

Förskottering lokaliseringsutredning Nobelbana

Bolaget Oslo-Sthlm 2.55s uppdrag handlar om att påskynda en bättre förbindelse mellan Oslo och Stockholm. Samtidigt är förbindelsen mellan huvudstäderna ur bolagets perspektiv ett redskap för att fånga ett nationellt/internationellt engagemang. Vårt verkliga syfte är att skapa ökad regional tillgänglighet. Det är genom goda förbindelser mellan huvudstäderna som vi kan få bättre förbindelser till huvudstäderna och mellan varandra. Det har varit utgångspunkten redan från början, och det är också ett huvudskäl till varför vi aldrig önskat höghastighetsjärnväg i stråket.

Vårt arbete har vilat på i huvudsak två ben. Vi har så klart jobbat med påverkansarbete. Inte så mycket i förhållande till massmedia och medborgare, utan framför allt riktat till myndigheter och beslutsfattare. Men minst lika viktigt har varit att med respekt för processen driva på processen. Det finns ganska väl utstakat vad som behövs för att bygga järnväg. Att driva på och underlätta så att de steg som behöver tas har varit en viktig utgångspunkt för mycket av vårt arbete. Att seriöst ta fram kunskap och underlag har varit redskapen som vi använt för att både få till dialogen och säkerställa att projektet utvecklas som vi önskar.

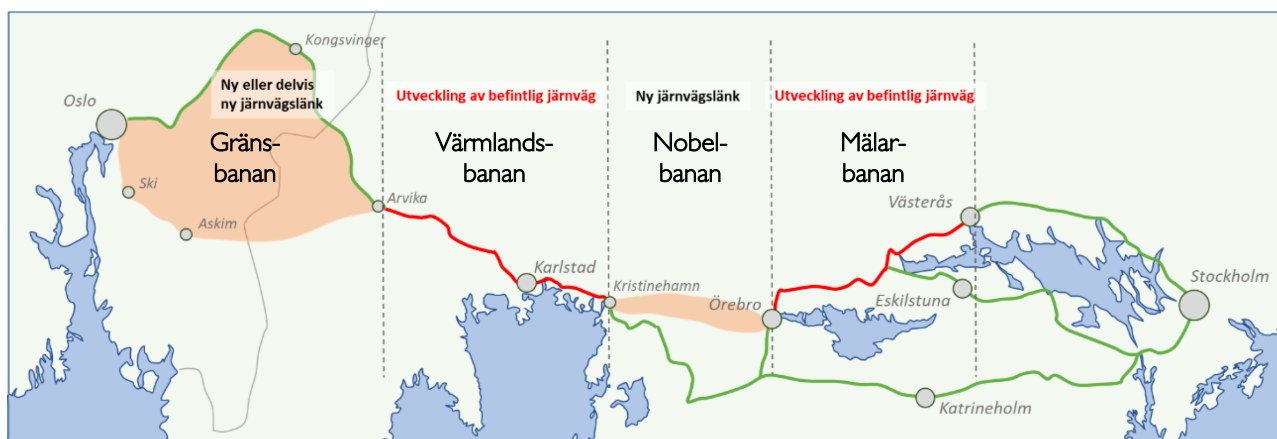
För att få till Oslo-Sthlm 2.55 är det egentligen fyra pusselbitar som behöver falla på plats.

1, Gränsbanan är den järnväg som öppnar upp marknaden och som skapar förutsättningarna för en riktigt attraktiv tågtrafik i stråket. Den regionala nyttan längs själva Gränsbanan är begränsad till Arvika och Karlstad. Men det är underlaget som den tillför som gör den viktig. Inte bara ur ett trafikperspektiv utan även ur ett klimatperspektiv och intäktsmässigt. Rent ekonomiskt är det den största pusselbiten - cirka 30 miljarder kronor. Och den svåraste, så till vida att den kräver samarbete mellan två nationer. Samtidigt finns det andra finansieringsmöjligheter då den flyttar en stor mängd flygresenärer till tåget.

2, Värmlandsbanan måste få dubbelspår, både för att klara befintlig trafik så väl som en mer omfattande snabbtågstrafik, regional tågtrafik och gods. Kostnaden är bedömd av Trafikverket till mellan 13 och 17 miljarder kronor. Mest akut är sträckan mellan Karlstad och Kil, därefter mellan Karlstad och Kristinehamn och slutligen mellan Kil och riksgränsen. Kapacitetsmässigt är järnvägen överbelastad redan idag och det finns behov av en mer omfattande såväl gods som persontrafik.

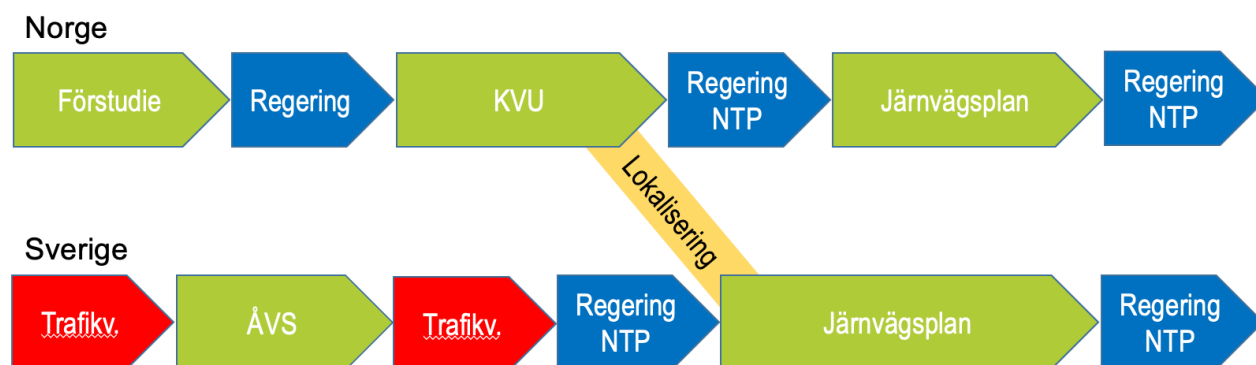
3, Mälarbanan är i grunden en modern järnväg, men både restid och kapacitet begränsas kraftigt av de kvarvarande enkelspårsdelarna. Mellan Arboga och Örebro byggdes enbart partiellt dubbelspår på 1990-talet och mellan Kolbäck och Valskog behöll man en betydligt äldre enkelspårsdel. Kostnaderna för att få fullständigt dubbelspår har Trafikverket beräknat till totalt 3 miljarder kronor och listan på nyttor det skapar kan göras väldigt lång. Sweco har gjort en separat nyttoanalys för Mälarbanan.

4, Nobelbanan knyter samman trafiken på en ny Gränsbana och Värmlandsbanan med Mälardalen och Stockholm. Därmed är den nyckeln till väldigt mycket av de regionala nyttorna. Utan Nobelbanan kommer det att vara svårt att få till en bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm genom Mälardalen. Nobelbanan kan också ha nyttor för gods som inte ska till Hallsberg. Nobelbanan är inte utredd av Trafikverket. Våra kostnadsberäkningar landar på mellan 7 och 10 miljarder kronor.



Åtgärdsvalsstudie Stockholm Oslo, Slutrapport, november 2017, TRV 2017/14854

Ur ett svenskt perspektiv är det första formella steget avklarat för hela stråket genom den Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som blev klar i november 2017. Men den svenska ÅVS:en inte har någon formell betydelse i Norge, även om Norge deltog i arbetet med att ta fram den. Det betyder att en Konceptvalsutredning (KVV) som är motsvarigheten till en ÅVS i Sverige fortfarande saknas för en ny Gränsbana. Samtidigt så finns det mycket utredningar som i vanliga fall ingår i en KVV som redan är gjorda. Det var en KVV i samma stråk för befintlig Kongsvingerbana som resulterade i förslaget att starta en förstudie för Gränsbanan. Förstudien i sig tillsammans med den Svenska ÅVS:en gör att en normal KVV borde kunna gå att genomföra snabbare och enklare än normalt.



Jämförelse planprocess Norge-Sverige

För att rusta eller bygga ut befintliga järnvägar i befintlig sträckning krävs det oftast inte någon stor järnvägsplan utan processen är mer flexibel. För Värmlandsbanan finns en fördjupad utredning klar och för Mälarbanan finns det aktuella funktionsutredningar. Den enda del som inte tagit något ytterligare steg är Nobelbanan.

ÅVS:en tog ett helhetsperspektiv på hela sträckan, men efter ÅVS:en går ansvaret för det fortsatta arbetet över till Trafikverksregionerna och då hackas projektet upp i delar. Utvecklingen av Värmlandsbanan ligger alltså på Trafikverket Väst och Mälarbanan på Trafikverket Öst. Nobelbanan ligger formellt sett i två Trafikverksregioner vilket stökar till processen något. Respektive Trafikverksregion tar fram prioriteringar inför ny Nationell Transport Plan (NTP) som sedan prioriteras nationellt av Trafikverket och sedan regeringen. Om regeringen pekar ut objektet i NTP så går Trafikverket vidare med järnvägsplan eller underlag för att kunna påbörja genomförande/investering.

En ovanlig del av ÅVSen Stockholm-Oslo var att den följdes av att parterna som deltagit i framtagandet av ÅVSen kom överens om egna långsiktiga åtaganden gällande ÅVSen. Det är inga formella avtal, men kanske förpliktigande intentioner. Regionerna i stråket åtog sig bland annat att samverka och att förbättra kollektivtrafiken i och runt stråket. Trafikverket åtog sig att utreda Mälärbanan, Värmlandsbanan och stå som värd för ett Stråkforum vart annat år, där alla i stråket kan ha dialog om stråkets utveckling. Trafikverket åtog sig också att utreda Nobelbanan, med reservationen att en sådan utrednings skulle påbörjas efter att NTP 2022 var klar. Det finns ingen precisering om vad för typ av utredning och inget exakt datum. Det är dock uppenbart att Trafikverket skjuter på det åtagandet och inte vill påbörja ett sådant utredningsarbete.

"Så som NTP ser ut idag, med låsningar långt fram i tiden och små utrymme, ser vi inga möjligheter att påbörja nästa steg i en planeringsprocess. Om avgörande ändringar görs kring hantering och finansiering av ERTMS och Nya Stambanor kan läget bli annorlunda men det är inget vi kan spekulera i nu."

Mail: Stefan Engdahl, Planeringsdirektör Trafikverket, 2022-11-15

Som underlag för den prioritering som Trafikverket och sedan regeringen gör, tar Trafikverket fram bristanalyser. Bristanalyserna ska egentligen inte vara en del i planeringsprocessen utan underlag för prioriteringsprocessen. Därför finns det inga krav på samråd när bristanalyserna tas fram. Det sker dock ofta ändå eftersom Trafikverket allmänt ska hålla en dialog med länsplaneupprättarna. Men i fallet Oslo-Stockholm så skedde en förändring av prioriteringen i bristanalysen jämfört med ÅVSen. I ÅVSen pekades det ut att man först skulle åtgärda Värmlandsbanan och Mälärbanan innan man diskuterade nya länkar. Men i bristanalysen skrev Trafikverket att man först måste ta ställning till en ny gränsbana innan man genomförde några större åtgärder på Värmlandsbanan. Och Nobelbanan skulle inte diskuteras alls, innan man tagit ställning till Gränsbanan. Därmed skulle åtgärder på Mälärbanan bara göras om de var motiverade utifrån regionala behov. Framtida behov utifrån tågtrafik mellan Oslo och Stockholm skulle inte beaktas.

Det finns naturligtvis en logik i att banornas funktion blir väldigt annorlunda om det tillkommer en internationell snabbtågstrafik, men min bedömning är att det främsta skälet var ekonomiskt. Det fanns inget investeringsutrymme för investeringar i vare sig Värmlandsbanan eller Mälärbanan även om underlagen finns. Det är en prioriteringsfråga inför nästa NTP om dessa kommer med. Med tanke på de stora behoven på Värmlandsbanan borde den komma med och med tanke på den tydliga prioriteringen av Mälärbanan i hela Mälardalen (Systemanalys, En bättre sats) borde den prioriteras. Här måste bolaget, regioner och kommuner tillsammans driva på för att dessa ska komma med.

När det gäller Nobelbanan finns inget utredningsunderlag som ens gör att den kan pekas ut och prioriteras i nästa NTP om vi inte kommer vidare i planeringsprocessen. Och för att göra det nu är min bedömning att det krävs ett regeringsbeslut antingen i en reviderad NTP eller separat för att komma vidare. Väntar vi på direktiv till nästa NTP så kommer vi få vänta ytterligare minst en NTP efter det, för att kunna komma med som objekt. Kommer vi vidare i planeringsprocessen nu, kan vi ha ett objekt framme till nästa NTP.

Nästa steg i planprocessen kan antingen vara hela jämvägsplanen som är ett omfattande arbete. Man kan säkert räkna tio procent av totalkostnaden. Det innehåller lokaliseringsutredning, miljöprövning och detaljutformning. Eller så siktar vi på att få ingång processen med första delen i jämvägsplanen som är en lokaliseringsutredning. Kostnaden för det är beräknad till någonstans 30-60 miljoner kronor och tar knappt 2 år att genomföra. Vem som helst kan göra både jämvägsplan och lokaliseringsutredning men godkänns den inte av Trafikverket har den ingen formell betydelse. Därför är det avgörande att ha med Trafikverket. Och därför behöver vi få regeringen att ge dem ett uppdrag.

Norrbottenbanan stod inför ett liknande dilemma för några år sedan. Man fanns inte med i NTP men ville ändå få i gång arbetet med en järnvägsplan, eftersom man upplevde att man kunde få politiskt stöd från regeringen för att komma vidare. Det resulterade i att regionerna i norr tillsammans erbjöd sig att förskottera halva kostnaden för hela järnvägsplanen, ett betydande belopp, om staten erbjöds sig att stödja en EU-ansökan för den andra hälften. Ansökan beviljades inom ramen för CEF och regionerna i tog själva ansvar för att ta fram järnvägsplanen samtidigt som Trafikverket fick ett uppdrag från regeringen, vid sidan av NTP, om att de skulle delta i framtagandet. I praktiken upphandlades det konsulter som gjorde järnvägsplanen på samma sätt som Trafikverket hade gjort, men resultatet blev att processen gick väldigt mycket fortare. Alla underlag fanns klara till nästa NTP och blev sedan prioriterade i nästa NTP. Man kortade processen med minst en 4-årsperiod. I praktiken ännu mer. Förskotteringen var naturligtvis ingen kreditrisk, men det var inte sagt ett datum när förskotteringen skulle återbetalas. Staten skulle återbetala förskottet när byggnationen av banan påbörjades.

Från bolaget ser vi en liknade möjlighet att snabba upp processen med Nobelbanan. Att vi skulle rikta ett erbjudande till den nya regeringen om att förskottera första delen av järnvägsplanen på Nobelbanan – lokaliseringsutredningen. Regeringen har behov av att visa på en ny inriktning för infrastrukturpolitiken. Ett erbjudande om förskottering skulle sänka tröskeln. Om Trafikverket inte har resurser att göra det, kan vi knyta till oss dessa kompetenser själva. Det viktiga är att Trafikverket får ett uppdrag om att delta. Kostnaden för en lokaliseringsutredning skulle vara någonstans mellan 30 och 60 miljoner och därmed skulle förskotteringen motsvara mellan 5 och 10 miljoner per ägare. Det finns inga garantier eller löften från vare sig Trafikverket eller regeringen att anta ett sådant erbjudande. Och det är svårt att inleda ett sådant samtal innan man vet att man kan stå för det. Därför är det viktigt med ett besked från ägarna om det är en möjlig väg framåt?

Bifogat: Förslag på hur en lokaliseringsutredning skulle kunna genomföras och organiseras.

Jonas Karlsson - VD
Oslo-Stockholm 2.55 AB