

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:1679

av **Jan Lindholm (MP)**

Oslo–Stockholm med tåg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en snabb tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Norden kan aldrig tävla med de enorma befolkningsunderlag som man har på många håll i världen genom att bygga ihop stora städer med snabba järnvägsförbindelser. Men det är inte enbart storleken på den arbetsmarknadsregion man skapar med hjälp av förnämliga tågförbindelser som är viktig när företag väljer lokalisering. Dagens och morgondagens nyckelpersoner kräver även en trygg och miljövänlig livsmiljö inte minst för sina barn. Närhet till naturen och möjligheter till rekreation av hög kvalitet blir allt mer avgörande. Jag träffar allt oftare unga nyckelpersoner som inte väljer bostadsort utifrån var jobbet ligger utan utifrån en mix av avstånd till rekreation, kultur och arbetsplats.

Att bygga ihop arbetsmarknaderna i Oslo och Stockholm med hjälp av en snabb och säker tågförbindelse kan ske på ett sätt som gör hela regionen mycket attraktiv. Centralorterna Oslo och Stockholm har vardera nästan en miljon innevånare. Till det kommer ytterligare 1,3 miljoner innevånare i Stockholms närområde och 0,3 miljoner i Oslos närområde. Helt plötsligt har man en arbetsmarknadsregion med drygt 3,5 miljoner innevånare. Låter man sedan tåget stanna på tre orter utmed vägen – Karlstad, Örebro och Västerås – så har man mer än fyra miljoner innevånare med i samma region.

Avståndet fågelvägen mellan Oslo och Stockholm är 417 kilometer. Bilvägen som mitt resestöd föreslår om jag vill köra Oslo–Karlstad–Örebro–Västerås–Stockholm är totalt 526 kilometer. Tittar man på kartan över de föreslagna vägarna så inser man att det är på delsträckan mellan Oslo och Karlstad som en rakare sträckning av tåglinjen skulle kunna korta ner den totala resesträckan en del. Att komma ner till en sträckning som inte är längre än 500 kilometer torde inte vara svårt. Trafikverket har nu slagit fast att höghastighetståg i Sverige som högst ska få gå i 250 km/t vilket innebär att restiden

skulle bli två timmar plus den tid som behövs för inbromsning och acceleration samt på- och avstigning. Det finns en kampanj för en bättre förbindelse mellan Oslo och Stockholm som anger en total restid på två timmar och 55 minuter. Jag tror att det kan gå fortare särskilt om man ser över delen mellan Oslo och Karlstad.

Orsaken till att jag vill att tåget enbart stannar på de tre uppräknade orterna och inte på fler är två. För det första får det inte bli så många att det påverkar den totala restiden. Det andra argumentet är det som motionen inleds med, livskvalitet för morgondagens nyckelpersoner.

I närområdena till Karlstad, Örebro och Västerås finns stora sjöar, Vänern, Hjälmarén och Mälaren, där finns mindre sjöar och vattendrag samt närhet till stora skogar och tämligen orörd natur. Den gamla Bergslagsbygden bjuder på ett omfattande utbud av äldre kulturmiljöer med spännande historia och identitet. Här kan den som har stora anspråk på livskvalitet hitta det som avgör om det är den här arbetsmarknadsregionen som man vill knyta sig till eller någon annan. Jag menar att detta troligen är Nordens största konkurrens fördel i framtiden.

Enligt kampanjen för tåg Oslo–Stockholm skulle sträckan locka till nästan 3 miljoner resor per år och få 1,5 miljoner bilister att ställa bilen vilket i sin tur skulle minska CO₂-utsläppen med 60 tusen ton per år.

Mitt huvudargument är att Norden i framtiden måste kunna konkurrera med London, Paris, Barcelona, New York, Berlin, Tokyo, Taipei och liknande världsmetropoler om den bästa arbetskraften. Min analys är att Malmö–Köpenhamnsområdet inte kan bli det attraktiva alternativet som räddar Norden i den globala kampen om arbetskraft på grund av bristen på mark och orörd natur. Att binda ihop två huvudstäder är något helt annat än att skapa stora arbetsmarknader runt en huvudstad som i fallet Malmö–Köpenhamn.

Självklart kräver en sådan här förbindelse om den skall trafikeras med en toppfart på 250 km/t och ha kortast möjliga sträckning en hel del större investeringar. Även om merparten av sträckan går i Sverige och de största investeringarna rimligen även krävs i Sverige så är båda länderna lika stora vinnare på att genomföra projektet. Det handlar främst om att vara attraktiva i framtiden.

Förslag till beslut

För 150 år sedan så investerades det förutseende nog en hel del i järnvägar. Vi har haft fantastiskt stor glädje av den framsyntheten. Idag är tyvärr investeringarna till största del väldigt kortsiktiga. Jag vet att det finns ett stort intresse för denna idé inte bara i Norge utan även i de berörda kommunerna och regionerna. Ska projektet genomföras i tid för att regionen skall kunna bli den magnet vi behöver så måste projektet lånefinansieras. Det kommer aldrig att kunna byggas inom ramen för nationernas infrastrukturbudgetar. Troligen behöver det bildas ett samnordiskt bolag för att klara detta. Riksdagen bör därför uppdraga åt regeringen att ta konkreta kontakter med den norska regeringen och berörda regioner och kommuner om formerna för att finansiera och snarast påbörja byggandet av Nordens viktigaste infrastruktur.

Jan Lindholm (MP)