

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1788

av Daniel Bäckström (C)

Höghastighetståg Oslo–Karlstad–Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta initiativ till att utveckla det svensk-norska samarbetet för planläggning och projektering av ett konkurrenskraftigt järnvägsnät över gränsen sträckan Oslo–Karlstad–Stockholm.

Motivering

Europeiska länder bygger nu framtidens tågnät. Syftet är att genomföra EU:s vitbok för transporter med att ha 300 % mer höghastighetsjärnväg år 2030 än idag. På mellanlånga sträckor under 600 km ska man i huvudsak undvika flygtrafik och istället använda tåg när det går minst lika snabbt, är enklare, mer ekonomiskt och miljövänligt. Tåg ska också transportera betydligt mer gods i framtiden för att minska ökningen av lastbilstransporter och kunna konkurrera med personbilstrafik på kortare och längre sträckor. Tidsaspekten och hastigheten spelar en viktig roll. Om tåget bara går lite snabbare än idag så gör det liten skillnad, det måste komma upp i hastigheter över 250km/timme för att kunna bli konkurrenskraftigt.

Arbetet med att stärka tågens betydelse, kapacitet och konkurrenskraft pågår i såväl Norge som Sverige. Det genomförs projekt, förstudier och utredningar för att analysera och beskriva förutsättningarna för investeringar i olika stråk och korridorer, på kort och lång sikt. Engagemanget ökar och flera offentliga och privata aktörer lyfter nu betydelsen av större gemensamma infrastruktursatsningar för att stärka den norsk-svenska arbetsmarknaden, öka företagskontakterna, investeringarna och pendlingen.

Hur framtidens lösningar ser ut för järnvägen, godshanteringen och persontransporterna i korridorerna Oslo–Göteborg–Köpenhamn respektive Oslo–Karlstad–Stockholm varierar. En gemensam framtidsinriktad infrastrukturplanering skulle vara mycket positivt för våra länder för att uppnå snabbare, miljövänligare och säkrare person- och godstransporter med tåg.

Sträckan Oslo–Karlstad–Stockholm är den mest intressanta när det gäller möjligheterna att få fler att resa med tåg istället för flyg, då ökningstakten är mycket högre på denna sträcka jämfört med till exempel Stockholm–Köpenhamn eller Oslo–Köpenhamn. Dagens 1,2 miljoner flygresenärer mellan Oslo–Stockholm kommer troligtvis öka till över 2 miljoner/år om 10–15 år. Dessutom ökar flygtrafiken från Oslo och Stockholm till Helsingfors, vilket stärker öst-väst axelns betydelse i Norden.

Förstudier har visat att det är fullt möjligt att nå restider på drygt 2 timmar non-stop och runt 2,5 timmar med 8 stopp på sträckan. Marknadsunderlaget är beräknat för 4–5 tåg per timma i vardera riktningen Oslo–Stockholm på dagtid. Det betyder att många städer utmed stråket kan få ett eller flera stopp i timman om man lägger upp ett alternativt stoppmönster. Kombinerat detta med godstrafik får en snabb tåglinje god driftsekonomi och vill enligt gjorda kalkyler och beräkningar kunna nedskrivs under en 30-årsperiod.

Möjligheten i god tågekonomi är att öka farten, få fler passagerare på tåget och ha dubbla spår och stationer som kan hantera både gods och persontrafik. Den nordiska tågmarknaden kan med fördel ha kombinationslösningar med höghastighetståg, regionaltåg och godstransporter.

En ny höghastighetstågslinje mellan Oslo–Stockholm kan kopplas på Ostlinken vid Jönköping och därmed också Öresundsregionen. Samtidigt kan den ingå i en tågsträckning från Bergen/Stavanger via Oslo/Stockholm till Helsingfors/St.Petersburg-Moskva. Detta skulle öka trafikunderlaget och stärka det ekonomiska samarbetet i Norden med Ryssland och Baltikum. Det kan också vara en framtida länk till Kina/Asien och vidarekopplad till de nya segelvägarna i Nordostpassagen.

Framtidens behov av snabbare kommunikationer och god tillgänglighet till infrastruktur måste planeras nu. Därför föreslår jag att riksdagen tillkännager som sin mening till regeringen att fördjupa det konkreta samarbetet med Norge så att gemensamma utredningar genomförs med syfte att pröva förutsättningarna för en höghastighetsförbindelse sträckan Oslo–Karlstad–Stockholm.

Daniel Bäckström (C)