

Bjørkelangen, 02. april 2020

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)
Sekretariatet

Attn. Ingar Leiksett

VEDR. COWI-RAPPORTEN AV SEPTEMBER 2019 OM «SAMFUNNSNYTTE AV NY JERNBANE MELLOM OSLO OG STOCKHOLM»

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR) ga sommeren 2019 konsultantselskapet COWI i oppdrag å se på den samfunnsmessige og regionale nytte av et nytt hurtigtog mellom Oslo og Stockholm via Lillestrøm, gjennom Aurskog-Høland og videre til Sverige. Dette er et spennende oppdrag, og vi i det nyetablerte prosjektselskapet «Oslo – Sthlm under 3 timer AS» hadde store forventninger til utredninger og konklusjoner i rapporten. Vi tillater oss i dette notatet å kommentere noen mangler vi synes burde fått større oppmerksomhet.

TIL KAPITTEL 2 – DAGENS SITUASJON (MORGENDAGEN MANGLER I STOR GRAD).

Enkelte sektorer er dekket brukbart, men mye interessant kildemateriale er ikke nevnt, langt mindre benyttet i å forsøke å trekke konklusjoner om utviklingsmønstre når det gjelder bosetting, næringsliv og arbeidsmarked, som alle er sentrale punkter i en beskrivelse av samfunnsnyttene av tog prosjektet. På side 8 sier de rett ut de «ikke har sett på de store problemstillingene i areal- og transportpolitikken i Osloregionen.»

Ser en på referanselisten over kilder som er berørt i rapporten, fremstår dette som en litteraturstudie av hva som har skjedd de siste 10 – 20 årene, uten at man ekstrapolerer gammelt tallmateriale, bortsett fra enkelte befolknings framskrivninger.

Hvilke rammebetingelser burde vært tatt med for å beskrive forventet utvikling de kommende 15 – 20 år:

- Regionplaner for Oslo og Akershus for areal, transport, næringsutvikling og lokalisering
- Trender for bosetting og befolkningsforflytting – innen Oslo- og Akershusregionen
- Nye politiske trender basert på klimaforventninger og utslippsforhold (bilbruk kontra offentlige transportløsninger)
- Nye lokaliseringskrav fra næringslivet i regionen (ref. 6.000 bedrifter som ønsker seg ut av Oslo)
- Finansieringsutfordringer for offentlige samferdselsprosjekter på vei, bane og luftfart
- Nytt «mega-arbeidsmarked» Norge/Sverige – Wärmland som nytt nærarbeidsmarked (beskrivelse mangler)

-
- Myter om utdannings- og kompetansenivå i det nye «mega-arbeidsmarkedet» (Oslo/Lillestrøm/Karlstad)

TIL KAPITTEL 3 – UTREDNINGER OM HURTIGTOG MELLOM OSLO OG STOCKHOLM

Først og fremst mangler rapporten en definisjon og konkretisering av hva slags jernbane som planlegges bygd mellom Stockholm og Oslo.

En av de elementene som forårsaker forveksling og manglende konkretisering av hva slags jernbaneprosjekt vi snakker om, er den såkalte høyhastighetsutredningen, som daværende Jernbaneverket laget i 2012, og som ganske detaljert bl.a. tok for seg et av trasealternativene for Oslo-Stockholm via Lillestrøm og Bjørkelangen.

I ettertid har flere forsøkt seg på definisjoner på dette toget som skal tilbakelegge distansen mellom hovedstedene på under 3 timer.

I jernbane terminologi er et høyhastighetstog et tog på dertil hørende banekonstruksjon, som går over 350 km/t. Så langt arbeider man ut fra at det rekkes med et tog som går strekningen på under 3 timer, dvs. maks 250 km/t. Svenskene kaller det «snabbtog», og tilsvarende norsk betegnelse er hurtigtog. Maks tillatt hastighet for tog i Norge i dag er 210 km/t, som Gardermobanen går i.

Når det gjelder høyhastighetstog, som f.eks. går i 350 – 450 km/t, betinger det helt andre og langt større investeringer i baneutforming, stignings- og svingforhold, enn for hurtigtog.

Når det svenske prosjektselskapet Oslo-Sthlm 2.55 AB har lagt seg på snabbtog-løsningen, så mener man at dette løser behovet for redusert reisetid for å kunne konkurrere med fly, dvs. halvering av reisetiden fra sentrum til sentrum.

Et annet element som ikke er nevnt er at det skal bygges dobbeltspor hele veien. Dette for å kunne kjøre hurtigtoget med få stopp på ene sporet, samtidig som det andre sporet kan betjene regionbanene, f.eks. Oslo – Karlstad, med flere stasjoner, bl.a. på Bjørkelangen. (dette er ikke nevnt med et ord i COWI-rapporten).

Når det gjelder utredninger om hurtigtog mellom Oslo og Stockholm, har rapporten omfattet:

- Jernbaneverkets høyhastighetsutredning fra 2012
- Svenske Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgång inom stråket Stockholm – Oslo 2017
- Rapporten Business Case Osl-Sthlm 2.55 AB
-

I tillegg nevner rapporten, som alternativ til hurtigtog via Lillestrøm, en EU-finansiert rapport «TENTacle 2019», et påtenkt baneprosjekt fra Oslo via Ski, Askim, Mysen og Ørje til Karlstad, som lanserer et høyhastighetstog med toppfart 450 km/t som vil kunne tilbakelegge strekningen mellom hovedstedene på 1time 45 min. Dette alternativ ligger både investeringsmessig og banebyggingsmessig langt utover de rammen bl.a. den svenske stat har lagt, gjennom Trafikverkets utredning. Likevel har rapportforfatterne viet dette alternativ stor plass.

Derfor er det merkelig at rapporten ikke nevner en rekke meget relevante utredninger, som når det gjelder bygging av bane og ikke minst den samfunnsmessige nytte av prosjektet, som i aller høyeste grad

ville gitt oppdragsgiver et langt mer fullstendig bilde av både krav og muligheter som ville belyse betydningen tog prosjektet vil representere for regionen Oslo-Karlstad for norsk del.

Det gjelder følgende rapporter:

- Sweco's rapport om Oslo – Stockholm Nyttoanalys 2040 -(samfunnsnytte ved strategisk jernveg 2017)
- Oslo – Stockholm 2.55 – kostnadsanalys før delsträcka Lillestrøm .- Arvika (Rambøll 2018)
- Oslo – Stockholm 2.55 – kostnadsanalys før delsträcka Ski – Arvika (Rambøll 2019)
- Kartlegging av kontaktintensiteten mellom hovedstadsregionene Stockholm – Oslo – (Mälardalsrådet/Osloregionen – november 2018)

TIL KAPITTEL 4 – INTERNASJONALE FUNN

I kapittel 4 omtales 4 prosjekter, 3 danske og ett engelsk/fransk. Ingen av disse prosjektene har særlig relevans på norsk/svenske forhold i forbindelse med vurderingen av samfunnsnyttene, bortsett fra effekten av kortere reisetid.

Her viser lokale beregninger i forbindelse med Glommakryssingen med ny bru ved Fetsund, at gevinsten ved 30 minutters kortere reisetid for pendlerne som daglig passerer over Glomma ved Fetsund har en daglig potensiell besparelse verdt 20 mill. kr., men dette er ikke nevnt i rapporten.

TIL KAPITTEL 5 – KAPASITETEN I ROMERIKSPORTEN (OG ANDRE JERNBANETEKNISKE BEGRENSNINGER)

Kapittel 5 tar først og fremst for seg kapasiteten i Romeriksporten. Dette er noe Jernbanedirektoratet for lengst er klar over, og det ligger inne i planene at nytt signalanlegg, ERTMS, skal installeres innen 2030, dette vil doble kapasiteten i Romeriksporten. Dette er også det året den planlagte hurtigtogsbanen Oslo-Stockholm skal være ferdig, så hva er problemet? Jernbanedirektoratet er imidlertid klar over at hvis klimabevegelsen får rett i sine profetier, vil også Gardermobanen og utbygging av Intercitytriangelet (hvis/når det blir utbygd, ref. grunnforholdsproblemer og uenighet mellom byene i Østfold) kreve mer kapasitet, og i den forbindelse må Jernbanedirektoratet se på raskere løsninger i Romeriksporten.

Kapasitetsproblemerkene i Romeriksporten påvirker også jernbanetrafikken i sentrumstunnelen under Oslo, og i et 10 – 20 års perspektiv må også dette prosjektet realiseres, noe også korridorene vest for (Drammen) og sydøst for Oslo (Follotunnelen) også er avhengig av.

En tredje flaskehals som mye av togtrafikken til og fra Oslo er avhengig å få løst, er utbygging av Lillestrøm Stasjon. Senest nå i februar 2020 har Bane Nor uttalt, at man er klar over problemet på fremtidig Lillestrøm Stasjon, og det er et prioritert prosjekt, ifølge Bane Nor.

TIL KAPITTEL 6 – REGIONALE EFFEKTER AV TILTAKET.

Både de utredninger som forfatterne av COWI-rapporten har henvist til, og de øvrige vi har nevnt, som ikke er vurdert, viser et betydelig passasjergrunnlag for ny bane mellom Oslo og Stockholm. Dagens 1,4 mill. passasjerer med fly mellom Gardermoen og Arlanda, vil kunne halvere reisetiden fra sentrum til sentrum, når en tar hensyn til transport, parkering eller tog/buss, terminaltider mv. på flyplassen.

Regiontogene Oslo – Karlstad, Karlstad – Ørebro og Ørebro – Stockholm forventes å ta mye lokaltrafikk, ikke minst i forbindelse med nye felles arbeidsmarkeder. Svenske prognoser for passasjergrunnlaget for hurtigtoget med få stasjoner forventes etter få år å komme opp i 1,9 mill. passasjerer, mens for regiontogene er prognosene 2.2 mill. passasjerer årlig i 2035.

COWI-rapporten berører bostedsattraktivitet og arbeidsmarked med positive regionale effekter, men farer overraskende kort over effektene på svensk side, spesielt i det svenske kaller «mega arbeidsmarkedet» regionalt mellom Oslo, Lillestrøm og Karlstad.

Østre Romerike er ikke ukjent med innvandringen av svenske arbeidstagere til Oslo-Gardermoen-regionen, spesielt i de årene arbeidsmarkedet i Sverige var dårlig. Det var karavaner av svenske biler, i mangel av andre befordringsmidler, over Bjørkelangen – til norske arbeidsplasser søndag kveld/mandag morgen, og hjem igjen torsdag kveld/fredag.

Kommunene mellom svenske grensen, via Arvika til Karlstad, har utviklet seg til et betydelig arbeidsmarked, og Karlstad er en interessant universitetsby, for de som sikter i retning høyere utdanning og kompetansebygging, og for norske kompetansebedrifter som ønsker tettere tilknytning til Karlstad og Stockholm.

Wärmlandsregionen har ca. 10 – 12.000 bedrifter i «alle» bransjer. Den nedgangsbølgen som Wärmlands-kommunene opplevde etter at Ford kjøpte Volvo, og flyttet all komponentproduksjonen til USA, bidro til tomme næringsbygg og stor arbeidsledighet i dette länet. Nå er næringsbyggene fylt opp, aktiviteten er stor, og arbeidsledigheten er ned på lavt nivå igjen. Derfor er det stor grunn til å forvente at norske arbeidstagere fra Oslo, Lillestrøm og Østre Romerike/Bjørkelangen vil reise til Arvika og Karlstad når reisetiden vil være fra 20 – 60 minutter, som det er fra Hamar til Oslo i dag, uten hurtigtog.

Det er også grunn til å merke seg hvordan norsk og svensk næringsliv fra Stockholm til Oslo, har integrert seg inn i respektive land. Eksempelvis var svenske investeringer i Norge i 2016 mer enn 3 ganger så stort som Danmarks og Finlands til sammen. Norske investeringer i Sverige har økt med 300% fra år 2000 til 2014. I 2016 fantes det 740 norskeide foretak i Stockholms län med neste 24.000 arbeidsplasser.

Når det gjelder bostedsattraktivitet representerer Nedre Romerike smørøyet i regionen. I Oslo bygges det etter eiendomsbransjens utsagn for lite, tilbudet er lavere enn etterspørselen, og boligprisene blir høye. Dette gir ringvirkninger til Nedre Romerike, og når 6.000 Oslobedrifter ønsker seg ut av byen, som resultat av Oslobyrådets målsetting om mindre biler inn i byen, og tilsvarende dårlige parkeringsmuligheter, vil dette spre seg til hele Romerike – og øst til svenskegrensen.

Avsnitt 6.3.(s.40) i COWI-rapporten tar for seg fremtidig vekst fordeling i Oslo-regionen. Her gjentas det faktum at Oslos vest-region har høyere utdanningsnivå og høyproduktive kunnskapsnæringer, spesielt i

oljesektoren. Årsaken til dette kommer sjelden fram, men dette har selvfølgelig sammenheng med den gamle flyplassen på Fornebu, som forårsaket en massiv lokalisering av denne type virksomheter fra Lysaker til Asker. Fortsatt holder en del av disse kunnskapsnivåene stand i dette område, men det er mye ledige lokaler langs E18, etter at bedriftene har flyttet nærmere Gardermoen, Flytoget til tross.

Med det som nå presses igjennom i Oslo, vil vandringen fra vest til øst bare bli forsterket, også hva gjelder bosetting, og når det nye toget Oslo-Stockholm via Lillestrøm kommer, vil dette gi ytterligere samfunnsmessige effekter for Nedre Romerike.

Pkt. 6.4. tar for seg Miljøeffekter, og her konstateres det at bilkjøringen vil gå ned. En konsekvens av dette er den enorme passasjerveksten som bussene opplever. Ruters passasjerstatistikk burde derfor vært meget interessant å vie i et eget avsnitt. Mye av denne trafikken vil bli overtatt av regiontoget når det kommer, ref. trafikkprognosene for både hurtigtoget og regiontoget.

Som negativ miljøeffekt nevnes arealinngrepene ved bygging av den nye jernbanen. Da er det grunn til å minne om at, iflg. Rambøll-rapporten for Oslo- Arvika-traseen, vil 35 % av denne strekningen gå i tunneler.

Derfor er det grunn til å legge merke til at det i flere av de svenske utredningene konkluderes med at det beste trasè alternativet for ny hurtigtogbane mellom Oslo og Stockholm er over Lillestrøm/Bjørkelangen basert på 4 kriterier, nemlig investeringskostnader, reisetid, trafikkgrunnlag og miljø/naturinngrep.

TIL KAPITTEL 9 – ANBEFALINGER FOR VIDERE ANALYSER.

Det er opplagt at det vil være behov for videre analyser, men mye av det som foreslås i dette kapitlet foreligger allerede i flere av de rapportene vi har nevnt, som COWI-forfatterne ikke har fanget opp.

For øvrig, som riktig påpekt, bør mye av det videre arbeidet med jernbaneprojektet Oslo Stockholm gjøres i et samarbeide mellom svenske og norske myndigheter, men også her er mye på gang allerede. Videre er det også i gang et utstrakt samarbeide mellom regionene fra Oslo, via Lillestrøm til Karlstad. Dette bør følges opp, både i offentlig og privat sektor.

Jernbaneprojektet representerer store muligheter både for Nedre Romerike og store deler av Wärmlandsområdet. Grip det!

Med vennlig hilsen
Oslo – Sthlm under 3 timer AS

Carl Fredrik Havnås
Styreleder

Trygve Tamburstuen
Daglig leder