

Avsändare: Oslo-Stockholm 2.55 AB

Remissvar Nationell plan 2026–2037 (LI2025/01587)

Trafikverket presenterade 30 september sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037. Vi tackar för möjligheten att lämna ett remissvar från Oslo-Sthlm 2.55

Gränsöverskridande infrastruktur blir sällan högt prioriterad i nationell planering. Mellan Sverige och Norge är det övertydligt. Samtliga järnvägskopplingar mellan våra länder har idag stora brister, trots att Norge är extremt viktig för vår handel och ekonomi. Samtidigt har förbindelsen i stråke regionen Oslo–Stockholm en unik potential för att stärka Sveriges och Norges konkurrenskraft och försvarsförmåga.

Regeringens direktiv till Trafikverket (LI2025/00640, 20 mars 2025) betonar att *”satsningar som säkerställer industrins konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv särskilt ska vägas in”*. I Oslo–Stockholm-stråket finns några av Sveriges mest exportintensiva regioner, universitet och företag, bland annat en stor del av svensk försvarsindustri. Ändå saknas nästan helt förbättrad tillgänglighet i stora delar av stråket enligt Trafikverkets egen bedömning av samlade effekter.

Tyvärr saknas i planen ett offensivt samhällsutvecklande synsätt som kopplar förvaltning och utveckling av infrastruktur till ekonomisk utveckling. Ett utvecklat stråk mellan våra huvudstäder skulle inte bara bidra till att stärka Norge och Sverige, utan också vara ett viktigt bidrag till att stärka Norden som utvecklingsregion och hemmamarknad. Att planen innehåller en starkt prioritering av underhåll av befintliga vägar och järnvägar är välkommet, men tyvärr missar man många små investeringsåtgärder med stor effekt på järnvägens tillförlitlighet. Planen tycks i princip bortse från stråket mellan Oslo och Stockholm som pekades tydligare ut i tidigare plan

Prioritera samhällsnyttiga investeringar

Vi delar synen att det är rimligt att projekt som ökar kraftigt i kostnad eller som är kraftigt/robust samhällsekonomiskt olönsamma ska omprövas. I praktiken är det dock en mycket liten del som utgår eller omprövas. I förslaget utgår åtta objekt kostnadsberäknade till 7,7 miljarder kronor. Två objekt som motsvarar 25,9 miljarder kronor kvarstår men ska omprövas. Samtidigt kvarstår i förslaget objekt kostnadsberäknade till 153,8 miljarder kronor som Trafikverket själva bedömer som robust olönsamma. Stora delar av utrymmet i nationell plan tas alltså fortfarande upp av objekt med mycket låg samhällsekonomisk nytta, medan många projekt som visar på betydlig samhällsekonomisk nytta inte prioriteras. Förslaget blir på det sättet mer en symbolisk markering mot några få projekt snarare än en reell omprioritering. En stor del av de objekt, med en total kostnad på 39 miljarder, och som Trafikverket förslagit för en budget på +10 procent, framstår som så angelägna och lönsamma att de borde genomföras under planperioden. En mer konsekvent hållning vore att lägga ett generellt krav på Trafikverket att ompröva och/eller minska kostnaden för alla de objekt som är robust olönsamma med motsvarade belopp.

Vi uppskattar strävan att strukturera och kvalitetssäkra prioritera åtgärder som ger störst samhällsnytta. De samhällsekonomiska kalkylerna är tillsammans med de samhällsekonomiska bedömningar viktiga redskap för detta.

Men för att upprätthålla förtroendet för Trafikverkets bedömningar krävs

- att man i sina förslag visar att det finns ett samband mellan de förslag man lägger och de principer man säger sig jobba efter,
- att man när man mellan planerna ändrar parametrar i kalkylmodellerna (i detta fall från ASEK 7 till ASEK 8), tydligare skulle analysera och redovisa förändringarna och det utfall dessa ger.

Det räcker dock inte. Minst lika viktigt för förtroendet för Trafikverket och de förslag man för fram är att trovärdigt kunna redovisa åtgärdernas samhällsnytta. För det krävs mer än kalkyler. När kommuner, regioner, staten och näringsliv samverkar ges förutsättningar för dynamiska samhällsutvecklingseffekter som går långt utöver det kalkylerna fångar. Det kräver att man i det fortlöpande planeringsarbetet samverkar, tar fram och i planen redovisar underlag för att bedöma hur åtgärder i transportinfrastrukturen kan bidra till kommunal, regional och nationell utveckling av ett hållbart, attraktivt och konkurrenskraftigt Sverige.

Försvaret och försvarsindustrins behov tappas bort

Det finns motiv och nyttor som inte fångas i Trafikverkets kalkyler. Försvarsnytta är en sådan. Trafikverket säger i sitt förslag att om två projekt har lika samhällsekonomisk nytta, ska det med störst betydelse för totalförsvaret prioriteras. Vi menar att det är en alltför svag prioritering av försvarsnyttan.

I direktivet till planen lyfts totalförsvaret som en central faktor i planeringen: *”Trafikverket ska beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bl.a. för att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer”*. Oslo–Stockholm-stråket är ett av få projekt som samtidigt stärker både civil och militär beredskap och förbättrar logistiken mellan två huvudstäder inom Nato-samarbetet. Det gör stråket särskilt relevant utifrån regeringens inriktning. Tyvärr tappas försvarsindustrins behov bort i planen.

Trafikverkets förslag till plan tar större hänsyn till förhoppningar om batterifabriker och andra liknande investeringar än till den befintliga försvarsindustrins behov. Bara i Karlskoga har det tillkommit 3 000 arbetstillfällen i försvarsindustrin sedan Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina, och expansionen fortsätter. Personalbehovet är stort, liksom behovet av effektiv infrastruktur för såväl gods som inpendlande arbetskraft. Vi menar att försvarsindustrins behov, bland annat av kompetensförsörjning, borde påverka prioriteringen i nationell plan mer än nuvarande förslag gör.

En nationell transportplan måste se försvarsförmåga som mer än ren militär mobilitet. Det handlar också om transporter nödvändiga för en effektiv försvarsindustri.

Samhällsekonomiska kalkyler har också svagheter

Det finns en stark önskan om en mer robust svensk järnväg. Vi uppfattar den uttalade prioriteringen av underhåll som en del i den. Men järnvägens brist på tillförlitlighet är inte bara ett underhållsproblem. Det finns åtgärder som kan ha avgörande betydelse för en bättre fungerande järnväg, men som inte fångas i de samhällsekonomiska kalkylerna.

I vårt stråk är det tydligaste exemplet förslaget om utbyggnad av dubbelspår mellan Karlstad och Kil. Idag trafikeras enkelspåret av cirka hundra tåg per dygn. Tågoperatörerna för både

persontrafik och godstrafik vittnar om att den stora mängden tåg på Värmlandsbanan är det största problemet på Värmlandsbanan, som dessutom är Sveriges mest förseningsdrabbade järnväg. Trots det faller åtgärden bort i Trafikverkets prioritering på grund av de samhällsekonomiska kalkylerna. Trafikverket medger själva att en åtgärd på en järnväg där trafiken teoretiskt rymms, men där kapaciteten är så ansträngd att minsta försening omkullkastar den teoretiska kapaciteten, i praktiken inte får någon beräknad nytta. Om alla tåg var i tid skulle de rymmas, men eftersom sträckan Karlstad–Kil ligger mitt på en lång enkelspårsjärnväg där kapaciteten är extremt hårt belastad, är det mer undantag än regel att det fungerar. När den järnväg i Sverige som har mest förseningar inte går att prioritera, finns det problem med Trafikverkets värderingsmodell.

Dessutom får de samhällsekonomiska kalkylerna väldigt olika utfall beroende på hur projekten avgränsas. Ett projekt som delvis löser ett problem får ofta låg samhällsekonomisk lönsamhet. Regeringen har efterfrågat ett systemperspektiv på investeringar som riskerar att falla bort när Trafikverket delar upp objekten i små åtgärder. I fallet Oslo–Stockholm blev tydligt i Mulighetsstudien från 2022 där Trafikverket och Jernbanedirektoratet konstaterade att åtgärderna mellan Oslo och Arvika inte var lönsamma, samtidigt som de i texten själva säger att åtgärder öster om Arvika skulle öka lönsamheten. Något som bekräftas när vi låtit göra dessa beräkningar. Med samma beräkningsmodell som Trafikverket använder blir hela stråket lönsamt.

Planprocessen som Trafikverket presenterat räcker inte

I förslaget till nationell plan gör Trafikverket en poäng av att man vill förändra planprocessen och gå tillbaka till en process som är mer ”som det var tänkt från början”. Att projekt som först kommer in i nationella planen för år 7–12 ska utredas innan de i nästa plan kan förberedas och slutligen startas i kommande nationell plan. Det betyder att det normalt ska ta 12 år från att objekt kommer in i nationell plan innan de kan börja genomföras - om det inte uppstår några hinder, omtag eller andra förseningar på vägen. Lägger man till stråkanalyser, åtgärdsvalsstudier och framtagande av förslag och kandidater till nationell plan har vi byggt upp en planeringsprocess som handlar om flera decennier snarare än år. Det är en orimligt lång tid.

Vi menar att det behövs en förändrad syn på planering nationellt. Att Trafikverket i högre grad borde ha uppdrag att skapa en bank av projekt som utreds och definieras bättre än idag innan de prövas som kandidater för nationell plan. Genom att ha bättre kunskap om projektens funktion och kostnad minskar risken för fördyringar av den typ som är mer regel än undantag idag. När man väl bestämt sig för att ta in ett projekt i nationell plan, skulle genomförandetiden kortas. Det pilotprojekt där vi i samarbete med Trafikverket tar fram en lokaliseringsutredning för en Nobelbana, innan den är prioriterad i nationell plan kan vara del i en modell för att utveckla planeringsprocessen. Det skulle också ge bättre underlag till beslut om annat genomförande.

Trafikverket som ansvarig myndighet för statlig infrastruktur har en viktig roll i många kommunala och regionala samhällsutvecklingsfrågor. Att inte enskilda objekt finns med i nationell plan kan inte vara detsamma som att inte delta i samtal eller bidra med kunskap om tänkbara framtida behov. Om kommuner, som har ansvar för översiktlig planering och som i lag fått i uppdrag att redovisa hur mark och vatten ska användas de kommande 25 åren, inte kan få svar på vilka behov staten ser under motsvarande tidsperiod finns det ett glapp i systemet. Vi menar att det ytterligare talar för att staten ska jobba mer aktivt med planering i tidiga skeden, och utreda för att höja kunskapen om funktion och kostnad samt effekter och konsekvenser, innan de blir föremål för nationell plan.

Avtal måste betyda något

Att Trafikverket skriver avtal och sedan inte ens föreslår regeringen att dessa åtagande ska uppfyllas skadar myndighetens trovärdighet och staten som part, utöver att det riskerar att leda till stora kostnader för kommuner och regioner. Ett exempel är Västerås resecentrum där Västerås stad lagt stora resurser på att förbereda den ombyggnad som planeras av resecentrum. Trafikverket och Västerås stad skrev ett samarbetsavtal redan 2021, men fortfarande har Trafikverket inte levt upp till sina åtaganden.

Ett annat exempel är frågan om Sundbyberg där statens avtal med MIAB (Mälarbanans intressenter AB) skulle säkerställt ökad kapacitet redan 1997. Efter domstolsförhandling och en förlikning utlovade staten att fyra spår genom Sundbyberg skulle vara klart 2025. Vi gläds så klart åt att Trafikverket nu säger att Sundbyberg ska påbörjas. Men om fyrspåret förbi Sundbyberg är klart 2042, som det nu talas om, är det i praktiken en försening på 45 år. Det är oacceptabelt.

Små effektiva åtgärder som kan förbättra situationen på Mälarbanan har tappats bort

Mälarbanan fungerar allt sämre. Nödvändiga åtgärder har skjutits på framtiden med hänvisning till Sundbyberg. 2024 var punktligheten på Mälarbanan nere på 72 respektive 75 procent. Långt från branschens mål på 95 procent och tyvärr under snittet för regionala järnvägar. Vi menar att Trafikverket, i väntan på att Sundbyberg färdigställs, har ett ansvar för att snarast lösa de uppenbara brister som nu finns på Mälarbanan.

Det finns ett par åtgärder som även utan fyrspår genom Sundbyberg förbättrar Mälarbanans funktion. Det behövs dubbelspår mellan Arboga och Hovsta norr om Örebro. Där går Mälarbanan och Svealandsbanan ihop och delar på ett enkelspår, vilket skapar stora brister i kapacitet och tillförlitlighet. Trafikverket beräknade kostnaden 2021 till 1,7 miljarder kronor. Det förslaget finns inte ens med bland kandidaterna till nationell plan.

Regeringens direktiv betonar vikten av *”trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur”* och anger att andelen medel till dessa *”bör öka”*. Det gör avsaknaden av mindre, men strategiskt viktiga, åtgärder i Oslo–Stockholm-stråket särskilt anmärkningsvärd. För oss är det fullkomligt oacceptabelt att dubbelspår mellan Arboga och Jädersbruk inte prioriteras annat än om inte Trafikverket skulle få ytterligare ramtillskott på 10 procent.

Mälarbanan, Svealandsbanan och godstrafiken upp mot Bergslagen via Frövi delar på ett 2,5 km långt enkelspår mellan Arboga och Jädersbruk. Att bygga ett andra spår på sträckan är kostnadsberäknat till 245 miljoner kronor. Det är samhällsekonomiskt lönsamt. Det har stor betydelse för kapacitet och tillförlitlighet både för gods- och persontrafik och det uppfyller i princip alla de grunder som Trafikverket har i uppdrag att prioritera i direktiven till åtgärdsplaneringen. Trots det har det inte tagits med i planen.

Vad menar Trafikverket och regeringen med OPS?

Vi har jobbat tillsammans med näringslivet och visat att det både finns investeringsvilja och betalningsförmåga för att få till en ny järnväg över gränsen mellan Sverige och Norge, i stråket mellan Oslo och Stockholm. När regeringen öppnade för alternativ finansiering och gav Trafikverket, och en särskild utredare, i uppdrag att utreda OPS såg vi det som ett stort steg i rätt riktning, både för effektivare genomförande och för att få fram mer medel till infrastruktur. Men när vi läser Trafikverkets bilaga om OPS, har man begränsat diskussionen om OPS och urvalet av

objekt så att bara alternativa former för upphandling och organisering diskuteras - inte finansiering, vilket i dagens läge är en ytterst intressant aspekt av OPS.

”Offentlig-privat samverkan, så kallad OPS, är ett samlingsbegrepp för olika typer av avtals-reglerade samarbeten mellan det allmänna och enskilda företag och organisationer i syfte att tillgodose ett samhälleligt behov. Gemensamt för OPS-lösningarna är att privat kapital involveras i finansieringen av statlig verksamhet.” (OPS, styrning och kontroll (Kommittédirektiv 2018:9))

Stråket mellan Oslo och Stockholm har en unik kommersiell potential med ett omfattande resande. Den investeringsutredning som Oslo-Sthlm 2.55 gjort 2024 och överlämnat till Infrastrukturdepartementet, visar att en ny järnväg kostnadsberäknad till 51 miljarder kronor, helt går att finansiera och betala med intäkter från resenärerna. Utredning visar att en ny gränsbana är möjlig att återbetala helt på 40 år. Den går att finansiera på samma sätt som Öresundsbron, men den går också att finansiera som ett OPS-projekt tillsammans med näringslivet. Vi har svårt att förstå varför det är möjligt att finansiera ny infrastruktur mellan Sverige och Danmark med avgifter, men inte mellan Sverige och Norge. Och vi har svårt att förstå hur det kan läggas uppdrag om OPS men inte presenteras några förslag på OPS-projekt.

Dessutom saknas det en plan för hur objekt som är lämpliga för OPS ska tas fram. I Trafikverkets förslag till NTP pekas Oslo–Stockholm ut som ett övrigt objekt som kan vara lämpligt för OPS, men inga åtgärder knyts till objektet. Vi menar att Trafikverket borde ha ett generellt uppdrag att utreda vilka objekt som har potential till annan finansiering och till externa intäkter.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

1, **Gränsbanan:** I oktober 2022 föreslog Trafikverket och Jernbanedirektoratet i Norge att man skulle få i uppdrag att utreda vidare förutsättningarna för en ny gränsjärnväg. Man föreslog att komplettera den befintliga ÅVS:en med en lokaliseringsutredning i Sverige (och en KVV i Norge). Sedan dess gör Trafikverket ingenting i väntan på uppdrag från regeringen. Sverige och Norge väntar på varandra men någon måste ta ett första steg.

Regeringen anger uttryckligen att myndigheten ska *”inhämta synpunkter från de nordiska grannländerna”* och beakta *”underlag som är framtaget efter samråd med andra länder”*. Att den svensk-norska kopplingen fortfarande behandlas styvmoderligt i planförslaget står därför i direkt kontrast till Trafikverkets uppdrag. Att Trafikverket inte ens lyfter Mulighetsstudiens förslag från oktober 2022 om att göra en lokaliseringsutredning för en ny gränsbana, är en anmärkningsvärd brist.

Vi menar att regeringen dessutom måste agera för att få till ett MoU med Norge som undersöker möjligheten till en ny gränsjärnväg. En sådan utredning kan med fördel analysera om en ny förbindelse över gränsen till en del också skulle kunna förbättra som skulle kunna lösa såväl kopplingen mellan Oslo och Stockholm som mellan Oslo och Göteborg.

Det behövs direktiv för att komma vidare med att utreda lokalisering och finansiering av en modern järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm i enlighet med förslaget Trafikverket och Jernbanedirektoratet presenterade i oktober 2022.

2, **Värmlandsbanan:** De räcker inte att bara tala om underhåll. Banan är extremt överbelastad och har störst förseningar av alla järnvägar i Sverige. I praktiken riskerar Värmland att stå utan en fungerande järnvägskoppling till resten av landet. Vi tycker inte att Trafikverket inser allvaret i situationen och ifrågasätter varför knappt några åtgärder prioriteras på den järnväg där vi har

störst problem i Sverige idag. Trafikverkets förslag till nationell plan pekar dessutom ut att bristerna 2045 kommer att vara större än idag.

Alla tågoperatörer vittnar om att det behövs dubbelspår mellan Karlstad och Kil där cirka hundra tåg om dagen delar på ett enkelspår. Objektet är kostnadsberäknat till 2,5 miljarder kronor och skulle enligt tågoperatörerna kraftigt förbättra situationen på Värmlandsbanan vad gäller kapacitet och punktlighet. Projektet som är kopplat till tydliga politiska utfästelser skulle vara ett första steg i att börja lösa problemen på Värmlandsbanan. Något som saknas i förslaget till NTP.

3, Mälardbanan: Det var den första storregionala järnvägssatsningen efter år av nedläggningar. När banan stod klar 1997 visste man inte om regional arbetspendling skulle bli en framgång. Sedan dess har vi sett hur tågresandet har fördubblats och att den storregionala tågtrafiken blivit en succé. Men de kompromisser som gjordes då skapar stora problem idag. Trängseln på enkelspåret mellan Örebro och Arboga där Svealandsbanan och Mälardbanan delar på spåret, skapar problem som fortplantar sig hela vägen in till Stockholm och till pendeltågstrafiken. Dubbelspår mellan Örebro och Arboga beräknade Trafikverket skulle kosta 1,7 miljarder i en utredning från 2021. Det är en nödvändig åtgärd. Ett naturligt första steg är att åtgärda sträckan Arboga–Jädersbruk där tre järnvägssystem delar på ett enkelspår. Åtgärden är kostnadsberäknad till 245 miljoner kronor och är också samhällsekonomiskt lönsam.

SUMMERING

De mest uppenbara bristerna på Mälardbanan och Värmlandsbanan behöver åtgärdas. Det behövs direktiv för att komma vidare med att utreda lokalisering och finansiering av en modern järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm i enlighet med förslaget Trafikverket och Jernbanedirektoratet presenterade i oktober 2022.

- Stärk kapaciteten på Värmlandsbanan med dubbelspår mellan Karlstad och Kil.
- Stärk kapaciteten på Mälardbanan med dubbelspår mellan Arboga och Örebro.
- Ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en lokaliseringsutredning för Gränsbanan.
- Ge Trafikverket i uppdrag att fullfölja sitt åtagande för Västerås resecentrum.
- Ge uppdrag att utreda hur Gränsbanan och Nobelbanan kan planeras, byggas och drifas i offentlig-privat samverkan som också omfattar finansiering.

För Oslo-Sthlm 2.55

*Torbjörn Suneson,
Styrelseordförande*

Oslo-Sthlm 2.55 är ett samarbetsbolag i stråket mellan huvudstäderna som jobbar för bättre tågförbindelser i stråket. Bolaget ägs av Region Värmland, Region Örebro län, Region Västmanland, Västerås stad, Örebro kommun och Karlstad kommun samt har samarbetsavtal med samtliga övriga regioner och fylkeskommuner i stråket.