

Jernbanedirektoratet  
post@jernbanedirektoratet.no

## **Yttrande över Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen**

### **Inledning**

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig om det norska Jernbanedirektoratets Konseptvalgutredning för Kongsvingerbanen i Norge (201800998-36). Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

### **Sammanfattning**

Region Stockholm är positiv till Jernbanedirektoratets slutsatser och rekommendationer, som ett steg i att främja goda kommunikationer mellan Oslo och Stockholm. Region Stockholm vill särskilt lyfta vikten av att se till banans gränsöverskridande funktion och dess betydelse för att knyta samman Oslo och Stockholm samt potentialen att skapa en långsiktig och klimatneutral infrastruktur för stråket.

### **Synpunkter**

Region Stockholm ansvarar för hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, kultur och regional utvecklingsplanering i Stockholms län. Stockholms län är Sveriges mest tätbefolkade region med drygt 2,3 miljoner invånare. Sedan 2020 är Region Stockholm adjungerad medlem i bolaget Oslo-Sthlm 2.55.

#### *Vikten av att binda ihop Oslo och Stockholm*

Utbytet mellan Sverige och Norge är omfattande och har ökat kraftigt under senare tid. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats och Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge. Resandet mellan Oslo och Stockholm är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste åren.

Den internationella tillgängligheten till Oslo (Gardermoen) respektive Stockholm (Arlanda) har stor betydelse för både huvudstadsregionerna och ländernas utveckling. Förbättrad tillgänglighet med tåg skulle medföra mer hållbara och effektiva transporter och möjliggöra ökad handel, arbetspendling och produktivitet i regionerna. Med radikalt kortare restider skulle inte bara två av Skandinavien storstadsområden komma mycket närmre varandra, utan potentialen för bättre arbetsmarknadsregioner skulle öka kraftigt längs hela stråket och gynna båda länderna. Detta kan även stärka ländernas internationella konkurrenskraft. Det finns därför stor potential att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

#### *Klimatnyttan av en kapacitetsstark järnväg*

Region Stockholm delar konseptvalgutredningens bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrappport för projektet. De initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget på sträckan 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.

Region Stockholm vill även belysa att det krävs ambitiösare mål gällande restid, än de fyra timmar mellan målpunkterna som konseptvalgutredningen beskriver som en rimlig restid konkurrenskraftig med flyget. Inte minst är detta viktigt för att alternativa finansieringar av utbyggnaden ska kunna vara en möjlighet, då resenärer väger kostnad mot restid. Oslo-Stockholm 2.55 har beräknat att med stärkt kapacitet och nya länkar längs sträckan skulle man kunna uppnå en restid mellan huvudstäderna på under tre timmar.

#### *Ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen*

Kongsvingerbanan är kanske det viktigaste stråket för persontrafik mellan Sverige och Norge och utgör en central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Region Stockholm menar att potentialen i de gränsöverskridande nyttorna inte tillräckligt tydligt framgår i utredningen, på grund av en snäv avgränsning i utredningsuppdraget. För att binda ihop de två huvudstadsregionerna krävs ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen.

Som fortsättning av den konseptvalgutredning som är utförd vill Region Stockholm betona vikten av att skyndsamt påbörja utredningsarbetet för en ny kompletterande gränsbana. Regionen vill påpeka vikten av god samordning mellan Trafikverket i Sverige, Jernbanedirektoratet i Norge, bolaget Oslo-Sthlm 2.55 samt berörda regioner och kommuner i stråket. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken mellan Lilleström och Sörumsand 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.

**§ 8****Yttrande över Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen**

TRN 2020 – 0261

**Ärendebeskrivning**

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig över det norska Jernbanedirektoratets remiss om Konseptvalgutredning (KVU) för Kongsvingerbanan i Norge. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

**Beslutsunderlag**

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2021-01-15

Förslag till yttrande, 2021-01-15

Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen, 2020-11-13

**Förslag och yrkanden**

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag

**Beslut**

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. Yttrande över Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen, TRN 2020–0261, godkänns och överlämnas till det norska Jernbanedirektoratet
2. Paragrafen justeras omedelbart

---

Beslutsexpediering  
Jernbanedirektoratet  
Akt

Jernbanedirektoratet  
post@jernbanedirektoratet.no

## **Yttrande över Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen**

### **Inledning**

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig om det norska Jernbanedirektoratets Konseptvalgutredning för Kongsvingerbanen i Norge (201800998-36). Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

### **Sammanfattning**

Region Stockholm är positiv till Jernbanedirektoratets slutsatser och rekommendationer, som ett steg i att främja goda kommunikationer mellan Oslo och Stockholm. Region Stockholm vill särskilt lyfta vikten av att se till banans gränsöverskridande funktion och dess betydelse för att knyta samman Oslo och Stockholm samt potentialen att skapa en långsiktig och klimatneutral infrastruktur för stråket.

### **Synpunkter**

Region Stockholm ansvarar för hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, kultur och regional utvecklingsplanering i Stockholms län. Stockholms län är Sveriges mest tätbefolkade region med drygt 2,3 miljoner invånare. Sedan 2020 är Region Stockholm adjungerad medlem i bolaget Oslo-Sthlm 2.55.

#### *Vikten av att binda ihop Oslo och Stockholm*

Utbytet mellan Sverige och Norge är omfattande och har ökat kraftigt under senare tid. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats och Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge. Resandet mellan Oslo och Stockholm är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste åren.

Den internationella tillgängligheten till Oslo (Gardermoen) respektive Stockholm (Arlanda) har stor betydelse för både huvudstadsregionerna och ländernas utveckling. Förbättrad tillgänglighet med tåg skulle medföra mer hållbara och effektiva transporter och möjliggöra ökad handel, arbetspendling och produktivitet i regionerna. Med radikalt kortare restider skulle inte bara två av Skandinavien storstadsområden komma mycket närmre varandra, utan potentialen för bättre arbetsmarknadsregioner skulle öka kraftigt längs hela stråket och gynna båda länderna. Detta kan även stärka ländernas internationella konkurrenskraft. Det finns därför stor potential att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

#### *Klimatnyttan av en kapacitetsstark järnväg*

Region Stockholm delar konseptvalgutredningens bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrappport för projektet. De initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget på sträckan 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.

Region Stockholm vill även belysa att det krävs ambitiösare mål gällande restid, än de fyra timmar mellan målpunkterna som konseptvalgutredningen beskriver som en rimlig restid konkurrenskraftig med flyget. Inte minst är detta viktigt för att alternativa finansieringar av utbyggnaden ska kunna vara en möjlighet, då resenärer väger kostnad mot restid. Oslo-Stockholm 2.55 har beräknat att med stärkt kapacitet och nya länkar längs sträckan skulle man kunna uppnå en restid mellan huvudstäderna på under tre timmar.

#### *Ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen*

Kongsvingerbanan är kanske det viktigaste stråket för persontrafik mellan Sverige och Norge och utgör en central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Region Stockholm menar att potentialen i de gränsöverskridande nyttorna inte tillräckligt tydligt framgår i utredningen, på grund av en snäv avgränsning i utredningsuppdraget. För att binda ihop de två huvudstadsregionerna krävs ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen.

Som fortsättning av den konseptvalgutredning som är utförd vill Region Stockholm betona vikten av att skyndsamt påbörja utredningsarbetet för en ny kompletterande gränsbana. Regionen vill påpeka vikten av god samordning mellan Trafikverket i Sverige, Jernbanedirektoratet i Norge, bolaget Oslo-Sthlm 2.55 samt berörda regioner och kommuner i stråket. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken mellan Lilleström och Sörumsand 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.