

# Betydelsen av ökad tillgänglighet för samhällsutveckling i stråket Oslo-Sthlm

PM 2020



**Betydelsen av ökad tillgänglighet för samhällsutveckling i stråket Oslo-Sthlm**

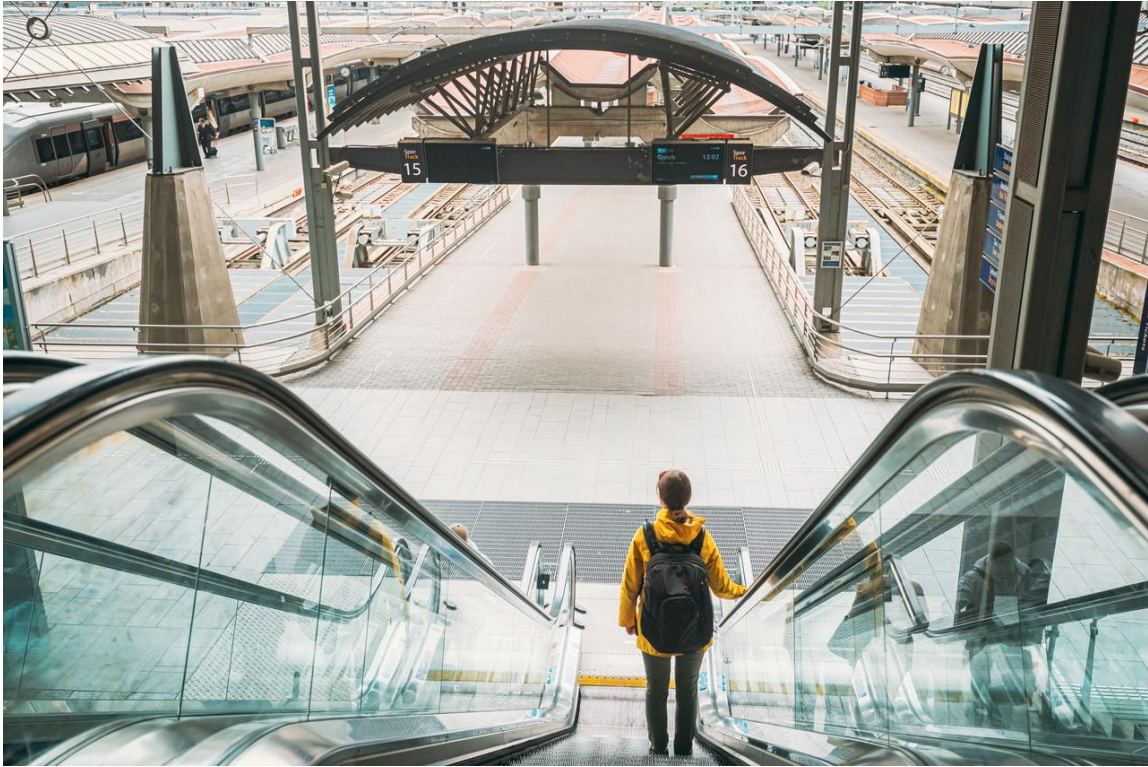
Rapporten är framtagen av Johan Johansson och Emma Andersson, Sweco

År 2020

## INNEHÅLL

1	INLEDNING .....	4
2	STRÅKETS FÖRUTSÄTTNINGAR .....	5
3	POTENTIALEN MED ETT STÄRKT STRÅK .....	6
	Stora klimatvinster att binda ihop huvudstäderna med tåg.....	6
	Potential att lösa utmaningarna med kompetensförsörjning .....	7
	Möjlighet att skapa tillväxt .....	9
4	HUR KAN NYTTORNA MAXIMERAS? .....	11
	Attraktiva stationsområden och parallella investeringar .....	11
	Systemperspektivet och koppling mellan station och omland.....	12
	Behov av stråkgemensam målbild .....	13
5	SAMMANFATTANDE SLUTSATSER .....	15
	Nyttor som uppstår med Oslo-Sthlm 2.55.....	15
	Behov av kommunal och regional planering .....	16
6	BILAGA: INTERVJUPERSONER.....	17
7	BILAGA: KARTOR .....	18
	Invånarantal 2019.....	18
	Befolkningsutveckling 2010–2019 .....	18





# 1 Inledning

Utvecklingen i Sverige de senaste decennierna kännetecknas av en polariserande utveckling där tillväxten har koncentrerats till storstadsregionerna och de större städerna. I stråket mellan Oslo och Stockholm finns två starka huvudstadsregioner i ändpunkterna och tre nodstäder (Västerås, Örebro och Karlstad) som fungerar som viktiga tillväxtmotorer i sina respektive regioner. Utvecklingen i nodstäderna präglas av en relativt stark tillväxttakt, särskilt för Örebro och Västerås som de senaste tio åren befolkningsmässigt har växt med 16 respektive 13 procent. Nodstädernas starka tillväxt har i några fall spillt över på grannkommunerna och omlandet, men spridningseffekten är relativt begränsad till ett fåtal kommuner närmast nodstaden. Trenden är att allt fler kommuner i stråket brottas med vikande befolkningstal, särskilt i delar av Värmland där tillgängligheten också är begränsad. Utifrån ett befolkningsperspektiv framträder bilden att tillväxten i stora delar av stråket inte är lika stark som den skulle kunna vara.

Den snedvridna befolkningstillväxten drivs på av en strukturomvandling i näringslivet där tjänstesektorn ökar och varuproduktion minskar. Det ökade kunskapsinnehållet i produktionen har gynnat tillväxten i storstäder, större städer och täta miljöer. Tjänstefieringen av näringslivet och det ökade kunskapsinnehållet i industrin innebär att behovet av högutbildad personal och spetskompetens är stort och bedöms öka framöver. Kompetensförsörjningsfrågorna är och blir en av de stora samhällsutmaningarna för de flesta kommunerna i framtiden. Många konkurrenskraftiga företag finns lokaliserade i stråket och de behöver tillgång till en stor kompetensbas för att klara av rekryteringarna.

Investeringar i infrastruktur är ett viktigt verktyg för att möjliggöra tillväxt och få till en mer balanserad utveckling för nodstäder och omland i stråket mellan Oslo och Stockholm. Genom att knyta samman ändpunkterna och nodstäderna finns stor potential att sprida utvecklingen och möta stora samhällsutmaningar såsom arbetskraftsbrist, sårbarhet i näringslivet och vikande befolkningstal i mindre och mellanstora kommuner. Det här behovet är inte minst tydligt i rådande tider då ekonomin är på tillbakagång och varselvågen drabbar vissa kommuner mer än andra. I Värmland har exempelvis flera gränskommuner drabbats hårt när handeln och besöksnäringen har satts på vänt med anledning av Coronavirusets spridning. Möjligheten att kunna koppla upp sig mot ett starkt stråk och därmed nå en större arbetsmarknad

skapar robusthet och bättre förutsättningar att parera nedgångar i ekonomin. Isolerade kommuner som är beroende av en eller några branscher är betydligt mer sårbara än kommuner som har tillgänglighet till en större arbetsmarknadsregion.

För att få kunskap om stråkets fulla potential har Sweco under våren 2020 haft i uppdrag av OSLO-STHLM 2.55 att undersöka vad ökad tillgänglighet kan innebära för samhällsutvecklingen i stort, både för ändpunkterna Oslo och Stockholm, och för nodstäderna och omlandet. Uppdragets stomme bygger på en intervjustudie med forskare, sakkunniga och representanter för kommuner i stråket. Totalt har 14 intervjuer genomförts. Resultaten från intervjuerna samt statistik och annat underlag har sammanställts till denna PM som bildar ett kunskapsunderlag inför fortsatt processarbetet tillsammans med kommuner, regioner och andra intressenter.

## 2 Stråkets förutsättningar

Stråket mellan Oslo och Stockholm kännetecknas av en hög befolkningstäthet med totalt ca 3 500 000 invånare. Befolkningstillväxt sker framförallt kring huvudstäderna och de större städerna i Mälardalen. I Värmland är det framförallt Karlstad som växer. Som huvudstäder är Oslo och Stockholm naturliga tillväxtmotorer i respektive land. Karlstad, Örebro och Västerås är tydliga nodstäder och tillväxtmotorer inom sina regioner. Osloregionen kännetecknas av en stark finanssektor men är även, ur ett globalt perspektiv

**”MED BÄTTRE KOPPLINGAR MELLAN ORTERNA BLIR STRÅKET STARKARE OCH STRÅKET HAR DÅ POTENTIAL ATT BLI ETT GRÖNT TILLVÄXTBAND”**

**GUSTAV HEMMING, REGIONLANDSTINGSRÅD  
STOCKHOLM**

starka inom den maritima sektorn. I Stockholmsregionen och de större städerna i Mälardalen sker mycket högteknologisk utveckling, bland annat med koppling till lokala tillverkningsindustrier i stråket. Universitet finns i Oslo, Karlstad, Örebro och Stockholm.

Avståndet fågelvägen mellan Oslo och Stockholm är drygt 40 mil. Varje år görs ca 1 400 000 flygresor och ca

200 000 tågresor mellan de båda huvudstäderna. Restiden med flyg, inklusive anslutningsresa är ungefär tre timmar, med tåget tar samma resa drygt fem timmar. Den förhållandevis låga andelen tågresor hänger tätt samman med att tågresan tar två timmar längre än en flygresa. Dagens tågtrafik mellan Oslo och Stockholm går mestadels genom glesbebyggda delar av Norge och Sverige, den enda större staden som passeras på vägen är Karlstad.

Oslo-Sthlm 2.55 verkar för att stärka järnvägskopplingen mellan Oslo och Stockholm genom att minska restiden för en tågresa mellan Oslo och Stockholm till under tre timmar. Samtidigt ska tågen färdas genom mer tätbebyggda områden än de gör idag. När de större städerna i Mälardalen kopplas till tågtrafiken mellan Oslo och Stockholm blir nodstäderna Karlstad, Västerås och Örebro mer välintegrerade med varandra

**”FÖR FÖRETAGEN I KARLSTAD OCH VÄRMLAND ÄR DET HELT AVGÖRANDE ATT DET GÅR ATT LITA PÅ TÅGTRAFIKEN.”**

**INGELA LARSSON, HANDELSKAMMAREN  
VÄRMLAND**

och de båda huvudstäderna. Även nodstädernas omland och omkringliggande mindre städer blir en del av stråket.

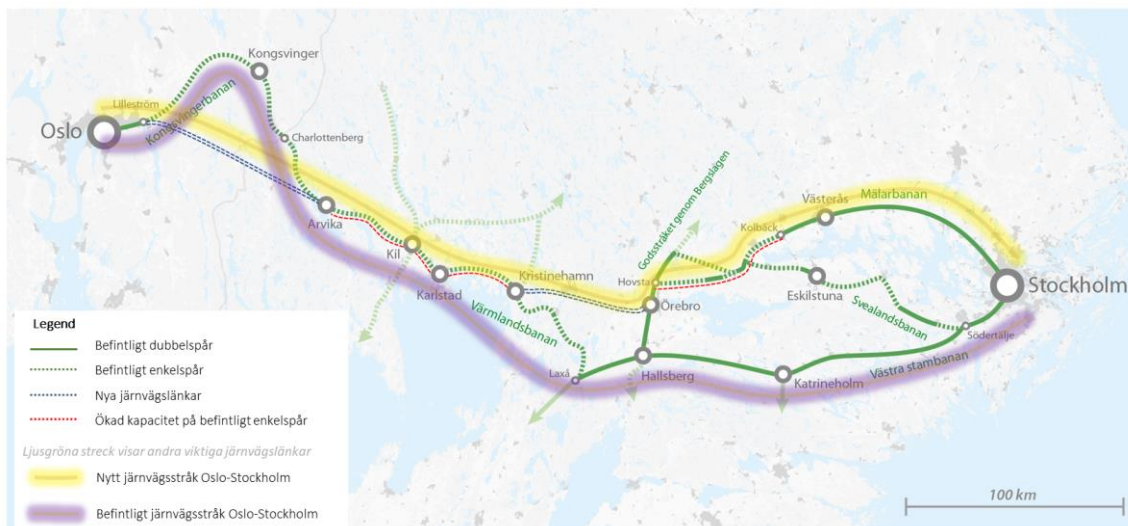
Dagens järnvägssträckning mellan Oslo och Stockholm är i många delar undermålig. Järnvägen har låg hastighetsstandard och är enkelspårig genom Värmland och i Norge. Det sätter kapacitetsbegränsningar som påverkar möjligheten till tät tågtrafik. En enkelspårig järnväg är även mer

sårbar och påverkar järnvägstrafikens tillförlitlighet. Handelskammaren i Värmland har gjort undersökningar bland lokala företag och där görs slutsatsen att tågtrafikens tillförlitlighet är viktigare än en kort restid. För företagen i Karlstad och Värmland är det helt avgörande att det går att lita på tågtrafiken.

Oslo-Sthlm 2.55 innebär dels en förflyttning av tågtrafiken till ett mer tätbebyggt stråk och dels en uppgradering och utbyggnad av järnvägen i stråket. Banstandard höjs för att möjliggöra hastigheter på 250

km/timme, de delar som idag är enkelspåriga blir dubbelspåriga. Dessutom byggs två nya järnvägslinkar i en genare sträckning än dagens bana.

Redan idag är både Oslo- och Mälardalsregionen var för sig relativt välintegrerade, bland annat genom de regionala samarbetena inom Osloregionen och Mälardalsrådet. Dessa båda samarbeten bidrar till en väl-fungerade och tillgänglig regionaltågstrafik mellan de större orterna. Värmland är inte med i vare sig Mälardalsrådet eller Osloregionen och utbudet av attraktiva tågresor är begränsat. Restiden från Karlstad till Oslo respektive Stockholm är ca 2,5 timmar.



### 3 Potentialen med ett stärkt stråk

#### Stora klimatvinster att binda ihop huvudstäderna med tåg

Det finns stora vinster med att öka tillgängligheten med spårbunden trafik mellan Stockholm och Oslo. Norge är en viktig handelspart med Sverige och utbytet ur ett näringslivsperspektiv är stort. Det finns också ett starkt kulturellt band mellan länderna.<sup>1</sup> Trots att Oslo och Stockholm är geografiskt nära varandra tar det över fem timmar att resa med tåg. Flyget är därför idag det dominerande färdmedlet för affärsresenärer och fritidsresenärer som behöver förflytta sig mellan de två huvudstäderna.

Om föreslagna åtgärder och investeringar i spårtrafiken realiseras blir restidsvinsterna i stråket mycket stora. Restiden mellan Stockholm och Oslo hamnar strax under tre timmar, vilket är en gräns där tåget är

**”JÄRNVÄGEN ÄR FRAMTIDEN! VI KOMMER INTE FLYGA INRIKES I FRAMTIDEN. EN SNABB JÄRNVÄG MELLAN OSLO OCH STOCKHOLM KOMMER INTE BARA VARA VIKTIG AV KLIMATSKÄL. MELLANLIGGANDE ORTER I STRÅKET BLIR VINNARE.”**

**GÖRAN CARS, PROFESSOR, KTH**

överlägset flyget utifrån ett effektivitetsperspektiv. En snabb järnväg mellan Stockholm och Oslo kommer därför vara viktig av klimatskäl.<sup>2</sup> Det finns alltså stor potential att flytta över mycket från flygtrafiken till tåget. Om tillgängligheten ökar längs stråket är det möjligt att vi kan se samma effekter för Oslo och Stockholm som för stråket mellan Göteborg och Stockholm där tågresandet ökat stort (sedan X2000-trafiken infördes på 90-talet vilket möjliggjorde ca 3 timmar restid). Fördelen med tåget är att

<sup>1</sup> Intervju med Stockholms Handelskammare, 6 maj 2020

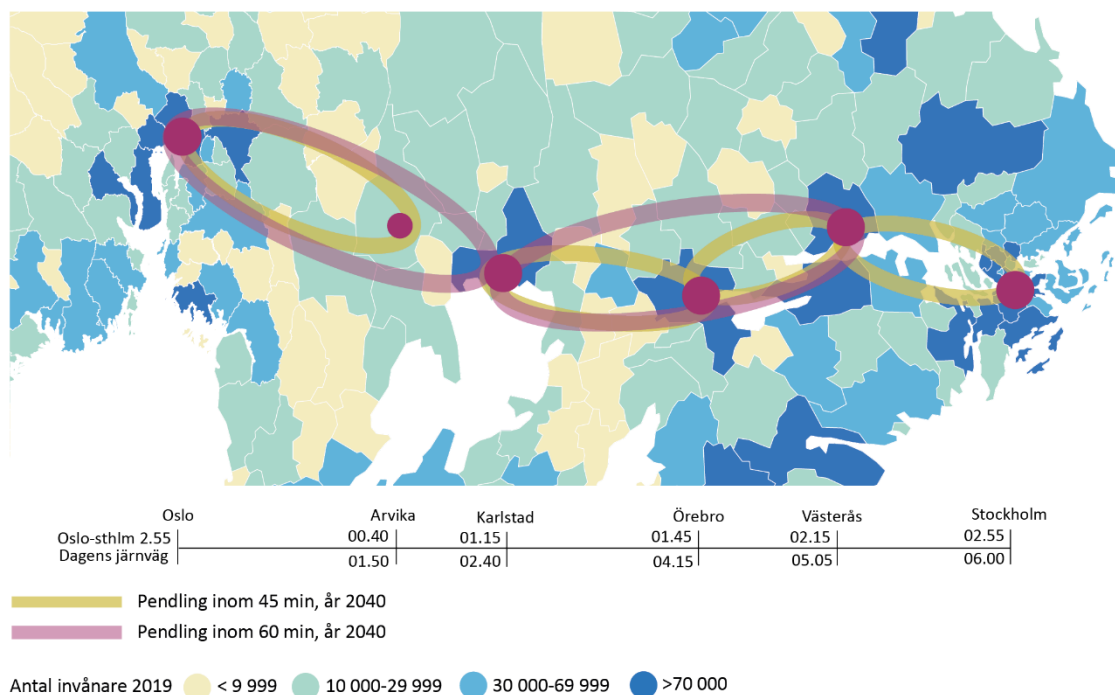
<sup>2</sup> Intervju med Göran Cars, professor Samhällsplanering vid KTH, 11 maj 2020

stadskärnorna binds ihop på ett attraktivt sätt. Resenärerna kommer direkt in i staden, något som är omöjligt med flygtrafiken.<sup>3</sup>

## Potential att lösa utmaningarna med kompetensförsörjning

En ökad tillgänglighet i stråket kommer också medföra utvidgade arbetsmarknader för företag och boende. När städer och orter knyts samman inom pendlingsbara restider skapas möjligheter för boende att nå fler potentiella arbetsgivare och för företag att nå en större kompetensbas. Det här är en viktig ekvation som minskar sårbarheten i näringslivet. Om en kommun drabbas av stora nerläggningar i näringslivet kan det delvis kompenseras om de boende kan pendla till en annan stad och arbeta. När exempelvis Trollhättan drabbades hårt av företagsnedläggningar inom industrin ökade utpendlingen till Göteborg och många hittade nya arbetstillfällen. Nedgången slog inte lika hårt på tillväxten i staden som den skulle kunna ha gjort. Tillgängligheten och möjligheten att kunna pendla till Göteborg var en viktig faktor<sup>4</sup> Tidigare framtagna analyser<sup>5</sup> visar att några av Sveriges mest sårbara kommuner finns i stråket mellan Oslo och Stockholm, det gäller särskilt delar av Bergslagen där beroendet av industrin är stort. Nodstäderna såsom Örebro, Karlstad och Västerås har betydligt lägre sårbarhet.<sup>6</sup> Att främja en utbyggnad av infrastruktur som stärker pendlingsförutsättningarna är viktiga åtgärder för att minska sårbarheten och skapa mer robusta system.

*Karta: Små och stora städer knyts ihop i ett tillväxtband. Tack vare större arbetsmarknader skapas robusta system som underlättar kompetensförsörjningen i stråket.*



Utökade arbetsmarknadsregioner är därtill en viktig pusselbit för att lösa framtidens utmaningar med kompetensförsörjning. Det är en realitet att det finns stora rekryteringsbehov, både i privat och offentlig sektor, samtidigt som den förvärvsarbetande befolkningen krymper i majoriteten av kommunerna.

<sup>3</sup> Intervju med Stockholms Handelskammare, 6 maj 2020

<sup>4</sup> Västragötalandsregionen (2016), Västra Götalands funktionella geografi - befolkning, arbete och boende

<sup>5</sup> Tillväxtverket och svenskt näringsliv (2016) Sårbara kommuner 2016; Arena för tillväxt och Sweco (2018) Sveriges nya geografi 2017, Sårbarhet i globaliseringens tid samt

<sup>6</sup> Arena för tillväxt och Sweco (2018) Sveriges nya geografi 2017, Sårbarhet i globaliseringens tid



Kompetensförsörjningsfrågan är en av våra tids stora samhällsutmaningar.<sup>7</sup> Enligt prognos fram till 2040 kommer den förvärvsarbetande befolkningen minska i många kommuner i stråket och mest dystert är prognosen för vissa mindre kommuner i Värmland. Flera kommuner kommer tappa en fjärdedel, uppemot hälften av sin förvärvsarbetande befolkning. Det är bara de större nodstäderna såsom Örebro, samt storstadsregionerna Oslo och Stockholm som förväntas få en ökning av förvärvsarbetande befolkningen.<sup>8</sup> Det

**”JAG BRUKAR SÄGA ATT OM DETTA BLIR VERKLIGHET SÅ SKULLE DET VARA DET ENSKILT STÖRSTA SOM HÄNT FÖR VÅR KOMMUN. ATT BLI EN INTEGRERAD DEL AV OSLOS ARBETSMARKNAD, DET ÄR EN JÄTTEPOTENTIAL!”**

**KOMMUNSTYRELSENS ORDFÖRANDE I ARVIKA**

här riktar återigen ljuset mot behovet av att vidga arbetsmarknaderna. Företagen och offentlig sektor kommer behöva större upptagningsområden för att klara av framtidens rekryteringar.

För många kommuner i stråket är kompetensförsörjningen en nyckelfråga. Stråkets potential att lösa utmaningarna med kompetensförsörjningen framhålls som ett viktigt argument till varför tillgängligheten måste öka. För Arvika skulle en ökad integration till Osloregionen betyda mycket. Med dagens 110 minu-

ters restid till Oslo är det få som pendlar, även om det likväl sker i någon utsträckning. För Arvika skulle restiderna mer än halveras och med 40 minuter till Oslo kommer en daglig arbetspendling vara möjligt, något som skulle betyda mycket för kommunens förutsättningar för tillväxt. Arvika har en tydlig industriprägel med en stor dragare som Volvo hjullastare med 1 000 anställda. Därtill finns ett gjuteri, smedja och företag inom hållbara system och innovativ IT. För Arvikas del är kompetensförsörjningen den stora utmaningen framöver. Innan Corona var den stora diskussionen hur och varifrån företagen ska kunna rekrytera. Det gäller både privat- och offentlig sektor och spänner över alla branscher. Det finns inte tillräckligt folk på hemmaplan för att bemanna.<sup>9</sup> Att bli en del av Osloregionen är därför en stor potential för en kommun som Arvika. Företagen som finns i kommunen skulle kunna nå en betydligt större kompetensbas än vad de gör idag. Detsamma gäller för de som bor i kommunen – utbudet av potentiella arbetsgivare skulle öka markant om Arvika blev en del av Osloregionen.

Liknande resonemang framhålls av andra städer i stråket. Kompetensförsörjningen är en knäckfråga där ett starkt stråk har potential att bidra till lösningen. Karlstad har ett stort Norgeberoende inom branscher som handeln och besöksnäringen. Om tillgängligheten till Oslo ökar finns ytterligare potential att göra affärer och både importera och exportera kompetens. Karlstad har ett tjänstedominerat näringsliv, mycket kopplat till industrin, och kompetensbehovet är stort. För Karlstad är dock förbindelserna österut minst lika viktiga.<sup>10</sup> Omkring 900 Karlstadbor pendlar till Stockholms län idag och utbytet med huvudstaden skulle kunna bli större med bättre tillgänglighet.

Köping har en stark näringslivsprägel med större inpendling än utpendling, något som är förhållandevis unikt för mindre kommuner nära en nodstad. Framförallt är det många som pendlar in från Västerås, utbytet med Örebro är desto mer blygsamt. Köping ser stor potential att integreras med Örebro och få tillgång till den arbetskraft och arbetstillfällen som finns där. För att det ska ske måste restiderna komma ner till runt 45 min dörr till dörr.<sup>11</sup> Samtidigt finns det en farhåga att fokus enbart kommer riktas till att kapa tiderna mellan ändstationerna och att mellanstoppen glöms bort. Ett önskvärt scenario för Köping är tätare turer och kortade restider med regionalståg.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Kompetensförsörjning och livslångt lärande är utpekade som ett av regeringens fyra strategiska samverkansprogram; Se också långtidsutredningen (2019) bilaga Sveriges ekonomi – utsikter till 2035

<sup>8</sup> Nordregio (2020) Working age population 2019–2040, State of the Nordic Region 2020 report

<sup>9</sup> Intervju med kommunstyrelsens ordförande i Arvika, 8 maj 2020

<sup>10</sup> Intervju med tillväxtchef Karlstad kommun, 3 juni 2020

<sup>11</sup> Intervju med planchef och kvalitetsstrateg, Köpings kommun, 12 maj 2020

<sup>12</sup> Intervju med planchef och kvalitetsstrateg. Köpings kommun, 12 maj 2020



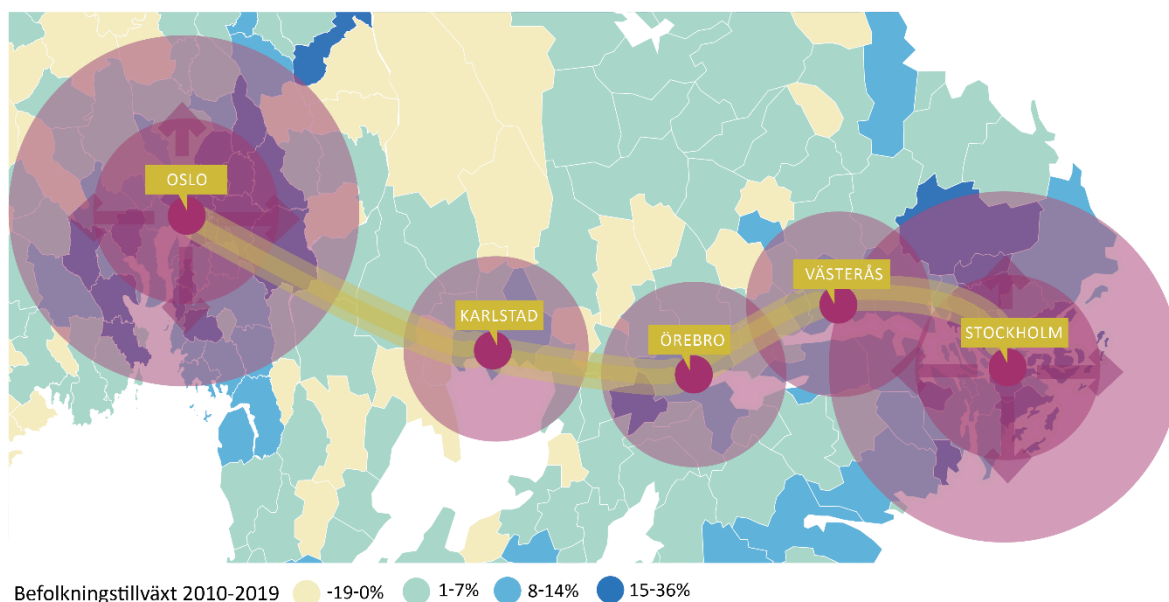
Kompetensförsörjningen handlar inte bara om de stora volymerna av arbetskraft, utan också möjligheten för företag i hela stråket att hitta spjutspetskompetens. I grund och botten är det en fråga om regionens innovationskraft. Om Mälardalen och hela stråket ska bibehålla en hög konkurrenskraft måste företagens förutsättningar att hitta spetskompetens förbättras. Det förutsätter i sin tur att det går att röra sig fritt mellan städer med effektiva pendlingsförbindelser.<sup>13</sup> Risken är annars att företag väljer att flytta någon annanstans eller att etableringar inte blir av. Nodstäderna måste förstå hur de kompletterar och är beroende av varandra och kompetensfrågan bör därför belysas utifrån ett storregionalt perspektiv, det går inte enbart att se till sitt eget län. Hela stråket måste jobba ihop.<sup>14</sup>

Effektiva pendlingsförbindelser mellan större och mindre städer är dessutom ofta av stor betydelse för att företag utanför de större städerna ska kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. Företag på mindre orter har behov att vara uppkopplade till den större världen. God tillgänglighet till storstadsregioner eller större städer är viktigt för att nyckelpersoner på företagen ska kunna göra kundresor mm. Det här är ett perspektiv som är viktigt för att skapa tillväxt mellan storstadsregionerna, men får ofta för lite uppmärksamhet i diskussioner om vad ökad tillgänglighet kan innebära för en plats.<sup>15</sup>

## Möjlighet att skapa tillväxt

Utifrån ett tillväxtperspektiv är stråket mellan Stockholm och Oslo inte lika starkt som det skulle kunna vara. Oslo och Stockholm är förvisso mycket starka tillväxtmotorer och längs med stråket finns ett pärlband av kommuner som växer befolkningsmässigt, särskilt Örebro, Västerås och Karlstad. Men flera omlandskommuner har haft stagnerande eller negativ tillväxt. Givetvis finns undantag såsom Lekberg utanför Örebro exempelvis. Om tillgängligheten ökar och stråket blir starkare finns stor potential att nodstäderna kan bli starkare och det kan ge näring till grannkommunerna som i sin tur också kan stärka sin roll. I Arvika är exempelvis förhoppningen att tillgängligheten till Osloregionen både skapar tillväxt i näringslivet och bidrar till fler invånare och skattebetalare i kommunen.

*Karta: Befolkningsstillväxt i stråket de senaste tio åren. Med starka storstadsregioner och nodstäder kan tillväxten spridas ut till omlandet. Cirklarna visar ett omland på ca 10 mil respektive 5 mil.<sup>16</sup>*



<sup>13</sup> Intervju med Stadsbyggnadschef, Örebro kommun, 19 maj 2020

<sup>14</sup> Intervju med Stadsbyggnadschef, Örebro kommun, 19 maj 2020

<sup>15</sup> Intervju med Carl-Johan Engström, professor samhällsplanering, 20 maj 2020

<sup>16</sup> För en stad med max 200 000 invånare är spridningen ca 6-7 mil (intervju med Lars Westin)

Vilken tillväxt som är möjligt och rimlig att förvänta sig är dock svårt att svara på. I det långa perspektivet finns det ett tydligt samband mellan tillväxt och tillgänglighet. Tillgängligheten ökar när järnväg och infrastrukturståk byggs ut och allt större geografiska områden knyts samman. Invånarna når fler arbetsplatser och företagen får lättare att hitta arbetskraft. Infrastrukturen har därför stor betydelse för kommunernas attraktionskraft och möjlighet att växa. På motsvarande sätt kan bristande tillgänglighet vara en orsak till stagnerande eller minskande befolkning. Studeras det svenska järnvägsnätets utbyggnad går det att se tydliga skillnader mellan orter som kopplats upp respektive lämnats utanför.<sup>17</sup> Befolkningstillväxten de senaste 10–20 åren visar att kommuner som

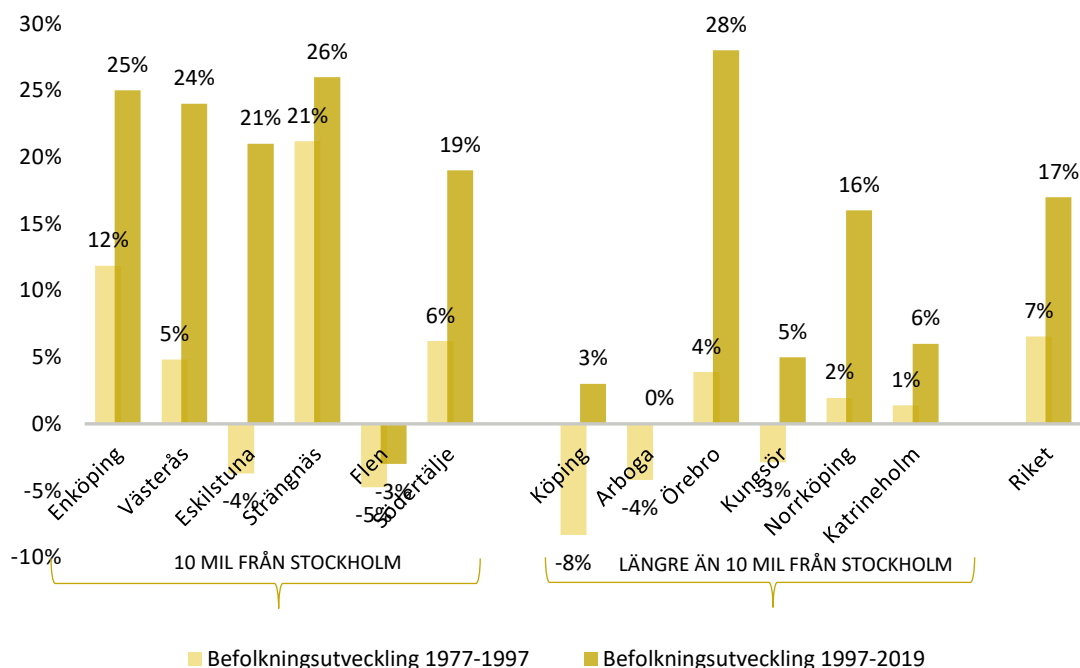
**”STUDERAS DET SVENSKA JÄRNVÄGSNÄTETS UTBYGGNAD GÅR DET ATT SE TYDLIGA SKILLNADER MELLAN ORTER SOM KOPPLATS UPP RESPEKTIVE LÄMNATS UTANFÖR.”**

**CARL-JOHAN ENGSTRÖM, PROFESSOR SAMHÄLLSPLAERING**

ingår i stråk med hög kapacitet och tillgänglighet i regel har en hög befolkningstillväxt. Det är särskilt tydligt i stråken mellan Stockholm och Göteborg och mellan Göteborg och Malmö. Även i stråket längs med södra stambanan (från Stockholm via Linköping och ner mot Malmö) är det många kommuner som haft en positiv befolkningsutveckling.

I ett kortare perspektiv kan sambandet mellan tillväxt och tillgänglighet vara svårare att tyda. Under en period kan en större nod som får ökad tillgänglighet dränera sin omgivning och då kan tillgänglighet till och med vara negativt för mindre orter. Men om fastighetspriserna i de större noderna ökar så sker en spridningseffekt och omlandet blir åter mer attraktivt.<sup>18</sup>

#### Befolkningsutveckling i kommuner längs Mäljarbanan, Svealandsbanan och Västra stambanan



<sup>17</sup> Intervju med Carl-Johan Engström, professor samhällsplanering, 20 maj 2020; Trafikverket (2014) Den attraktiva regionen, antologi II

<sup>18</sup> Intervju med Lars Westin, professor regionalekonomi på CERUM, Umeå Universitet, 15 maj 2020

I Mälarreionen är det flera kommuner som sedan slutet av 90-talet fått förbättrad tillgänglighet i takt med utvecklingen av Mäljarbanan, invigningen av Svealandsbanan och uppgraderingar av västra stambanan. Svealandsbanan, som löper söder om Mälaren, öppnades för trafik den 9 juni 1997. Detta innebar

” NÄR STAMBANAN MELLAN STOCKHOLM OCH GÖTEBORG INVIGDES FANNS VINNARNA PÅ DE PLATSER SOM FICK EN STATION, MEN ÄNDPUNKTERNA VAR OCKSÅ STORA VINNARE.

LARS WESTIN, PROFESSOR REGIONALEKONOMI

att man från många orter fick kortare restid till Stockholm, direkttåg och fler avgångar att välja mellan. Förändringen av Mäljarbanan, som går norr om Mälaren, skedde successivt under 1990-talet, innebar utbyggnad till dubbelspår och delvis nya linjdragningar.

Flera av de kommuner som fått en ökad tillgänglighet i de studerade stråken (se diagram) har haft en mycket kraftig befolkningstillväxt, särskilt under 2000-talet. Tydligast är effekten hos den kommun-

grupp som ligger nära Stockholm. Örebro är undantaget som trots långt avstånd till Stockholmsregionen uppvisar stark utveckling. Svealandsbanans betydelse för Eskilstuna blir tydlig där man vänt ett befolkningstapp till en tillväxt på 21 procent senaste två decennierna. Flen, Katrineholm och Arboga har haft en svag tillväxt trots att tillgängligheten, åtminstone till viss del ökat. Det visar att tillgänglighet inte per automatik ger tillväxt. Avsaknaden av ett omvandlingstryck kan vara en anledning till att kommuner som har god tillgänglighet inte växer.<sup>19</sup> Förmågan och möjligheten till omställning från industriprägel till attraktiva boendemiljöer har varit framgångsrikt för många traditionella industrikommuner såsom Norrköping och Malmö.

## 4 Hur kan nyttorna maximeras?

Det finns en samstämmighet bland intervjuade forskare och sakkunniga att tillgänglighet ofta leder till tillväxt, men det är ingen garanti och sker inte per automatik. Tillgänglighet beskrivs snarare som en *möjliggörare* för tillväxt.<sup>20</sup> Städer och orter som får ökad tillgänglighet ges alltså möjligheter att växa men det kräver i sin tur att kommunerna och regionerna själva svarar upp. Infrastrukturen bör alltså ses som ett medel och inte som ett mål i sig. För att uppnå resultat krävs att det sker ett arbete på den regionala och kommunala nivån.<sup>21</sup>

### Attraktiva stationsområden och parallella investeringar

För att uppnå nyttor med förbättrad tillgänglighet behöver kommunerna ta ett helhetsgrepp på stationen och platsen runtom. De kommuner som ligger längs spåret bör utgå från stationen i sin stadsutveckling. Det handlar om att skapa täta och attraktiva platser där planeringen utgår från rörelsen gå eller cykla.<sup>22</sup> Städerna behöver förtätas och en del i detta handlar om att se till att rätt typ av verksamheter finns i de centrala delarna. Flera av städerna i stråket är glesa och om tillgängligheten med tåg ska vara attraktiv behövs täta stadskärnor.<sup>23</sup> Att stationerna ligger centralt i stadskärnorna är en viktig förutsättning för att optimera nyttorna. Utmaningar att docka an höghastighetsbanor mot lokaltåg medför att nya stationer ibland förläggs utanför städerna. Här kan det finnas skäl att kommunerna kostnadsfritt backar upp om inte staten tar hela kostnaden. Att förlägga stationen i ett centralt läge är ett vinna-vinna koncept.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> Intervju med Göran Cars, professor Samhällsplanering vid KTH, 11 maj 2020

<sup>20</sup> Se exempelvis Trafikverket (2014) Den attraktiva regionen, antologi II; Stockholms läns landsting, tillväxt, miljö och regionplanering (2014) Synergier mellan investeringar; Sweco (2017) Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2040

<sup>21</sup> Intervju med Göran Cars, professor Samhällsplanering vid KTH, 11 maj 2020

<sup>22</sup> Intervju med Göran Cars, professor Samhällsplanering vid KTH, 11 maj 2020

<sup>23</sup> Intervju med Kollektivtrafikchef Region Örebro, 11 maj 2020

<sup>24</sup> Intervju med Carl-Johan Engström, professor samhällsplanering, 20 maj 2020



För att skapa en attraktiv miljö runt stationerna behöver olika typer av investeringar komma till. Det räcker inte enbart med en ny eller förbättrad hållplats. Om inte bostäder tillkommer i takt med att människor söker sig till staden hjälper inte en väl fungerande infrastruktur.<sup>25</sup> Att kommunerna ser över fastighetsmarknaden och förstår städernas dynamik utifrån ett fastighetsperspektiv är avgörande för att städerna i stråket ska kunna dra nytta av ökad tillgänglighet. Utveckling av fastighetsmarknaden behöver påbörjas innan järnvägen kommer.<sup>26</sup> Annars riskerar små städer att sugas ut samtidigt som de större nodstäderna blir starkare med en ny och bättre järnvägsförbindelse. Att få med fastighetsaktörer och se över hur bostadsbyggandet kan utvecklats är därför en nyckelfaktor för att dra nytta av tillgängligheten. Exempelvis är mikromiljön kring en station avgörande för en plats attraktivitet och inom 1 km från stationen bör det finnas attraktiva miljöer.<sup>27</sup> Uppsala är ett bra exempel där man dragit nytta av en proaktiv fastighetsutveckling och bra koppling till Stockholm (som i sin tur har en mindre väl fungerande fastighetsmarknad).

**”LOKALA POLITIKER MÅSTE VARA  
DUKTIGA PÅ FASTIGHETSEKONOMI OCH  
FÖRSTÅ STÄDERNAS DYNAMIK.  
MIKROMILJÖN KRING EN STATION ÄR  
OTROLIGT AVGÖRANDE FÖR EN PLATS  
ATTRAKTIVITET.”**

**LARS WESTIN, PROFESSOR REGIONALEKONOMI**

Kommunerna behöver också värna andra investeringar runt stationsorterna tex inom utbildningssektorn, vård och omsorg. Här är kommunerna själva viktiga motorer som kan pådriva en utveckling bland annat genom de kommunala bostadsbolagen. Studier

från Stockholmsregionen visar att platser inom tunnelbanesystemet har utvecklats olika trots likartad tillgänglighet. Kista norr om Stockholm har framgångsrikt stärkt sin roll i takt med att olika typer av investeringar har skett parallellt, tex inom näringsliv, bostäder och utbildning. Alvik, å andra sidan, har trots sitt gynnsamma läge inte lyckats dra nytta av ökad tillgänglighet. Slutsatsen är att det ofta är processerna i sig som har betydelse. Platser som varit framgångsrika är sådana där de parter som arbetat med att dra nytta av tillgängligheten har enats om vad de vill med platsen.<sup>28</sup>

## Systemperspektivet och koppling mellan station och omland

Det är inte bara attraktiviteten och investeringar runt stationen som är viktiga insatser. Kopplingen mellan stationen och omlandet är också avgörande för att de intilliggande kommunerna ska kunna dra nytta av den ökade tillgängligheten. Här behövs ett regionalt systemtänk där kommuner och regioner tillsammans arbetar för att befintlig och ny regional och lokal kollektivtrafik kopplas upp mot det stora stråket. Systemperspektivet saknas ofta i diskussionerna om järnvägens dragning men det är en viktig faktor för att skapa storregioner och låta nyttorna spilla över till grannkommunerna.<sup>29</sup> I Värmland är den pågående kapacitetshöjningen av Fryksdalsbanan som förbinder Karlstad och Torsby en åtgärd som medför att kommuner i norra Värmland kan dra nytta av en stärkt korridor mellan Stockholm och Oslo. För exempelvis Sunne innebär satsningarna på både Fryksdalsbanan och Oslo-Sthlm att Karlstad och huvudstäderna kommer närmare, och arbetsmarknadsregionen blir större och bättre. Det underlättar Sunnes väg ut till världen.<sup>30</sup>

Systemtänket är ett viktigt perspektiv som finns med i kommunernas översiktsplanering. Flera kommuner i stråket arbetar med en strategisk lokalisering av bostäder och arbetsplatser i förhållande till stationen i syfte att främja ett hela-resan perspektiv. För att kunna arbetspendla till en stad med tåg behöver anslutande trafik och cykelstråk finnas på plats. Annars kommer bilen vara det smidigaste alternativet. I Örebro har kommunen dragit en gång en fördjupad översiktsplan där scenarierna med Oslo-Sthlm finns med

<sup>25</sup> Stockholms läns landsting, tillväxt, miljö och regionplanering (2014) Synergier mellan investeringar

<sup>26</sup> Intervju med Lars Westin, professor regionalekonomi på CERUM, Umeå Universitet, 15 maj 2020

<sup>27</sup> Intervju med Lars Westin, professor regionalekonomi på CERUM, Umeå Universitet, 15 maj 2020

<sup>28</sup> Intervju med Carl-Johan Engström, professor samhällsplanering, 20 maj 2020

<sup>29</sup> Intervju med Carl-Johan Engström, professor samhällsplanering, 20 maj 2020

<sup>30</sup> Intervju med samhällsplanerare, Sunne kommun, 29 maj 2020

i framtagna skisser. För Örebro är det viktigt att inte bygga bort möjligheterna med de nya förbindelserna. Genom översiktsplaneringen är det också viktigt att illustrera och medvetengöra projektet hos de

**”DEN PÅGÅENDE KAPACITETSHÖJNINGEN AV FRYKSDALSBANAN GÖR ATT VI KAN DRA NYTTA AV ETT STÄRKT STRÅK MELLAN STOCKHOLM OCH OSLO. DET UNDERLÄTTAR VÅR VÄG UT TILL VÄRLDEN”**

**MIKAEL PERSSON, SAMHÄLLSPLANERARE I SUNNE KOMMUN**

anställda. Kommunen måste förstå vikten av att man är en del av ett jätteprojekt som har ett långt tids-  
spann. Det är stora och långsiktiga frågor som behöver hanteras och skarpa etableringsförfrågningar kan behöva ställas i relationen till om det omöjliggör järnvägen eller inte.<sup>31</sup>

I Karlstad är kommunen just nu uppe i en process med ny översiktsplan och där beaktas frågan om vad Oslo-Sthlm innebär för staden. Inriktningen för stadsutvecklingen är förtätning och att nyttja järnvägen

för bostadslokalisering. Om Karlstad ska nå befolkningsmålet behöver en ny stadsdel planeras på sikt och den bör företrädesvis lokaliseras nära järnvägen. Efter en lång tid med utflytt till villor ser Karlstad ett skifte där efterfrågan på centralt boende och förskolor efterfrågas i större utsträckning.<sup>32</sup>

I mindre kommuner såsom Köping är utvecklingstakten lägre men även där sker stadsutvecklingen utifrån inriktningen förtätning och att utveckla i stråk mot stationen, exempelvis att knyta ihop stora arbetsplatser via cykelstråk mot stationen. Liknande arbete pågår i Sunne där mindre tätorter kopplas ihop via cykelstråk som leder mot stationen. I Arvika har kommunen tagit med scenariot Oslo-Sthlm i sitt nya översiktsplanearbete. Kommunen har precis tagit beslut om en fördjupad översiktsplan för hamnområdet i centrala delarna av Arvika. Där planeras för 350 nya bostäder - ett välkommet tillskott mot bakgrund av nuvarande bostadsbrist och ambition att utveckla bostäder nära stationen.

## Behov av stråkgemensam målbild

Det är av stor vikt att sudda ut de gränser som av olika anledningar finns inom stråket. Nationsgränsens negativa inverkan på samarbete och tillgänglighet behöver förändras både i relationen mellan huvudstäderna Oslo och Stockholm och i relationen Värmland och Osloregionen. Det framkommer av intervjuer att samarbetet inte är lika bra som det skulle kunna vara. På den svenska sidan behöver Mälardalen och Värmland integreras bättre med varandra. Osloregionen pekar bland annat på betydelsen av nationella och regionala samarbeten. I stråket Oslo-Göteborg-Köpenhamn-Hamburg har politisk samverkan och

**”SAMVERKAN MÅSTE SKE MELLAN STRÅKETS REGIONER OCH KOMMUNER. DE MÅSTE VARA ÖVERENS OM VEM SOM GÖR VAD PÅ KORT OCH LÅNG SIKT”**

**HANS RODE, UTREDARE SVERIGEFÖRHANDLINGEN**

stora projekt som 8-million city och COINCO bidragit till ett flertal infrastrukturinvesteringar för tillgänglighet i det stråket.<sup>33</sup>

Betydelsen av en stråkgemensam plattform kan inte nog understrykas. Osloregionen pekar bland annat på behovet av att den beslutande politiken i Oslo och Stockholm möts för att diskutera och hitta framdrift i frågan. Plattformen bör skapas genom en process

som involverar både Oslo, Stockholm, nodstäderna och deras omland. Relationsskapandet mellan kommunerna är viktigt och de mindre kommunerna måste också komma med i processen på ett djuplodande sätt. Allt för ofta blir många kommuner åskådare till de större kommunerna.<sup>34</sup> I processen ingår att formulera en gemensam målbild av vad som ska åstadkommas i stråket samt strategier för att nå målbilden. Det kan handla om målsättningar för till exempel näringslivs- och universitetssamarbeten, önskvärda

<sup>31</sup> Intervju med Stadsbyggnadschef, Örebro kommun, 19 maj 2020

<sup>32</sup> Intervju med tillväxtchef Karlstad kommun, 3 juni 2020

<sup>33</sup> Intervju direktör för Osloregionen, 15 juni 2020

<sup>34</sup> Intervju med Carl-Johan Engström, professor samhällsplanering, 20 maj 2020

restider inom stråket samt regionala och lokala mål för utveckling. I strategierna kan då formerna för samarbeten, nödvändiga järnvägsutbyggnader samt regional och lokal planering formuleras.

Oslo-Stockholm 2.55 är redan idag en välkänd idé i både Norge och Sverige. Genom sina ägare är bolaget framförallt välförankrat i Mälardalen och Värmland. Initiering av en process som ännu mer inkluderar politiken i både den nationella dimensionen mellan Norge och Sverige samt huvudstäderna Oslo och Stockholm kan ske på flera sätt. Osloregionen pekar till exempel på möjligheten att skapa en ny politisk arena, vidareutveckla Oslo-Sthlm 2.55 eller stärka samarbetet genom ett Interreg-projekt.



## 5 Sammanfattande slutsatser

Syftet med denna PM har varit att belysa vad en förbättrad tillgänglighet innebär för samhällsutvecklingen i stråket mellan Stockholm och Oslo. Utifrån intervjuer med forskare, sakkunniga och lokala och regionala representanter kan vi konstatera följande:

Stråket har en hög befolkningstäthet med några starka nodstäder som fungerar som regionala tillväxtmotorer. I stråket finns också många utbildningsinstitutioner och en konkurrenskraftig industri med nära koppling till forskning och tillväxt i tjänstesektorn. Därtill framhålls det som unikt att det i stråket finns två huvudstadsregioner i ändpunkterna - Oslo och Stockholm är två konkurrenskraftiga regioner som geografiskt ligger nära varandra men som ändå är otillgängliga. Av intervjuerna framkommer att stråket inte betraktas som så välintegrerat som de skulle kunna vara. Formella samarbeten slutar ofta vid Örebro och helhetsgrepp på hela stråket saknas.

Det finns en stor potential med en ökad tillgänglighet. Förutom uppenbara klimatvinster med att flytta över flyg- och vägrenärerna till tåg kan restidsvinsterna mellan städerna bidra till förbättrad kompetensförsörjning. För många kommuner i stråket är kompetensförsörjningen en nyckelfråga och både företag och offentlig sektor har svårt att rekrytera. Stråkets potential att lösa utmaningarna med kompetensförsörjningen framhålls som ett viktigt argument till varför tillgängligheten måste öka. Effektiva pendlingsförbindelser mellan större och mindre städer är dessutom ofta av stor betydelse för att företag utanför de större städerna ska kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. Det är ett perspektiv som är viktigt för att skapa tillväxt mellan storstadsregionerna, men får ofta för lite uppmärksamhet i diskussioner om vad ökad tillgänglighet kan innebära för en plats.

### Nyttor som uppstår med Oslo-Sthlm 2.55

**Klimatvinster:** Om föreslagna åtgärder och investeringar i spårtrafiken realiserats blir restidsvinsterna i stråket mycket stora. Restiden mellan Stockholm och Oslo hamnar strax under tre timmar, vilket är en gräns där tåget är överlägset flyget utifrån ett effektivitetsperspektiv. En snabb järnväg mellan Stockholm och Oslo kommer därför ge stora klimatnyttor. Fördelen med tåget är att stadskärnorna binds ihop på ett attraktivt sätt. Resenärerna kommer direkt in i staden.

**Förbättrad kompetensförsörjning:** Kompetensförsörjningsfrågan är en av våra tids stora samhällsutmaningar. Företagen och offentlig sektor kommer behöva större upptagningsområden för att klara av framtidens rekryteringar. För många kommuner i stråket är kompetensförsörjningen en nyckelfråga. Tack vare Oslo-Sthlm 2.55 förkortas restiderna avsevärt och arbetsmarknaderna utökas. När städer och orter i stråket knyts samman inom pendlingsbara restider skapas möjligheter för boende att nå fler potentiella arbetsgivare och för företag att nå en större kompetensbas. Det här är en viktig ekvation som ökar robustheten i näringslivet.

**Företag kan fortsätta bedriva sin verksamhet:** Effektiva pendlingsförbindelser mellan större och mindre städer är av stor betydelse för att företag utanför de större städerna ska kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. Företag på mindre orter har behov att vara uppkopplade till den större världen. God tillgänglighet till storstadsregioner eller större städer är viktigt för att nyckelpersoner på företagen ska kunna göra kundresor mm. Det här är ett perspektiv som är viktigt för att skapa tillväxt mellan storstadsregionerna. I stråket mellan Oslo och Stockholm finns många konkurrenskraftiga företag. Tack vare Oslo-Sthlm 2.55 ges möjlighet för dessa företag att fortsatt bedriva sin verksamhet på platsen.

**Tillväxtpotential:** Genom förbättrad tillgänglighet finns potential för många kommuner i stråket att växa, både utifrån ett näringslivsperspektiv och ett befolkningsperspektiv. Vilken tillväxt som är möjligt och rimlig att förvänta sig är dock svårt att svara på. Historiska tillväxtsiffror för kommuner som har eller har fått förbättrad tillgänglighet i Mälarenregionen påvisar att tillväxten i regel är hög i stråk med god tillgänglighet och hög kapacitet.

**Spridningseffekter till omland:** Det är avgörande för hela stråkets utveckling att nodstäderna är tillräckligt starka att spridningseffekter till omlandet uppstår. Det har skett i mycket liten utsträckning de senaste tio åren. Tack vare Oslo-Sthlm 2.55 ökar tillgängligheten mellan nodstäder och mellan nodstäder och storstadsregioner. Allt detta skapar förutsättningar att skapa ännu mer attraktiva nodstäder som fungerar som tillväxtmotorer för stråket och omlandet.

## Behov av kommunal och regional planering

Bland i forskare och sakkunniga som intervjuats för denna studie finns en samstämmighet att tillgänglighet ofta leder till tillväxt, men det är ingen garanti och sker inte på automatik. Tillgänglighet beskrivs snarare som en möjliggörare för tillväxt. Infrastrukturen bör därför ses som ett medel och inte som ett mål i sig. För att maximera nyttan av ökad tillgänglighet behöver kommuner och regioner svara upp med en kommunal och regional utveckling.

- Kommunerna behöver ta ett helhetsgrepp på stationsområdet om området runtomkring. Stads-kärnorna behöver förtätas och attraktiva miljöer tillskapas.
- Bostadsutveckling och andra investeringar, tex inom vård, utbildning, kultur måste ske parallellt med utvecklingen av järnvägen. Om inte bostäder tillkommer i takt med att människor söker sig till staden hjälper inte en väl fungerande infrastruktur.
- Kopplingen mellan stationen och omlandet är avgörande för att de intelligande kommunerna ska kunna dra nytta av den ökade tillgängligheten. Här behövs ett regionalt systemtänk där kommuner och regioner tillsammans arbetar för att befintlig och ny regional- och lokal kollektivtrafik samt cykelstråk kopplas upp mot det stora stråket. Med resonemanget om att "alla stråk leder mot stationen" kan nyttorna med ökad tillgänglighet maximeras.

*Sammanfattning av förutsättningar och potential för de tre geografiska nivåer i stråket: ändpunkterna, nodstäderna och kommunerna runt om nodstäderna, här benämnt som omlandet*



## 6 Bilaga: Intervjupersoner

*Stort tack till alla som medverkat i intervjustudien!*

**Anita Iversen**, Planchef i Köpings kommun

Gustaf Olsson, Kvalitetsstrateg, Köpings kommun

**Carl Bergkvist**, Näringslivspolitisk expert på Handelskammaren Stockholm

**Carl Johan Engström**, Professor, tidigare verksam på urbana och regionala studier vid Kungliga Tekniska Högskolan. Har forskat om tillgänglighetens betydelse för utveckling inom Trafikverkets satsning "Den attraktiva regionen" och utvärderat Sverigeförhandlingen

**Fredrik Eliasson**, Kollektivtrafikchef Länstrafiken Örebro

**Gustav Hemming**, Tillväxt, samhällsplanerings- och skärgårdsregionråd på Region Stockholm

**Göran Cars**, professor i samhällsplanering vid Kungliga Tekniska Högskolan. Har på senare år haft uppdrag att utvärdera det Sverigeförhandlingen och tittar nu på det västsvenska paketet. Har arbetet med stadsflytten i Kiruna.

**Hans Rode**, tidigare vägdirektör vid Vägverket region Stockholm. Numera utredare av Stockholm- och Sverigeförhandlingen på Regeringskansliet.

**Ingela Larsson**, Kommunikationsansvarig på Handelskammaren Värmland

**Lars Westin**, professor i regionalekonomi och föreståndare för CERUM, Umeå universitet. Har arbetat med gränsöverskridande infrastrukturfrågor; Umeå-Vasa, Barentsregionen, Öresundsförbindelsen men också infrastruktur över länsgränser.

**Mikael Persson**, Samhällsplanerare på Sunne kommun

**Peter Söderström**, Kommunstyrelsens ordförande i Arvika

**Ulf Johansson**, Tillväxtchef i Karlstad kommun

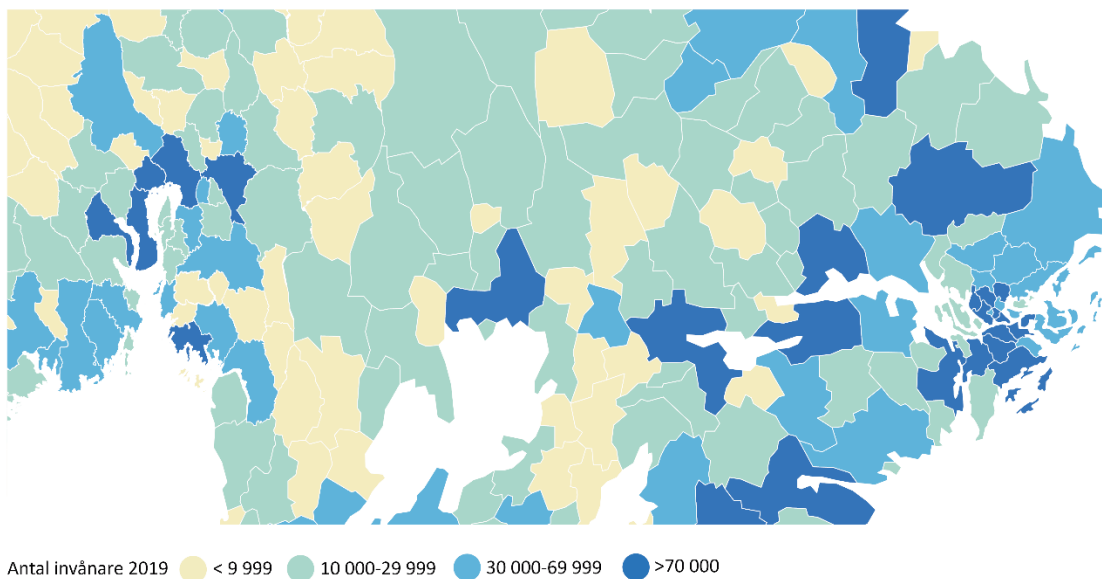
**Ulrika K Jansson**, Stadsbyggnadschef och samhällsbyggnadsdirektör på Örebro kommun. Från hösten 2020 ny kommundirektör i Enköpings kommun

**Øyvind Sätvedt**, Direktör för Osloregionen



## 7 Bilaga: Kartor

### Invånarantal 2019



### Befolkningsutveckling 2010–2019

