

Motion till riksdagen 2022/23:1997

av **Denis Begic m.fl. (S)**

Oslo–Stockholm 2.55

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utreda sträckan Oslo–Stockholm tillsammans med Norge samt förstärka dialogen med Norges regering i ärendet och tillkännager detta för regeringen.

Förbättra järnvägen mellan Oslo och Stockholm

Idag tar den snabbaste resan med tåg mellan Stockholm och Oslo cirka fem timmar. Många avgångar har längre restid. Genom förbättringar av dagens infrastruktur skulle restiderna kunna minskas till tre timmar. Det skulle bidra till kraftig klimatnytta tillsammans med stora regionala och nationella samhällsnyttor.

Resandet på sträckan Stockholm–Oslo är omfattande, och enbart flyget mellan de båda huvudstäderna står för 1,4 miljoner resor årligen. Om man på riktigt vill minska klimatpåverkan från transporter finns det få järnvägsprojekt som flyttar lika många resenärer från flyget till tåget i förhållande till kostnaden. Att åstadkomma en tågförbindelse på max tre timmar kräver varken höghastighetståg eller helt ny järnväg mellan huvudstäderna. Den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som Trafikverket färdigställde för sträckan under 2017 visar att det är fullt möjligt att uppnå målet genom en utbyggnad av befintlig infrastruktur och genom att bygga ett par nya länkar för att korta resvägen.

Den omedelbara effekten av ett fullt uppgraderat järnvägssystem skulle bli att drygt en miljon av dagens flygresenärer skulle sätta sig på tåget, och klimatutsläppen skulle minska med nästan 100 000 ton per år. Den nyttoanalys som genomfördes för projektet under 2017 visar att projektet dessutom skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt – så lönsamt att det skulle vara möjligt att hitta alternativa finansieringsformer för den gränsöverskridande delen av projektet (Arvika–Oslo). Goda exempel för liknande gränsöverskridande projekt där alternativa organisations- och finansieringsformer tillämpats är exempelvis Öresundsbroförbindelsen och Svinesundsbroförbindelsen.

Stora internationella, regionala och lokala nyttor

Norge utgör en viktig arbetsmarknad för många svenskar, och varje dag arbetspendlar ett väldigt stort antal människor mellan länderna. Sveriges investeringsvolym i Norge är tre gånger så stor som i Danmark och Finland tillsammans, och en stor del av investeringarna sker inom it- och företagstjänster. Norska företag äger flest utlandsägda företag i Sverige, främst inom tjänstesektorn, vilket är en trend som varit starkt positiv under lång tid. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats. Norges varuimport är störst från Sverige, och Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge.

Genom att knyta de båda huvudstadsregionerna närmre varandra skapas nya möjligheter till innovation och tillväxt. Inte minst med tanke på att det mellan de båda huvudstäderna ligger flera stora och växande städer, bland annat Örebro, Västerås och Karlstad (totalt bor omkring 3,4 miljoner människor längs stråket). En satsning på förbättring av infrastrukturen mellan Stockholm och Oslo gynnar alltså inte bara de direkt boende i de två huvudstäderna utan skapar också betydande regionala nyttor. Förutsättningarna för arbetspendling stärks i hela stråket. Mycket stora förbättringar sker när Värmland kopplas till Mälardalen.

Stärkt försvars- och beredskapsförmåga

Det är uppenbart att säkerhetsläget i vår del av världen snabbt försämrats. I spåren av kriget i Ukraina kommer krav på att kraftigt öka vår försvarsförmåga. Både militärt och i samhället som helhet. Vi måste också bättre än idag knyta täta band med vår nära omgivning; det nordiska perspektivet blir allt viktigare i en skakig omvärld. Det kommer att behövas mer resurser och mer kompetens för att klara den uppgiften. Redan innan krigsutbrottet såg vi att bristen på tillgänglighet mellan Stockholm och Oslo skapade stora problem med kompetensförsörjning för svensk försvarsindustri. Nu riskerar problemet snabbt att bli ännu större.

En stor del av Sveriges viktiga försvarsindustri ligger som ett pärlband i stråket mellan Oslo och Stockholm – BAE Systems Bofors och Saab Dynamics i Karlskoga, Saab Aerotech i Arboga och Kongsberg Maritime i Kristinehamn för att nämna några. Gemensamt för dessa företag är att vi kommer att ha stora behov av att rekrytera rätt kompetens framöver. Många specialister som behövs i verksamheterna finns inte i lokalområdet eller har svårt att arbetspendla redan idag. Behoven ökar nu snabbt i takt med att vi måste stärka vår totala försvarsförmåga.

Utöver viktig försvarsindustri finns också en rad tunga civilförsvarsfunktioner och militära grenar i stråket – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Myndigheten för psykologiskt försvar samt Plikt- och prövningsverket i Karlstad. Det nyetablerade regementet A 9 i Kristinehamn, Försvarsmaktens telekommunikations- och informations-systemförband (FMTIS) och Centrum för civilförsvarsområde i Örebro, Försvarsmaktens logistik i Arboga, Fortifikationsverket i Eskilstuna och Ledningsregementet i Enköping som några exempel.

Utan tvekan utgör därmed sträckan Oslo–Stockholm en avgörande strategisk länk i ett svenskt försvarsperspektiv. Det är därför oroväckande att stråket har så eftersatt kapacitet och låg prioritet när det kommer till transporter på järnväg. Det nordiska

perspektivet blir allt viktigare för vår försvarsförmåga och en bättre förbindelse mellan Oslo och Stockholm är ett stort steg i att knyta oss samman i Norden.

I de två senaste nationella transportplanerna har stråket Oslo–Stockholm pekats ut som brist. Det är dags att sträckan Stockholm–Västerås–Örebro–Karlstad–Oslo utvecklas.

Den 1 oktober levererade Trafikverket och Jernbanedirektoratet en gemensam utredning till ländernas regeringar om förutsättningarna för att förbättra järnvägen mellan Oslo och Stockholm. Bakgrunden till arbetet är de regeringsbeslut som under våren fattats i både Sverige och Norge och de initiativ som tagits i både Sveriges riksdag och stortinget i Norge.

Trafikverket och Jernbanedirektoratet har arbetat gemensamt för att leverera de underlag som ska ligga till grund för nästa steg i processen. Utredningen visar att en förbättrad järnväg skulle generera ett kraftigt ökat resande tillsammans med stora vinster för klimat, resenärer och samhälle. Trafikverket bekräftar också i utredningen att det finns en rad olika möjligheter för att finansiera en ny gränsöverskridande förbindelse. Utredningen bekräftar potentialen i att utveckla en bättre järnvägsförbindelse och myndigheterna efterfrågar regeringarnas mandat att få fortsätta arbeta med projektet i sin helhet, samt att gå vidare i planprocessen.

Vi menar att regeringen tillsammans med den norska regeringen nu bör ge det uppdrag som myndigheterna i både Norge och Sverige efterfrågar samt i dialog med den norska regeringen gemensamt titta på hur en bättre förbindelse kan finansieras.

Tidigare har Trafikverket även utrett och kostnadsberäknat de åtgärder som krävs på Värmlandsbanan och Mäljarbanan för att de inte ska riskera att bli flaskhalsar i en modern järnvägsförbindelse. Den enda del som nu saknas och som bör utredas ytterligare är en ny länk som kopplar ihop Mälardalen och Värmland. Vi menar att den utredningen borde påbörjas nu.

Denis Begic (S)

Matilda Ernkrans (S)

Karin Sundin (S)

Hans Ekström (S)

Caroline Helmersson Olsson (S)

Åsa Eriksson (S)

Lena Johansson (S)

Fredrik Olovsson (S)

Sofia Amloh (S)

Olle Thorell (S)

Mikael Dahlqvist (S)