

www.oslo-sthlm.se

Oslo-Stockholm 2.55 ABs remissvar på

Inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur- planeringen 2022–2033 alternativt 2022– 2037

Oslo-Stockholm är Skandinavians mest lönsamma järnvägsprojekt. Genom att knyta ihop Oslo med Stockholm har vi möjlighet att kraftfullt stärka den nordiska konkurrenskraften och ställa om en idag omfattande flygtrafik till tåg. Våra beräkningar visar att över en miljon flygresor skulle flytta till tåget och CO2-utsläppen från flyget skulle minska med över 60 000 ton per år. Men det handlar inte bara om ändpunkterna. Samtidigt ökar den regionala tillgängligheten i stråket kraftigt. Som helhet har vi visat att Stockholm-Oslo är samhällsekonomiskt lönsamt men också företagsekonomiskt lönsamt. Det är alltså möjligt att genomföra stora delar av projektet utanför beslutade ramar med infrastrukturavgifter.

Ekonomiska ramar

I Trafikverkets inriktningsunderlag blir det tydligt att det inte kommer finnas särskilt mycket pengar över för tillkommande investeringar. De nya stambanorna för höghastighetståg kommer oavsett om de tas inom eller utom den traditionella ramen för infrastrukturåtgärder riskera att urholka resurserna till nödvändiga infrastrukturinvesteringar i övriga delar av landet. Till det kommer att resurserna till drift och underhåll av vägar och järnvägar behöver förstärkas. Det riskerar leda till att det tar längre tid att genomföra andra nödvändiga åtgärder. Åtgärder som inte finns med i nuvarande plan men som är samhällsekonomiskt lönsammare än objekt som tidigare prioriterats skjuts på framtiden.

Finansierande infrastrukturavgifter

Vår bedömning är att det blir allt tydligare att vi måste hitta andra lösningar för att klara omställningen av transportsystemet och nödvändiga investeringar i infrastruktur. Inom ramen för Oslo-Sthlm 2.55 har vi visat att nödvändiga nya länkar inte bara är samhällsekonomiskt lönsamma utan också företags-ekonomiskt lönsamma. Både en ny Gränsbana (Arvika-Oslo) och Nobelbana (Örebro-Kristinehamn) går att finansiera helt med infrastrukturavgifter. Vi ser positivt på att Trafikverket i underlaget till infrastrukturplaneringen pekar på att de möjligheterna behöver utredas ytterligare. Med tanke på behovet av att påskynda omställningen till ett mer hållbart transportsystem och de finansieringsbehov som finns ser vi det som en nödvändighet.

Något som i fallet Stockholm-Oslo blir ännu viktigare efter beskedet från den norska regeringen att man önskar ge ett uppdrag att utreda Oslo-Stockholm inom ramen för den norska NTPn som ska presenteras under våren. Jernbanedirektoratet har redan fått uppdrag från den norska regeringen att undersöka möjligheten till alternativ finansiering av en ny Gränsbana tillsammans med Trafikverket.

Till det kommer slutsatserna i KVV Kongsvingerbanan som presenterades i december 2020. Jernbanedirektoratets rekommendation till den norska regeringen är att påbörja en utredning av en ny Gränsbana. För oss är det helt avgörande att Trafikverket deltar i ett sådant planarbete och att Sverige och Norge tillsammans klarar att utreda både planering och finansiering av gränsöverskridande projekt.

Vi tycker dock att inriktningsunderlaget tydligare måste betona behovet av att visa hur infrastruktur kan finansieras med infrastrukturavgifter och betona det gränsöverskridande perspektivet och nyttan av att knyta samman Norden med en modern och effektiv infrastruktur.

Målstyrning även utanför sektorsgränser

Vi välkomnar att investeringar tydligare styrs mot hur väl det bidrar till nationella mål. Vi ser att Oslo-Sthlm 2.55 i hög grad och på ett kostnadseffektivt sätt kraftigt bidrar till centrala utmaningar (2.3) och det regionalt utvecklingsperspektiv (2.4). För oss är det dock viktigt att projekt med betydelse för flera sektorer och ansvarsområden inte faller mellan stolarna. Den kommersiella flygtrafiken är inte Trafikverkets ansvar. Men omställningen till ett hållbarare transportsystem är det. Att inte lyfta att en järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm är en kraftfull och kostnadseffektiv möjlighet att nå viktiga hållbarhetsmål är i det sammanhanget märkligt. Vi uppfattar att flytta flygresor till tåg är ett centralt motiv för ökat långväga tågresande och det känns som att det perspektivet saknas i inriktningsunderlaget.

Utredningar och åtgärder

Underlagsrapporten till Inriktningsplaneringen som beskriver brister i systemet har med Oslo-Stockholm, vilket är bra, men det är viktigt att det nu får betydelse och att det presenteras lösningar i förhållande till föregående plan. I två tidigare nationella planer har Stockholm-Oslo pekats ut som en brist. Bristen borde ha preciserats och objekt pekats ut. Nya länkar i stråket Oslo-Stockholm kan finansieras utanför ram och kan stå klara 2035. En förutsättning är dock att merparten av åtgärderna på Värmlandsbanan och Mälardalen genomförs och står klara samtidigt som nya länkar är klara och att de genomförs i ett 2030-perspektiv i enlighet med åtgärdsvalsstudien för Stockholm-Oslo som Trafikverket fastställde i november 2017. På samma sätt noterar vi att det pågår planering för omfattande förändringar av Stockholm Central och resecentrumen i Västerås, Karlstad och Örebro. Det är viktigt att dessa projekt inte ses isolerade utan tar hänsyn till en möjlig framtida trafik mellan Stockholm och Oslo både vad gäller utformning och färdigställande.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i samband med presentationen av nuvarande plan deklarerat att arbetet med att utreda Oslo-Stockholm ska påskyndas. I Riksdagen framförde infrastrukturministern nyligen att Trafikverket enligt regeringsbeslut har uppdrag att utreda stråket, "med målsättningen att stråket är så pass utrett att det kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering". En liknande skrivning återfinns i fastställelsebeslutet av nuvarande Nationell plan. Vi menar att viktiga pusselbitar, så som ny Gränsbana och Nobelbana, fortfarande inte är utredda för så att helheten kan övervägas. Här bör Trafikverket och Jernbanedirektoratet påbörja utredningar snarast.

Avslutningsvis

Även om Trafikverket gjort en hel del ser vi att centrala delar för att kunna bedöma stråket fortfarande saknas. Utöver finansieringsfrågan, som behandlats ovan, handlar det framförallt om lokaliseringsutredningar för nya länkar Arvika-Oslo och Örebro-Kristinehamn, och åtgärder på västra delen av Mäljarbanan. Vår bedömning är att ambitionen att ta fram alla de underlag som möjliggör en helhetsbedömning av stråket inför kommande åtgärdsplanering behöver förtydligas. Vi tycker att en liknande överenskommelse som den runt Helsingborg-Helsingör i nuvarande plan skulle kunna vara en bra lösning avseende en ny Gränsbana över gränsen mellan Sverige och Norge.

För Oslo-Sthlm 2.55



Oslo-Stockholm 2.55 AB
jens.kuller@oslo-stholm.se +46 706 311363