

Regionala utvecklingsförvaltningen, Samhällsutveckling
Erik Johansson
Telefon:
Epost: erik.a.johansson@regionvastmanland.se

Region Västmanland

Sverige

YTTRANDE PÅ UPPDRAGEN FÖR NORGES NATIONELLA TRANSPORTPLAN 2025-2036

Sammanfattning

Region Västmanland lämnar härmed remissvar på uppdragen för nästa norska nationella transportplan (NTP) för perioden 2025–2036. Region Västmanland kommer särskilt att fokusera på norska Jernbanedirektoratets inspel från den 30 mars 2023, "Omfattande strategi för utvecklingen av tågtrafiken" och Bane Nor och norska Jernbanedirektoratets gemensamma inspel den 31 mars 2023, "Järnvägssektorns svar på prioriteringsuppdraget".

Inledningsvis vill Region Västmanland lyfta fram fyra övergripande punkter för samrådet:

- Förstudien om en snabbare tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm från september 2022 måste följas upp med uppdrag om KVV för identifierade sträckor i Norge och Sverige.
- Mot bakgrund av järnvägssektorns svar på uppdraget och viljan att prioritera åtgärder som stärker järnvägen där den ger största möjliga klimat- och miljöeffekt bör en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm prioriteras under den första sexårsperioden av nästa NTP.
- Det förändrade försvars- och säkerhetspolitiska läget efter Rysslands invasion av Ukraina, samt Sveriges förväntade inträde i Nato, gör sträckan Oslo-Stockholm central ur ett logistik- och beredskapsperspektiv. Detta bör i större utsträckning beaktas.
- De samhällsekonomiska fördelarna med projektet ska ses mot bakgrund av den förändrade försvars- och säkerhetspolitiska situationen. Finansieringen av projektet bör bedömas utifrån olika modeller, till exempel ett statligt bolag eller en koncessionsmodell, liknande de som använts inom petroleumindustrin.

Som Jernbanedirektoratet påpekar visar förstudien att det är möjligt att både öka antalet avgångar och avsevärt minska restiden mellan de två huvudstäderna. Detta kommer att resultera i en stor ökning av antalet tågresenärer, varav en stor del kommer att överföras från flygtrafiken.

Förbättringarna kommer därför att ha en stor nytta trafikmässigt förutom att de kan drastiskt minska utsläppen från flygtrafiken mellan huvudstäderna. För att underbygga dessa uppskattningar är det nu viktigt att en KVV av sträckan genomförs gemensamt med svenska myndigheter. En sådan KVV bör ingå i den första sexårsperioden av NTP, och lägga en grund för ett ännu närmare samarbete mellan svenska och norska myndigheter kring klimat- och miljövänliga transporter mellan Oslo och Stockholm.

Bakgrund

Omkring 3,5 miljoner människor bor på axeln mellan Oslo och Stockholm och i stråkets närhet bor närmare 6 miljoner människor. Idag tar en tågresor från Oslo till Stockholm över 5 timmar, vilket gör att de flesta som ska resa på denna sträcka väljer att flyga. Totalt motsvarar det 1,4 miljoner flygresor mellan huvudstäderna per år, jämfört med endast 200 000 tågresor.

En snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm har diskuterats under många år. Den 30 september 2022 överlämnade Jernbanedirektoratet och Trafikverket sin Mulighetsstudie/Förstudie av en förnyad och snabbare tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm till Samferdselsdepartementet i Norge och Infrastrukturdepartementet i Sverige. Studien ger en uppdaterad kunskapsbas på båda sidor om gränsen. Det har dock varit få initiativ för konkret uppföljning efter att studien avslutats och publicerats. Samtidigt har både svenska Trafikverket och norska Jernbanedirektoratet rekommenderat att ett nytt utredningsuppdrag genomförs gemensamt och med synkroniserad framdrift, mot bakgrund av de uppenbart stora resenärs- och klimatnyttorna.

Mulighetsstudien uppskattar att en uppgradering av linjen kommer att leda till över en miljon tågresenärer årligen. Av dessa beräknas att 70 procent är före detta flygresenärer, 15 procent har tidigare åkt bil och cirka 15 procent kommer att vara nya resenärer. Om åtgärder också vidtas i Sverige mellan Arvika och Stockholm kan restiden minska till cirka 3 timmar. Detta kommer att innebära att antalet resenärer mellan huvudstäderna närmar sig 2 miljoner. Mulighetsstudien rekommenderar att förbättringar i tågtrafiken mellan Oslo och Stockholm utreds vidare, inte minst på grund av de stora klimateffekterna en utbyggnad skulle innebära. Utredningens slutsats är också att det finns effekter för godstrafiken och regionala resor som inte tillräckligt fångas upp i den genomförda analysen och att de i sig har en betydande marknadspotential och samhällsnytta.

Jernbanedirektoratet och Bane Nor framhåller i sina remissyttrande till NTP att det finns ett stort behov av fortsatta utredningar och att detta är ett av de mest självklara framtida järnvägsprojekten i kommande NTP. Den senaste tidens säkerhetspolitiska utveckling förstärker behoven av att prioritera detta projekt under den första 6-årsperioden.

Klimat och miljö

Norge har satt upp som mål att minska de nationella utsläppen med minst 55 procent till 2030 jämfört med utsläppen 1990. Transportsektorn står för över 33 procent av de norska utsläppen och är den överlägset största källan till utsläpp i icke-kvot-sektorn. De genomförs totalt 1,4 miljoner flygresor mellan huvudstäderna varje år. Det motsvarar utsläpp på närmare 65 660 ton CO₂, eller cirka 2 procent av de 3 miljoner ton som måste skäras ned varje år för att klara klimatmålen. Till det ska räknas höghöjdseffekter, vilket gör att minskningen motsvarar närmare 100 000 ton CO₂ per år. I samma storleksordning som de totala direkta utsläppen från hela järnvägssektorn i Norge. En förbättrad och snabbare resa mellan Oslo och Stockholm kommer att drastiskt kunna minska klimatutsläppen, utan att skära ner på affärsutveckling och värdeskapande. Om vi nyttjar potentialen i att omvandla en miljon av dagens flygresor till tågresor kan vi åstadkomma en stor utsläppsminskning.

Region Västmanland hänvisar även till "Transportföretagens förslag till prioriteringar inom tätorten" från 2023-03-31 där det framhålls att stadstillväxtavtalen är statens viktigaste instrument för att nå målet att tillväxten i persontrafiken ska uppnås genom kollektivtrafiken. För att uppfylla målen i stadstillväxtavtalet för Osloområdet (2019–2029) är det därför viktigt att en så stor andel av resenärerna som möjligt använder kollektivtrafiken framöver, snarare än bil och flyg. Klimatfrågan genomsyrar alla områden av politiken. Transportsektorn har satt upp ambitiösa klimatmål, samtidigt som det är tydligt att vi har en lång väg att gå för att nå dem. En ny och förbättrad tåglinje mellan Oslo och Stockholm har en unik möjlighet att minska utsläppen lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Samferdselsministern har vid flera tillfällen betonat vikten av en ökad satsning på att minska utsläppen inom transportsektorn och att klimatet kommer att spela en avgörande roll i bedömningen av framtida projekt. Det gör att vi måste göra tuffa prioriteringar, men också välja de projekt som minskar utsläppen mest effektivt.

Försvars- och säkerhetspolitik

Det säkerhetspolitiska läget, och Sveriges Natoansökan, har gjort den gränsöverskridande länken mellan Norge och Sverige ännu viktigare. Sträckan Oslo-Stockholm pekas i Sverige ut som ett försvarsintresse av existentiell betydelse, inte bara för Sverige utan också för Finland. Med ett svenskt Natointräde bör det dessutom finnas kopplingar till svensk infrastruktur som har betydelse också för Norge. Både den norska Samferdselsministern och den svenska Infrastrukturministern har talat om behovet av att stärka gränsöverskridande infrastruktur så sent som i november 2022.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som syftar till att utveckla ett prioriterat, gränsöverskridande europeiskt nätverk av transportlinjer, revideras nu i EU. Oslo-Stockholms viktiga betydelse ur ett försvars- och beredskapsperspektiv har ytterligare belysts genom Europeiska ministerrådets förslag att inkludera hela förbindelsen Oslo-Stockholm, som en del av Scan-Medkorridoren i december 2022. Ett förslag som enhälligt nu skickats ut på remiss från EU-parlamentet. Om det som det mesta tyder på fastställs under hösten 2023, kommer detta att stärka stråkets betydelse i ett europeiskt perspektiv, samt kraftfullt öppna för ytterligare möjligheter till finansiering av en uppgraderad och snabbare förbindelse mellan de två huvudstäderna. Projektet ligger tydligt i linje med EU:s prioriteringar och det finns möjlighet att söka åtgärder både i Sverige och Norge. Betydande möjligheter till medfinansiering med EU-medel frigörs dessutom 2028/2029 då Fehmarn Bältförbindelsen blir klar. Men då måste det utredningsarbetet för Oslo-Stockholm kommit så långt att det finns åtgärder att söka medel för.

Region Västmanland hänvisar även till Bane NOR och Norska Järnvägsdirektoratets utredningsuppdrag om TEN-T stamnät - skyldigheter och potential i Norge, skickat till samordningsgruppen den 7 december 2022, om järnvägens roll i totalförsvaret och fokus på militär mobilitet, som har fått större fokus efter Rysslands attack mot Ukraina 2014. Under den stora Natoövningen 2018 skickades en betydande del av de allierades material med järnväg, bland annat via Charlottenberg. Transportkorridorernas framtida kapacitet, inklusive sträckan Oslo-Stockholm, har därför stor betydelse för framtidens försvar och säkerhet ur ett nordiskt, EU- och Nato-perspektiv.

Näring

En utveckling av Oslo-Stockholm kan få stora samhällsekonomiska konsekvenser för en växande region. Området mellan huvudstäderna är delvis mycket tätbefolkat. Längs själva axeln bor cirka 3,5 miljoner människor och i dess närhet närmare 6 miljoner människor. Den är därmed i en särklass jämfört med axlarna mellan andra skandinaviska huvudstäder. Med en sådan satsning kommer Norge och Sverige att kraftigt underlätta affärsutvecklingen. Transportbehoven kommer att öka kraftigt och skapa ett stort behov av kollektivtrafik, också på grund av den ökade turismen som kommer att uppstå. Detta skapar tillväxtförutsättningar för turismen även utanför Osloområdet, och tillväxtmöjligheter inom industri och andra verksamheter. Det mellanstatliga samarbetet stärks också. För att komma i gång med ytterligare utredningar, inklusive KVVU på båda sidor om gränsen, är det viktigt med konkreta åtaganden och att statliga medel avsätts i både Norge och Sverige.

För själva finansieringen av projektet finns det flera olika modeller som bör övervägas för framtida utveckling. Genom att både undersöka en koncessionsmodell och/eller lånefinansieringsmodell finns förutsättningar att genomföra projektet utan att urholka andra infrastrukturprojekt i Norge eller Sverige. Med en koncessionsmodell kommer koncessionshavaren fullt ut åta sig

finansieringen av projektet. Koncessionshavaren ansvarar även för drift och underhåll av infrastrukturen och när koncessionstiden löper ut tar norska och svenska staten över ansvaret. Modellen har testats i Europa flera gånger, bland annat i Frankrike mellan Tours och Bordeaux.

En alternativ modell är en lånefinansieringsmodell där Sverige och Norge tillhandahåller kapitalet. Denna modell användes vid byggandet av Öresundsbron. Gemensamt för både är att resandeunderlaget i stråket är så starkt att merparten av investeringen går att finansiera genom brukarintäkter.

Den samhällsekonomiska nyttan av ovan nämnda modellerna kommer tillsammans med effekterna för näringslivet att leda till en positiv samhällsekonomisk utveckling. Dessa prognoser tar inte full hänsyn till klimatperspektivet, vilket ensamt talar för att projektet bör påskyndas så mycket som möjligt.

Slutsats

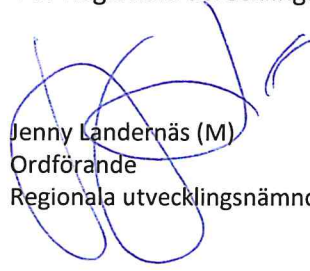
Det finns ett uppenbart behov av en förbättrad och snabbare förbindelse mellan Oslo och Stockholm. En konkurrenskraftig järnvägsförbindelse är en förutsättning för att minska klimatutsläppen på gränsöverskridande resor, och säkerställa ett starkare samarbete med en viktig handelspartner och en nära allierad. Potentialen för näringslivsutveckling längs sträckan på båda sidor om gränsen är stor. Idag sker 88 procent av resorna mellan Oslo och Stockholm med flyg. Det betyder att det görs cirka 1,4 miljoner resorna mellan flygresornas huvudstäder. Bara 200 000 väljer den mer än 5 timmar långa tågresan. För att fler ska välja tåg i stället för flyg måste restiden minskas. Genom att förbättra järnvägsförbindelsen kommer det att vara möjligt att minska flygresandet med över en miljon flygningar. Det kommer att innebära en betydande minskning av utsläppen, vilket är absolut nödvändigt att genomföra. Regeringens och EU:s ambitiösa klimatmål kan inte nås utan bra klimatåtgärder. Europa och Norge siktar på att minska utsläppen med 55 procent till 2030, och ha nettonollutsläpp till 2050. Klimatkrisen är global och det är just gränsöverskridande samarbete som vi behöver för att nå de ambitiösa klimatmålen. Att en förbättring av sträckan även skulle ha haft en stor positiv nytta för resenärerna är att betrakta som en stor bonus.

Slutsatsen om samhällsekonomisk nytta i Mulighetsstudien/Förstudien måste ses mot bakgrund av att stora nyttor inte inkluderats. Något som också påpekas i Mulighetsstudien/Förstudien. Oslo-Sthlm 2.55 har låtit WSP göra en samhällsekonomisk beräkning för hela förbindelsen under våren 2023 som visar att stråket som helhet är samhällsekonomiskt lönsamt. Ytterst få större infrastrukturprojekten i Norge och Sverige kan beskrivas som samhällsekonomiskt lönsamma.

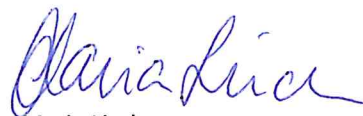
Att Samferdselsdepartementet lägger större vikt vid klimat och miljö som indikatorer kommer att öka det värdet ytterligare. Konsekvensen av att inte genomföra projektet skadar även de ambitiösa målen inom utsläpp av växthusgaser och bör därmed få en helhetsbedömning i form av en KVV.

Den säkerhetspolitiska utvecklingen i vår omvärld gör att vi skyndsamt bör utveckla fler järnvägsförbindelser och järnvägsförbindelser med bättre kapacitet gränsöverskridande mellan Norge och Sverige. Vi tackar för möjligheten att komma med inspel till NTP 2025 – 2036, och hoppas att kommande NTP ska säkerställa en KVV som kan titta på åtgärder för en uppgraderad tågtrafik på sträckan Oslo-Stockholm.

För Regionala utvecklingsnämnden



Jenny Landerhäs (M)
Ordförande
Regionala utvecklingsnämnden



Maria Linder
Förvaltningsdirektör Regionala
utvecklingsförvaltning