

Stockholms Handelskammare är den enda i södra Sverige som motsätter sig snabbtåg. Men Handelskammarens resonemang är fulla av felslut och man bortser från rapporter som räknar med en återbetalningstid på tio år eller mindre, skriver SJ:s vd **Crister Fritzson**.

# Snabbtåg billigare än kritikerna säger



HELHETSBLILD. Om de nya stambanorna renodlas för de snabbaste tågen, kan vi bygga billigare. Samtidigt blir både kapacitet och punktlighet i hela järnvägssystemet högre. Lägre kostnader och högre effekter ger också en bättre ekonomisk kalkyl, skriver Crister Fritzson.

FOTO: SYSTRA

**B**ehovet av nya stambanor är ett ofrånkomligt faktum. Landets järnväg har passerat kapacitetstaket. Snabba tåg behöver separeras från långsamma, lite mötesspår här och där räcker inte.

Den växande befolkningens ökande resande gör att vi behöver tillföra rejält med klimatsmart kapacitet snabbt. Att bortse från järnvägen som redan är elektrifierad och alltid kommer vara det mest yt- och energieffektiva transportslaget är ett missstag. Fakta är att:

► **Höghastighetsbanor kan byggas på tio år.** Estland, Lettland och Litauen bygger 87 mil nytt dubbelspår på sex år. Det är därför oklart varför Sverige inte kan. Med landskapsbroar skulle det gå ännu snabbare, och med mindre inverkan i landskapet.

► **Klimatnyttan är omfattande.** Inom ett spann biter sig Stockholms Handelskammare (Di Debatt 25/10) fast vid Trafikverkets mest pessimistiska siffra för när utsläppen för byggtiden

beräknas vara intjänade. Handelskammaren lägger åt sidan åtminstone tre rapporter som alla pekar på cirka tio års återbetalningstid, om inte ännu kortare.

Man bortser från också från utvecklingen av klimatvänlig grön betong. Och, med en mer realistisk resandeprognos närmar vi oss snabbt Trafikverkets lägsta siffra att klimatneutralitet har uppnåtts redan efter fyra år.

► **Fördelarna är mycket stora – både för personresor och godstrafik.** Som KTH visat blandar Handelskammaren äpplen med päron och toppar med egna, bräckliga bedömningar och uträkningar.

**Fakta är att restidvinsten mellan Stockholm och Göteborg jämfört med i dag är en timme. Tar vi hänsyn till Trafikverkets bedömning att utan höghastighetsbanorna så ökar restiden på de gamla banorna blir tidsvinsten ännu större. På flera delsträckor reduceras restiden med 50–80 procent jämfört med i dag.**

När de snabba persontågen flyttar



Crister Fritzson.

**”Höghastighetsbanor kan byggas på tio år.”**

**Di** Vad tycker du?

**Mejla din replik till debatt@di.se**

till nya banor skapas också utrymme för en tredubbling av godstrafiken på de gamla. En mycket stor del av den långväga lastbilstrafiken skulle då kunna ske på järnväg. Järnvägsgods förbrukar bara en tredjedel så mycket energi som en eldriven lastbil gör och en sjättedel mot en dieseldriven.

► **Nyttorna är omfattande.** Det är välkänt att dagens, svenska samhälls-ekonomiska kalkyler inte fångar hela effekten av stora infrastrukturinvesteringar – särskilt i järnväg.

**Stockholms Handelskammare lyfter fram att investeringen i höghastighetsbanor är negativ med nuvarande sätt att räkna. Om de vore konsekventa skulle de i så fall också kritisera investeringarna i Stockholms tunnelbana. De kalkylerna är ännu sämre än den för höghastighetsbanorna.**

Men i tunnelbanefallet ser man riktigt att det finns andra och självklara nyttor utöver de kalkylmässiga. Investeringar i ett nätverk med hög-

hastighetsjärnvägar lägger grunden för framtida ekonomisk tillväxt och ökad internationell konkurrenskraft för hela landet.

► **Det kan bli billigare.** Om de nya stambanorna renodlas för de snabbaste tågen så kan vi bygga billigare. Höghastighetståg klarar både betydligt brantare backar och smalare tunnlar. Samtidigt blir både kapacitet och punktlighet i hela järnvägssystemet högre. Lägre kostnader och högre effekter ger också en betydligt bättre ekonomisk kalkyl.

**Bland de fem handelskamrar som är berörda av frågan i södra delen av Sverige är Stockholms handelskammare undantaget. De andra är tydligt för ett snabbt byggande av nya stambanor. Vi efterlyser en mer seriös och faktabaserad debatt också i Stockholm om dessa viktiga framtidsfrågor för hela Sverige.**

**CRISTER FRITZSON**  
vd för SJ