

23 juni 2016

## **Debattinlägg: "Nyttan för samhället ligger mer i den del som gäller pendling och bostäder."**

Kanske måste inte restiden mellan Stockholm och Malmö vara så kort. Viktigare är att den regionala tågtrafiken är snabb och effektiv. Det skriver Stephan Mùchler och Per Tryding, vd respektive vice vd för Sydsvenska handelskammaren.

Höghastighetståg mellan London och Paris. I Sverige behövs nu en fungerande godstrafik och snabba effektiva regionalståg, skriver Stephan Mùchler och Per Tryding, Sydsvenska handelskammaren.

I takt med att planerna på svenska snabbtåg nu tar mer konkret form förändras också näringslivets inställning. Stödet för att utveckla möjligheten att pendla till jobbet i storstadsregionerna är starkt. Det finns också en tydlig vilja att se bättre möjligheter för gods på tåg. Men vi uppfattar samtidigt att stödet för att till stora kostnader binda samman storstäderna med snabbtåg viker.

**Det är mycket dyrt** att bygga för extremt höga hastigheter mellan storstäderna. Planen är inte att snabbtågen ska gå ända in i stadskärnorna och det gör att höghastighetsbanornas effekt minskar.

Men tågen behöver inte gå så oerhört snabbt mellan storstäderna, kanske måste inte restiden mellan Stockholm och Malmö vara så kort. Viktigare är att den regionala tågtrafiken är snabb och effektiv.

Arbetet med de kommande höghastighetstågen pågår i högt tempo. Jämfört med hur svensk infrastruktur normalt planeras och byggs sker det med rekordfart. Det är en av flera mycket positiva aspekter med arbetet. Högt tempo står inte i motsats till kvalitet.

Stora belopp måste lånas upp för att snabbtågen ska bli verklighet. Därför är det viktigt att nu granska inriktningen så att tågen ger så mycket valuta för pengarna som möjligt.

Sverigeförhandlingen, som höghastighetsprojektet kallas, har i huvudsak två mål. Det ena handlar om att bygga två mycket snabba tåglinjer från Stockholm: en till Göteborg och en till Malmö. Det andra är att bygga fungerande järnväg för landets storstadsregioner, något som ska bidra till tillväxt genom arbetspendling och nya bostäder. I Stockholmsregionen satsar staten 25 miljarder kronor, motsvarande cirka 11 000 kronor per invånare i länet, och i Skåne och Göteborg cirka 6 miljarder kronor vardera: motsvarande 4 000-6 000 kronor per invånare i länet. Utöver det finns en viktig del som handlar om att inleda arbetet med en ny fast förbindelse till Danmark, något som inte får underskattas. En sådan förbindelse är den enda del i Sverigeförhandlingen där det finns intäkter i form av trafikavgifter, för att åka över en bro eller i en tunnel.

När vi betraktar det samlade höghastighetsprojektet är det i första hand målet att binda samman storstäderna som driver kostnader. Men nyttan för samhället ligger mer i den del som gäller pendling och bostäder.

**För att nå målet** att komma fram snabbt mellan Malmö och Stockholm har Sverigeförhandlingen valt att offra möjligheten att nå vissa orter. Det är i praktiken ett uttryck för den konflikt som finns mellan möjligheten att åka snabbt mellan Stockholm och Malmö och höghastighetståg från regionala orter. Sanningen är också att det inte finns något utrymme i statsbudgeten för upprusning av regionala anslutningar till höghastighetstågen.

Den rimligaste lösningen på konflikten är att Sverigeförhandlingen ändrar målsättning. I korthet bör mål och ambitioner för den tillväxtfrämjande regionala satsningen fullföljas medan målet att förbinda Stockholm med övriga storstäder tonas ner. Till exempel kan dagens stambana rustas upp och trimmas och snabba tågresor göras möjliga först i regionerna.

**Hela stambanan** behöver snabbas upp och förbättras, men att jaga in alla minuter Malmö–Stockholm för att slå flyget är helt enkelt för dyrt. Om det har betydelse för hur många som tar flyget är dessutom osäkert. De beräkningar som finns i Sverigeförhandlingens beslutsunderlag bortser från att det går att flyga från Kastrup. Resor mellan Göteborg och Stockholm har delvis en annan logik eftersom avstånden är kortare, men det går att diskutera hur stora investeringar som ska göras för att uppnå tidsbesparing även där.

Vad som behövs nu är en fungerande godstrafik och snabba effektiva regionalståg. Det viktiga är inte att ersätta flyg mellan Stockholm och Malmö.

**Per Tryding och Stephan Mühler**