

Redaktör: Marie Sundberg debatt@di.se Telefon 08-573 650 98

Regeringens plan för infrastrukturinvesteringar riskerar att bromsa järnvägens positiva utveckling. Anslagen måste höjas med 15 procent och flera investeringar måste genomföras tidigare, skriver fyra representanter för den svenska transportnäringen.

Järnvägsnätet måste byggas för att klara framtidens behov

I början av 1990-talet initierades flera framsynta investeringar i den svenska järnvägens infrastruktur. Frukterna av dessa och efterföljande investeringar och flera reformer, som den stegvisa avregleringen av gods- och persontrafiken, har skördats under 1990- och 2000-talet.

Persontransporterna ökade 1990–2008 med 84 procent och godstrafiken med 20 procent 2002–2008. Samtidigt har antalet anställda minskat med 30–40 procent. Branschen har genomgått en svårslagen produktivitetsutveckling. I internationella jämförelser lyfts Sverige ofta fram som det goda exemplet.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson (C) har gjort vissa satsningar på drift och underhåll och kraftsamlingar i storstadsområden. Tyvärr ser det mörkare ut inför framtiden.

I dag anordnar näringsdepartementet en utfrågning som markerar slutfasen på den långa processen att ta fram en nationell plan för infrastrukturinvesteringarna 2010–2021. Ett regeringsbeslut förväntas i mars.

Peder Wadman

vd, branschföreningen Tågoperatörerna

Klas Wählberg

ordförande, Swedtrain, föreningen Svenska järnvägsindustrier

Stig Wiklund

ordförande, Näringslivets transportråd

Stefan Back

förbundsdirektör, Sveriges Transportindustriförbund

Efter remissarbetet tvingas vi konstatera att det finns för risk att järnvägens positiva utveckling bromsas.

Planen innebär att vissa för järnvägen och näringslivet centrala stråk, noder och bandelar inte kommer att byggas eller uppnå acceptabel standard förrän efter 2021.

Det gäller godsstråket genom Bergslagen, med dubbelspår Hallsberg–Mjölby, Bergslagsbanan väster om Väneren och Hamnbanan i Göteborg.

Det behövs en höjning av anslagsramen med minst 15 procent och en tidigareläggning av flera åtgärder. För att långsiktigt öka kapaciteten i systemet behövs ytterligare resurser. Annars kommer till exempel den fulla potentialen av Citybanan i Stockholm inte att kunna utnyttjas.

Samtidigt som det råder kapacitetsbrist på flera håll i nätet har riksdagen beslutat om en fortsatt avreglering av persontrafiken på järnväg. Om politikerna menar allvar med att få in fler tågoperatörer och öka resandet, får inte dagens bristande infrastruktur-

kapacitet bli den begränsning som gör reformen verkningslös.

Delvis kan situationen förbättras med effektivare fördelning av tågägen och förändrande avgiftsstrukturer. Men en stor del av problemen måste byggas bort. Kapaciteten borde också medge att även godsoperatörer har tillgång till spåren på dagtid.

Staten måste hushålla med sina resurser. Men när transportföretag och transportköpare pekar på behovet av ökade medel till järnvägen handlar det inte om nödlån och andra räddningsaktioner. Även om delar av branschen drabbats hårt av finanskrisen handlar det i första hand om att genom investeringar skapa förutsättningar för att – när konjunkturen vänder – bygga vidare på den tidigare positiva utvecklingen.

Järnvägsnätet måste dimensioneras för framtidens behov – med hänsyn inte minst till förväntad befolkningstillväxt i och runt storstäderna och till ett näringsliv i ökad global konkurrens. **Branschen har redan visat att när**

staten och regionerna investerar, leverera den snabbare, bekvämare resor och bättre godstransportlösningar. Samtidigt bidrar den till ökad tillväxt och mindre miljöpåverkan.

Sverige har en betydande järnvägsindustri och järnvägskompetens. Enbart spårfordonsindustrin sysselsätter cirka 20 000 personer och är en viktig del av svensk fordonsindustri. Trots konjunkturen lyckades spårfordonsindustrin öka omsättningen och antalet anställda 2009 – mycket tack vare tidigare framsynta satsningar på utbyggnad och avreglering. Det vore olyckligt om brist på långsiktiga beslut och en osäkerhet om fortsatt utveckling skulle äventyra denna industris framtid.

Det är hög tid att regering och riksdag klart markerar sina framtidsavsikter för järnvägen i Sverige: Vill politikerna bygga vidare på de goda resultaten av tidigare investeringar?

Annars begränsas branschen utvecklingspotential och Sverige får svårt att klara klimatmålen och omställningen till ett mer hållbart samhälle.

DAGENS CITAT



"Alla medlemsföretag ska ha råd med det avtal vi träffar."

Dag Klackenbergh, vd för Svensk Handel, kräver ett ettårigt centralt avtal med oförändrade löner, men kan tillåta höjda löner i enskilda företag. Till TT



"Vi har en jätterespekt för året som kommer."

H&M:s vd Karl-Johan Persson ser ett osäkert konjunkturen trots två starka månader i december och januari. Till Ekot.

BREV

Svensk kärnkraftsel kan ersätta kolkraftverk i EU

Jacob Eliasson, Villaägarna, skriver att det enda som påverkar mängden utsläpp av växthusgaser från EU:s elproduktion är det så kallade taket i EU:s utsläppshandlingssystem. (DI den 26/1). Ny och renare elproduktion skulle därmed inte leda till lägre utsläpp, utan endast ge utrymme för ökade utsläpp någon annanstans inom systemet.

Detta är dock inte hela sanningen. Det stämmer att taket i handelssystemet avgör utsläppens totala volym, men på vilken nivå taket sätts påverkas av politiska beslut. Nivån är inte av naturlag givet, som man kan tro av Jacob Eliassons text.

Inom ramen för dagens system kommer taket att sänkas med 1,74 procent per år från 2013. Ska en sådan successiv sänkning ske utan att driva upp elpriset måste mängden koldioxidfri elproduktion öka över tiden.

Följaktligen är det viktigt att driva på med politiska beslut om att sänka taket ytterligare, till exempel när stora fossilkraftverk stängs och när ny permanent kärnkraftsel kommer ut på nätet.

Folkpartiet anser att det europeiska utsläppstaket, utöver den fastlagda årliga sänkningen, ska justeras ned när det tillkommer ren elproduktion på den europeiska marknaden, som till exempel vid introduktionen av ett nytt kärnkraftverk.

Då kan produktion och export av svensk kärnkraftsel ersätta el från smutsiga kolkraftverk på kontinenten och bli till verklig klimatnytta för hela Europa.

Om i stället den tillåtna mängden koldioxidutsläpp inte justeras ned blir konsekvensen att kolkraften förblir en viktig energikälla i Europa alldeles för länge.

CARL B HAMILTON
energipolitisk talesman (FP)

Gröna zoner mot utanförskap

På Centerpartiets stämma förra våren antogs ett förslag för att minska utanförskapet i områden med hög arbetslöshet. Receptet är ökat entreprenörskap och nyföretagande. På tio orter i Sverige vill vi införa så kallade nystartszoner enligt ett fungerande koncept från Frankrike.

Socialdemokraterna anger att de har en särskild politik för utsatta bostadsområden där de satsar resurser och ger stöd. Men bara genom egenmakt och riktiga jobb kan individer bli starka.

Modellen med nystartszoner har testats i Storbritannien, Frankrike, Italien och USA, där företag som startar inom zonen får halverad arbetsgivaravgift.

En ytterligare poäng vore att rikta nystartszonen mot gröna företag. Företag som arbetar med klimattjänster och inom gröna näringar skulle få halverad arbetsgivaravgift om de placerade sitt företag på en av de tio orterna, som enligt en uträkning är Rosengård i Malmö, Tensta utanför Stockholm, Skäggetorp i Linköping, Angered i Göteborg, men också delar av Örebro, Eskilstuna och Trollhättan.

Dessa tio orter skulle bli paradiset för gröna företag, med halverad arbetsgivaravgift, till en början under fem år. Att starta ett grönt företag i en nystartszon skulle alltså bli mer förmånligt än att förlägga det till Fritsla eller Falun.

Företagande gör att människor förverkligar sina drömmar. Det skapar sysselsättning åt företagaren och ibland åt andra. Tanken är att företagen ska anställa en viss procent av de boende i utanförskapsområdet. Individer som får möjlighet att jobba med det



Helen Törnqvist

vice ordförande, Centerpartiet i Stockholms stad, nominerad till riksdag och stadsfullmäktige

"Dessa tio orter skulle bli paradiset för gröna företag, med halverad arbetsgivaravgift."

de vill upplever större lycka och frihet.

Att prioritera de gröna företagen gynnar en utveckling av klimattjänster och teknikutveckling, men också till exempel grönsakshandel, ekologisk odling, import av miljövänligt och ekologiskt livsmedel, trädgårdsmästeri. Kluster för gröna företag skulle uppstå på sina håll i Sverige. Utbildningar på orten ska också satsa på kvalitet, ledarskap och entreprenörskap.

Aven om inte alla företagare själva kommer från utanförskapsområdena skulle de bidra till en starkt positiv effekt. En ort med företagskluster drar även på sig till sig fler restauranter, caféer, frisersalonger och butiker. Det blir liv och rörelse. Tryggheten ökar. Delaktigheten gör att stoltheten för orten växer. Människor känner att deras hem är en plats att räkna med, att något tala om på ett positivt sätt.

Nystartszoner är ett sätt att subventionera en viss typ av företag, vilket leder till en snedvriden konkurrens. Det är alltså orättvist för dem som precis startat på annat håll. Men Sverige har en potential i utveckling av klimattjänster. Och vi behöver ett entreprenöriellt lyft när ekonomin vänder uppåt.

Människor vill växa och känna sig behövda. Med ett jobb växer självkänslan, tron på den egna förmågan och framtiden. Livsglädjen kan föras över till barnen, som vinner en tro på framtiden och sig själva, vilket i sin tur leder till förbättrade resultat i skolan.

Bara med hjälp av entreprenörskap och riktiga jobb som ger egenmakt till individerna – aldrig med bidrag – kan vi få våra utanförskapsorter att resa sig av egen kraft.