

Trafikverket

781 89 Borlänge

Kopi: Samferdselsdepartementet, Stortingets transport- og kommunikasjonskomité,
Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Akershus og Østfold fylkeskommuner

REMISSVAR/HØRINGSUTTALELSE TIL TRAFIKVERKET'S FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR
TRANSPORTINFRASTRUKTUREN 2026-2037

30.12.2025

For Jernbane er en NGO i Norge som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa. Vi anser dette som nødvendig for å begrense belastningen på miljø og helse fra den samlede transportsektoren.

For Jernbane savner forslag til investeringer i nye kryssingsspor/mötesspår på Norge/Vänerbanan med Nordlänken Skånebol-Kornsjö gränsen. Ärendenummer: TRV 2024/35446

I bilaga 1 er denne banen ført opp med prioritetskategori 4. NNV -410 mill. NNK -0,9, NNK 85 % -1,0

Investeringen er to nye kryssingsspor.

Dette står i kontrast til «Mulighetsstudien Oslo-Göteborg» (Trafikverket og Jernbanedirektoratet 29.09.20239). Her kom «Godskonseptet» ut med NNK på + 1,1 etter svensk metode. Godskonseptet peker på 3 nye mötesstationer Kornsjö-Skånebol, og 3 på norsk side. Godskonseptet muliggjør lengre, raskere og dermed mer lønnsomme godstog.

Vi antar at forskjellen i samfunnsnytte skyldes forskjellen i fokus: nasjonalt og grensekryssende. Dessverre inneholder den norske infrastrukturplanen (NTP 2025-2036) ingen større investeringer på Østfoldbanen Fredrikstad-Kornsjö.

For Jernbane oppfordrer derfor svenske og norske myndigheter til å samarbeide om investeringer på denne strekningen.

Det er stor trafikk med lastebiler på E6 over Svinesund. Dette er Norges viktigste korridor for utenrikshandel over land. Samtidig belastes hele Vest-Sverige med den norske lastebiltrafikken. Godstog har bare 1/6 av energiforbruket og negativ miljøpåvirkning som tungtrafikk på veg har, ifølge Rail Freight Forward coalition.

For Jernbane mener mest mulig av godset bør kjøres på tog, og viser til svenske og norske forpliktelser for miljø og klima, samt EU-mål om 30 % andel for jernbanegods i 2030 og en dobling innen 2050.

Fehmarn belt er en stor investering som vil knytte Skandinavia og Europa tettere sammen. Prosjektet er som kjent både motorveg og dobbeltspora jernbane. **Sverige og Norge bør utnytte denne store investeringen som Tyskland og Danmark gjør til å kjøre flere tog, ikke flere lastebiler.**

På aksene Hamburg-København-Malmö-Göteborg-Oslo er jernbanen Öxnered-Fredrikstad en lang strekning med enkeltspor og begrenset kapasitet. **For Jernbane mener at Sverige og Norge bør ha som mål å bygge ut jernbanen til Fehmarn belt står klart i 2029/32.** Vi vil peke på «Godskonseptet» som vil være enklere, raskere og billigere å bygge enn et partielt eller fullstendig dobbeltspor i samme trasé.

Vi viser også til at SJ, DSB, Vy og Snälltåget arbeider med konkrete planer for å kjøre direkte persontog Oslo-Göteborg-København. Nye møtesspår vil øke kapasiteten og hastigheten også for disse togene.

Helt nytt dobbeltspor

I tillegg vil vi peke på at jernbanen Oslo-Göteborg (350 km) er ca 60 km lenger enn E6 (290 km). E6 har en ny trasé som motorveg. Jernbanen følger i stor grad en trasé planlagt og bygd på 1870-tallet. Göteborg-Oslo er definert som en del av EUs TEN-T. Dagens jernbane møter ikke de målene som er satt for kapasitet og hastighet i dette nettverket.

For Jernbane mener vi trenger en jernbane med doble spor i helt ny trasé. Den bør ikke være lenger enn E6. En slik bane vil ikke bare være en regionalbane, men også en bane for Norge nord og vest for Oslo, Sverige sør og øst for Göteborg, Danmark og Tyskland.

En ny, mer direkte bane behøver derfor ikke gå gjennom alle byene mellom Göteborg og Oslo. Den bør heller ha noen knutepunkter og felles strekninger med dagens bane, som beholdes, slik at det kan bli en samtrafikk.

Vi vil peke på det som har vært utredet av høghastighetsbaner for Oslo-Göteborg tidligere, og oppfordrer svenske og norske myndigheter til å jobbe videre med saken.

Kjell Erik Onsrud, leder