

Remissvar – Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029!

Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB (bolaget) som ägs av större städer och regioner i stråket mellan Oslo och Stockholm vill ta möjligheten att svara på remissen på förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018-2019 (NTP). Bolaget som har till uppgift att driva på arbetet för en bättre järnväg och bättre tågtrafik på sträckan Oslo-Stockholm koncentrerar sitt svar kring hur nationell plan påverkar våra mål.

Vi ser positivt på att stråket mellan Stockholm och Oslo pekas ut som en brist i det nya förslaget till NTP. Det skapar en grund för att fortsätta att jobba med att komma till rätta med bristerna. Bristen som pekades ut redan i nuvarande nationell plan har resulterat i att Trafikverket satt igång arbetet med en Åtgärdsvalsstudie för stråket Oslo-Stockholm (ÅVS) som beräknas vara klar mot slutet av året. Även om ÅVSen inte är klar ännu har många viktiga slutsatser dragits redan i den första delrapporten till ÅVSen som presenterades i februari i år. Några av de viktigaste slutsatserna i ÅVSen stämmer väl med skrivningarna i NTPn.

I förslaget till NTP liksom i ÅVSen pekas det ut att det finns påtagliga brister avseende tillgänglighet, kapacitet och restid i stråket. I NTPn framgår det dessutom att det måste vidtas åtgärder inom planperioden. Skrivningar som vi bara vill understryka. Samtidigt finns mycket få namngivna åtgärder med i NTPn. I förslaget till NTP för 2018–2029 föreslås att åtgärder upp till 100 mkr kan genomföras utan att vara namngivna. Det gör det svårt att bedöma om ytterligare kapacitetsåtgärder planeras på Mäljarbanan eller Värmlandsbanan.

I ÅVSENS första delrapport talar man om att åtgärder på kort sikt, fram till 2030, måste ske i befintlig infrastruktur och på längre sikt, 2040, måste ske i form av komplettering av befintlig infrastruktur men att alla åtgärder som vidtas, vidtas på ett sådant sätt att de bidrar till målet att åstadkomma en restid på under tre timmar mellan huvudstäderna.

Specifika brister och åtgärder som behöver förtydligas

Från bolagets sida vill vi lyfta fram några brister som borde pekas ut specifikt i NTP.

1. Kapaciteten på Mäljarbanan mellan Kolbäck och Örebro riskerar att skapa stora problem, inte bara för den tågtrafik som vi vill åstadkomma, utan också för befintlig och idag planerad regional tågtrafik. Vi anser att de delsträckor som pekas ut i ÅVSen Stockholm-Oslo bör specificeras som brister och att det behöver vidtas kapacitetshöjande åtgärder redan inom aktuell planperiod. I ÅVSen nämns planfri järnvägsanslutning i Hovsta, dubbelspår Hovsta-Alväng, dubbelspår Jädersbruk-Arboga samt mötesspår Munktorp. Stöd för behoven finns både i den ÅVS som Trafikverket genomför för Stockholm-Oslo, i förarbetet till den

fördjupade ÅVS mellan Västerås och Örebro som Trafikverket initierat och i den systemanalys för trafiken i Mälardalen som Mälardalsrådet tagit fram och där Trafikverket deltagit i framtagandet. Sträckan är en av de högst prioriterade i systemanalysen för Mälardalen.

2. När det gäller Värmlandsbanan är mötesspår på sträckan Laxå-Kil och kapacitetsåtgärder på sträckan Laxå-Arvika utpekade. Exakt vilka åtgärder som ska göras och när under planperioden är oklart men det är viktigt att projektet "Tåg i Tid" fullföljs och att de i linje med slutsatserna ÅVSen för Stockholm-Oslo görs på ett sådant sätt att de bidrar till det långsiktiga målet om en restid mellan Stockholm och Oslo på under tre timmar. Vi anser att förlängningen av mötesspåret i Väse samt ett nytt mötesspår i Välsviken bör pekas ut i linje med ÅVSen för Stockholm-Oslo. Det samma gäller dubbelspår på flaskhalsen Karlstad-Kil och framförallt måste delen Karlstad till Skåre och Karlstad C inklusive åtgärder för att få bort godshanteringen från Karlstad C åtgärdas. Redan idag finns stora kapacitetsproblem och sträckan är avgörande för flera trafiksystem, inte minst för godstrafiken väster om Väneren ned mot Göteborgs hamn. I förslaget till NTP planeras omfattande spårbyten på Värmlandsbanan. Det är välkommet. Det är viktigt att dessa genomförs på ett sådant sätt att de kan kombineras med snabbtågstrafik mellan Stockholm och Oslo. Koordinering med kontaktledningsbytet på den norska Kongsvingerbanan är viktig. Det krävs en nationsövergripande koordinerad planering, där hänsyn tas till såväl spårbyten och kontaktledningsbyten som till trafikering.
3. Även behovet av väl fungerande godstrafik bör lyftas fram när man i NTP preciserar bristerna mellan Stockholm och Oslo. I förslaget lyfter man att trafiken i stråket främst handlar om passagerartrafik. Det är bara delvis sant. Det stämmer så till vida att trafiken mellan ändpunkterna nästan uteslutande är passagerartrafik och att trafiken på Mälärbanan i huvudsak är passagerartrafik men på Värmlandsbanan och Kongsvingerbanan är inslaget av godstrafik stort och godstrafiken har ökat med 90 procent från 2002 till 2015. Problemet är så stort att det skapar kapacitetsproblem och konflikter mellan passagerartrafik och godstrafik. Redan idag har passagerartrafiken inte kunnat byggas ut i den omfattning som det finns behov av på grund av ökande godstrafik. Åtgärder för ökad kapacitet på Värmlandsbanan är alltså viktiga både för godstrafiken och passagerartrafiken och stråkets dubbla roll borde lyftas fram. Det samma gäller sträckan Örebro-Hovsta som visserligen inte är så lång men där godstrafiken är omfattande. Sträckan utgör en kritisk länk för inte minst godstrafiken.

Fördjupat planarbete och samordning med Norge

Förutsättningarna för utvidgade arbetsmarknadsregioner och ökat kollektivtrafikresande genom bättre tågtrafik är utmärkta i stråket. I den Nyttöanalys som bolaget tagit fram ser vi en möjlighet att todubbla resandet med tåg mellan Sverige och Norge från dagens 300 tusen tågresor per år över nationsgränsen till cirka 3 miljoner resor. I hela stråket mellan Stockholm och Oslo skulle det regionala resandet öka med 34 procent till 2040 om en förbindelse mellan huvudstäderna som möjliggör en restid på under tre timmar fanns. Stråket har i kraft av att vara Sveriges befolkningsrikaste tillsammans med en redan idag omfattande flygtrafik mellan huvudstäderna möjlighet att kraftigt öka tågresandet och dra till sig stora och dessutom relativt betalningsstarka grupper. Det är utgångspunkten för den RFI som bolaget genomfört under våren. I det arbetet undersöker vi om det finns delar av stråket som skulle kunna byggas på kommersiell grund. Idag samarbetar vi som bolag med cirka 20 företag från tio länder för att undersöka om sådana förutsättningar finns och kan utvecklas.

För oss som bolag och för vår målsättning ger skrivningarna i förslaget till NTP ett bra stöd. För att förvalta det intresse och det engagemang ÅVSen och RFI:n skapat hos såväl offentliga som privata aktörer är det angeläget att planeringsarbetet fortsätter utan avbrott när ÅVSen färdigställts. Eftersom

Trafikverkets ÅVS inte har någon formell status i Norge behöver den kompletteras med en Konseptvalgutredning (KVU) i Norge. Trafikverket behöver tillsammans med Jernbanedirektoratet säkerställa att ett sådant arbete inleds skyndsamt och att mål och problemställningar synkroniseras med de i Trafikverkets ÅVS. Den norska KVUn liknar i upplägg en svensk ÅVS men skiljer sig på åtminstone en avgörande punkt. En norsk KVU innehåller till skillnad från ÅVSen ett stråkval. Från bolaget vill vi därför påpeka behovet att Trafikverket fördjupar ÅVSen så att den svenska och norska planeringen gemensamt utreder lämpligt stråk. Vi har nu en unik möjlighet att gemensamt planera förbindelsen över nationsgränsen mellan Sverige och Norge. Om vi på svensk sida skulle genomföra en lokaliseringstudie samtidigt som man på norsk sida genomför en KVU har vi för första gången på mycket länge möjlighet att synkronisera planeringsarbetet på båda sidor om gränsen.

Vi anser också att en lokaliseringstudie avseende en ny jämväg som förbinder Mäljarbanan med Värmlandsbanan bör påbörjas snarast. Kommunerna i stråket jobbar redan gemensamt med en fördjupad översiktsplan. Det skulle finnas mycket att vinna om dessa två processer, kommunernas översiktsplanering och den statliga lokaliseringstudien, kunde koordineras.

Övriga kommentarer

Rent allmänt konstaterar vi att planen innehåller större satsningar på transportsystemet än tidigare. Det är bra. Men trots det räcker inte anslagen för att bygga det transportsystem som vi behöver för att möta behoven och åstadkomma utveckling och tillväxt eller för att ställa om till ett hållbart resande. Vi menar att man precis som när järnvägssystemet byggdes upp på 1800-talet måste hitta andra intäktsmodeller och finansieringslösningar. Genomförande tiden för strategiska jämvägsinvesteringar blir alldeles för lång och det tar alldeles för lång tid innan vi kan tillgodogöra oss nyttan av investeringarna.

Vi vill dessutom uppmana regeringen och Näringsdepartementet att lyfta in stråket Oslo-Stockholm som en del av Ten-Ts högst prioriterade stomnätskorridorer, vilket sträckan Örebro-Oslo sedan den senaste revideringen av någon oförklarlig anledning inte längre är en del av. Stråket är huvudförbindelsen mellan två europeiska huvudstäder och det borde rimligen vara utpekad.

En stor diskussion runt förslaget till NTP har naturligtvis varit den hastighetsstandard som föreslås. Från bolagets sida har vi ingen synpunkt på vilken hastighet som är lämplig i övriga delar av järnvägssystemet men konstaterar att förslaget till NTP stämmer väl med slutsatserna vi har dragit när det gäller stråket mellan Oslo och Stockholm. I vårt arbete har vi funnit att vi inte behöver hastigheter över 250 km/h för att nå målet om restid och för att konkurrera med flyg och biltrafik. Vi har kommit fram till att kostnaderna blir betydligt lägre om man använder konventionella tåg på konventionell bana samtidigt som nyttorna blir marginellt lägre. Vi välkomnar innovation och nya lösningar men manar att kostnadseffektivitet är central. Det är viktigt att tillgodose såväl lokala, som regionala och nationella behov genom att regional tågtrafik och snabbtågstrafik kan kombineras.

För Oslo-Stockholm 2.55 AB



Jonas Karlsson - VD

jonas.karlsson@oslo-sthlm.se

+46 706 311363