

NYHETER

Sverigekartan ritas om med höghastighetståg

PUBLICERAD: 2020-02-05 16:37



Pär Helgesson, från SJ, var en av föredragshållarna på onsdagens seminarium som Johan Danielsson (till vänster), Urban Hermansson och Leif Lendrup (ej i bild) arrangerade.

FOTO: HÅKAN STRANDMAN

Med höghastighetståg, som körs i 320 kilometer i timmen, kommer Sverige att förändras rejält.

– Man kan bosätta sig mycket friare i förhållande till sin arbetsplats. Företagen får dessutom tillgång till en mycket större grupp potentiella arbetstagare, säger Pär Helgesson, ansvarig för höghastighetståg på SJ.

Joakim Strand

joakim.strand@vf.se
054-17 55 34

Kristinehamnsbördige Pär Helgesson var en av föredragshållarna när tankesmedjan Offensiva Karlstad Värmland bjöd in till en seminariedag om järnväg på Värmlands Museum.

– Höghastighetståg öppnar upp för helt nya resandemönster, säger Helgesson och påtalar att tågresandet i Sverige har mer än fördubblats på drygt 20 år.

– Samtidigt har de inte tillkommit någon järnväg av format. Vi har byggt Botniabanan och byggt bort några flaskhalsar.

Enligt SCB:s prognos kommer Sveriges befolkning att vara närmare tolv miljoner redan till 2035.

– Vi vet att vi behöver göra stora investeringar i transportinfrastruktur. Vi kan fortfarande välja hur, men den tiden håller på att rinna oss ur händerna, säger Helgesson.

Även om det inte finns några politiska beslut är tanken att investera i nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö för tåg i hög hastighet, antingen 250 eller 320 kilometer i timmen.

För resenären är den sammanlagda tidsvinsten central.

– Det finns ett starkt samband mellan restid med tåg och marknadsandel mellan tåg och flyg, säger Bo Lennart Nelldal, forskare vid Kungliga tekniska högskolan, och fortsätter:

– Om tåget tar två timmar når man nästan 100 procents marknadsandel. Tar resan tre timmar sjunker andelen till 60 procent. Det tar ungefär tre timmar att flyga city till city med matarresor inom Norden.

Med höghastighetståg (320 kilometer i timmen) skulle man nå städer som Västerås, Örebro, Linköping, Norrköping och Jönköping på en timme från Stockholm.

– Det är ett helt annat Sverige vi skapar, säger Helgesson.

Urban Hermansson, Johan Danielsson och Leif Lendrup ligger bakom tankesmedjan Offensiva Karlstad Värmland.

FOTO: HÅKAN STRANDMAN

En uppskattad kostnadsberäkning för nya stambanor skulle landa på mellan 230 och 250 miljarder kronor. En personlig reflektion från Pär Helgessons sida är att satsningen skulle kunna finansieras genom att betala av mindre på statsskulden.

– Jag är inte nationalekonom och ska egentligen inte uttala mig om finansieringsfrågor, men man skulle kunna amortera mindre och stoppa in pengarna i en utvecklingsfond. Det är inte bara mer järnväg vi behöver när vi ska ställa om till ett mer elbaserat samhälle.

Urban Hermansson, Leif Lendrup och Johan Danielsson från tankesmedjan Offensiva Karlstad Värmland förespråkar en satsning på sträckan Oslo–Stockholm.

– Vi ser det som en ödesfråga för Värmland. I Europas stora program för att bygga ett sammanhängande nätverk (TENT-T) ingår i dag inte länken Örebro-Oslo. Om man bygger på det sätt som det ser ut i dag hamnar Värmland utanför. Det vore förödande, säger Urban Hermansson.

En eventuell utbyggnad av sträckan Oslo–Stockholm är i första hand tänkt att finansieras med privata medel. Pär Helgesson ställer sig tveksam till det.

– All ny järnväg är välkommen, men tittar man internationellt finns det få framgångsrika exempel där man har kommit hela vägen med helt privata medel. De har ofta gått i konkurs eller tagits över av staten.

Han ser en klar potential i att förbättra resemöjligheten mellan storstäderna.

– Vi såg en tydlig ökning när vi ökade från tre till fem avgångar och satte in X2000 på sträckan och minskade restiden till fyra och en halv timme. Då började vi nosa på en marknadsandel på 15 procent. Nu är vi nere på sex timmar och i stort en avgång per dag med en andel på nio procent, säger han.

Med höghastighetståg som körs i 300 kilometer i timmen kan sträckan klaras av på drygt två och en halv timme, inklusive åtta stopp.

 OSLO-STHLM 2.55 VÄRMLANDS LÄN

Så här jobbar Värmlands Folkblad med journalistik: uppgifter som publiceras ska vara sanna och relevanta. Vi strävar efter förstahandskällor och att vara på plats där det händer. Trovärdighet och opartiskhet är centrala värden för vår nyhetsjournalistik.