



Regering utan plan

MÅNGA BÄVADE inför den infrastrukturproposition som regeringen presenterade i tisdags. Farhågan var att Sverige skulle låsas fast ännu djupare i fossila transportlösningar för minst ett årtionde framåt, men infrastrukturminister Åsa Torstenssons haussade presskonferens blev något av ett västgöta-klimax. Budskap gick att sammanfatta i några siffror: Totalt ska 417 statliga miljarder satsas på infrastruktur mellan 2010 och 2021, varav 217 miljarder till utveckling av transportsystemet (odefinierat till vilka transportslag) och resten till drift och underhåll (136 miljarder till vägar och 64 till järnvägar). Men vilka konkreta projekt som ska prioriteras ska preciseras först om ett år, efter att bland annat Banverket, Vägverket och regionerna har inkommit med önskemål.

Trots mycket luftigt tal om miljö och klimat är ett av få byggen som får startsignal den kontroversiella motorvägen Förbifart Stockholm, som kommer att öka utsläppen i Stockholmsregionen väsentligt.

Detta samtidigt som inget klart besked gavs till Klimatberedningen, som önskar en 50-procentig höjning av järnvägskapaciteten till 2020 och snabbtåg på höghastighetsbanor. Även om Fredrik Reinfeldt och Anders Borg gick i taket i vintras när förslaget presenterades är även 50 procent alldeles för lite. Transportsektorn står nu för omkring en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp samtidigt som bara var tionde personresa sker med kollektivtrafik och en femtedel av godstransporterna går på järnväg. Utsläppen från transportsektorn måste minska rejält och för att det ska vara möjligt behövs rejäla satsningar på klimatvänlig, spårbunden infrastruktur.

Men tills vidare begravdes alltså den känsliga frågan om hur stor andel av satsningarna som ska gå till vägar respektive järnvägar. Vad vi vet sedan tidigare är att de metoder som regeringen använder för att beräkna samhällsekonomisk lönsamhet

är så kortsiktiga att investeringar i vägar nästan alltid gynnas framför järnvägar. När Åsa Torstensson gång på gång sade att samhällsekonomi ska styra vilka satsningar som i slutändan görs har vi all anledning att känna oro inför regeringens beslut om ett år.

Inte heller blev vi lugnade av att Åsa Torstensson på presskonferensen i tisdags sade att "80 procent av vår kollektivtrafik går på väg och därför är satsningar på väg avgörande för att minska utsläppen". Även om det vore sant (i själva verket utgör busstrafiken 57 procent av kollektivtrafiken) skulle mängden bussar kunna öka enormt utan en enda meter väg till – om bara bilarna och lastbilarna flyttade på sig.

TYVÄRR ÄR DET INTE bara miljöaspekterna som inger oro i propositionen. Den öppnar för medfinansiering från dels privat håll, dels från regionerna. Den misslyckade Arlanda Express – som byggdes av ett privat konsortium som gavs ensamrätt på trafiken till 2040! – avskräcker, samtidigt som det inte heller är lockande att kommuner och landsting ska avstå medel från välfärden till det som är statens ansvar.

Dessutom öppnar propositionen för ökad konkurrens för persontrafiken på statliga spår. Det är svårt att se någon poäng i att två eller flera bolag trafikerar samma sträcka, erfarenheter från exempelvis England visar dessutom att det kan skapa lönekonkurrens, oreda och minska trafikantsäkerheten.

Miljöförbundet Jordens Vänner föreslår drastiskt höjda anslag till järnvägsutbyggnad – det förefaller som en mer realistisk plan för att klara klimatutmaningen än vad som antyds i propositionen. Vi har ett år på oss att övertyga regeringen om att lägga allt på spårtrafik.

RW