

SYDSVENSKAN

[Aktuella frågor](#) - 12 april 2018 04:00

## DEBATTINLÄGG: "SVERIGE HAR INTE RÅD ATT SÄGA NEJ TILL ATT FLER TÅG FÅR PLATS PÅ SPÅREN OCH HUNDRATUSENTALS NYA BOSTÄDER."



*Bild: Utredaren Catharina Håkansson Boman presenterade Sverigeförhandlingens slutbetänkande den 20 december i fjol. Bild: Henrik Montgomery/TT*

Det går bra för Sverige. Tillväxten är stark. Statsskuldens andel av BNP historiskt låg. Samtidigt är investeringar i bostäder, vägar och järnvägar eftersatta. Statens goda ekonomi gör att stora projekt kan finansieras genom lån. I ett sådant läge har inte Sverige råd att säga nej till plats för fler tåg på spåren och hundratusentals nya bostäder.

Redan 2025 har Sverige enligt SCB 11 miljoner invånare. Det innebär att nästa mandatperiod blir ett vägval för landet. Antingen satsar regeringen på ny järnväg eller så nöjer den sig med dagens spår.

**Det gäller att** inte missa den historiska chans som nu finns att knyta ihop Sverige genom höghastighetsjärnvägar mellan Stockholm–Göteborg–Malmö.

En lärdom av Sveriges industriella framgångar 1870–1970 är att de järnvägar som staten stod för, stambanorna, byggdes för framtiden, inte efter hur många som tog tåget i slutet av 1800-talet.

Idag står Sverige inför ett liknande avgörande beslut som påverkar kommande generationer: att bygga ett fossilfritt samhälle.

Den kritik som finns mot förslaget att bygga höghastighetsbanor mellan Stockholm–Göteborg–Malmö handlar om att kostnaderna är för höga i förhållande till de värden de ger samhället. Många av kritikerna vill ha ny järnväg, men anser att hastigheten ska begränsas till 250 km/h och utbyggnaden finansieras via anslag. Men en sådan lösning är fel av två skäl.

### **1. Sverigeförhandlingens tydliga resultat.**

Sverigeförhandlingen hade under flera år regeringens uppdrag att bereda marken för höghastighetsjärnvägar mellan Stockholm–Göteborg–Malmö. De avtal som Sverigeförhandlingen förhandlat fram med regioner och kommuner förutsätter en hastighet på 320 km/h. Sverigeförhandlingens slutrapport, som presenterades i december i fjol, innehåller konkreta planer på 285 400 nya bostäder. Av dem beräknas cirka 200 000 byggas i Stockholm, Göteborg och Malmö och resten längs med höghastighetsbanan.

### **2. Trafikverkets kostnadsberäkningar.**

En jämförelse som Trafikverket har gjort visar att det som ser ut att vara billigt blir dyrt i längden. Den lägre investeringskostnad som 250 km/h-alternativet innebär äts upp av högre drifts- och underhållskostnader. Räknat på 2015 års prisnivå landar den sammanlagda kostnaden på 350 miljarder kronor 50 år efter det att höghastighetsbanorna har tagits i bruk. Det är drygt 70 miljarder kronor mer än 320 km/h-alternativet.

Sverigeförhandlingen har presenterat lösningar som möter utvecklingen med att allt fler bor och arbetar i storstäder, samtidigt som det blir möjligt att också leva och jobba i hela landet. Trafikverket har i sin tur visat att 320 km/h innebär den bästa investeringen.

Senare i vår presenterar regeringen sitt förslag på hur en nationell plan för landets infrastruktur kan se ut. Regeringens ambition är att Sverige ska vara världens första fossilfria välfärdsland. Vi förutsätter att det inte bara är en utopi, utan något som landets styrande politiker försöker uppnå. Att de vågar prioritera det framtidshopp människor känner när det finns jobb, bostäder och goda möjligheter att resa däremellan.

Har Sverige råd att säga nej till ökad järnvägskapacitet och 100 000 nya bostäder?

**Catharina Elmsäter-Svärd**

*VD för Sveriges Byggindustrier.*

**Pia Lagerlöf**

*Generalsekreterare för Swedtrain, Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier.*