

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:3367

av **Stina Bergström och Jonas Eriksson (båda MP)**

Snabbare tåg Oslo–Karlstad–Örebro– Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av att investeringar på järnvägssträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm finns med i kommande nationella transportplan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Norge är tillsammans med Tyskland Sveriges största exportland. Vi exporterar mer till Norge än till Kina, Ryssland, Brasilien och Indien tillsammans. Exporten av varor och tjänster till Norge är, enligt uppgifter från Region Värmland, 214 miljarder medan Tyskland landar på 167 och USA 114 miljarder.

Norge är också en viktig arbetsmarknad för många svenskar, inte minst för många unga. Många arbetslösa ungdomar från Värmland och Närke har hittat jobb i Osloregionen. Arbetspendlingen mellan Sverige och Norge är större än den över Öresund. 27 000 svenskar arbetar i Norge, 16 000 i Danmark.

Mer än 1,4 miljoner flygresor och ett stigande antal flygresenärer mellan Stockholm och Oslo visar på ett stort behov av kommunikationer mellan Sveriges och Norges huvudstäder. Längs stråket finns också fyra mellanstora städer – Eskilstuna, Västerås, Örebro och Karlstad – med ett invånarantal på cirka 85 000–150 000. Dessa städer har ett växande behov av goda kommunikationer för att säkerställa fortsatt god utveckling. Det är kommunikationer som vi alla vill ska vara så miljövänliga och attraktiva som möjligt. Det är också kommunikationer som kan ge nationella och regionala nyttor när det gäller bostäder, arbetsmarknad, högre studier, näringsliv, godstransporter, miljö, människors sociala liv och integration av nyanlända.

Regering och riksdag är överens om att Sverige ska minska sina utsläpp av klimatpåverkande gaser. När det gäller flygets klimatpåverkan går utvecklingen åt helt fel håll. Flyget är inte ett klimatsmart transportmedel. För längre resor finns det inget

som kan slå tåget när det gäller klimatpåverkan, och snabba tågförbindelser har visat sig ha en stark förmåga att ersätta flyget.

Tåg istället för flyg

En rapport från analysföretaget Urbanet som togs fram 2010 visar att snabbtåg som sänker restiden mellan de nordiska huvudstäderna till lite drygt tre timmar har potential att slå ut flygtrafiken helt. En KTH-rapport från 2011 slår fast att restiden mellan städer är den i särklass viktigaste faktorn i resenärens val mellan tåg och flyg.

Idag tar den snabbaste resan med nyinsatta X 2000-tåg mellan Stockholm och Oslo cirka 4,5 timmar med få avgångar och endast ett fåtal stopp för att ta upp resenärer. I princip fungerar de snabbare tågen endast för resenärer på ändmarknad. Normalt tar resan ca 6 timmar när resor i mellanmarknaden ska täckas in. Flertalet avgångar Stockholm–Oslo har ännu längre restid.

Med en modern järnvägsförbindelse skulle dagens restider kunna mer än halveras. Med restider under tre timmar, vilket är fullt möjligt, utgör en tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo ett konkurrenskraftigt och klimatsmart alternativ till flyg mellan huvudstäderna.

Tåg istället för bil

Om vi enbart beaktar det förväntade antalet resande på ett snabbtåg mellan Stockholm och Oslo kan det med nuvarande kalkylmodeller vara svårt att räkna hem de investeringar som krävs. Så var det antagligen också när man under järnvägens framväxt räknade på och byggde det svenska stambanenätet.

Det är dock viktigt att också väga in andra aspekter såsom framtida utvecklingsmöjligheter och kostnader för att inte investera i klimatsmart infrastruktur. En väl fungerande, snabb och attraktiv järnväg mellan Stockholm, Västerås/Eskilstuna, Örebro, Karlstad och Oslo skulle inte bara användas av pendlare som reser mellan våra respektive huvudstäder. Längs vägen skulle många andra resenärer längs sträckan använda sig av tåget istället för andra färdmedel då det bor mer än 4,5 miljoner människor i stråket Stockholm–Oslo.

Längs stråket på den norska sidan finns även 45 procent av Norges företag med fler än 100 anställda. Större arbetsmarknadsregioner och marknader för näringslivet skulle skapa en positiv utveckling. Det är inte minst viktigt för Värmlands och Örebro län.

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för sträckan Stockholm–Oslo visar att det finns en stor potential för ökat tågresande på sträckan förutsatt att järnvägen kan utvecklas mot kortare restider och fler avgångar.

Det finns flera exempel på hur initiala beräkningar av reseutvecklingen längs nya tågförbindelser vida överträffats. Ett sådant är Tåg i Bergslagen som tiofaldigt antalet resenärer längs delar av de sträckor de trafikerar. Även resandeutvecklingen på sträckan Göteborg–Stockholm när man införde X 2000 är ett lysande exempel.

Tåg istället för lastbil

Ett ytterligare argument för behovet av investeringar på sträckan är behovet av ökade transporter av gods på järnväg. Det är viktigt både för klimatet och för företagen.

Godstransporterna på Värmlandsbanan har ökat kraftigt de senaste åren, något som bidragit till att den nu klassas som överbelastad av Trafikverket. Dubbelspår och helt ny bana på två delsträckor skulle, enligt Sweco, leda till ”ett antal nyttor som kortare transportvägar, ökad lastförmåga, kortare omloppstider, möjlighet till ökad frekvens samt ökad flexibilitet och robusthet. Sammantaget bedöms dessa effekter ge en multiplikatoreffekt för järnvägen och därmed en stor potential att flytta över gods från lastbil till tåg med mycket stora klimatvinster som följd”.

Det handlar om export och import i båda riktningarna på en idag överfull bana som inte kan svälja mer.

Del i den nordiska triangeln

En ny tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle utgöra en del av den så kallade nordiska triangeln med snabba förbindelser mellan de tre huvudstäderna Stockholm, Oslo och Köpenhamn.

Interkommunalt samarbete i järnvägsfrågan

De båda kommunerna Karlstad och Örebro har tillsammans med Region Värmland och Regionförbundet Örebro bildat ett bolag som i första hand arbetar med att bereda förutsättningarna lokalt för en åtgärdsvalsstudie Stockholm–Oslo. Rejala ekonomiska resurser är avsatta för ändamålet och man har en arbetande vd. Region Västmanland och Västerås kommun har beslutat att gå med i det samarbetet från 2018.

Snabbare tåg Stockholm–Örebro–Karlstad–Oslo är av flera skäl viktigt. Det är därför angeläget att sträckan finns med i regeringens kommande nationella transportplan. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stina Bergström (MP)

Jonas Eriksson (MP)