

## Motion till riksdagen 2020/21:1599

av **Per Söderlund (SD)**

# Oslo–Stockholm 2.55

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda brukarfinansiering på sträckan Oslo–Stockholm 2.55, samt att inleda dialog 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. I ett modernt Sverige, där klimatmålen står i centrum, vore det rimligt att istället satsa på bättre tågförbindelser. 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 stegvis utbyggnad av befintlig infrastruktur och genom att bygga ett par nya länkar för att korta resvägen. Den omedelbara effekten kan förväntas bli att drygt en miljon flygresenärer skulle sätta sig på tåget och klimatutsläppen skulle minska med över 60 000 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 finansiera de nya järnväglänkarna som krävs genom banavgifter.

## Stora internationella, nationella 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

mer än 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 för 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 goda förutsättningar för både Värmland och Mälardalen i form av snabbare transporter och större arbetsmarknadsregioner.

## Utred möjligheten att finansiera den nya infrastrukturen

I de två senaste nationella transportplanerna har stråket Oslo–Stockholm pekats ut som brist. Det är nu dags att sträckan Stockholm–Västerås–Örebro–Karlstad–Oslo utvecklas. Regeringen bör ge en utredare i uppdrag att se över möjligheten att brukarfinansiera (banavgifter) de nya järnvägsänkar som krävs för att få till konkurrenskraftiga restider i stråket. Regeringen bör också ta initiativ till att inleda dialog med sin norska motsvarighet för att gemensamt kunna gå vidare med en ny snabbare förbindelse över nationsgränsen.

*Per Söderlund (SD)*