

Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 samlade synpunkter i samrådet om TEN-T

(EU) nr. 1315/2013

Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB som ägs av regioner och större städer¹ i stråket mellan Stockholm och Oslo står bakom den unionsgemensamma transportpolitiken och ser ett stort mervärde i att utveckla ett sammanlänkat europeiskt transportsystem. En samordnad planering på europeisk nivå har flera styrkor, framförallt när den riktas in på gränsöverskridande infrastruktur och gemensamma europeiska standarder. Genom samverkan kan vi uppnå de gemensamt uppsatta målen om ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem i hela Europa. Bolaget menar vidare att de koordinatörer som inrättats för samordning av genomförandet av stomnätskorridorerna har varit mycket positiva och att dessa bidragit till transparens och öppenhet i kontakterna med EU-kommissionen.

Genom huvudstadsregionernas placering i centrala Skandinavien har Oslo-Akershus och Stockholm-Mälardalen viktiga funktioner som noder och transportstråk i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Syftet med TEN-T är att knyta samman transportinfrastrukturen i Europa och därmed skapa förutsättningar för ett effektivt och hållbart resande och transporter. Det kan handla om att minska avstånden, ta bort flaskhalsar och ta bort tekniska hinder som finns mellan EU-medlemsstaternas transportnät. Bolaget anser att det internationella perspektivet i planering och genomförandet av den nationella infrastrukturplaneringen behöver stärkas. Bolaget ser ett särskilt mervärde i den europeiska transportpolitiken, exempelvis när det gäller den gränsöverskridande dimensionen, som allt för ofta är svag på nationell nivå. Projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv har inte prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt, vilket riskerar att Sverige inte når EU-målen i tid. Detta äventyrar genomförandet av TEN-T:s stomnät inom utsatt tidsram, en slutsats som dras även i Riksrevisionens granskningsrapport "Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?" (RIR 2017:27).

Stråket Stockholm-Oslo är transportintensivt och mycket talar för en fortsatt snabb tillväxt av både person- och godstransporter. De senaste åren har intresset för stråket ökat betydligt och potentialen och förutsättningarna för att skapa en järnvägsförbindelse som är konkurrenskraftig med flyget är mycket stor. Då avståndet är relativt kort skulle det vara fullt möjligt att få en restid under tre timmar genom att komplettera befintlig infrastruktur med ett fåtal nya länkar.

Klimatvinster och samhällsnytta

Transportsektorn står för en stor del av de globala koldioxidutsläppen och spelar därför en viktig roll i omställningen för att uppnå målen i Parisavtalet från 2015. Bolaget ser ett stort behov av europeisk samverkan för att åstadkomma ett hållbart, effektivt och säkert transportsystem. Flernivåsamverkan och en tydligare involvering av regional och lokal nivå i utarbetandet av en ny framåtsyftande TEN-T-förordning är eftersträvaransvärt. Det bör göras möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta europeiska mervärdet, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar, och därigenom bidra till målet i vitboken att minska växthusgasutsläppen från transporter med 60 procent till 2050 jämfört med 1990.

¹ Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB ägs av Region Västmanland, Västerås stad, Region Örebro län, Örebro kommun, Region Värmland och Karlstad kommun.

Idag finns det stora brister i infrastrukturen, framförallt för järnvägen, mellan Stockholm och Oslo. Två europeiska huvudstäder med ett avstånd på drygt 400 km. Tågförbindelsen har idag en restid på cirka fem timmar och en mycket låg marknadsandel. Det omfattande affärsresandet sker i huvudsak med flyg och 1,4 miljoner flygresor sker årligen mellan Gardermoen och Arlanda och är en av de mest trafikerade flyglinjerna i Europa och den största utrikesförbindelsen från Arlanda. Endast cirka 200 000 resor mellan huvudstäderna sker idag med tåg. En övergång från flyg (fossila transporter) till tåg (hållbara transporter) är avgörande för att uppnå EU:s klimatstrategi till 2030 och vision om ett koldioxidneutralt samhälle till 2050.

I en nyttoanalys som Sweco gjord våren 2017 påvisades en minskad klimatpåverkan bara från flygresande på cirka 53 tusen ton koldioxid per år förutsatt att flyget klarar att minska sin klimatpåverkan med 1,5 procent per år. Till det kommer minskad klimatpåverkan från biltrafiken då restiden för regionala tågresor i stråket i snitt halveras. Idag är restiden med bil i stråket ofta kortare än tåg. Dessutom ökar kapaciteten för den, på järnvägen, redan omfattande godstrafiken kraftigt. Delar av stråket är idag tungt belastat och i dess västra delar finns Sveriges mest trafikerade enkelspår. En stor del handlar om järnvägstransporter över gränsen mellan Sverige och Norge. På senare år har dessutom bristen på kapacitet i stråket lyfts som en brist ur ett försvarsstrategiskt perspektiv av Försvarsberedningen i Sveriges riksdag.

Att satsa på tåget mellan Stockholm och Oslo är viktigt inte bara för att minska utsläppen utan också för att öka ekonomiska och sociala utbyten mellan två huvudstadsregioner i Europa som växer kraftigt just nu. Två huvudstäder som har ett näringsliv som är kraftigt sammanlänkat redan idag. En bättre tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm knyter an till målet om att stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen. Det skulle också bidra till målet om samarbete med tredjeländer, vilket är nödvändigt för att säkerställa sammanlänkning och driftskompatibilitet mellan respektive infrastrukturnät.

Samhällsekonomiska kalkyler

Enligt TEN-T-förordningen ska projekt av gemensamt intresse ha genomgått en samhällsekonomisk nyttoanalys då EU-finansiering söks. I en europeisk kontext är Sverige ett glest befolkat land med stora avstånd och infrastrukturåtgärder ger sällan den samhällsekonomi som krävs för att konkurrera med satsningar på kontinenten. Den metodologi som Trafikverket tillämpar för samhällsekonomiska kalkyler skiljer sig från den som rekommenderas av EU-kommissionen, vilket missgynnar infrastrukturprojekt i Sverige. Trots det visar Oslo-Sthlm ut en nytta som är över 100 procent vilket är unikt när det gäller stora järnvägsprojekt i Sverige.

Bolaget ser utmaningarna med stora investeringsbehov i transportinfrastrukturen i Europa, att budgeten är kraftigt begränsad och att hårda prioriteringar av politiken behövs. TEN-T-förordningen behöver optimeras för att uppnå det största europeiska mervärdet inom ramen för de begränsade resurserna. Bolaget anser att den europeiska transportpolitiken framförallt gör nytta när den riktas in på gränsöverskridande infrastruktur, avlägsnande av hinder och flaskhalsar, främjande av innovativa transportlösningar och multimodala transportkedjor samt genom att bidra till utfasning av fossila bränslen.

Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 har tillsammans med ett stort antal europeiska företag utrett stråkets affärsmässiga potential inom ramen för en RFI² (Request for Information) under 2017 och 2018. Både tågoperatörer, finansiella aktörer och byggföretag har deltagit i arbetet. Slutsatsen är att projektet inte bara har potential att vara lönsamt ur ett samhällsperspektiv. Delar av projektet har dessutom potential att leverera avkastning på en nivå som gör det kommersiellt intressant och ger möjligt att attrahera privat kapital. Bolaget som ägs av större städer och regioner i stråket har

² <http://www.oslo-sthlm.se/dokument/66946/rfi-oslo-stockholm>

tillsammans med dessa aktörer presenterat ett Business Case³ för hur järnvägen skulle kunna färdigställas till 2031. Därmed är ett färdigställande av korridoren till 2030 fullt möjligt.

Oslo-Stockholm 2.55 anser att det är rimligt att stornätet som det idag är utformat kan tillgodose transportsektorns och användarnas behov. Bolaget betonar vikten av att ha ett helhetsperspektiv i infrastrukturplaneringen och att planera stråk istället för enskilda etapper och sträckor. I till exempel stråket Stockholm-Oslo är Västra stambanan och Värmlandsbanan utpekade, medan det kan finnas en annan järnväg (Målarbanan) som har större potential att bidra till att stråket Stockholm-Oslo ska fungera. Bolaget efterlyser en möjlighet att göra de samhällsekonomiska kalkylerna på hela stråk, även gränsöverskridande sådana. Det holistiska perspektivet i analyserna är avgörande för mer glesbefolkade regioner för att få rättvisande underlag och utfall.

De två (tre) nivåerna – övergripande nät, stornät och korridorer

I och med revideringen av Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) och förändringarna i de prioriterade stornätskorridorerna, som införlivas från och med 2021, sammanfaller en allt större del av stornätet med stornätskorridorernas dragningar. Stråket Stockholm-Oslo är i dagsläget enbart en sträcka på "övriga delar av stornätet", men ej utpekad som ett av de högst prioriterade långdistansflödena i unionen.

Från och med nästa programperiods början sammanfaller en stor del av korridorerna och stornätet, och "övriga delar av stornätet" utgör en allt mindre del. I den partiella allmänna riktlinjen mellan rådet och Europaparlamentet om CEF, föreslås finansieringen för stornätskorridorerna och "övriga delar av stornätet" att slås samman till en pott (till skillnad från EU-kommissionens ursprungliga förslag där 75 procent av finansieringen föreslogs gå till stornätskorridorerna, tio procent till "övriga delar av stornätet" och 15 procent till det övergripande nätet). Bolaget ser en risk i det faktum att "övriga delar av stornätet" får en minskad betydelse i och med att nya CEF-förordningen träder i kraft från 2021. I det fall antalet nivåer i det europeiska transportnätet revideras, vill bolaget starkt understryka vikten av att stråket Stockholm-Oslo införlivas i stornätskorridoren. Vilket även den svenska och norska regeringen framförde under 2018, i samband med revideringen av CEF-förordningen.

Bolaget anser att stornätskorridorerna är ett mycket viktigt verktyg för att genomföra implementeringen av TEN-T. Eftersom gränsöverskridande projekt tenderar att vara av lägre prioritet på nationell nivå fyller stornätskorridorerna en särskild funktion i att stärka och stötta samarbetet mellan medlemsländer, regioner, städer, hamnar och andra aktörer. Stråket mellan Oslo och Stockholm är den enda nordiska huvudstadsförbindelsen som inte är utpekad som korridor. Stråket har tidigare pekats ut inom TEN-T genom det prioriterade projektet 12 'Nordiska triangeln'.

Genomförande av TEN-T

TEN-T-förordningen ska möjliggöra smidig, säker och hållbar rörlighet för personer och varor, säkerställa tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen och bidra till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft. I EU är Norden den femte största ekonomin efter Tyskland, Storbritannien, Frankrike och Italien. Sverige och Norge står tillsammans för cirka 60 procent av Nordens ekonomi (BNP). Stockholm-Målarregionen och Osloregionen står för en stor och växande andel av ländernas BNP.

Europeisk transportpolitik står inför stora utmaningar, samtidigt som budgeten är kraftigt begränsad är investeringsbehoven stora och politiken kommer behöva göra hårda prioriteringar. Bolaget anser att TEN-T-riktlinjerna behöver optimeras för att uppnå det största europeiska mervärdet inom ramen för de begränsade resurserna. Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 efterfrågar

³ <http://www.oslo-sthlm.se/dokument/66946/rfi-oslo-stockholm-sthlm-2-55d>

tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

Med anledning av de stora klimatvinsterna och de samhällsekonomiska fördelarna, som argumenterats för i detta dokument, bör stråket läggas till i stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet (ScanMed).

Jonas Karlsson - CEO
Oslo-Stockholm 2.55 AB
jonas.karlsson@oslo-sthlm.se
+46 706 311363