

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1658

av Stina Bergström och Jonas Eriksson (MP)

Snabbare tåg Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en åtgärdsvalsstudie för kollektiva persontransporter på sträckan Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm.

Motivering

Norge är tillsammans med Tyskland Sveriges största exportland. Vi exporterar mer till Norge än till Kina, Ryssland, Brasilien och Indien tillsammans. 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.

Mer än 1,3 miljoner flygresor mellan Stockholm och Oslo visar på ett stort behov av kommunikationer mellan Sveriges och Norges huvudstäder. Det är kommunikationer som vi alla vill ska vara så miljövänliga och attraktiva som möjligt. Regering och riksdag är överens om att Sverige ska minska sina utsläpp av klimatpåverkande gaser. På flera områden sker framsteg, men 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 höghastighetståg 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 mellan Stockholm och Oslo med tåg cirka sex timmar. Flertalet avgångar har 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 kalkyler 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 stamnätet.

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.

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.

Möjliga sträckningar

Trafik- och logistikforskaren Oskar Fröidh har tittat på olika förslag till utbyggnader. Det handlar om att både trimma befintliga banor, införa dubbelspår och att bygga nya sträckor. Förslaget innehåller utbyggnader och två helt nya sträckningar: dels Nobelbanan Örebro–Karlskoga–Kristinehamn, dels att komplettera den befintliga Värmlandsbanan och Kongsvingerbanan med en ny sträcka Lilleström–Arvika och med dubbelspår mellan Arvika och Karlstad. En alternativ dragning är söder om Arvika över Årjäng.

Restidseffekter

Enligt förslaget ovan skulle restiden Stockholm–Oslo kunna halveras från knappt 6 timmar till knappt 3. Det skulle även innebära minskad restid mellan flera andra orter, bland annat skulle resan Karlstad–Oslo kortas till cirka 1 timme, Karlstad–Stockholm skulle ta mindre än 2 timmar, Örebro–Stockholm skulle ta en dryg timme och Karlstad–Örebro endast 40 minuter.

Del i den nordiska triangeln

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

I dagsläget finns endast planer för de två andra delarna i triangeln: Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping och Europakorridoren mellan Jönköping och Malmö/Köpenhamn. De sträckor som är beslutade är Ostlänken mellan Järna och Linköping och mellan Mölnlycke och Bollebygd.

Interkommunalt samarbete i järnvägsfrågan

De båda kommunerna Karlstad och Örebro har tillsammans med Region Värmland och Regionförbundet Örebro bildat en projektgrupp som i första hand arbetar med att bereda förutsättningarna lokalt för en åtgärdsvalsstudie Stockholm–Oslo. Två miljoner är avsatta för ändamålet och man har en arbetande projektledare. E18-gruppen som består av kommunerna mellan Karlstad och Örebro arbetar med en studie som ska ligga till grund för kommunernas egna översiktsplaner vad gäller Nobelbanan.

Åtgärdsvalsstudie

I Trafikverkets remissversion på Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 rekommenderades en åtgärdsvalsstudie för korridoren Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm. (Trafikverket föreslog dock endast kapacitetsförbättringar, inga åtgärder som kortar restiden.) När regeringen presenterade sin transportplan i våras (skr 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025) fanns dock ingen åtgärdsvalsstudie för denna sträcka med.

Enligt uppskattningar skulle det ta ca 10 år att göra en åtgärdsvalsstudie och planläggning av sträckningen. Därefter väntar projektering och finansiering innan själva bygget kan börja. Om processerna bedrevs parallellt skulle utredningstiden kunna kortas.

Enligt trafikforskaren Oskar Fröidh skulle projektets olika delar ta ungefär så här lång tid:

- Planering, utredning, projektering och finansiering: ca 10 år.
- Byggtid: ca 3–5 år per etapp, 10 år totalt.
 - ➔ De första uppgraderingarna kan vara klara innan 2030.
 - ➔ Färdig förbindelse för höga hastigheter möjlig innan 2035.

Det är angeläget att Trafikverket snarast får i uppdrag att göra en åtgärdsvalsstudie för sträckan Stockholm–Örebro–Karlsta–Stockholm. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stina Bergström (MP)

Jonas Eriksson (MP)