

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

Investeringar och underhåll av infrastruktur under lågkonjunktur är bra åtgärder som ger avkastning i framtiden. Regeringen måste räkna med alla de samhällsvinster som sällan synliggörs i debatten, skriver **Peter Jeppsson** och **Maria Nygren**, Transportgruppen.

Regeringen behöver fördubbla budgeten för infrastrukturen

En växelverkan mellan samhällsutveckling och transporter är grunden för allt välstånd. Genom investeringar i transportinfrastruktur byggs kapacitet för effektiva transporter, högre produktivitet och ekonomisk utveckling.

Bättre infrastruktur och transporter handlar om ökade möjligheter att välja var vi ska bo, vilka arbeten vi kan ta, hur många barn vi kan ha och vilken utbildning de ska få. Det betyder också att kommuner och orter som annars skulle riskera avfolkning kan behålla sina invånare och därmed sitt skatteunderlag.

Med andra ord är transporterna inte bara grundläggande för samhälls-ekonomi utan också för individens och hushållens möjligheter att förverkliga sina liv.

Vinsterna av ökad tillgänglighet stannar inte i transportsystemet utan sprids till andra samhällssektorer i form av mer utspidd bebyggelse, ändrad organisation av privat och offentlig service och specialisering inom produktionen.

På längre sikt betyder det en bättre boendemiljö och mer varierad arbets-



Peter Jeppsson
vd, Transportgruppen



Maria Nygren
chef näringspolitik, Transportgruppen

marknad. De regioner som har klarat strukturomvandling efter tidigare kriser inom teko- och varvsindustrin bäst har hög interregional tillgänglighet, diversifierat näringsliv och högt utbildad arbetskraft. Tyvärr missar transportdebatten ofta dessa viktiga nyttor och effekter.

En internationell jämförelse visar att Sverige utmärker sig genom att investera lite i infrastruktur trots att vårt perifera läge i Europas utkant gör oss särskilt beroende av goda kommunikationsvägar.

När vi nu befinner oss i en djup lågkonjunktur bör vi ta chansen att läka en del upprivna sår, men också att bygga nytt. Budgettider råder och det är hög tid för finansministern att prioritera om.

Det är inte bara nyinvesteringar i infrastruktur som har blivit nedprioriterad i Sverige. Även de investeringar som handlar om ombyggnad och underhåll av befintlig infrastruktur släpar efter.

Mellan 1994 och 2006 har Sverige legat en bra bit under genomsnittet för västeuropeiska länder. Nu är det 2009 och det finns goda möjligheter att tidigare lägga väg- och järnvägsprojekt på totalt omkring 8 miljarder kronor.

Det visar en utredning som presenterades av Svenskt Näringsliv tidigt i våras.

Dessutom har underhållsinvesteringar som stimulanspolitisk åtgärd den stora fördelen att de kan genomföras snabbare och med bättre finanspolitisk tajmning än stora nyinvesteringar. Att i dag höja nivån på underhållsinvesteringarna vore därför exempel på en klok stimulanspolitik.

Lärdomen visar att underhåll av befintlig infrastruktur ofta får stryka på foten i budgetprocessen. Även om åtgärder skulle genomföras enligt budget är denna oproportionerligt låg i förhållande till det samlade infrastrukturkapitalet.

Drift- och underhållskostnaderna i förhållande till kapitalstockens värde kan exempelvis jämföras med nivån på drift och underhåll av det samlade beståndet av flerbostadshus i Sverige.

Där uppgår kostnaderna för drift och underhåll till cirka 6 procent av kapitalstockens värde. Med samma relativa nivå för drift och underhåll av transportinfrastrukturen borde den statliga budgeten ökas avsevärt.

I infrastrukturpropositionen aviseras knappt 6 miljarder kronor per år till drift och underhåll av statliga järn-

vägar, inräknat miljöåtgärder för 2010–2021. Denna nivå borde ligga 50–100 procent högre.

Visst kostar infrastruktur, men investeringarna ger flerfaldigt tillbaka. Nyttan kan främst mätas i ökad tillgänglighet, men vinsterna av ökad tillgänglighet stannar inte i transportsystemet, utan sprids till andra samhällssektorer.

De synliga delarna av transportsystemet är det som transportpolitiken och transportdebatten till största delen handlar om, till exempel utsläpp, transporter, resor och infrastruktur.

Dessa delar motsvarar dock bara en bråkdel av det som i hög grad är beroende och bestäms av transporterna och transportpolitiken.

De är bara toppen på ett isberg. Under vattenytan finns boende, utbildningsväsende, sjuk- och hälsovård, fritidsaktiviteter, näringslivsorganisation etcetera – som ordnas med utgångspunkt i dagens transportsystem.

Det är här som tillgänglighetsvinsterna av ett utbyggt och väl fungerande transportsystem på lång sikt kommer. Detta är något för regeringen att tänka på när den slutställer budgeten.

Klimathotet är ingen ursäkt

Jurister på Foyens advokatfirma skriver att den svenska implementeringen av EU:s ramdirektiv för vatten hotar klimatmålen. (DI Debatt 26/8). De hänvisar till en rapport från Svenska Kraftnät.

Men den visar tvärtom att nuvarande vattenkraft är mer än tillräcklig och att effektbehovet inte är något problem.

Dessutom finns andra lösningar på reglerbehovet. Konsumentstyrd effektreglering och batterikapacitet i de kommande elbilarna är två av flera möjligheter, något som generaldirektör Mikael Odenberg på Svenska Kraftnät pekar på och som Svensk Energi är väl medveten om.

Denna teknik måste tas i bruk, även om vi kan reglera vindkraften med befintlig vattenkraft. En ny artikel från Umeå universitet visar återigen på de allvarliga konsekvenser som vattenkraft har på biologisk mångfald.

Samma artikel pekar också på möjligheten att reglera de utbyggda vattendragen på ett hållbart sätt varigenom en del av skadorna i de reglerade älvarna kan åtgärdas.

Kraftindustrins försök att sälja in vattenkraft som en nödvändig del av vindkraftsutbyggnaden har ingen saklig grund. Kampanjen ska ses i ljuset av miljöprocessutredningens sista delbetänkande som föreslår en uppdelning av svensk natur i dels för miljön skyddade vattendrag, och dels riksintressen för vattenkraftsproduktion.

Svante Axelsson

Naturskyddsföreningen

Stefan Nyström

Sportfiskarna

Jan Lahenkorva

Bollnäs kommun

Christer Borg

Älvräddarnas samorganisation

”Vindkraft kan regleras på andra sätt än genom utbyggd vattenkraft.”

Detta är ett förlegat tänkande från början av förra seklet och saknar stöd i modern miljölagstiftning.

I den svenska miljöbalken, baserad bland annat på Riokonventionen, är ett grundfundament att biologisk mångfald ska skyddas varhelst den finns. Den utgör förutsättningen för allt liv på jorden.

Att förstöra biotoper lokalt eller nationellt för att möta våra globala biotophot, klimatförändringarna, är kontraproduktivt och visar att man ingenting har förstått av problemets kärna.

Kraftindustrin använder klimatet som en universalursäkt för utbyggnad av alla typer av kraftkällor, trots att FN:s klimatpanel framhåller just energieffektiviseringar och sänkt energiförbrukning som två av de viktigaste åtgärderna för att hindra klimatförändringarna.

Lägg därtill att två av Svensk Energis medlemmar, Vattenfall och Eon, tillsammans står för 8 av de 30 värsta koldioxidkällorna i EU. Plötsligt ekar klimatargumenten förfärande falskt.

Detta frontalangrepp från kraftindustrin undergräver det förtroende som vindkraftsutbyggnaden har fått hos miljömedvetna svenskar. Vi uppmanar därför kraftindustrin att sansa sig och ta sitt ansvar.

Vindkraft kan regleras på andra sätt än genom utbyggd vattenkraft.

Låt oss slå fast det och gå vidare i kampen för en levande miljö, såväl i Sverige som globalt.

Praktikreform kan ske redan nu

Arbetsmarknadspolitiken bör förändras i grunden hävdar Anna König Jerlmyr (M) och argumenterar för att en förmedlingspeng bör bli nästa moderata vallöfte som ett nästa steg i förändringen av arbetsmarknadspolitiken. (DI Debatt 26/8).

Vi instämmer. Nuvarande modell har passerat sitt bäst före-datum och är inte effektiv. En ny modell bör skapas, där arbetsförmedlingen omvandlas till en nod kring vilken privata företag fungerar som leverantörer.

En viktig förbättring blir, som Anna König Jerlmyr framhåller, att det nuvarande systemfelet med att Arbetsförmedlingen fungerar både som beställare och utförare upphör. Systemfelet ger upphov till trögheter och inkonsekvenser som vi som privat aktör sett tillräckligt mycket av.

En annan fördel blir möjligheten att anpassa organisationen efter behov. Arbetsförmedlingen är i dag en trög konstruktion som är mer eller mindre konstant i hög- och lågkonjunktur. Med en liten nodorganisation som sköter kvalitetsarbetet kan modellen bli dynamisk och kostnadseffektivt anpassas till behoven. Detta skulle innebära en väsentlig besparing för staten.

En tredje fördel gäller kvaliteten. Med en kundvalsmodell höjs kvaliteten genom att agnarna skiljs från

vetet. Också utvecklingsarbetet förbättras.

Genom konkurrens mellan privata leverantörer kan nya modeller presenteras som ökar effektiviteten. I en lagstyrd arbetsförmedling är utvecklingsarbete av naturliga skäl trögt.

En kundvalsmodell innebär på sikt en väsentlig förändring av arbetsmarknadspolitiken.

Vi vill argumentera för ytterligare en förändring och den kan ske nu: praktik. Det är den kanske viktigaste åtgärden för att bevara kompetens och kontakt med arbetsmarknaden och för att ge nytexaminerade det första viktiga jobbet.

Men hur ser det ut? I dag finns faktiskt endast cirka 7 000 praktikplatser. Samtidigt finns cirka 250 000 näringsverksamheter av hygglig storlek. Potentialen är enorm. Näringslivet, kommuner, landsting och myndigheter kan göra en mycket viktig samhällsinsats. Men detta kräver ett nytänkande. Det är därför dags att inte bara se arbetsmarknadspolitiken som en statlig uppgift utan också som en uppgift för samhällets viktigaste jobbaktörer, arbetsgivarna.

Bo Wennström

vd Academicum

Mikael Persson

styrelseordförande, Academicum