

Till: Infrastrukturdepartementet

Finansiering av CEF-ansökan

**“Stockholm-Oslo – a proposed extension  
of the Scandinavian-Mediterranean Corridor”**

Regionerna och kommunerna i stråket mellan Oslo och Stockholm jobbar sedan drygt sju år tillbaka tillsammans i bolaget Oslo-Sthlm 2.55 för att förverkliga en modern järnvägsförbindelse. Vi ser att en sådan förbindelse skulle vara bra för Sverige och Norge och kraftigt bidra till att öka möjligheten till regional pendling och godstransporter i stråket. Med behoven av att stärka försvarsförmågan och behoven inom försvarsindustrin är stråket nu mer angeläget och akut än tidigare.

Vi som representerar stråket har redan från början bestämt oss för att jobba seriöst tillsammans med myndigheterna i både Sverige och Norge. Att med stor respekt för processen, se hur vi kan bidra till att en förbindelse skulle kunna förverkligas fortare. Vi har försökt hitta lösningar och presenterat ny kunskap. Vi noterar med stor glädje att regeringen bidragit till att hela stråket nu föreslås inkluderas i den så kallade ScanMed-korridoren i samband med revideringen av TEN-T. Med förslaget öppnas ytterligare möjligheter att finansiera både utredningar och investeringar.

Vi ser nu förutsättningar att komma vidare med en av pusselbitarna i stråket och har diskuterat både med EU-kommissionen och Trafikverket om möjligheten att regionalt genomföra en lokalisering-utredning och miljökonsekvensbeskrivning av en ny koppling mellan Värmlandsbanan (Kristinehamn) och Mälärbanan (Örebro). Den så kallade Nobelbanan är den enda pusselbiten vars funktion, förutsättningar och kostnader ännu inte utretts. I de samtal vi haft med EU-kommissionen har man också pekat på att det ofta är strategiskt klokt att söka utredningsmedel och på så sätt förbereda möjligheten att söka medel för investeringar i ett senare skede. Vi har förankrat en regional medverkan från blivande Trafikverket Mellersta Regionen. De har en viktig roll att säkerställa att utredningen genomförs på ett sådant sätt att den uppfyller alla de formella krav som kan ställas och kommer att garanteras medverkan och en tung roll i både styrgrupper och arbetsgrupper.

Ägarna till bolaget Oslo-Sthlm 2.55 har tillsammans kommit överens om att finansiera ett sådant utredningsarbete. Det innebär att vi avser att tillföra bolaget de resurser som krävs för att finansiera resterade 50% av kostnaderna utöver den finansiering som vi söker CEF-medel för (7 miljoner €). Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 måste i sin tur upphandla en organisation för genomförande av arbetet, vilket innebär en utökad omfattning av bolagets verksamhet under projektperioden. Vi har säkerställt att bolaget kan knyta till sig den kompetens som krävs. Formellt önskar vi att vår finansiering, i den händelse av att stråket förverkligas, ska räknas in i investeringskostnaderna och då regleras tillbaka.

*Mikael Andersson Elfgrén*  
Regionstyrelseordf  
Region Västmanland

*Andreas Svahn*  
Regionstyrelseordf  
Region Örebro län

*Åsa Johansson*  
Regionstyrelseordf  
Region Värmland

*Staffan Jansson*  
Kommunstyrelseordf  
Västerås stad

*John Johansson*  
Kommunstyrelseordf  
Örebro kommun

*Linda Larsson*  
Kommunstyrelseordf  
Karlstad kommun

## Budget

Kostnader (miljoner €)	Finansieras	2024	2025	2026	Summa
WP 1: Projekt-koordinering	Oslo-Stockholm 2.55 AB	0,1	0,3	0,2	0,6
WP 2: Lokaliseringsstudie	Oslo-Stockholm 2.55 AB	1,2	2,8	1	5,0
WP3: Finansiering och organisation	Oslo-Stockholm 2.55 AB	0,5	0,6	0,2	1,3
WP4: CBA	Oslo-Stockholm 2.55 AB	0,1			0,1
<b>Summa</b>		<b>1,9</b>	<b>3,7</b>	<b>1,4</b>	<b>7,0</b>

Finansiering (miljoner €)	2024	2025	2026	Summa	Kommentar
Oslo-Stockholm 2.55 AB - bolaget	0,3	0,3	0,1	0,7	Finansieras inom bolagets budget
Oslo-Stockholm 2.55 AB - ägare	0,65	1,55	0,6	2,8	Delas mellan ägarna av bolaget
CEF-medel	0,95	1,85	0,7	3,5	EU-finansiering
<b>Summa</b>	<b>1,9</b>	<b>3,7</b>	<b>1,4</b>	<b>7,0</b>	

## Bakgrund

Nobelbanan är ett avgörande steg för att knyta ihop Värmland med Mälardalen, den är ett viktigt steg i riktning mot en modern järnvägsförbindelse Oslo-Stockholm och den skulle avlasta Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg både avseende passagerartrafik och gods. Tillsammans med de små åtgärder som återstår på Mälärbanan skulle man i praktiken skapa en ny öst-västlig stambana norr om Mälaren och tillsammans med Norge-Vänerbanan skulle man skapa ett nytt godsstråk till Västsverige.

WSP och Sweco har i utredningar visat på att en sådan järnvägsförbindelse skulle vara starkt samhällsekonomiskt lönsam. I WSPs rapport från juni 2023 kan man se att det skulle generera en netto-nuvärdes-kvot (enligt ASEK 7) på +0,75 vilket måste betraktas som unikt för järnvägsprojekt i Sverige. Resandet på Mälärbanan skulle öka med mellan 4 och 5 miljoner resor per år och resandet på en ny Nobelbana skulle hamna på närmare 4 miljoner resor per år. Nobelbanan skulle också skapa den järnvägsförbindelse till Karlskoga som idag saknas, och som är viktig för försvarsindustrin där.

Stråket har idag en unik position med stora delar av svensk försvarsindustri samtidigt som över hälften av alla anställda i totalförsvaret i Sverige finns i stråket. Både försvarsindustri och totalförsvaret har stora behov när det gäller kompetensförsörjning. Till det kommer behovet av östvästliga transporter som en följd av Sveriges kommande NATO-anslutning. (Källa: Sweco, *Totalförsvaret, försvarsindustrin och järnvägen Oslo-Stockholm*, juni 2023).

Avsaknaden av lokaliseringstudier skapar dessutom problem för den lokala och regionala planering då ottydliga reservat försvårar vidare utveckling.