

Är du sakkunnig i en aktuell fråga? Sänd ditt inlägg till debatt@di.se Bifoga högupplöst porträttfoto. Textlängd 2 500–6 000 tecken inklusive blanksteg.

Sveriges framtidsutmaningar kräver både höghastighetståg och upprustning av den befintliga järnvägen. Därför behövs en alternativ finansiering av nya stambanor, vid sidan av infrastrukturanslaget, skriver SJ-chefen Crister Fritzson i ett uppprop tillsammans med åtta järnvägs- och näringslivsföreträdare.

Nya stambanor kräver alternativ finansiering

Problemen i tågtrafiken har en enkel förklaring: Sverige har i flera decennier underinvesterat i infrastrukturen och dess underhåll. Samtidigt har befolkningen och ekonomin vuxit, vilket ökar belastningen på infrastrukturen ytterligare. Lösningen är inte att fortsätta i samma hjulspår, utan nya vägar måste provas. Därför samlas vi, samhällsaktörer och representanter från näringslivet för att uppmana till blocköverskridande samtal om alternativ finansiering av framtidens infrastruktur.

Även om anslagen till infrastruktur har ökat de senaste åren är behoven större än det ekonomiska utrymmet. Med en alternativ finansiering, utanför infrastrukturanslaget, kan vi både underhålla den järnväg vi har samtidigt som vi bygger nytt för att skapa den kapacitet som är nödvändig för dagens och morgondagens behov.

I grunden handlar denna fråga om Sveriges konkurrenskraft. En utmaning på den internationella marknaden är Sveriges geografiska läge i Europas periferi. För att möta detta krävs tidseffektiva och pålitliga transporter med mycket hög kapacitet, vilket nya stambanor, i form av höghastighetsjärnväg, skulle leverera. För företag är det avgörande att kunna lita på att godstransporter kommer fram i tid; redan små förseningar kan innebära stora kostnader. Dagens järnväg klarar inte de tillförlitliga transporter som krävs av ett konkurrensutsatt näringsliv.

En så pass stor investering som höghastighetsjärnväg ger en överhängande risk för undanträngningseffekter. Det vill säga att investeringar i ett objekt tränger undan investeringar i ett annat, och Sverige stoppas upp. Det har med rätta höjts ett varningens finger för att höghastighetsjärnvägen kan bli en gökunge som upptar för stort ekonomiskt utrymme och gör att det saknas resurser till andra objekt. Detta kan undvikas genom alternativ finansiering där höghastighetsjärnvägen inte längre konkurrerar om samma pengar som annan infrastruktur. Den här typen av stor, omdanande, investering kräver en separat långsiktig hantering och finansiering.

Med en anslagsfinansiering skulle dessutom ett färdigställande av höghastighetsjärnvägen ta över 50 år. Småsträckor kommer att byggas under tiden, vilka inte alls ger den nytta och inte möter behoven. Först när ett färdigt järnvägssystem är på plats kan vi tillgodogöra oss hela investeringen. Genom alternativ finansiering kom-



LÖS TÅGPROBLEMEN. Sverige har investerat alldeles för lite i infrastruktur och underhåll. Det är därför det finns problem i järnvägstrafiken. Detta måste åtgärdas, och bland annat därför måste de nya banvallarna för höghastighetståg finansieras på alternativt sätt, anser nio debattörer. FOTO: PONTUS LUNDAHL

”Med en lånefinansiering skulle den offentliga skulden öka med några procentenheter. Sverige skulle därmed fortfarande, med mycket god marginal, klara EU:s riktlinje att den offentliga skulden ska vara lägre än 60 procent av BNP.”

Di Läs mer: di.se/debatt

Moderaterna Andreas Norlén och Maria Malmer Stenergard: ”Staten ska inte vara skogsägarnas värsta fiende. Äganderätten måste stärkas.”

mer vi att kunna bygga nytt, underhålla gammalt och bygga för framtiden, snabbt och utan undanträngningseffekter.

I debatten om infrastrukturen ställs ofta nya stambanor mot upprustning av befintlig järnväg. Men Sverige behöver både och. Tillsammans skapar både gamla och nya stambanor möjlighet till den tågtrafik Sverige behöver för framtiden. Genom att investera i nya stambanor så möjliggörs snabba och pålitliga resor Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och orterna däremellan, samtidigt som mer utrymme skapas för den regionala persontrafiken och för godstrafiken på befintliga stambanor. Därutöver kommer det frigöras tillräcklig tid på spåren för att hantera underhållet. Förutom rena transportvinster skapar nya snabba stambanor förutsättningar för 300 000 nya bostäder, bättre matchning på arbetsmarknaden, ökad export och omställning till mer miljövänliga transporter.

Det kommer att skapas helt nya möjligheter att bo på en ort och arbeta på en annan. Det leder till att fler orter kan utvecklas och bli attraktiva bostadsorter och matchningen på arbetsmarknaden förbättras. Samtidigt ökar det potentialen för företag att etablera verksamheter utanför storstadsregionerna och därmed skapa nya jobb på landsbygden.

Med fler miljövänliga vinster kan vi vända dagens utveckling, där transporter står för en tredjedel av Sveriges klimatpåverkande utsläpp. Prognoser visar på en fortsatt transportökning. För att minska utsläppen måste vi antingen minska transporter, vilket skulle sänka Sveriges tillväxt, eller öka investeringarna i miljövänliga och fossilfria transporter genom en ny snabb stambana.

För att dessa effekter ska uppnås krävs att de nya stambanorna byggs för höga hastigheter, 320 km/h, samt att investeringen finansieras utanför statliga anslag, exempelvis via lån.

► **De nya stambanorna ska kunna byggas samtidigt som den befintliga järnvägen rustas upp, så att de inte blir en ”gökunge” som tränger undan andra nödvändiga infrastrukturåtgärder.**

► **Utbyggnaden och upprustningen av järnvägen ska kunna ske i hög takt, så att den nya stambanan kan börja trafikeras och nyttan av investeringen realiserar inom rimlig tid.**

► **Uppnå effekterna 300 000 nya bostäder, bättre matchning på arbetsmarknaden och fler miljövänliga godstransporter.**

Nya stambanor för höghastighetståg beräknas kosta 230 miljarder kronor. Med exempelvis en lånefinansiering skulle den offentliga skulden öka med några procentenheter. Sverige skulle därmed fortfarande, med mycket god marginal, klara EU:s riktlinje om att den offentliga skulden ska vara lägre än 60 procent av BNP.

Dock sätter dagens utformning av det finanspolitiska ramverket stopp för en fullskalig lånefinansiering av höghastighetsjärnvägen. På det övergripande planet har 1990-talets upprensning i svensk budget och det sedan tillkommande ramverket tjänat Sverige väl. Vi har byggt upp en ekonomi i balans som gör att vi kan möta lågkonjunkturer.

Nu, när det går bra för svensk ekonomi, bör det finanspolitiska ramverket inte få sätta stopp för en ambitiös politik. Snarare borde sunda finanser i balans skapa ett unikt läge att bedriva en aktiv finanspolitik och investera för framtidens generationer. Det finns flera förslag på hur vi kan lånefinansiera, eller på annat sätt finansiera höghastighetsjärnvägen. Dessa bör vara grunden i ett blocköverskridande samtal.

Vi ser med stor oro på det förslag som nu lämnats till regeringen, som på grund av regeringens direktiv innebär långsammare tåg och halverad byggtakt. Risken är stor för en kostnadsineffektiv halvmesyr som tränger undan andra investeringar. Framtidens transporter ska inte byggas med gårdagens teknik och Sveriges utmaningar möts inte med antingen höghastighetståg eller upprustning av befintlig järnväg. För att klara konkurrenskraften och möta klimathotet behövs bägge.

Vi uppmanar därför Sveriges regering och riksdag till blocköverskridande samtal om infrastrukturen, som lägger grunden för nödvändiga beslut om att öppna upp för en alternativ finansiering av infrastrukturen.

CRISTER FRITZSON, vd, SJ AB, **BRITTA LEJON**, förbundsordförande, Fackförbundet ST, **BJÖRN WESTERBERG**, vd, Branschföreningen Tågoperatörerna, **PIA LAGERLÖF**, generalsekreterare, Swedtrain, **OLA RINGDAHL**, vd, Nord-Lock Group AB, **JOHAN TROUVÉ**, vd, Västsvenska Handelskammaren, **JONAS EKEROTH**, vd, Handelskammaren Jönköpings län, **JOHANNA PALMÉR**, vd, Östsvenska Handelskammaren, **STEPHAN MÜCHLER**, vd, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren