

Repliker. Varför säga nej till 285.400 nya bostäder?

PUBLICERAD 2018-04-20

REPLIK DN Debatt 20/4. Höghastighetstågen blir en gökunge som tränger ut lönsamma järnvägsinvesteringar, skriver sju professorer och forskare. Det finns skäl att nyansera debatten, skriver Catharina Elmsäter-Svärd, vd för Sveriges Byggindustrier, och Pia Lagerlöf, generalsekreterare, Swedtrain.

Skribenterna menar att förespråkarna för höghastighetståg jämför framtida tågteknik med dagens bilar och flyg. Vi är de första att hålla med om att hela transportsektorn befinner sig i ett tekniksprång. Inom en snar framtid kommer vi att se ännu mer av innovationer som elvägar och självkörande bilar. Men höghastighetståg och till exempel elvägar kompletterar varandra. Alla transportlösningar har en given plats i det gröna samhällsbygget.

Det är väl bekant att Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd. Här skiljer sig våra geografiska förutsättningar från flera av länderna som byggt höghastighetsbanor. Men den demografiska utvecklingen talar också för att det inte är tillräckligt att rusta befintliga spår.

År 2025 blir vi 11 miljoner invånare. I mitten på 2040-talet kommer Sverige ha 12 miljoner invånare. Befolkningsökningen går allt snabbare. Urbaniseringen fortsätter och förstärks. Med fler som bor i städer, och med en större andel svenskar med god köpkraft, krävs fler transportlösningar, fler bostäder och fler arbetsplatser. Missa inte den historiska chans som nu finns att knyta ihop Sverige genom höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg–Malmö!

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. Men avtalen som Sverigeförhandlingen förhandlat fram med regioner och kommuner förutsätter en hastighet på 320 km/h. Trafikverket har också visat att det som ser ut att vara billigare blir dyrare i längden. Den lägre investeringskostnad som 250 km/h-alternativet innebär kommer ätas upp av högre drifts- och underhållskostnader.

Bostadsbyggandet är inte i nivå med befolkningsökningen. Samtidigt är statsskuldens andel av BNP historiskt låg. Det öppnar ett fönster för lånefinansiering av större infraprojekt och gör det möjligt att bygga höghastighetsbanorna mer kostnadseffektivt i ett svep, i stället för att dutta sträcka för sträcka.

Satsningar på infrastruktur är en motor för bostadsbyggande och tillväxt. Sverige har inte råd att säga nej till bättre kommunikationer och hundratusentals nya bostäder. Därför uppmanar vi regeringen och allianspartierna att sluta en bred uppgörelse kring nästa generationsuppgift: Bygg det fossilfria samhället!

Catharina Elmsäter Svärd, vd för Sveriges Byggindustrier
Pia Lagerlöf, generalsekreterare för Swedtrain

Sju professorer och forskare:

"Höghastighetståg dålig affär för samhället och klimatet"

Repliker

Catharina Elmsäter-Svärd, Sveriges Byggindustrier, och Pia Lagerlöf, Swedtrain:

Varför säga nej till 285.400 nya bostäder?

Detta är en opinionstext i Dagens Nyheter. Skribenten svarar för åsikter i artikeln.