

Nu är det Värmlandsbanans tur

Bakgrund

Trafikverket presenterade nyligen sina resultat från den fördjupade utredningen om Värmlandsbanan. Förslaget är dubbelspårsutbyggnad på Värmlandsbanan i två etapper. Först mellan Kristinehamn och Kil och därefter mellan Kil och Arvika. Målet med utredningen var att "föreslå åtgärder som bidrar till stärkt konkurrenskraft för järnvägen, en restid på under tre timmar mellan Stockholm-Oslo och stärka attraktiviteten för järnvägen som transportmedel." I grunden är det en omfattande och väl genomarbetad utredning som Trafikverket tagit fram, men nu måste de föreslagna åtgärderna också prioriteras av staten i kommande nationella plan. Åtgärderna är viktiga för att få till en modern och effektiv förbindelse mellan Oslo och Stockholm men, ännu viktigare är att åtgärderna krävs redan nu för att dagens trafik ska fungera.

Dubbelspår på Värmlandsbanan bidrar till:

- Betydligt högre kapacitet för utrymme för fler tåg för både passagerare och gods.
- Bättre punktlighet/tillförlitlighet genom avsevärt mindre känslighet i systemet
- Kortare restider genom effektivare trafikupplägg

Syfte

Det kommer bli hård konkurrens om medlen för infrastrukturinvesteringar i kommande nationell plan (remissrunda i november och beslut till nästa sommar) och därför är det av största vikt att vi gemensamt påtalar vikten av investeringar på Värmlandsbanan.

Gemensamt måste vi därför höja temperaturen i frågan - att staten inte prioriterar satsningar på järnvägen i Värmland inför kommande nationell plan är inte acceptabelt. Att göra stora infrastrukturinvesteringar i andra delar av landet men inte löser problemen på Värmlandsbanan är inte acceptabelt.

Trafikverket är väl medvetna om att det behövs investeringar på Värmlandsbanan. Svårigheten ligger i att mycket av det utrymme som anvisas till nästa NTP redan är uppbokade i stora projekt. Inte minst till nya stambanor och Norr Botniabanen. Därför kommer det med stor sannolikhet att krävas ett omfattande påverkansarbete för att dessa ska komma med i nästa nationella plan. Vi måste höja tonläget.

Nuläge

Värmlandsbanan är Sveriges högst trafikerade enkelspåriga järnväg och lider av stora framkomlighetsproblem. Samtidigt ökar efterfrågan på både gods- och pendlingsmöjligheter och har gjort så i snabb takt sedan 1990-talet. Idag är järnvägen mycket tungt belastad och det leder i sin tur till både brister i punktlighet och långa restider. Trafikverket pekar på att omfattande dubbelspårsutbyggnad och kapacitetshöjande åtgärder måste till för att klara de utmaningar som Värmlandsbanan står inför. I ett första steg prioriteras en dubbelspårsutbyggnad mellan Kristinehamn och Kil (4,9 miljarder kronor), i nästa steg pekar Trafikverket på att dubbelspår måste byggas resterande banavsnitt fram till Arvika (8,2 miljarder kronor). Vår förhoppning är att de föreslagna åtgärderna realiserar så att den stora efterfrågan på fler järnvägstransporter kan mötas. Nu finns äntligen utpekade objekt att driva inför nationell plan – med gemensamma krafter kan vi arbeta för att så många åtgärder som möjligt realiserar.

Hett nu

Vilka frågor som är "viktiga" varierar över tid. Tidigare var kopplingen till bostadsbyggande viktigt. Vi upplever att väldigt få pratar om det just nu. Däremot är argument kopplat till klimat, gods, att hålla ihop Sverige, relationen med Norge och beredskap viktiga. Perspektiv som är lätta att lyfta i förhållande till Värmlandsbanan.

Budskap

- **Nu är det Värmlandsbanans tur.** Allt för länge har Värmland fått stå tillbaka när det gäller nationella investeringar och prioriteringar av järnvägen.
- **Vi tänker inte stå och titta på.** Om det ska göras stora satsningar på dyra järnvägsprojekt runt om i Sverige måste staten åtminstone säkerställa åtgärder som gör att Värmlandsbanan fungerar för våra medborgare och företag.
- **Värmlandsbanan lever inte upp till dagens behov.** Värmlandsbanan spelar stor roll för besöksnäringen och mötesindustrin, för tjänsteföretagen, för kommuner och regioner, och den spelar roll för de industrier som är en del av stora globala logistiknät och produktionskedjor.
- **Värmlänningarna är trötta på inställda tåg och förseningar.** Det kostar oss tid, det kostar oss pengar och det kostar oss arbetstillfällen. Nu måste staten ta sitt ansvar för att komma till rätta med bristerna på järnvägen i Värmland.

Aktiviteter

- Prata internt i era partier och skapa egna utåtriktade kampanjer
- Aktivera era riksdagsledamöter i frågan
- Kräv svar från rikspolitiker som besöker Värmland
- Skriv insändare och debattartiklar i lokal och nationell media (mallartikel bifogas)
- Gemensamt formulerade skrivningar i remissrundan till nationell plan
- Annonsera lokalt för att höja temperaturen.
- Få ut näringslivsföreträdare att tala om problemen idag.

...

Också avgörande för en framtida snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm

I dag tar en tågresor mellan Oslo och Stockholm drygt fem timmar och därför väljer majoriteten av resenärerna flyget mellan huvudstäderna. Varje år flyger 1,4 miljoner människor mellan Arlanda och Gardermoen – bara 200 000 väljer tåget. Med förbättringar av befintlig infrastruktur (Värmlandsbanan och Mälardalenbanan) och ett par nya länkar är det fullt möjligt att göra en betydligt klimatsmartare och billigare resa med tåg, på samma tid som flyget. I grunden handlar det om att skapa bättre förutsättningar för regionförstoring och tillväxt och att tillgodose företagets och invånarnas behov i regionerna längst stråket. Oslo-Sthlm 2.55 skulle vara ett kraftigt bidrag i omställningen till ett nytt hållbart transportsystem och flytta över en miljon flygresenärer till tåget om året. Att projektet dessutom är samhällsekonomiskt och, till stora delar, kommersiellt lönsamt, gör förbindelsen unik.

Faktum är att det bara är drygt 40 mil mellan Oslo och Stockholm och stråket är ett av Sveriges befolkningsrikaste med 3,4 miljoner människor fördelat på 50 kommuner och åtta arbetsmarknadsområden. En förbättrad förbindelse ökar tillgängligheten och pendlingsmöjligheterna kraftigt och skulle få ett större resande än vad som i dag sker mellan Stockholm och Göteborg. Förbättringar på Värmlandsbanan är avgörande för att i slutändan klara en konkurrenskraftig restid mellan Oslo och Stockholm.

Läs mer

<https://www.mynewsdesk.com/se/oslo-sthlm/pressreleases/trafikverket-foereslaar-kraftfulla-foerbaettringar-paa-vaermlandsbanan-infoer-nationell-plan-3124505> (Pressmeddelande Oslo-Sthlm 2.55)

<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1573089&dswid=9677> (Trafikverkets utredning)

Jonas Karlsson - VD
Oslo-Stockholm 2.55 AB
jonas.karlsson@oslo-sthlm.se
+46 706 311363