

Ny järnväg mellan Stockholm och Oslo

PM Miljöpartiet de gröna 2014-03-21

Sammanfattning

Idag tar det 6 timmar att åka tåg mellan Stockholm och Oslo. För att minska utsläppen och öppna upp nya arbetsmarknads- och utbildningsregioner vill MP ta de första stegen mot ett nytt järnvägsstråk mellan Stockholm och Oslo. Åtgärder som kortar restiden Stockholm – Oslo till ca 3 timmar (från 6 timmar idag), Stockholm – Karlstad till under 2 timmar och Stockholm – Örebro till drygt 1 timme. MP vill nu att Trafikverket i kommande transportplan omedelbart påbörjar en så kallad åtgärdsvalsstudie för att komma igång med planeringsarbetet.

Bakgrund

Varje år sker mer än 1,3 miljoner flygresor mellan Stockholm och Oslo. Tågförbindelsen mellan Stockholm och Oslo har stora brister och har försämrats över tid. Mellan 2008 och 2011 har punktligheten för person-transporterna på sträckan minskat från 78,9 procent till 69,4 procent.¹

Genom en kostnadseffektiv lösning som utgår från att både rusta upp befintliga banor, bygga dubbelspår, modernisera tågen och bygga höghastighetsbanor på de nya sträckorna kan hastigheterna öka samtidigt som biljettpiserna hålls nere.

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.² En KTH-rapport från 2011 slår fast att restiden mellan städer är den i särklass viktigaste faktorn i resenärens val mellan tåg och flyg.³

Möjliga sträckningar

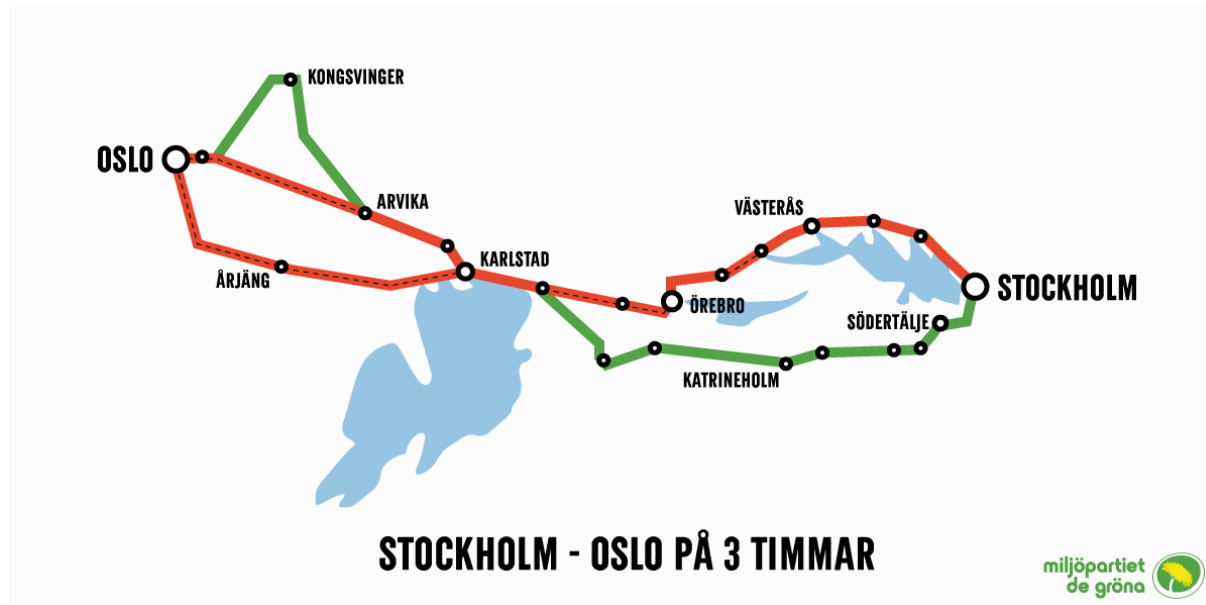
Trafik- och logistikforskaren Oskar Fröidh har tittat på olika förslag till utbyggnader. Det handlar om att både trimma befintliga banor, införa dubbelspår och att bygga nya sträckor. Förslaget innehåller utbyggnader och två helt nya sträckningar: dels Nobelbanan Örebro-Karlskoga-Kristinehamn, dels att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

¹ Motion 14:T213: *Snabbare tåg Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm*

² <http://www.dn.se/ekonomi/nordiska-snabbtag-skulle-knocka-flyg/>

³ Lundberg, Anna-Ida (2011) *Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg, Del 1: Internationell jämförelse*

Figur 2. Möjliga sträckningar i korridoren Stockholm-Oslo. Bild: *

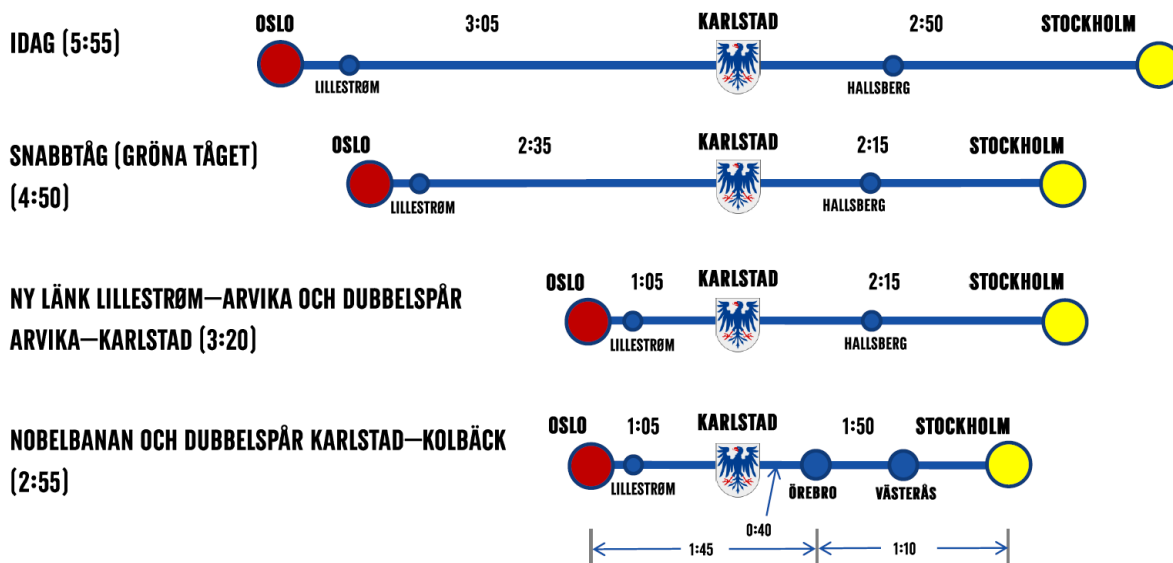


* Grön färg indikerar att banan är befintlig.

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 ca 1 timme, Karlstad-Stockholm skulle ta mindre än 2 timmar, Örebro-Stockholm skulle ta en dryg timme och Karlstad-Örebro endast 40 minuter. Mellan Västerås och Stockholm skulle restiden minska med uppskattningsvis 20 minuter. Bilden nedan illustrerar hur olika åtgärder påverkar restiden.

Figur 3. Stockholm-Oslo – Successiv restidsminskning. Källa: Oskar Fröidh.



Regionalpolitiska effekter

Den nya järnvägen mellan Stockholm och Oslo skulle också få positiva effekter på arbetsmarknaden. Det bor 4,5 miljoner människor längs sträckan Stockholm-Oslo, en tredjedel av Sveriges och Norges samlade befolkning. Med kortare restider förbättras möjligheten för arbetspendling vilket gör det lättare att söka jobb i andra städer. På så sätt ökar matchningen på arbetsmarknaden och företagen har lättare att rekrytera. Samtidigt ökar tillgängligheten till högre utbildning i regionen.

Förslaget med en ny tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle utgöra en del i den så kallade nordiska triangeln med höghastighetsförbindelse mellan de tre huvudstäderna Stockholm, Oslo och Köpenhamn.

För Sveriges del finns i dagsläget endast planer på två nya stambanor: 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.

Åtgärdsvalsstudie

I Trafikverkets remissversion på Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 rekommenderas en åtgärdsstudie för korridoren Oslo–Karlstad–Örebro–Stockholm. Trafikverket föreslår dock endast kapacitetsförbättringar, inga åtgärder som kortar restiden. 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

Miljöpartiet vill nu att Trafikverket i kommande transportplan omedelbart påbörjar en åtgärdsvalsstudie för att komma igång med planeringsarbetet.