

Motion till riksdagen 2011/12:T215

av **Lars-Axel Nordell (KD)**

Höghastighetståg Oslo–Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda frågan om höghastighetståg Oslo–Stockholm för att motsvara norskt intresse i frågan.

Motivering

Storstadsregionernas ekonomiska betydelse ökar i takt med att ekonomin allt mer drivs av kunskap och företagsnätverk. Den nordiska triangeln är EU:s särskilt utpekade transportstråk i Norden. Länkarna mellan de nordiska huvudstäderna Köpenhamn, Stockholm och Oslo bildar den triangel av utvecklingskorridorer som anses vara prioriterade i TEN-T (*Trans European Network – Transport*). Längs den nordiska triangelns tre sidor bor 8,4 miljoner av Sveriges och Norges samlade befolkning på 13,5 miljoner människor. Det gör den nordiska triangelns stråk till de i särklass mest dominerande stråken i Norden. Längs dess tre ben bor ca 80 procent av Sveriges befolkning och här produceras också 80 procent av landets BNP. 37 av landets 47 universitet och högskolor finns här.

Av triangelns tre sidor utgör axeln Stockholm–Oslo den dominerande, med en geografisk och kulturell närhet och historia, med ett omfattande utbyte inom en rad områden. Samspelet mellan de två regionerna har utvecklats kraftfullt under senare år. Tillgänglig statistik bekräftar att Norge och Sverige är bland varandras viktigaste, om inte den viktigaste, handelspartnern. Antal hotellövernattningar, korsägda företag och investeringsvolymen över gränser m.m. pekar sammantaget på ett väl utvecklat samarbete och hög kontaktintensitet som stadigt ökar. Vidare kan konstateras:

? Här bor 4,5 miljoner människor eller en tredjedel av ländernas samlade befolkning. Av Sveriges 9 miljoner innevånare finns en dryg tredjedel längs denna korridor och området andel av landets BNP är 41 procent.

Fel! Okänt namn på

- ? Av Sveriges och Norges sammanlagt 105 universitet och högskolor ligger 46 längs korridoren Stockholm–Oslo.
- ? Av Norges samtliga företag större än 100 anställda återfinns 45 procent inom denna korridor. Områdena sydost och sydväst om Oslo är särskilt intressanta då de ligger i framkant vad gäller norsk näringslivsutveckling. I denna del av landet finns speciellt intresse av att ta tillvara de synergier som står att finna i ett närmare samarbete med grannen i öst. Näringsmässigt har de också att hantera den stora utmaning som den omfattande gränshandeln innebär.

En av utmaningarna är kommunikationerna. Sedan länge har det funnits planer på att få till stånd en bättre och snabbare järnvägsförbindelse mellan de båda nordiska huvudstäderna Oslo och Stockholm. Den planerade förbindelsen "Nobelbanan" har fått sitt namn för att den förbinder de båda "nobelstäderna" Stockholm och Oslo. Nobelbanan skulle korta restiderna mellan de båda huvudstäderna till cirka tre timmar och möjliggör ett tåg per timme i vardera riktningen.

Genom Høyhastighetsutredningen har Norska Jernbaneverket startat en utredning för ett antal höghastighetslinjer, varav den mellan Oslo och Stockholm är av särskilt intresse för svenskt vidkommande.

En sträckning som övervägs i Norge är att gå söderut med ett extra spår Askim–Ski och nytt dubbelspår Vålbert/Säffle–Askim. I Sverige behövs nytt dubbelspår för den s.k. Vålbergsrakan och dubbelspår sträckan Kristinehamn–Karlstad. En i Sverige viktig del av Nobelbanan är en föreslagen ny järnvägssträckning med nytt dubbelspår mellan Kristinehamn, Karlskoga och Örebro, parallellt med E18, vilken har utretts av Trafikverket, vilken kan komma att byggas under perioden 2020–2030. Den skulle minska restiden Karlstad–Örebro från dagens 1:35 (med buss) till 45 minuter med tåg.

En fördel är att tågen Stockholm–Oslo kan köra genom den tätbefolkade Mälardalen istället för på Västra stambanan och få ett större passagerarunderlag, vilket kan leda till större turtäthet. Det skapar också möjligheter att låta Nobelbanan gå via Arlanda till Stockholm.

Den svenska regeringen lade för två år sedan fram en utredning kring höghastighetsbanor. Utredaren rekommenderade då byggande av nya spår mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm och Malmö, medan sträckan Stockholm–Oslo endast berördes översiktligt.

Sedan dess har läget förändrats. I den norska utredningen ska två höghastighetssträckor övervägas, nämligen Oslo–Göteborg och Oslo–Stockholm. I Norge studeras både uppgradering av befintligt spår, vilket baseras på befintliga nätverk och intercity-strategi, och i stort sett separata höghastighetsbanor. På den norska sidan av gränsen kommer man att utreda farterna 250 km/h och 330 km/h.

Jag anser att det vore olyckligt att inte göra en norsk-svensk satsning för att binda ihop huvudstäderna, eftersom detta gynnar hela regionen. För att möta den norska utredningens nya ambitioner måste vi i Sverige utreda höghastighetståg på Nobelbanan (Oslo–Stockholm) och även utreda farter om 250 km/h och 330 km/h.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 7 september 2011

Lars-Axel Nordell (KD)