

Vedlegg 2e: Oslo-Gøteborg

Beskrivelse av korridoren

Korridoren strekker seg fra Oslo til Göteborg og videre mot kontinentet. Denne transportkorridoren er i dag den viktigste transportkorridoren for landbasert import og eksport fra Norge til utlandet. Hovedtransportmåten for personer og gods er via E6 (290 km) som i dag er utbygd til 4-felt. E6 har en markedsandel for persontrafikken på over 60 %, og på over 95 % for godstrafikk med lastebiler (2600 kjøretøyer/døgn). Persontransport med buss, tog og fly utgjør i størrelsesorden henholdsvis 20 %, 10 % og 15 %. Den grensekryssende togforbindelsen til Sverige ble bygd i 1879 og strekker seg over ca.350 km og er i dag enkeltsporet på store deler av strekningen fra Moss til Öxnered/Trollhättan. I Sverige ble det bygget ut til dobbeltspor fra Göteborg til Trollhättan i 2012. På norsk side er det, i InterCity sammenheng, lagt opp til utbygging av dobbeltspor fra Oslo til Sarpsborg innen 2029, og videre mot Halden med ferdigstillelse innen 2034. Etter utbyggingen av InterCity til Halden, gjenstår den grensekryssende enkeltsporede strekningen mellom Halden og Öxnered på 130 km (Missing Link). Her utgjør den norske delstrekningen mellom Halden og Kornsjø 30 km, mens det er 100 km på svensk med enkeltspor fram til Öxnered/Trollhättan. Kostnaden for å bygge ut strekningen mellom Halden og Öxnered i Sverige, ble i 2014 grovt anslått til ca. 20 milliarder kroner.

Strategisk betydning for Østlandet

Transportkorridoren fra Oslo til Göteborg gjennom Østfold er en viktig del av «Det Nordiske Triangel». Mange norske selskaper har lokaler/arbeidsplasser i Göteborg og det foregår en utstrakt arbeidspendling på akse mellom Oslo og Göteborg. Det ble påpekt i NTP 2018-29 at dette er den viktigste landbaserte utenlandsforbindelsen for norsk næringsliv. Nærmere 50 prosent av det landbaserte godset til og fra Norge passerer på E6 over Svinesund, men det er i dag kun ett godstog i døgnet med 40-50 containere som passerer riksgrensen til Sverige. Dette skyldes i hovedsak at godstransport med tog i dag ikke er konkurransedyktig. Dette er uheldig sett i lys av Parisavtalen /Norges miljømessige mål om at mer transport skal benytte jernbane og sjø, for å oppnå minst 40 % reduksjon av klimagassene innen 2030. Det er først når jernbanen på strekningen oppnår en standard som gjør den konkurransedyktig mot vei, at den vil kunne avlaste veiene på Østlandet.

Utfordringer og problemstillinger

En av hovedutfordringene i korridoren er at over størstedelen av person- og godstransporten benytter vei. Det kommer av at E6 over tid har fått en svært god standard. Jernbanen taper derfor i konkurransen til vei, både når det gjelder kapasitet og transporttid. Særlig gjelder dette lastebiltransport med utenlandske operatører. Utenlandsk lastebiltransport har også andre effekter som redusert trafikksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasjeproblematikk og sosial dumping.

EU har prioritert 9 TEN-T-korridorer. En av disse er ScanMed korridoren (Scandinavian Mediterranean) som strekker seg fra Oslo og sørover gjennom Sverige til Göteborg og videre gjennom Europa. OECD har også i en nylig utført analyse, påpekt at denne transportkorridoren «*utgjør en av de mest trafikkerte transportkorridorene i Europa – både i form av godstransport og passasjertransport- og at jernbanen gradvis har tapt i konkurransen med veitransport, særlig på strekningen Oslo-Göteborg*». (Referanse: <https://westernscandinavia.org/>)

Det er i NTP 2018-2029 lagt opp til at et sammenhengende dobbeltspor skal være ferdig utbygget til Halden innen 2034. Reisetiden mellom Oslo og Göteborg er i dag 3 timer og 40 minutter, og i 2034 vil derfor reisetiden etter utbyggingen av InterCity-systemet, redusere reisetiden til ca. 3 timer. Det er først når denne jernbanestrekningen er utbygd, at man har muligheter til å få en reisetid ned mot 2 timer og 30 minutter, mellom Oslo og Göteborg. En slik reisetid forutsetter tiltak også på svensk side, og vil gi jernbanen større konkurransekraft i forhold til vei.

Det er viktig at det utarbeides en KVVU for jernbanestrekningen i denne korridoren, da det er en forutsetning for å komme i betraktning når det gjelder statlig finansiering. Dette må gjøres i samarbeid med svenske transportmyndigheter, for å sikre en optimal løsning for begge land.

En satsing på å få mere trafikk over på kjøll og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Utviklingen av Borg havn er avhengig av at mudring og utvidelse av farleden til Borg Havn gjennomføres som vedtatt. Moss Havn mangler jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og redusere tungtransporten på veiene.

Rygge sivile lufthavn ligger også i korridoren, men den har per i dag ikke sivil kommersiell drift. En gjenåpning vil kunne bedre mobiliteten i regionen, og redusere transportbehovet på vei til og fra andre lufthavner på Østlandet.