

De gemensamma synpunkterna från Oslo-Stockholm 2.55 om revideringen av förordningen för ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T)

Infrastrukturdepartementet har bett att få synpunkter på EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet. Remissen avser fyra delar och Oslo-Stockholm 2.55 lämnar här remissvar på TEN-T.

Oslo-Stockholm 2.55 AB¹ ägs av regioner och större städer längs sträckan mellan Stockholm och Oslo. Idag finns det stora brister i infrastrukturen, framför allt för järnvägen, mellan Stockholm och Oslo. Två europeiska huvudstäder med ett avstånd på drygt 400 km. Tågförbindelsen har idag en restid på drygt 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, Det gör den till en av de mest trafikerade flyglinjerna i Europa samt den största utrikesförbindelsen från Arlanda. Endast cirka 200 000 resor mellan huvudstäderna sker idag med tåg. En snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo - Stockholm skulle flytta över en miljon flygresenärer till tåget varje år. En övergång från flyg till tåg är avgörande för att uppnå EU:s klimatmål till 2030 och vision om ett koldioxidneutralt samhälle till 2050.

Vi ser flera styrkor med en samordnad planering på EU-nivå, särskilt när den är inriktad på gränsöverskridande infrastruktur och gemensamma europeiska standarder. Det kommer krävas stora insatser för att ställa om transportsystemet för att nå våra gemensamma klimatmål. En bättre förbindelse mellan Oslo – Stockholm är ett kraftigt bidrag i det arbetet.

Oslo – Stockholm 2.55 välkomnar:

1. **målet om en minskning med 90 % av transportutsläppen fram till 2050.** Utbyggnad av Oslo-Stockholm skulle bidra till en kraftig överflyttning av passagerare från flyg till tåg och kraftigt öka kapaciteten för gods på järnväg, vilket skulle leda till en stor klimatnytta.
2. **färdigställandet av det transeuropeiska transportnätet till målären 2030, 2040 respektive 2050,** vilket även bör inkludera mindre justeringar i den nuvarande definitionen av transportnätet för att omfatta sträckor som bedöms ha ett starkt europeiskt mervärde, som sträckan Oslo-Stockholm. Det är dock viktigt att medlemsländerna tar sitt ansvar för att bidra till genomförandet av TEN-T nationellt.
3. **understryker vikten av att förordningen har ett fortsatt fokus på samordning, planering och utbyggnad av gränsöverskridande fysisk infrastruktur både inom unionen och mot tredje land,** med särskilt fokus på järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm.
4. **det nya konceptet med europeiska transportkorridorer (ETC)** som en sammanslagning av stomnätsskorridorerna och godskorridorerna på järnväg. Ett ökat fokus på koordineringen av godstrafik på järnväg är särskilt angeläget för stråket Oslo-Stockholm då det dagligen passerar mer än 20 godståg i vardera riktningen.
5. **uppgraderingen av Örebro och Västerås, i stråket Oslo-Stockholm till urbana noder.** Detta skapar ökad tillgänglighet till EU:s inre marknad för fler människor, företag och organisationer samtidigt som det främjar omställningen till ett hållbarare samhälle genom en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.
6. **förslaget om en utvecklad roll för de koordinatörer** som inrättats för samordningen och genomförandet av de europeiska transportkorridorerna. Vi anser att koordinatoremas roll har bidragit till transparens och öppenhet i kontakterna med kommissionen.

¹ Oslo-Stockholm 2.55 AB ägs av Region Västmanland, Västerås stad, Region Örebro län, Örebro kommun, Region Värmland, och Karlstads kommun. Region Stockholm och Viken fylkeskommune deltar numera också i bolagets arbete.

Oslo – Stockholm 2.55 anser

1. **att hela sträckan Oslo – Stockholm ska ingå i europeiska transportkorridoren ScanMed**, då stråket har ett starkt europeiskt mervärde och en tydlig klimatnytta i och med den stora potentialen att öka tåggets resandeandelar mot flyg- och vägtransport. Idag är Värmlandsbana utpekad som stomnät i TEN-T och vår hållning är att Värmlandsbanan ska fortsätta vara stomnät i den reviderade förordningen. Därtill ser vi att Mälardalen får en alltmer central nationell och internationell funktion och därför bör pekas ut som stomnät inom ramen för TEN-T. Utöver detta bör de planerade järnvägsförbindelserna Gensebanan och Nobelbanan (Kristinehamn-Örebro) pekas ut på samma sätt som nya stambanor. (För konkret ändringsförslag till bilaga III, "Alignment of the European Transport Corridors", se bifogat annex.)
2. för att en mer korrekt bedömning av de samhällsekonomiska och miljömässiga vinsterna av gränsöverskridande förbindelser bör kriterierna för bedömning av nya infrastruktursatsningar anpassas till att omfatta hela sträckor, inklusive kopplingar till tredje land. Särskilt bör infrastruktursatsningar som bidrar till kraftigt minskade växthusgasutsläpp premieras.
3. **att Karlstad ska utses till urban nod i TEN-T-systemet**. Karlstad fyller en viktig funktion för lokal, regional, nationell och internationell trafik i stråket Oslo-Stockholm. I Karlstadsregionen bor mer än 150 000 inv. och Karlstad innehar en viktig funktion som upptagningsområde för det transeuropeiska transportnätet i ett bredare geografiskt område runt noden, både vad gäller passagerar- och godstrafik. Här passerar viktig infrastruktur som ingår i TEN-T, så som E18, Värmlandsbanan och E45, men här finns också en viktig inlandshamn med havsgående sjöfart och anslutning TEN-T (Inland waterways) samt en internationell flygplats. För att undvika vita fläckar på TEN-T kartan fyller Karlstad dessutom en viktig funktion både strategiskt och geografiskt mellan två urbana noder, Oslo och Örebro.

Politiskt stöd för en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Både det politiska stödet och stödet från näringslivet har vuxit kraftigt det senaste året för att bygga ut sträckan Oslo – Stockholm. Det finns just nu en unik möjlighet att få till stånd en bilateral överenskommelse om en förbindelse mellan Oslo och Stockholm. Allt fler ser att en modern järnvägsförbindelse både skulle bidra till ekonomisk tillväxt och minskad klimatpåverkan. Redan 2018 föreslog den svenska regeringen, via infrastrukturminister Tomas Eneroth, att sträckan Oslo-Stockholm skulle inkluderas i den europeiska transportkorridoren ScanMed.² Företrädare för den norska regeringen har tydligt tagit ställning för att undersöka möjligheterna att få till projektet. I samfärdsdepartementets positionspapper till revideringen av TEN-T förordningen föreslår Norge att Oslo-Stockholm förbindelsen ska införlivas i europeiska transportkorridoren ScanMed.³ I Sverige har Trafikverket satt i gång ett flertal utredningar samtidigt som det politiska stödet har vuxit kraftigt på båda sidor gränsen. I nov. 2021 presenterade Trafikverket förslag till ny nationell transportplan⁴ där en särskild utredning för att påskynda förverkligandet av en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm föreslås.

En förbindelse med starkt europeiskt mervärde

För att klara klimatmålen anser Oslo-Stockholm 2.55 att åtgärder med stora klimatvinster bör prioriteras. Över 85 procent av resorna mellan huvudstäderna sker med flyg, trots att avståndet är lite drygt 40 mil så tar tågresan mer än fem timmar när det går som fortast. Förutsättningarna för att skapa en järnvägsförbindelse som är konkurrenskraftig med flyget är dock mycket stor. Förutom att binda samman de två huvudstäderna tätare, för både gods- och persontrafik, kommer förbindelsen även bidra till kraftigt minskad klimatpåverkan, i linje med transportpolitikens långsiktiga mål. I dagsläget sker en stor andel av de regionala resorna längs stråket med bil, då restiden med bil ofta är kortare än med tåg, något som ytterligare påverkar klimatet, trängseln på vägarna samt trafiksäkerhetsaspekter negativt.

Exporten mellan Norge och Sverige har ökat med över 20 procent åt båda hållen de senaste tio åren. Där till kommer att tjänsteexporten från Sverige till Norge har fördubblats och från Norge till Sverige har den

² <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/forlangning-av-transportkorridor-till-norrland-och-norge/>

³ <https://www.regjeringen.no/contentassets/859bf7cb80e943d285c15ecd53f20a8c/norwegian-position-paper-5-may-2021.pdf>

⁴ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615267/FULLTEXT01.pdf>

fyrdubblats de senaste tio åren. Norge är det land som äger flest företag i Sverige. Sverige investerar tre gånger så mycket i Norge som i Danmark och Finland tillsammans och antalet anställda i norskgöda bolag i Stockholm har fördubblats på tio år. Att utveckla och underlätta kommunikationen mellan länder är därmed av stor betydelse. Den kraftigt ökad tjänsteexport mellan Sverige och Norge är en viktig del av förklaringen till att flygtrafiken mellan länderna har ökat med över fyra procent om året. Arlanda och Gardermoen är varandras största utrikesdestinationer. Sträckan Stockholm-Oslo utgjorde 2018 världens tjugonde mest frekventa flyglinje i hela världen med 12 804 flygningar – precis efter sträckan London-Frankfurt. Något som resulterat i att det sker 1,4 miljoner flygresor varje år i relationen. Det är inte bara mycket ur ett nordiskt perspektiv. Det är mycket ur ett europeiskt perspektiv.

Med förbättringar av dagens infrastruktur samt byggandet av två nya länkar skulle en restid på 2 timmar och 40 minuter kunna uppnås. Med fyra eller fem stopp längs vägen klarar ett vanligt tåg med hastighet upp till 250 km/h en restid på under tre timmar. Resandeprognoser visar att om en förbindelse med en restid på max tre timmar mellan Oslo och Stockholm står klar i mitten på 2030-talet kommer det ske 1,9 miljoner tågresor per år och skapas förutsättningar för knappt 20 tåg i vardera riktningen per dag. Där till kommer ett ökat regionalt resande och behov av regional tågtrafik över gränsen. Förbindelsen mellan Oslo och Stockholm kommer alltså vara en av Nordens största reserelationer med tåg.

Genom att knyta Oslo och Stockholm närmare varandra stärks de båda huvudstadsregionerna samtidigt som den regionala nyttan ökar mellan städerna på och i anslutning till stråket. Stråket passerar genom Sveriges befolkningsrikaste område där närmare 3,5 miljoner människor bor. Större arbets- och studiemarknader samt ökat bostadsbyggande och nya etableringar är några av effekterna som förbindelsen väntas medföra.

Det går inte att överskatta de potentiella effekterna av att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser. Vinsterna med en utbyggd järnväg på stråket skulle följaktligen bli stora från flera viktiga perspektiv som framhålls i EU:s transportpolitik.⁵

Oslo – Stockholm ska ingå i europeiska transportkorridoren ScanMed

I och med revideringen av *Fonden för ett sammanlänkat Europa* (CEF) och förändringarna i de prioriterade stomnätskorridorerna, som införlivades från och med 2021, sammanfaller en allt större del av stomnätet med stomnätskorridorernas dragningar. Stråket Oslo-Stockholm är i dagsläget enbart en sträcka på "övriga delar av stomnätet", men ej utpekad som stomnätskorridor. Vi ser en risk i det faktum att "övriga delar av stomnätet" får en minskad betydelse i och med att nya CEF-förordningen träder i kraft. I det fall antalet nivåer i det europeiska transportnätet revideras, vill vi starkt understryka vikten av att stråket Oslo-Stockholm införlivas i europeiska transportkorridoren. Vilket även den svenska och norska regeringen framförde under 2018, i samband med revideringen av CEF-förordningen.

Eftersom gränsöverskridande projekt tenderar att vara av lägre prioritet på nationell nivå fyller stomnätskorridorerna 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 'Nordiska triangeln'. Genom huvudstadsregionernas placering i centrala Skandinavien har Oslo-Viken och Stockholm-Mälarenregionen viktiga funktioner som noder och transportstråk i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Idag är Värmlandsbanan utpekad som stomnät i TEN-T och vår hållning är att Värmlandsbanan bör fortsätta vara stomnät i den reviderade förordningen. Därtill ser vi att Mälarenbanan får en alltmer central nationell och internationell funktion och därför bör pekas ut inom ramen för TEN-T.

⁵ <https://www.oslo-sthlm.se/>

Vi anser även att de korridorssamordnare som utsetts för att övervaka genomförandet av stomnätskorridorena har bidragit till en tydlig och strukturerad dialog med EU-kommissionen. Vi betonar vikten av en fortsatt fördjupad och gemensam dialog mellan regional, nationell och EU-nivå i den fortsatta planeringen av färdigställandet av det europeiska transportnätet, i synnerhet dess gränsöverskridande perspektiv. Vi anser därför att koordinatorens mandat bör tydliggöras att omfatta hela stomnätet, med särskilt fokus på projekt med starkt europeiskt mervärde och stor klimatnytta.

I och med Oslo-Stockholmsprojektets gränsöverskridande karaktär, där två europeiska huvudstäder kopplas samman och bidrar till ett stärkt europeiskt mervärde inom flera områden, finns potential att göra projektet till ett flaggskeppsprojekt koordinerat av korridorssamordnaren för ScanMed-korridoren.

Jonas Karlsson, VD
Oslo-Stockholm 2,55 AB
jonas.karlsson@oslo-sthlm.se
+46 706 311363



Annex

Oslo-Stockholm 2.55s ändringsförslag till det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T.

Kort motivering till ändringsförslaget:

Motiveringen är vikten av att inkludera den norra delen av den nordiska triangeln, mellan Stockholm och Oslo, som förbinder dessa två huvudstäder samt ett antal nya mellanliggande urbana noder. Effektiv användning av befintlig infrastruktur är en av hörnstenarna i TEN-T-målen. Genom att flytta flöden mellan Oslo och Stockholm från flyg- till järnväg minskar restiderna avsevärt och bidrar till en positiv klimatpåverkan samt förbättrade studie- och arbetsmarknader längs stråket.

Detta projekt kopplar samman befintligt stomnät med byggandet av två nya järnväglänkar och bildar en snabbare järnvägsförbindelse på ett kostnadseffektivt sätt längs det folkrika stråket Oslo-Karlstad-Örebro-Västerås-Stockholm.

Både Örebro och Västerås finns på kartan som nya urbana noder och detta projekt kommer att tillhandahålla en järnvägsförbindelse för Västerås som för närvarande inte har en järnvägsförbindelse inkluderad i TEN-T. Vidare finns också goda förutsättningar för att Karlstad kvalificeras som urban nod i TEN-T. Förutom att huvudstäderna Stockholm och Oslo binds samman blir då också noderna Örebro, Västerås och Karlstad sammankopplade.

I och med projektets gränsöverskridande karaktär, där två europeiska huvudstäder kopplas samman och bidrar till ett stärkt europeiskt mervärde inom flera områden, finns potential att göra projektet till ett flaggskeppsprojekt koordinerat av korridorsamordnaren för ScanMed-korridoren. Därför är det angeläget att hela sträckan läggs till på Scan-Med-korridoren i bilaga III "Alignment of the European Transport Corridors".

De specifika järnvägssträckorna är:

- **Stockholm till Örebro via Västerås (Mälarbanan)** – nuvarande järnväg läggs till i TEN-T och uppgraderas till 250 km/h och markeras som höghastighetslinje i TEN-T.
- **Örebro-Karlstad** – Att den planerade järnvägssträckan mellan Örebro-Kristinehamn (Nobelbanan) att ingå i TEN-T och pekas ut på TEN-T kartan på samma sätt som nya stambanor har pekats ut. Sträckan **Kristinehamn – Karlstad**, som idag är stomnät, uppgraderas till 250 km/h och markeras som höghastighetslinje i TEN-T.
- **Karlstad till norska gränsen via Arvika** -Att Karlstad till Arvika befintligt stomnät ska uppgraderas till 250 km/h och markeras som höghastighetslinje i TEN-T. Därefter kommer en ny sträcka att byggas till norska gränsen som behöver ingå TEN-T.
- **I Norge** ska en ny järnvägssträcka byggas, som behöver ingå i TEN-T, för att ansluta till ovanstående sträcka från svenska gränsen.