

TRAFIK

# Tågexpert: "Möjligt att bygga ny järnväg Stockholm–Oslo till 2035"

UPPDATERAD: 2020-02-06 09:31 PUBLICERAD: 2020-02-05 17:06



Pär Helgesson, SJ, talade om höghastighetsbanor på järnvägskonferensen i Karlstad och menade att det är möjligt med ny teknik att snabbt bygga en helt ny bana mellan Stockholm och Oslo.

FOTO: CHRISTER WIK

**– Det är fullt möjligt att färdigställa en ny höghastighetsbana mellan Stockholm och Oslo till 2030–2035 om man bygger den med prefabricerade element.**

**Det sade Pär Helgesson, projektchef på SJ, på ett stor järnvägsseminarium i Karlstad på onsdagen.**

---

**Christer Wik**

christer.wik@nwt.se  
054-19 97 80

---

Initiativtagare till mötet hade tagits av tankesmedjan Offensiva Karlstad Värmland som vill att en helt ny höghastighetsjärnväg anläggs mellan de två huvudstäderna.

- Den typen av nya banor byggs nu på många håll i Världen och det är något som måste anläggas även här. Dagens järnväg Stockholm–Oslo har alldeles för dålig standard.
- Kan vi få på plats en höghastighetsbana för persontransport så kan man använda dagens spår för godstransporter, sade Leif Lendrup i Offensiva Karlstad Värmland.



Med höghastighetståg går det att minska restiden Stockholm–Oslo till två timmar.

FOTO: CHRISTER WIK

Kollegan Urban Hermansson kallade utbyggnaden av järnvägen en ödesfråga för Värmland och Stein Erik Lauvås (AP), medlem i Nordiska rådet höll med om vikten att få till en förbättrad järnväg mellan Stockholm och Oslo.

- Sverige och Norge är varandras viktigaste handelspartners och våra statsministrar har lovat att vi ska satsa på ett grönt och socialt bärkraftigt Norden.
- Då är verkligen järnvägen något att satsa på. Upp med pengarna på bordet och få på plats grävmaskinerna, sade han.



Nordiska rådets Stein Erik Lauvås (AP) vill att infrastrukturvisionerna förverkligas. "Pengarna måste upp på bordet", sade han.

FOTO: CHRISTER WIK

Alf S Johansen, ordförande för Gränskommittén Värmland–Östfold ansåg att det finns en mental gräns för att komma i gång med utbyggnaden av infrastrukturen mellan de två länderna.

- Det är riksgränsen som blockerar det. Men vi kan radikalt minska de åtta miljoner flygresor som sker inom den nordiska triangeln Stockholm–Oslo–Köpenhamn varje år genom att satsa på höghastighetståg.
- Tyvärr ligger sträckan Örebro–Oslo utanför EU:s Transeuropeiska transportnät sedan 2014 och det gör det svårare att få bidrag den vägen. Sträckan måste in i nätverket igen.
- Och lönsamma banor som det här är kan byggas av både staten och privata bolag. Med höghastighetståg och en ny bana kan restiden Stockholm–Oslo minskas till en timme och 45 minuter, sade han.



Genom att anlägga de nya järnvägarna på prefabricerade betongblock som står på pelare över marken kan byggtiden kraftigt reduceras, sade Pär Helgesson.

FOTO: CHRISTER WIK

Pär Helgesson menar att vi i Sverige i mycket hög grad har prioriterat vägutbyggnad före järnvägsutbyggnad under många decennier.

- Det är väldigt olyckligt. Dubbelt så många åker tåg som för 20 år sedan, men man gör det på samma spår. Vi måste rusta upp järnvägsnätet och även bygga nytt.
- Vi i SJ såg en tydlig ökning i tågtrafiken Stockholm–Oslo när vi kortade restiden från sex till 4,5 timmar. Då hade vi 15 procent av alla resenärer.
- Men om vi kan korta restiden till två timmar skulle vi nästan ta över alla från flyget och öka siffran till 90 procent, säger han.

Regeringen har valt att amortera 443 miljarder kronor av statsskulden under fyra år.

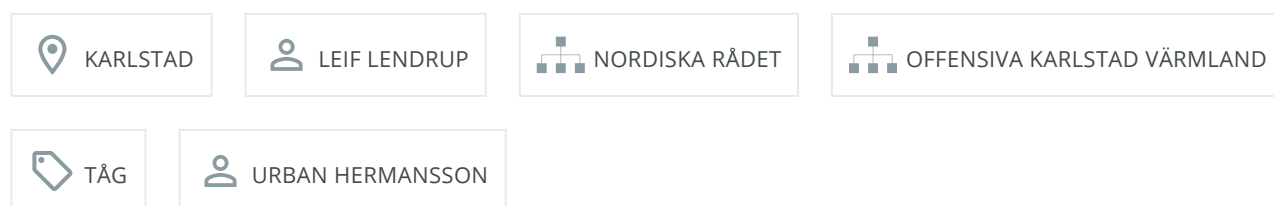
- Pengarna skulle bland annat räcka till att bygga ut ett ordentligt höghastighetsnät i Sverige. Det skulle verkligen förändra hur vi kan bo och arbeta.

**Hur snabbt skulle det vara möjligt att bygga ut en ny höghastighetsbana Stockholm–Oslo?**

- Det är fullt möjligt att färdigställa en ny höghastighetsbana mellan Stockholm och Oslo till 2030–2035 om man bygger den med prefabricerade element.
- Det går så mycket snabbare än att använda dagens byggteknik. I Kina tar det ett år att anlägga en 20 mil lång järnvägssträcka.

Stefan Gustavsson från Västsvenska handelskammaren vill se en mycket offensivare politik inom infrastrukturområdet.

- Pengarna finns, men det är vilja och visioner som saknas hos politikerna, sade han.



*Så här jobbar NWT 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.*

