

Remissvar:

Nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022-2033

Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB som ägs av större städer och regioner i stråket mellan Oslo och Stockholm vill ta möjligheten att göra ett inspel till förslaget till nationell transportinfrastrukturplan för 2022-2033. Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB har till uppgift att driva på arbetet för en bättre järnväg och bättre tågtrafik på sträckan Oslo-Stockholm.

I nuvarande och även i den tidigare Nationella transportplanen i Sverige pekas stråket mellan Stockholm och Oslo ut som en brist. 2017 färdigställdes en Åtgärdsvalsstudie för stråket Oslo-Stockholm. **Vi förutsätter att de prioriteringar som finns i ÅVSen fortfarande är utgångspunkten för arbetet med att utveckla stråket i enlighet den överenskommelse som gjordes med regionerna och det beslut Trafikverket fattade om fortsatt hantering 2018-05-31.** Det tillsammans med Fördjupad utredning för Värmlandsbanan, ÅVS Gods Värmland samt funktionsutredningarna för Arboga-Hovsta samt Kolbäck-Valskog gör att det nu finns utrett vad som behövs för att åtgärda befintliga brister.

Trafikverkets ÅVS pekar ut att det finns påtagliga brister avseende tillgänglighet, kapacitet och restid i stråket. I ÅVSen fastslår svenska myndigheter att åtgärder på kort sikt, fram till 2030, måste ske genom att förbättra befintlig infrastruktur och på längre sikt, 2040, måste ske i form av komplettering av befintlig infrastruktur med nya länkar, bland annat en ny förbindelse över gränsen mellan Sverige och Norge. Även i förslaget till ny Nationell transportplan pekas bristen ut. **Vi är dock mycket kritiska till att inga nya åtgärder föreslås för att komma till rätta med bristen.** Vi anser att arbetet med att bygga ut dubbelspår på Värmlandsbanan måste påbörjas inom föreslagen planperiod. Inte minst sträckan Kristinehamn-Kil borde vara särskild prioriterad då den dras med stora kapacitetsproblem och idag är Sveriges mest trafikerade enkelspår. Men även på Mälardalen visar Trafikverkets utredningar att små åtgärder skulle medföra betydande förbättringar i kapacitet och tillförlitlighet. Våra utredningar visar att det dessutom skulle skapa avsevärt kortare restider i Mälardalen både mellan Västerås och Stockholm och mellan Örebro och Västerås.

I Norge finns det numera både beslut i Stortinget och uppdrag från norska regeringen till Jernbanedirektoratet att utreda en bättre förbindelse mellan Oslo och Stockholm. I det utredningsdirektiv som Jernbanedirektoratet fått står det att man tillsammans med Trafikverket i Sverige önska utreda; marknadspotential, kapacitet, kostnader, möjlig dragnings och samhällsekonomi samt att man vill utreda alternativa möjligheter till att finansiera en sådan ny järnväg över gränsen mellan Oslo och Arvika. **Vi är positiva till att Trafikverket i förslaget till Nationell plan föreslår att en sådan utredning tillsammans med norska myndigheter bör påbörjas och att den också ska hantera möjligheten till alternativ finansiering av en sådan järnväg.** I förslaget står det att man vill koncentrera sig på stråket mellan Karlstad och riksgränsen. Ur ett planperspektiv förstår vi den avgränsningen men om man ska bedöma nyttor och marknadspotential samt

förutsättningar för finansiering måste man väga in att förbindelsen knyter samman Oslo och Stockholm. Avgränsningen riskerar att försvåra arbetet med att hitta lösningar och stämmer dåligt med slutsatserna i Åtgärdsvalsstudien. Det finns nu en unik möjlighet att påbörja ett gemensamt arbete för att förbättra möjligheten till snabba, effektiva och hållbara transporter mellan Oslo och Stockholm. Därför är det viktigt både ett båda länderna nu utreder projektet tillsammans och samtidigt men också att man synkroniserar processen mellan länderna.

Bakgrund

I dag tar en tågresa mellan Oslo och Stockholm över fem timmar och därför väljer majoriteten av resenärerna flyget mellan huvudstäderna. Varje år flyger 1,4 miljoner människor mellan Arlanda och Gardermoen medan bara 200 000 väljer tåget. Med förbättringar av befintlig infrastruktur och ett par nya länkar är det fullt möjligt att göra en betydligt klimatsmartare, effektivare och billigare resa med tåg, på samma tid som flyget. I grunden handlar det om att skapa bättre förutsättningar för regionförstoring och tillväxt och att tillgodose företagens och invånarnas behov. En snabbare järnvägsförbindelse mellan huvudstäderna skulle vara ett kraftigt bidrag i omställningen till ett nytt hållbart transportsystem och direkt flytta över fler än en miljon flygresenärer till tåget varje år. I en tid då vi alla behöver ställa om för att klara klimatutmaningen skulle projektet vara ett kraftigt bidrag till minskade utsläpp och ett mer hållbart resande. Att projektet dessutom är samhällsekonomiskt och, till stora delar, kommersiellt lönsamt, gör förbindelsen unik.

Utbytet mellan Sverige och Norge är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste tio åren. Relationen Oslo-Stockholm är stark och har potential att bli ännu starkare - en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm skulle starkt bidra till att stärka både Oslo och Stockholm som tillväxtregioner i norra Europa.

Näringslivet ha börjat integrationen. Utredningar som gjorts av bland andra Osloregionen och Region Stockholm visar bland annat att Sveriges investeringsvolym i Norge är mer än tre gånger så stor som i Danmark och Finland tillsammans. En stor del av investeringarna sker inom IT- och företagstjänster. Norska företag äger flest utlandsägda företag i Sverige, främst inom tjänstesektorn. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats. Varuexporten mellan länderna har ökat med över 20 procent och tjänsteexporten har fördubblats de senaste tio åren.

Faktum är att med bara drygt 40 mil mellan Oslo och Stockholm, är stråket är ett av Nordens befolkningsrikaste. Här finns 3,4 miljoner människor inom en potentiell restid på mindre än tre timmar.

Vi menar att det är strategiskt viktigt både i Sverige och i Norge att planera för att förverkliga hela den Nordiska triangeln och binda samman Stockholm, Oslo och Göteborg med snabba väg- och järnvägsförbindelser. Dessutom har det mycket stor regional betydelse. Åtta arbetsmarknadsregioner blir tre. Ett utvecklat stråk skulle kraftigt bidra till en större marknad, kompetens, arbetskraft och kapital, det vill säga de parametrar som definierar regionens konkurrenskraft. Samtidigt skär järnvägen genom delar av Sverige (t ex Bergslagen och delar av Värmland) med minskande befolkning och stora utmaningar för att klara att vända befolkningstapp och kompetensförsörjning. För flera kommuner i stråket skulle en modern järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm ge helt nya förutsättningar.

I den nyttoanalys som bolaget tagit fram ser vi en möjlighet att tiodubbla resandet med tåg mellan Sverige och Norge från dagens 200 000 tågresor per år över nationsgränsen till cirka två miljoner. En redan idag omfattande flygtrafik mellan huvudstäderna ger möjlighet att flytta stora och dessutom betalningsstarka grupper till tåget. Tillsammans med flera stora europeiska aktörer har vi arbetat fram ett Business Case som visat att järnvägen kan byggas snabbare än tidplanen i ÅVSen och att det går att hitta intäkter som gör att största delen av kostnaden inte behöver betalas med skattemedel.

En Klimatrapport från WSP som bygger på Trafikverkets antaganden om utsläppsreduktion i biltrafiken och i produktionskedjan, visar dessutom att återbetalningstiden ur ett klimatperspektiv för projektet blir cirka fem år. Det är extrem kort tid för ett större järnvägsprojekt. Bara utsläppsminskningen från flyget är 66 tusen ton CO₂ per år och till det kommer höghöjdseffekter. Totalt motsvarar det 92 tusen ton CO₂ per år. Oslo – Stockholm är därmed också det med marginal klimateffektivaste järnvägsprojektet i Skandinavien.

Synkronisera processerna och lyft det gränsöverskridande perspektivet

I december 2020 rekommenderade Jernbanedirektoratet den norska regeringen att påbörja en fördjupad utredning av en ny gränsöverskridande förbindelse mellan länderna. Efter det har ett majoritetsbeslut i norska Stortinget om att påbörja en möjlighetsstudie tagits och ett regeringsuppdrag har därefter lagts om att påbörja arbetet tillsammans med Sverige.

Det innebär att vi nu har en unik möjlighet att gemensamt planera för en förbindelse över nationsgränsen mellan Sverige och Norge. En förbindelse som skulle stärka både länderna och regionerna där i mellan.

Det är tydligt att man från norsk sida signalerar en stor vilja av att komma i gång med det gemensamma arbetet. Vi uppfattar också att den svenska regeringen uttrycker att det är viktigt att hitta långsiktiga svensk-norska samarbetsprojekt och att förbindelsen Oslo-Stockholm borde utredas.

Med det besked som finns i förslaget till NTP, hoppas vi att det arbete kan starta.

Överhuvudtaget tycker vi att det gränsöverskridande perspektivet får alldeles för lite utrymme i förslaget till NTP. För näringsliv och för många som bor i gränsregioner är det helt nödvändigt att kunna resa, jobba och göra affär. Det gäller i synnerhet Norge som är det land med vilket Sverige har absolut störst utbyte. Vi tycker att det Nordiska perspektivet borde kunna förtydligas i NTP.

Viktiga satsningar på befintlig infrastruktur saknas i förslaget till ny nationell plan

I förslaget till ny nationell plan finns inga stora satsningar på Mäljarbanan eller Värmlandsbanan med. Vi tycker att det är märkligt att stora brister pekas ut i flera nationella planer efter varandra utan att man ens påbörjar arbetet med rätta till dessa. Satsningar på Värmlandsbanan och Malarbanan har varit en klar förhoppning för en rad aktörer i stråket.

Värmlandsbanan är idag Sveriges mest trafikerade enkelspåriga järnväg med stora kapacitetsbekymmer. Trafikverket har själva konstaterat i utredningar och offentliga uttalanden att det är absolut nödvändigt att börja komma till rätta med bristerna. Redan idag skapar bristerna på Värmlandsbanan stora bekymmer som negativt påverkar resenärer och näringslivets godstransporter, samtidigt som efterfrågan på pendlingsmöjligheter och godstransporter ökar. Att inga av dessa problem ska åtgärdas inom den närmaste tolvårsperioden är oacceptabelt. Värmlandsbanan utgör en betydande del av stråket mellan Oslo och Stockholm och är viktig del i det nationella, likväl som i det internationella, järnvägssystemet. Vi har visat att det är möjligt att brukarfinansiera en ny

gränsbana mellan Oslo och Arvika men självklart bygger det på att det sedan ska finna möjlighet för tågen att fortsätta vidare mot Stockholm. Värmlandsbanan riskerar därmed att bli flaskhalsen för en bättre järnvägsförbindelse. En satsning på dubbelspår på Värmlandsbanan bidrar kraftigt till ökad kapacitet också för godstrafiken.

Även Mälardalsbanan lider av kapacitetsbekymmer. Dagens sträckor med enkelspår skapar stora störningar i trafiken som påverkar tusentals pendlare varje dag. Mellan Örebro och Arboga ska all regional trafik på Mälardalsbanan och Svealandsbanan dela på ett enkelspår. Konsekvensen är brist på kapacitet och tillförlitlighet samt långa restider. I den systemanalys som Mälardalsrådet arbetat fram har åtgärder på Mälardalsbanan högsta prioritet för att åstadkomma en fungerande trafik i Mälardalen. Vi har dessutom visat att restiden mellan Örebro och Stockholm via Västerås skulle minska med 20 minuter om dessa sista enkelspårskedjor på Mälardalsbanan skulle byggas ut till dubbelspår. På köpet skulle kapaciteten på Godsstråket genom Örebro öka om man löste anslutningen mellan Mälardalsbanan och Godsstråket. Ett fullständigt dubbelspår på Mälardalsbanan skulle enligt Trafikverket kosta tre miljarder kronor. Om vi menar allvar med att lyfta järnvägstrafiken måste projekt med stora nyttor prioriteras.

Vi reagerar dessutom på att det inte finns medel till resecentrum i Västerås i förslaget till nationell plan. Det är uppenbart att de är av stor betydelse för både regionalt och långväga resande. Det är dessutom märkligt eftersom staten nyligen skrivit avtal med Västerås om att utveckla resecentrum.

Nya stambanor på bekostnad av en fungerande befintlig infrastruktur är inte acceptabelt

Fram träder en bild där alla mindre projekt som behövs för att lösa akuta brister i befintlig infrastruktur får stå tillbaka för enskilda större satsningar. Vad vi kan se har i princip inga nya medel pekats ut för att rätta till de utpekade brister som finns med i nuvarande plan. Alla nya resurser används för nya stora projekt så som t ex nya stambanor. Det framgår tydligt i förslaget, trots att bara en fjärdedel eller i bästa fall en tredjedel av det projektet är finansierat under de närmaste tolv åren. Förslaget rimmar illa med de besked som lämnats tidigare, där det tydligt uttalats att satsningar på t ex nya stambanor inte ska urholka andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar och att det inte får innebära att ett försämrat underhåll av befintlig infrastruktur. **Vi menar att en förutsättning för att genomföra ett projekt som nya stambanor borde vara att det lyfts ut ur nationell plan och finansieras separat.**

Många av de cirka 3,4 miljoner människor som bor i stråket Stockholm-Oslo är dagligen beroende av att trafiken på Mälardalsbanan och Värmlandsbanan ska fungera. På samma sätt innebär de brister som pekats ut, stora hinder för näringslivets behov av transporter. Redan idag ser vi stora problem. Att inga brister åtgärdas fram till 2033 är orimligt. **Vi anser att det behövs en konsekvensanalys av förslaget till ny NTP. Vad blir konsekvenserna av att inte åtgärda de brister som pekats ut i nuvarande NTP?**

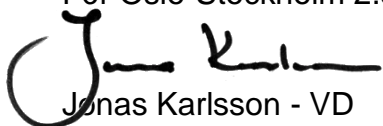
Sammanfattningsvis anser vi att:

1. Att det inte finns medel i planen för att åtgärda de stora brister som Trafikverket redovisat på Värmlandsbanan och Mälardalsbanan är oacceptabelt. Det kommer skapa

stora problem för tågtrafiken i Värmland och Mälardalen redan i närtid. Dessutom riskerar att försvåra att få till en bra trafik mellan Oslo och Stockholm.

2. Att enskilda stora objekt tränger ut alla andra nödvändiga mindre investeringar i infrastruktur, som behövs för att lösa omedelbara brister, är en helt orimlig konsekvens. Det är inte att ta ansvar för hela landet. Nya stambanor bör finansieras utanför ramen i Nationell plan.
3. Trafikverket föreslår en gemensam fördjupad utredning om Oslo-Stockholm tillsammans med norska myndigheter. Det är positivt att skarpa skrivningar nu finns om att få i gång ett gemensamt utredningsarbete inklusive att se över alternativ finansiering av projektet.
4. Avgränsningen av uppdraget kring gemensam utredning med Norge behöver formuleras annorlunda, för att inte försvåra möjligheten att hitta lösningar på för en bättre förbindelse mellan Stockholm och Oslo.
5. Det gränsöverskridande perspektivet borde förstärkas. Behov för personresor eller godsflöden blir inte mindre viktiga bara för att de passerar en nationsgräns.
6. Vi anser att Trafikverket tydligare måste redovisa konsekvenserna av att inte åtgärda de brister som pekats ut i nuvarande och kommande nationell plan.

För Oslo-Stockholm 2.55 AB



Jonas Karlsson - VD

jonas.karlsson@oslo-sthlm.se

+46 706 311363