

Källa: Datens Nyheter

<https://www.dn.se/ledare/isobel-hadley-kamptz-dar-man-bygger-saker-dar-tror-man-pa-framtiden/>

Isobel Hadley-Kamptz: Där man bygger saker, där tror man på framtiden

Uppdaterad 2025-12-27 Publicerad 2025-12-27



Kinas nätverk av höghastighetståg är nu världens största. Foto: Marianne Björklund

Bristen på investeringar i såväl bostäder som infrastruktur hävdas ofta bero på krångliga regler. Men kanske är det också något annat som saknas: framtidstro.

Text [Isobel Hadley-Kamptz](#)

Detta är en text publicerad på Dagens Nyheters ledarsidor. Ledarredaktionens politiska hållning är oberoende liberal.

2008 röstade invånarna i Kalifornien för att finansiera höghastighetsjärnväg mellan San Francisco och Los Angeles. Samma år började snabbspår byggas mellan Beijing och Shanghai, en ungefär lika lång sträcka. Tre år senare var den kinesiska järnvägen klar, till en kostnad på 36 miljarder dollar. Den första delen av det kaliforniska snabbspåret väntas öppna mellan 2030 och 2033 och kosta 128 miljarder dollar.

Det här kan man läsa om i den kinesisk-kanadensiske författaren Dan Wangs nya bok "Breakneck – Chinas quest to engineer the future". Hans övergripande tes är att Kina styrs enligt ingenjörprinciper, vilket innebär att man rör sig snabbt och har sönder saker – för att låna Facebooks gamla motto. Man får väldigt mycket gjort, men enskilda offras obekymrat på vägen. Wang ställer den modellen mot den amerikanska: ett juriststyre där principer visserligen skyddar mot övergrepp, men också hämmar framåtskridande.

Numera verkar det förvisso vara lite si och så med den amerikanska rättsstaten – och även bortom förtrycket leder den kinesiska vägen till såväl bubbler som övergivna spökstäder – men det är svårt att inte också tänka på Sverige med alla våra regler och överklaganderättigheter.

Det finns en cirkeleffekt här: investeringar ger tillväxt som ger framtidstro, men framtidstro krävs också för att få till investeringar

Om man ser tillbaka på de epoker när västvärlden faktiskt storsatsade på all sorts infrastruktur finns dock en helt annan faktor också, som antyder att avskaffad frihet inte är nyckeln: Under de tider vi byggde saker så trodde vi också på framtiden.

Den första stora investeringsboomen i modern infrastruktur kom under andra halvan av 1800-talet. Då byggdes hela USA samman med järnväg, då byggdes tunnelbana i både Paris och London och då byggdes den svenska stambanan, initialt med stort motstånd från både allmänhet och högljudda konservativa politiker. Grunden, i såväl det viktorianska England som det protodemokratiska Sverige, var tron på framsteget, på vetenskapen och ytterst på den fria människan.

Den tron tog sig uttryck i sådant som införandet av allmän svensk folkskola 1842, i avskaffandet av gamla adelsprivilegier och i både privata och offentliga investeringar i vägar, järnväg och industrier. Allt detta ledde till fantastiska välståndsökningar.

Det finns en cirkeleffekt här: investeringar ger tillväxt som ger framtidstro, men framtidstro krävs också för att få till investeringar.

Det för oss till dagens läge, där det framåsyftande politiska projektet i västvärlden helt gått i stå. Debatten fokuserar på allt som gått snett och vems fel det är. Nästan ingen vill bygga något nytt och bättre.

Då blir det inga höghastighetståg. I väst alltså. Vill man ha framtidsoptimism får man leta i övriga världen.

Läs mer:

[Lisa Magnusson: Kanske är vi helt enkelt inte gjorda för den högteknologiska framtiden?](#)

[Max Hjelm: Sättet politiker talar om invandrare är läskigt – och får konsekvenser](#)