

SVERIGE MÅSTE BÅDE RUSTA UPP OCH BYGGA SNABBTÅG



Framtiden. Höghastighetsjärnvägen banar väg för regionförstoring och bättre storstadstrafik. En ny stambana för mer snabbgående tåg avlastar befintliga spår vilket ökar kapaciteten för fler gods- och regionaltåg, skriver debattörerna.

DEBATT

Sverige är beroende av väl fungerande och miljövänlig infrastruktur för både godstransporter och persontrafik. De nuvarande stambanorna byggdes i mitten av 1800-talet, ska vi klara framtidens trafik behövs nya stambanor, snabbare tåg och samtidigt ökat underhåll på befintliga sträckor, skriver Björn Westerberg, Tågoperatörerna och Pia Lagerlöf, Swedtrain.

Den senaste tiden har många kritiserat byggandet av nya höghastighetsbanor för tåg. Argumenten varierar. Kostnaderna är för höga och kalkylerna för osäkra. Behovet av fler bostäder anses viktigare än välfungerande infrastruktur. Alla vill ha tåg som går i tid men ingen vill riskera att bli syndabock för ett dyrt infrastrukturprojekt. Men behovet av nya stambanor i södra och västra Sverige har inte ändrats. Resandet med tåg ökar och behovet av säkra och miljövänliga godstransporter kvarstår.

För det första behövs det en strategisk satsning för att korta restider och öka kapaciteten i hela järnvägsnätet. Detta eftersom järnvägsnätet redan nu är nära kapacitetstaket på flera sträckor, samtidigt som efterfrågan på tågtrafik ökar.

Järnvägen bidrar till att utveckla samhället och öka tillgängligheten. Det finns ett tydligt samband mellan investeringar i infrastruktur och långsiktig ekonomisk tillväxt. En fungerande järnväg ökar människors möjligheter att bo utanför storstäder eller ta ett arbete på annan ort och pendla till jobbet. Regionerna förstoras och den ekonomiska tillväxten stimuleras. Arbetsmarknadsregioner expanderar och växer samman.

Nya stambanor

För att på sikt kunna möta näringslivets behov av godstransporter och säkra behovet av klimatsmarta persontransporter krävs en utbyggnad av nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Malmö.

Självklart måste det finnas tydliga kostnadsunderlag för en sådan här stor investering. När Trafikverket informerar om att 170 miljarder kan bli upp emot 300 miljarder låter kritiken inte vänta på sig. Vi är också förvånade över spannet i kostnaderna och orsakerna bakom.

De nuvarande stambanorna byggdes i mitten av 1800-talet och det planerade höghastighetsnätet är en investering med många decenniers horisont och är betydligt vidare än sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö (även om Sverigeförhandlingen fokuserat på detta). Höghastighetsjärnvägen banar väg för regionförstoring och bättre storstadstrafik. En ny stambana för mer snabbgående tåg avlastar befintliga spår vilket ökar kapaciteten för fler gods- och regionaltåg i det befintliga systemet.

Lönsamt och nödvändigt

Att både investera i ny infrastruktur och säkerställa underhållet av befintlig järnväg är både lönsamt och nödvändigt. Låt oss komma ihåg att svensk industri och export är beroende av järnvägen för att kunna exportera och importera varor. För delar av basindustrin är järnvägen det enda alternativet, exempelvis för transporter av malm och stålämnen över långa sträckor. Sveriges industri bidrar till arbetstillfällen och tillväxt samtidigt som exportintäkterna utgör ett viktigt bidrag till vår välfärd.

Industrin står för cirka 25 procent av Sveriges BNP. Gruv- skog- och tillverkningsindustrin står för 65 procent av exportintäkterna och bidrar därigenom årligen med 125 miljarder i skatteintäkter. Den svenska exportekonomin är en hörnpelare i samhällsekonomin. Trafikverkets prioriteringar av underhållsinsatser måste beakta dessa stora exportvärden som riskeras på grund av bristande tillförlitlighet för näringslivets in- och utgående godstransporter.

Sverige behöver en väl fungerande infrastruktur, vilket kräver både underhåll av befintliga sträckor men också satsningar på ny kapacitet, utökad kollektivtrafik och snabbare tåg mellan våra stora städer. Vi ser ett tydligt och angeläget behov av höghastighetståg men välkomnar givetvis en ordentlig granskning av hur kostnaderna kan begränsas. Höghastighetsbanor och upprustning av nuvarande system bör inte ställas mot varandra.

Björn Westerberg, vd Branschföreningen Tågoperatörerna

Pia Lagerlöf, generalsekreterare Swedtrain, Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier