

Är du sakkunnig i en aktuell fråga? Sänd ditt inlägg till [debatt@di.se](mailto:debatt@di.se) Bifoga högupplöst porträttfoto. Textlängd 2 500–6 000 tecken inklusive blanksteg.

Inom loppet av några decennier kommer det att bo tio miljoner människor i södra delen av Sverige. För att klara transportbehoven och klimatmålen måste vi satsa på järnväg. Det föreslagna höghastighetståget är en bra investering för både ekonomi och miljö, skriver en rad företrädare för kommuner, riksdagen och näringslivet.

# Bygg nya banvallar snabbt och låna till investeringen

**V**alet 2018 närmar sig med stormsteg. Vi ser tre stora utmaningar.

► Klimatkrisen och utsläppen. Det uttalade målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i miljö- och klimatarbetet och bli ett av världens första fossil-fria välfärdsländer. Men det är samtidigt ett faktum att utsläppen från den växande transportsektorn fortfarande ökar och måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen.

► Växande befolkning, tillgänglighet och konkurrenskraft. Vår överbelastade infrastruktur för transporter, våra utspridda arbetsmarknadsregioner och våra bostäder kommer inte att räcka för att Sverige ska vara konkurrenskraftigt i framtiden. Vår infrastruktur underpresterar och det hämmar oss redan nu.

► Politisk låsning som hämmar Sveriges utveckling. Nu viker bygandet nedåt och en lågkonjunktur väntar runt hörnet. Men politisk handlingskraft hindras av ett parlamentariskt läge som vi knappast blir av med. Sverige behöver politiker som visar mod och i dialog kan leverera de beslut som krävs. Framtida generationer kommer inte acceptera att 2010-talets finansiella goda läge hindrade utvecklingen av landet.

Sverigeförhandlaren HG Wessberg arbetade med att förverkliga en vision om ett nytt Sverige, ett modernt och långsiktigt hållbart Sverige. Det innebar en storsatsning på snabba järnvägskommunikationer mellan våra största städer kopplat till byggande av hundratusentals bostäder. Och det handlar om mycket mer än om höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Det handlar om vilket samhälle vi vill ha, hur våra stadskärnor ska utvecklas med tio miljoner invånare i den södra delen av landet och att lösa de stora samhällsfrågorna för framtiden med hållbar politik.

I slutet av förra året föreslog Sverigeförhandlingen att bygget av en höghastighetsjärnväg måste genomföras snabbt men också finansieras på ett hållbart sätt. En utbyggnad i etapper skulle innebära ökade kostnader och en kraftig försening av de nyttor som höghastighetsjärnvägen medför. Slutrapporten från Sverigeförhandlingen innehåller konkreta avtal med regioner och



Katrin Stjernfeldt Jammeh, kommunstyrelsens ordförande i Malmö (S).

## BJÖRN WESTERBERG

vd Branschföreningen Tågoperatörerna  
**KATRIN STJERNFELDT JAMMEH**  
kommunstyrelsens ordförande Malmö (S)

## CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD

vd Sveriges Byggindustrier

## VALLE KARLSSON

förbundsordförande SEKO

## LARS STJERNKVIST

kommunstyrelsens ordförande (S) Norrköping

## MATS JOHANSSON

ordförande Regionstyrelsen Region Östergötland (S)

## MALIN WENGHOLM

regionstyrelsens ordförande i Jönköpings län (M)

## LENA MICKO

ordförande, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)

## ANDERS ÅKESSON

riksdagsledamot Trafikutskottet (C)

## BJÖRN ASPLUND

ordförande Swedtrain

## PIA LAGERLÖF

generalsekreterare Swedtrain

## JONAS EKEROTH

vd Jönköping Chamber of Commerce

## STEPHAN MÜCHLER

vd Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

## JOHANNA PALMÉR

vd Östsvenska Handelskammaren

## KARIN SVENSSON SMITH

ordförande Trafikutskottet (MP)

**”Genom att lånefinansiera utbyggnaden via Riksgälden, kan en ny stambana för höghastighetståg stå färdig redan på 2030-talet.”**

kommuner om nästan trehundra tusen nya bostäder vars byggande förutsätter tempo i byggnation och en hastighet på 320 km/tim. Sverige kan inte vänta till 2090-talet innan banan står klar. I dessa tider med hög befolkningsökning är riskerna med en så lång projekttid påtagliga – låg samhällsekonomisk vinst och uteblivna investeringar i bostäder och järnvägar. Det innebär i förlängningen att våra slitna befintliga stambanor kommer behöva klara kraftigt ökande kapacitet under flera årtionden. Vi har delvis uppnått taket för vad systemet klarar av i vissa delar samtidigt som både gods- och persontrafiken på järnväg fortsätter att öka och måste öka ännu mer för att klara klimatmålen.

**Så till finansieringen. Den svenska statsskulden är bland de lägsta i Europa och att låna till samhällsnyttiga projekt är bara en fördel eftersom det bygger Sverige starkt för framtiden och på sikt ökar statens inkomster. Genom att lånefinansiera utbyggnaden av järnvägen via Riksgälden, kan en ny stambana för höghastighetståg stå färdig redan under 2030-talet. Det finns på EU-nivån tydliga undantag från den risk för otillåtet statsstöd som anmälts i debatten när det gäller de garantier som staten ställer ut. Trafikverkets jämförelser visar att den långsiktiga sammanlagda kostnaden blir lägre med alternativet 320 km/tim än med 250 km/tim.**

Valet av hastighet har stor betydelse både för en heltäckande samhällsekonomisk analys och för förutsättningarna att kunna bedriva lönsam trafik på kommersiella villkor. Nyckeln i båda fallen är korta resor. För att tåget ska bli det självklara alternativet vid resor hela vägen och göra det intressant för många att pendla längre sträckor än i dag måste restiderna vara tillräckligt korta. 320 km/tim är därför det självklara alternativet. Dessutom har vi i Sverige dessvärre valt att utelämna flera viktiga faktorer i våra avgränsade samhällsekonomiska kalkyler, till exempel den positiva effekt stora samhällsomdanande infrastrukturprojekt har på tillväxten.

Vi har under decennier underinvesterat i infrastruktur genom att bara avsätta mindre än 1 procent av BNP till detta. Vi anser det är rimligt att 1 procent av BNP satsas av sta-

ten på nyinvesteringar i infrastruktur. För att kunna både lyfta nivån på det vi redan har och tillräckligt snabbt investera för att möta framtidens behov måste vi skjuta till mer pengar, till exempel genom att låna till de stora framtidsinvesteringarna som bidrar till omställningen av transportsystemet och ökar Sveriges tillväxt och internationella konkurrenskraft. Ett överslag ger att om vi lånar 20 miljarder kronor om året i tio år motsvarar det 0,4 procent av BNP per år.

En satsning på höghastighetsjärnväg skulle ha stora effekter på sysselsättning, kompetens- och teknikutveckling och har en transformativ effekt på hela ekonomin. I Storbritannien, som ligger ett steg före i utvecklingen av en höghastighetsjärnväg, kan dessa effekter redan iakttagas. Engelsmännens långsiktiga satsning på höghastighetsbanor skapar tillväxt och konkurrenskraft med modern järnväg och avancerade tåg som binder samman landet. Vi ser att en satsning i Sverige kommer skapa högteknologiskt know-how och en ny exportindustri.

**Infrastrukturpolitiken är viktig för att nå tillväxt-, utvecklings- och klimatmålen. Ett höghastighetsprojekt – hastigheter om 320 km/tim eller högre – med tempo i utbyggnaden och livscykelperspektiv är ett sätt att framtidssäkra Sveriges behov av transporter i den södra delen av landet där hög befolknings-tillväxt och ökande behov av arbetspendling är faktum. En blocköverskridande överenskommelse om finansiering och snabbt genomförande är helt nödvändigt.**

Allt fler, senast Riksgälden, menar att det går att lösa finansieringen. Vi måste därför våga ta de stora stegen för att framtidssäkra Sveriges konkurrenskraft liksom finansminister Gripensstedt gjorde på 1800-talet när en lånefinansierad utbyggnad av stambanorna genomfördes under en tioårsperiod. Sverige står nu inför ett vägval om vilket arv vi vill lämna efter oss till kommande generationer. Regeringen behöver agera snabbt och oppositionspartierna måste vara med och tillsammans visa mod och politisk enighet. Vi vill se samverkan och samsyn för att ta ansvar för att säkra ett långsiktigt hållbart järnvägssystem i vårt land. Vi måste investera i järnvägen för att säkra Sveriges framtid.