

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

post@jernbanedirektoratet.no,

KVU Kongsvingerbanen, sak 201800998

## **Svar på remiss om Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen**

Regionen har fått tillfälle att lämna svar på rubricerad remiss och vill lämna följande synpunkter.

Region Värmland har länge arbetat för en bättre järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. 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. Men det handlar inte bara om ändpunkterna. Den regionala tillgängligheten i stråket skulle öka kraftigt och som helhet är Oslo-Stockholm både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt lönsamt.

Vi är delägare i Oslo-Stockholm 2.55 AB, ett bolag som ägs av större svenska städer och regioner i stråket mellan huvudstäderna. Syftet är att skapa en modern, hållbar och konkurrenskraftig förbindelse. Region Värmlands svar är framtaget i nära dialog med bolaget.

Befintlig Kongsvingerbana har viktiga regionala och nationella funktioner och vi förstår behoven av att hitta både kortsiktiga och långsiktiga lösningar kring dessa. Vår utgångspunkt är att Kongsvingerbanan är det kanske viktigaste järnvägsstråket 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.

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

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

Vi menar att det vore ett betydelsefullt steg ur både ett svenskt och ett norskt perspektiv att skyndsamt påbörja utredningsarbetet som undersöker möjligheten till en ny kompletterande gränsbana (och hur den kan finansieras). 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 finnas alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVVU, 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 nytta i Norge utan också påtagliga gränsöverskridande nytta i ett kort perspektiv och potentiellt stora gränsöverskridande nytta 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**

Potentialen i de gränsöverskridande nyttorna framgår inte tillräckligt tydligt i KVVUn. Sverige och Norge är på många sätt varandras viktigaste handelspartner. En relation som bara blir allt viktigare. I en rapport som togs fram av Osloregionen och Region Stockholm för två år sedan konstateras att exporten mellan våra länder ökat med över 20 procent åt båda hållen de senaste tio åren. Där till kommer att tjänsteexporten mellan länderna har 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 ökade tjänsteexporten mellan våra länder är en viktig del av

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

förklaringen till att flygtrafiken ökat med över fyra procent om året som också nämns i rapporten. 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 resandeprognoiser 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 sannolikt 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 behov av 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 KVU Kongsvingerbanan talar man om att SJ vill köra fem tåg om tagen 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 mycket större än så.

### **Potential för regional pendling**

Norge är Värmlands viktigaste handelspartner och gränsöverskridande relationer har byggts upp under lång tid. Särskilt Oslo är en viktig arbetsmarknad och tusentals värmlänningar pendlar över gränsen varje vecka. Den stora arbetspendlingen har resulterat i att delar av Värmland ingår i Oslos arbetsmarknadsområde.

En förbättrad järnvägsförbindelse mellan Värmland och Norge med snabba restider mot Oslo skulle ytterligare knyta regionerna närmare varandra

### **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

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

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. Potentialen att se förslaget som en möjlig etapp på en ny gränsbana som är möjlig att brukarfinansiera räknas heller inte in. 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 KVVU Kongsvingerbanan. Även om det kanske hade varit bra att jobba med frågan i det helhetsperspektivet, är det mycket positivt att Jernbanddirektoratet föreslår att en sådan KVVU/utredning ska göras. Ur vårt perspektiv är det önskvärt 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 det kan övervägas inför kommande planperiod. Det bör alltså finna alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVVU, 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 så att man så snart som möjligt kan svara på lokaliseringsfrågan. Först så kan man bedöma projektets omfattning, kostnader och risker. Planeringsfrågan är därför viktig för finansieringsfrågan.

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

### **Stora klimateffekter**

Vi delar KVUn 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 det blivit tydligt att en ny gränsbana inte bara är samhällsekonomiskt lönsam utan också företagsekonomiskt lönsam. En ny gränsbana går alltså 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. Region Värmland vill gärna medverka i ett sådant arbete.

Regionala utvecklingsnämnden

Stina Höök  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

Stina Sjölin  
Tf regional utvecklingsdirektör