU:s stomnätsskorridorer förväntas vara färdigutbyggda år 2030 och att Norge har beslutat om att bygga ut dubbelspår mellan Oslo-Sarpsborg till år 2026, med möjlig förlängning av sträckan till Halden år 2034, ser vi att den svensk-norska sträckan Öxnered-Halden kan stå klar till år 2030. Som helhet kan sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn vara helt utbyggd med dubbelspår senast år 2034. Då förväntas också Fehmarn Belt förbindelsen till Hamburg vara i full drift och Väst kustbanan vara utbyggd med dubbelspår mellan Göteborg och Malmö.

Finansieringsformer

Göteborg-Oslo samarbetet vill lyfta betydelsen av att alternativa finansieringsformer framhålls i arbetet med att genomföra strategiska gränsöverskridanden järnvägsinvesteringar inom ramen för ny nationell transportplan. Alternativa finansieringsformer kan med fördel användas som komplement till traditionella lösningar för att på så sätt bygga ut transportsystemet inom rimlig närtid. En viktig del i detta innebär att se över hur ländernas regelverk för gränsöverskridande avgiftssystem kan anpassas för att finansiera utbyggnad av järnväg mellan Göteborg och Oslo.

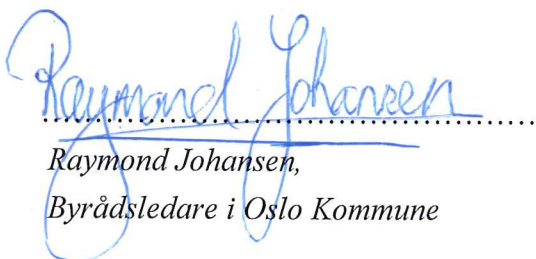
I det vidare utredningsarbetet bör också ingå att se på organisering och finansiella lösningar för utbyggnaden. Kommande norsk KVVU och Trafikverkets fortsatta utredningsarbete kommer även ge en mer utvecklad bild av kostnaden.

Datum: 2017-11-28

För Göteborg-Oslo samarbetet:



Ann-Sofie Hermansson,
Kommunstyrelsens Ordförande i Göteborg stad



Raymond Johansen,
Byrådsledare i Oslo Kommune