

Jernbanedirektoratet
Høring Fjerntogstrategi
Saksnr: 2024/2188
post@jernbanedirektoratet.no

Svar: Høring - Fjerntogstrategien

Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB som ägs av Region Stockholm, Region Västmanland, Region Örebro län, Region Värmland, Karlstad kommun, Örebro kommun och Västerås stad tackar för möjligheten att få lämna synpunkter på Fjerntogstrategien.

Vi vill börja med att framföra att vi avgränsar våra synpunkter till stråket mellan Oslo och Stockholm samt i viss mån dess påverkan på annan gränsöverskridande infrastruktur. Vi ser dock positivt både på det arbete som gjorts och vi delar helt slutsatsen att det är bättre och mer kostnadseffektivt att utveckla en ny korridor än att förbättra den befintliga.

Gränsöverskridande infrastruktur har under lång tid varit svår att utveckla. Det är inte unikt för stråket mellan Oslo och Stockholm. Och det är ett av skälen till att EU särskilt pekat ut att gränsöverskridande infrastruktur måste prioriteras högre framöver. Vi menar att frågan om att utveckla stråket bör ses i sammanhang av behoven av att stärka ett norsk-svenskt samarbete inom regional utveckling, näringslivsutveckling, handel och försvar. Den geopolitiska utvecklingen har ökat intresset och behovet av ett stärkt nordiskt samarbete. Den nordiska hemmamarknaden kan med fokuserade insatser, inte minst vad gäller transportinfrastruktur, stärkas och skapa en utveckling som bidrar till stabilitet och säkerhet i en orolig omvärld.

Stråket mellan Stockholm och Oslo har en unik betydelse ur ett försvarsperspektiv i Norden. Det är en av endast fyra väst-östliga järnvägsförbindelser mellan Norge och Sverige. Det är en central koppling för transporter både öster ut mot Finland och Baltikum men också norr och söder ut genom anslutningen till godsstråket väster om Vänern, Inlandsbanan i Kristinehamn och Godsstråket i Örebro/Hallsberg. Det betyder att det är avgörande för att kunna göra förflyttningar mellan norr och söder både för Norge och i Sverige.

En ny korridor över gränsen skapar redundans och bidrar därmed till större försvarsnytta än att bara förbättra befintlig förbindelse. Stråket har dessutom en stor daglig försvarsbetydelse. Längs stråket jobbar över hälften av alla som jobbar inom totalförsvaret i Sverige och runt Karlskoga finns hjärtat i svensk försvarsindustri. En verksamhet som expanderar extremt kraftigt just nu och som är helt avgörande för att klara att höja vår försvarsförmåga.

Precis som Fjerntogstrategin konstaterar, är marknadspotentialen i stråket mycket stor. Redan idag är flygförbindelsen mellan huvudstäderna en av världens mest trafikerade sett till frekvens. Vi menar att Fjerntogstrategin är mycket försiktig i sina antaganden om trafikutvecklingen. Vi förstår att man inte kan räkna in effekter av ännu inte beslutade och genomförda åtgärder i Sverige men vi menar att man bör beröra potentialen av dessa i strategin. Just nu pågår en lokaliseringsutredning för Nobelbanan, en ny förbindelse mellan Kristinehamn och Örebro. Om den genomförs kommer restiden att kortas med ytterligare 50 minuter i stråket. Nobelbanan om den genomförs kommer att stärka både marknadsförutsättningarna för en ny järnväg över gränsen samt stärka dess nettonuvärde (jämför figur 6 i Fjerntogstrategin).

Därtill kommer andra åtgärder som planeras eller diskuteras. Dubbelspår mellan Karlstad och Kil är beslutat av Sveriges regering, tillsammans med flera nya mötesspår mellan Kil och Arvika. Dubbelspår på Mäljarbanan är utrett av Trafikverket. Sammantaget finns det fullt realistiska möjligheter att nå en restid mellan Oslo och Stockholm på närmare tre timmar. Om man använder svenska Trafikverkets modeller för resandeprognoser betyder det att man prognostiserar ett resande på cirka 2,7 miljoner resor över gränsen och underlag för att köra timestrafik över hela trafikdygnet med förstärkning i högtrafik.

En modern järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm skulle få ett resandeunderlag som gör den till en av de större fjernogsstråken både i Sverige och Norge. Anledningen till att förbindelsen inte är utvecklad är snarare ett bevis på svårigheten att samordna intressen över nationsgränser än brist på efterfrågan eller behov.

Rätt utformad skulle en ny järnvägsförbindelse över gränsen i stråket mellan Oslo och Stockholm kunna få ännu större nyttor. Den skulle erbjuda en alternativ väg för både godstransporter och persontrafik också mellan Oslo och Göteborg. Det finns förstudier som pekar på att en korridor i närheten av nuvarande E18 skulle möjliggöra en restid mellan Oslo och Göteborg på mellan 2 timmar och 30 och 2 timmar och 40 minuter. Vi menar att ett sådant alternativ bör ingå i arbetet med att ta fram en KVV (Konceptvalgsutredning) med trasévalgsutredning för en ny gränsförbindelse.

Oslo-Sthlm 2.55 har dessutom visat att en ny gränsbana skulle få så stort resande att stora delar av investeringen är möjliga att finansiera med banavgifter. Även om fjernogsstrategin inte beaktar hur infrastrukturen finansieras anser vi att den bör belysa att det finns dessa möjligheter. Det förstärker dessutom strategins slutsats om att det med stor sannolikhet är billigare att utveckla en ny korridor än att förbättra en befintlig. Normalt sett är det svårt att använda finansierande banavgifter för investeringar i befintlig infrastruktur med det är möjligt för nya korridorer.

Banan ingår numera som transportkorridor i EU inom ScanMed-korridoren. Det betyder att det finns både krav på att stråket förbättras och möjlighet att söka stöd till det. Möjligheterna kan bli ännu större om Norge väljer att kliva in i EU:s stödsystem, CEF (Connecting Europe Facility). Ett fortsatt arbete med en ny gränsbana bör därför utvärdera förutsättningarna till att finansiera planering och genomförande med CEF-bidrag.

Avslutningsvis anser vi att Fjernogsstrategiens slutsats att det snarast behöver startas en KVV och med trasévalgsutredning i samarbete med Trafikverket i Sverige är helt central. Vi menar att det snarast behövs ett MoU mellan Sveriges och Norges regeringar om att påbörja ett sådant arbete. En sådan överenskommelse bör dessutom beslutas fristående från nationell plan då detta berör två länder.

För Oslo-Sthlm 2.55



Jonas Karlsson - CEO

Oslo-Stockholm 2.55 AB

jonas.karlsson@oslo-sthlm.se

+46 706 311363