

# DN.

”Dags att släppa handbromsen och investera i en effektiv och klimatvänlig infrastruktur”

Den handbroms som de sex professorerna uppmanar KD:s riksting att dra i, drog politikerna i redan på 60-talet. Därefter har inga stora kapacitetstillförande järnvägsinvesteringar gjorts, skriver vd:arna för Östsvenska, Sydsvenska, Västsvenska och Jönköpings handelskammare.

I helgen håller Kristdemokraterna riksting i Umeå. Så långt är vi överens med de professorer som på DN Debatt framför sina redan kända invändningar mot den planerade höghastighetsjärnvägen. Att investeringen är samhällsekonomiskt olönsam enligt Trafikverkets beräkningar stämmer.

Samma beräkningsmodell visar för övrigt att den pågående utbyggnaden av Stockholms tunnelbana och en eventuell upprustning av de befintliga stambanorna är ännu mer olönsamma per investerad krona. Listan över samhällsekonomiskt olönsamma järnvägsprojekt som aldrig borde genomföras, om Trafikverkets beräkningar snarare än folkvalda politiker får bestämma sträcker sig över hela landet från Lund till Norrbotniabanan.

**Det är därför inte förvånande att den modell som ligger till grund för beräkningarna ifrågasätts.** Den mest relevanta kritiken kommer från järnvägsgruppen på KTH som i en rapport från september i år bland annat visade hur Trafikverkets modell underskattar höghastighetsjärnvägens resandeökning och inte alls räknar med gränsöverskridande resor. Det senare får till följd att restidsvinsten för en person som tar höghastighetståget till Köpenhamn eller Hamburg värderas till 0 kronor. Om Trafikverket i stället tillämpade samma beräkningsmodell för stora infrastrukturprojekt som i Frankrike så hade höghastighetsjärnvägen bedömts som samhällsekonomiskt lönsam.

Vad gäller kostnaden för höghastighetsjärnväg förvånar det oss att professorerna hänvisar till en rapport från Stockholms Handelskammare där de utan underlag påstår att kostnaden kan bli 400 miljarder kronor. Det finns enligt Trafikverket just nu ingenting som tyder på att kostnaden kommer att skena iväg. Det är också lätt att glömma att det finns stora projekt som kommer in under budget, men de får sällan så mycket uppmärksamhet.

**Vi delar uppfattningen att det behövs storstadsnära spårsatsningar, sträckan Göteborg – Borås är en sådan, men att säga nej till höghastighetsjärnväg för att inga nya spår just nu planeras från Järna till Stockholm är märkligt.** Vore det inte bättre att arbeta för att ytterligare spår byggs från Järna till Stockholm så att kapaciteten finns den dag den behövs?

Huvudstaden och dess myndigheter, riksdag, regering, nationella kulturinstitutioner med mera måste vara tillgänglig för övriga Sverige och med höghastighetsjärnväg förbättras den tillgängligheten för Götalands invånare markant. Samtidigt som huvudstaden är mål- eller startpunkt för många resor måste det påpekas att höghastighetsjärnvägen även möjliggör regional pendling i Götaland när städer som Göteborg – Borås – Jönköping – Linköping knyts ihop. Järnvägens kritiker, däribland de sex professorerna som talar om skattesubventionerade långväga resor i hög hastighet, förefaller blunda för att 75 procent av resenärerna beräknas kliva på och/eller av vid någon av de mellanliggande stationerna.

Den handbroms som de sex professorerna uppmanar KD:s riksting att dra i, drog politikerna i redan på 60-talet. Därefter har inga stora kapacitetstillförande järnvägsinvesteringar gjorts. Nu är det dags att släppa handbromsen och investera i en effektiv och klimatvänlig infrastruktur i hela landet.

**Christan Berger**, vd Östsvenska Handelskammaren

**Stephan Mühler**, vd Sydsvenska Handelskammaren

**Johan Trouvé**, vd Västsvenska handelskammaren

**Helena Zar Vallin**, vd Jönköpings handelskammare