

Oslo-Sthlm 2.55 – remissvar på KVU Kongsvingerbanen

Oslo-Stockholm är Skandinaviens mest lönsamma jämvägsprojekt. Genom att knyta ihop Oslo med Stockholm har vi möjlighet att kraftfullt stärka de båda huvudstadsregionerna och stärka den nordiska konkurrenskraften samtidigt som vi kan ställa om en idag omfattande flyg- och biltrafik till tåg. Våra beräkningar visar att minst en miljon flygresor skulle flytta till tåget och CO2-utsläppen bara från flyget skulle minska med över 60 000 ton per år. Men det handlar inte bara om ändpunkterna. Den regional tillgänglighet i stråket skulle öka kraftigt och som helhet är Oslo-Stockholm både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt lönsamt.

Oslo-Stockholm 2.55 AB är ett bolag som ägs av större svenska städer och regioner i stråket mellan huvudstäderna. Sedan 2020 deltar även Region Stockholm i vårt arbete. Vi har som mål att skapa en modern, hållbar och konkurrenskraftig förbindelse. Vi tackar för möjligheten att få lämna svar på remissen. Jernbanedirektoratet har gjort ett omfattande arbete med att analysera befintligt stråk utifrån utmaningar och möjligheter.

Den befintliga Kongsvingerbanan har viktiga regionala och nationella funktioner och vi förstår behoven av att hitta både kortsiktiga och långsiktiga lösningar kring dessa. Vi har i grunden inga synpunkter på detta. Vår utgångspunkt är att Kongsvingerbanan är det kanske viktigaste jämvägsstråket mellan Sverige och Norge och en helt central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Där till kommer en omfattande godstrafik över gränsen. Tyvärr redovisas sällan de gränsöverskridande behoven och nyttorna lika tydligt som de nationella och regionala. Delvis på grund av de svårigheter som alltid uppkommer när två länder och två myndigheter är involverade och avsaknad av gemensamma planeringsverktyg. Men i det här fallet delvis på grund av avgränsningen i utredningsuppdraget.

I grunden är vi mycket positiva till Jernbanedirektoratets slutsatser och rekommendationer.

- Vi menar att skyndsamt påbörja utredningsarbetet som undersöker möjligheten till en ny kompletterande gränsbana (och hur den kan finansieras) skulle vara ett betydelsefullt steg ur både ett svenskt och ett norskt perspektiv. I Sverige har Trafikverket dels slutfört en ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) för stråket Stockholm-Oslo och dels ett uppdrag att i nuvarande nationell plan att utreda kapacitetsproblem och långa restider i stråket Stockholm-riksgränsen-Oslo så att det kan övervägas inför kommande planperiod. Det bör alltså finna alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVU, fördjupad utredning och/eller lokaliseringsutredning som ser till stråket på båda sidor om gränsen. En sådan utredning skulle dessutom ge avgörande information om att möjliggöra alternativa finansieringslösningar än ramtilldelning i NTP.
- Vi ser dessutom att förbindelsen K5:1 mellan Lilleström och Sörumsand inte bara förbättrar kapacitet och restid på Kongsvingerbanan idag, utan skapar en möjlig naturlig anslutningspunkt för en ny gränsbana. Förslaget innebär alltså inte bara nyttor i Norge utan också påtagliga gränsöverskridande nyttor i ett kort perspektiv och potentiellt stora gränsöverskridande nyttor i ett längre perspektiv. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken bör alltså inte bara ses ur ett lokalt perspektiv utan bör sättas i relation till när en ny gränsbana med möjlig alternativ finansiering kan stå klar.

Potentialen för Oslo-Stockholm

Vi menar att potentialen i de gränsöverskridande nyttorna är stora och inte tillräckligt tydligt betonade i KVUn. Sverige och Norge är på många sätt varandras viktigaste handelspartner. En relation som bara blir allt viktigare. En rapport som togs fram av Osloregionen och Region Stockholm för två år sedan konstaterar att exporten mellan våra länder ökat med över 20 procent åt båda hållen de senaste tio åren. Där till kommer att tjänsteexporten mellan länderna ha fördubblats. Norge är det land som äger flest företag i Sverige. Sverige investerar tre gånger så mycket i Norge som i Danmark-Finland tillsammans och antalet anställda i norskägda bolag i Stockholm har fördubblats på tio år. Att utveckla och underlätta kommunikationen mellan våra länder är alltså av stor betydelse för båda länderna.

Den kraftigt ökad tjänsteexporten mellan våra länder är en viktig del av förklaringen till att flygtrafiken ökat med över fyra procent om året, vilket också nämns i KVUn. Arlanda och Gardermoen är varandras största utrikesdestinationer. Något som resulterat i att det sker 1,4 miljoner flygresor varje år i relationen. Det är inte bara mycket ur ett nordiskt perspektiv. Det är mycket ur ett europeiskt perspektiv.

Genom att knyta Oslo och Stockholm närmare varandra stärker vi varandras huvudstadsregioner samtidigt som vi skapar en kraftfull tillväxtaxel i norra Europa. Det går inte att överskatta de potentiella effekterna av att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

I termer av resandeprognoser är vår bedömning att om en förbindelse med en restid på max tre timmar mellan Oslo och Stockholm står klar i mitten på 2030-talet kommer det ske 1,9 miljoner tågresor per år och skapas underlag för knappt 20 tåg i vardera riktningen per dag. Där till kommer ett ökat regionalt resande och regional tågtrafik över gränsen. Det kommer alltså vara en av Nordens största reserelationer med tåg. För Karlstad och stora delar av Värmland kommer Oslo vara närmaste storstad och Gardermoen närmaste internationella flygplats. Båda inom dagspendlingsavstånd. Utöver det är både Lilleström och den täta kopplingen mellan Lilleström och Gardermoen intressanta ur ett gränsöverskridande perspektiv.

I KVV Kongsvingerbanan talar man om att SJ vill köra fem tåg om dagen när banarbetena på Kongsvingerbanan är klara och en ambition om att utöka trafiken till åtta tåg om dagen. Men det är i utifrån nuvarande restid. De underliggande behoven och potentialen är alltså mycket större än så.

K5:1 ett möjligt första steg

I utredningen så talas det om två lönsamma koncept och två olönsamma projekt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi tolkar inte riktigt resultatet på samma sätt. Visserligen är K3.4 påtagligt olönsamt men K5:1 ligger nära K2.3 i lönsamhet trots att inte gränsöverskridande nyttor tagits in i beräkningen. Möjligheten att se förslaget som en möjlig etapp på en ny gränsbana som kan brukarfinansiera nämns inte i KVUn. Om man lägger till de perspektiven är den rimliga slutsatsen att K5:1 är en ännu mer strategisk åtgärd än vad som framgår i KVUn.

Vi menar att det mesta talar för att man borde påskynda utredningsarbetet för K5:1 så att den kan övervägas som ett steg mot en bättre förbindelse mellan Norge och Sverige. I det perspektivet blir det därför mycket tveksamt när utredningen pekar på att en ny förbindelse mellan Lilleström och Sörumsand eventuellt kan byggas som enkelspår. Syftet som vi uppfattar det är att skapa ett robust och flexibelt transportsystem. Om den nya förbindelsen byggs som enkelspår riskerar den att vara en flaskhals redan när den tas i trafik.

K6 en mer direkt förbindelse till Sverige

Vi noterar att K6 inte tagits med i utredningen mot bakgrund av att det inte ansågs ligga inom ramen för det uppdrag som ligger till grund för KVU Kongsvingerbanan. Det är mycket positivt att Jernbandirektoratet föreslår att en sådan KVU/utredning ska göras. Det är angeläget att en sådan utredning startar så snart som möjligt.

I Sverige har Trafikverket dels slutfört en ÅVS för stråket Stockholm-Oslo och dels ett uppdrag att i nuvarande nationell plan att utreda kapacitetsproblem och långa restider i stråket Stockholm-riksgränsen-Oslo så att förbindelsen kan övervägas i kommande planperiod. Det bör alltså finna alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVU, fördjupad utredning och/eller lokaliseringsutredning som ser till stråket på båda sidor om gränsen. Trafikverket har dessutom i den fördjupade utredningen för Värmlandsbanan som börjar bli klart tittat på lämpliga/möjliga anslutningspunkter i Sverige.

Även om frågan om möjlig brukarfinansiering av en ny gränsbana inte ligger inom ramen för KVUn är det viktigt för det fortsatta arbetet med att hitta finansieringslösningar, att man så snart som möjligt kan svara på lokaliseringsfrågan. I arbetet med finansieringslösningar är möjligheten att bedöma kostnader och risker central. En förutsättning för att minska osäkerheten i kalkylerna är att lokaliseringsstudier genomförs. Ju snabbare lokaliseringsstudier genomförs desto snabbare finns stabil kunskapsgrund för finansieringsdiskussioner.

Stora climateffekter

Vi delar KVUns bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrappport för projektet men redan de initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget med drygt 60 000 ton per år. Då flygresandet ökar med fyra procent per år mellan Arlanda och Gardermoen blir de långsiktiga effekterna ännu större. Till det kommer effekterna av överflyttning från bil till tåg och kapaciteten till ökad godstrafik med tåg.

Finansierande infrastrukturavgifter / Brukarfinansiering

Inom ramen för arbetet med Oslo-Sthlm 2.55 har vi visat att en ny gränsbana inte bara är samhällsekonomiskt lönsam utan också företagsekonomiskt lönsam. En ny gränsbana går att finansiera helt med brukaravgifter. Vi ser positivt på uttalandena från företrädare för norska regeringen att man vill titta på de möjligheter vi lyft fram. Även Trafikverket i Sverige skriver i sitt förslag till inriktningsplaneringen att de möjligheterna behöver utredas ytterligare.

I KVUn nämner man att en restid på mellan tre och fyra timmar behövs för att vara konkurrenskraftig med flyget. Ur ett samhällsperspektiv stämmer det. Dock bör man vara medveten om att marknadsandelen och intäktspotentialen står i relation till restid. Det betyder att en restid närmare fyra timmar kan sänka investeringskostnaden men trots det vara betydligt svårare att brukarfinansiera,

Vår bedömning är att en ny gränsbana och en ny förbindelse mellan huvudstäderna kan stå klar i mitten på 2030-talet - under förutsättning att processen förs framåt i Norge och Sverige. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 vill gärna medverka i ett sådant arbete.



Jonas Karlsson - VD - Oslo-Stockholm 2.55 AB
jonas.karlsson@oslo-sthlm.se