

DYNAMISKA DIMENSIONER

Vi lyfter begreppet "Full line supplier" till nya höjder.

Dynapac ger ordet dynamisk en helt ny innebörd. Vi har alltid legat i framkant med våra produkter och hög kvalitet inom alla områden är för oss en självklarhet.
Snart kommer ännu ett gäng dynamiska banbrytare!



Dynapacs produktlinjer är världsmarknadens mest omfattande och flexibla med maskiner som täcker upp hela området inom Compaction & Paving. Dynapacs nya fräsar, läggare, vältar och lätta packningsutrustning höjer ribban och omdefinierar begreppet dynamik inom packningsteknik.

Mesto Dynapac AB är ett dotterbolag till Metso Minerals.



DYNAPAC
The full line supplier

Mesto Dynapac AB, telefon 0455-30 60 00, www.dynapac.com

AsfaltNytt.

FAS INFORMERAR • Nr 5 • DECEMBER 2001

Svalt mottagande för infrastrukturpropositionen

I början av oktober lade regeringen fram sin infrastrukturproposition. Kritiska röster hävdar att det blir svårt att åtgärda underhållsberget och att reducera antalet döda i trafiken med de anslag som föreslås. För asfaltbranschen antas propositionen kunna medföra att nyinvesteringstakten blir relativt låg men ökar försiktigt. Vi reder ut begreppen kring propositionen och låter några av branschens opinionsbildare komma till tals. Forts sid 2



Foto: Pressens Bild

I detta nummer:

Ledare:
Konkret 4-årsplan
efterlyses sid 2

Infrastruktur-
propositionen sid 2 och 3

Cancerstudie avslutad sid 3

Inför valet, del 5 sid 3

Branschens
rekryteringsproblem sid 4

▶▶▶ www.fas.se

Inga bevis för cancer vid asfaltarbete



I mitten av 1990-talet tog en grupp europeiska branschorganisationer initiativ till en studie i åtta europeiska länder i syfte att klargöra eventuella samband mellan asfaltarbete och cancer. Undersökningen som genomfördes av IARC, International Agency for Research on Cancer, är nu klar och några samband har inte kunnat fastställas. För vissa länder kan det dock komma att krävas en fortsatt studie. Forts sid 3

Ned-
räkning till valet
285 dagar kvar!

Avs: FAS - Asfaltföreningen, Industrigatan 2B, 112 46 Stockholm

Posttidning **B**





Foto: Pressens Bild

Inga bevis för cancer vid asfaltarbete, forts...

Den svenska delen av studien har letts av professor Bengt Järholm vid Yrkesmedicinska kliniken i Umeå. Delstudien omfattade 6 150 asfaltarbetare, som jämfördes med en referensgrupp på 100 000 män ur Sveriges befolkning. De båda grupperna kontrollerades mot cancerregister och dödsorsaksregister.

– Om det finns en lungcancer-risk för svenska asfaltarbetare är den så liten att den inte syns vid vår undersökning. Det kan också vara så att den helt enkelt inte finns, säger Bengt Järholm.

Varierande resultat

I den internationella studien har man inte kunnat finna bevis vare sig för eller emot ett samband mellan exponering för asfaltrök och cancer. Dödlighet i lungcancer är inte högre hos asfaltarbetare än hos övriga befolkningen, åtminstone om vi håller oss till Sverige. För Europa generellt – och Tyskland i synnerhet – tyder dock resultatet på en något ökad risk för lungcancer. Tom Karlsson vid Skanska, svensk ledamot av EAPAs hälso-kommitté och medlem i FAS miljöutskott, ger en trolig förklaring till skillnaderna i resultatet:

– I den svenska delstudien har man tagit hänsyn till rökvanorna

hos de som undersökts men det har man inte gjort i alla andra länder och vi vet att det finns ett klart samband mellan rökning och lungcancer.

Fortsatt studie

Därför överväger nu asfaltindustrin i Europa att ge IARC i uppdrag att fortsätta studien i begränsad omfattning.

– Det är högst troligt att det blir så, säger Tom Karlsson. Den fortsatta specialstudien görs då med intervjuer med anhöriga till avlidna för att titta just på förhållandena med rökningen och andra levnadsvanor och för att få fram eventuella effekter av dessa.

– Men sett mot IARC:s studie måste jag bedöma att det inte är någon ökad risk för lungcancer i asfaltbranschen, sammanfattar Tom Karlsson.

FAKTA

- Uppdraget att genomföra studien gick till IARC, International Agency for Research on Cancer, som är en del av FN:s World Health Organisation.
- Initiativtagare var EAPA, European Asphalt Pavement Association, EUROBITUME, European Bitumen Association, och CONCAWE, The Oil Companies European Organisation for Environment, Health and Safety.
- Följande länder ingick i studien: Sverige, Norge, Danmark, Finland, Holland, Tyskland, Frankrike och Israel.

Infrastrukturpropositionen, forts...

ligger fast och är helt styrande för höstbudgeten där preciseringarna görs.

Bra med satsningar på tjälsäkring och bärighet

Tannerfors är positiv till ramen i sig när det gäller infrastrukturpropositionen:

– Det är positivt att man lyckats få loss 319 miljarder till infrastrukturen. Men jag har synpunkter på fördelningen inom ramen.

Tannerfors är också nöjd med att pengar satsas på tjälsäkring och bärighet för de riktigt dåliga vägarna i skogslänen.

Svårt minska trafikdöden

– Vi kommer inte att kunna åtgärda underhållsberget med de pengar som avsätts i propositionen. Underhållsberget växer i och med propo-

sitionen. Nu rättar man bara till det värsta. Vägarna i Sverige är byggda på 1940-talet, men trafiken har ökat mycket sedan dess, säger Tannerfors.

– På grund av de låga anslagen kommer antalet döda i trafiken inte att kunna reduceras, anser Tannerfors. Vi kommer t ex inte att klara av att bygga ut riksväg 40, E4 och E6. Man har tidigare satt som mål att år 2000 få ner antalet döda i trafiken till 400 personer, men innan utgången av år 2001 kommer runt 600 att ha dött.

Ökning på drift- och underhållssidan

– För asfaltbranschen kommer infrastrukturpropositionen att innebära att nyinvesteringstakten är relativt låg men ökar försiktigt. Om propositionen i kommande budgetar får pengar kommer det också att ske en ökning på drift-

och underhållssidan, säger Tannerfors, och påminner om att han tror på nya finansieringslösningar 2004–2005.

Dröjde två år

1997 lades en infrastrukturproposition fram som egentligen skulle ha gällt fram till 2007, men som snabbt föll. Göran Persson lovade i början av år 2000 att en proposition snart skulle komma, men det skulle ta nästan två år innan den lades fram.

Den nya infrastrukturpropositionen baseras på underlag från myndigheter inom regeringskansliet samt från verken. Men propositionen är bara en politisk kompromiss.

– Den regionalpolitiska utredningen och i godstransportdelegationen har man totalt förbisett i utformandet av propositionen, avslutar Tannerfors.

Vad är bra med propositionen? Vad är dåligt med propositionen?

Svante Hagman, NCC Industri



– Det är bra att man äntligen fått fram en proposition och att man har öronmärkt belopp, även om vägarna får förhållandevis lite jämfört med andra länder och med tanke på storleken på det svenska vägnätet.

– Man har lagt stor tyngdpunkt på järnvägsinvesteringarna. Anslagen för 2002–2004 innebär en 49% ökning för järnvägsinvesteringar, jämfört med 28% för vägarna. Och det är beklagligt att man inte lyckats lösa trafikproblemen i framför allt Stockholmsregionen. Jag hade önskat en större satsning på vägarna, en omprioritering av satsningarna på järnvägar och vägar.

Karin Svensson-Smith, Vänsterpartiet och ledamot av trafikutskottet

– Det är bra att man har skapat förutsättningar för investeringar som behövs för ett håll-

bart transportsystem och satsat 100 miljarder på järnvägsinvesteringar. Att man har prioriterat underhåll av befintliga vägar och järnvägar framför utvidgning är positivt. Det är också bra att jämställdhet blir ett transportpolitiskt mål.

– Det är dåligt att man inte orkat ta ställning till prissättningen på transporter. Ett hållbart transportsystem kan inte uppnås enbart genom investeringar, man måste även påverka genom prissättningen. Miljöstyrande avgifter i tätort är en bra lösning, tycker vi. Man har tagit vissa steg i rätt riktning men det är inte tillräckligt.

Bengt Skagersjö, Gat- och fastighetssektionen, Svenska Kommunförbundet



– Propositionen är inte så märkvärdig överhuvudtaget. Det är mycket prat men lite pengar. För perioden 2002–2003 lånar man närmare 8 miljarder av 12 per år, och senare lägger amorteringar. Det handlar om "monopolpengar", inte riktiga pengar. Vi får rikta in oss på

de närmaste två åren, ingen kan säga vad som händer senare. Det pratas om ökade satsningar, men egentligen är det i bästa fall samma nivå som tidigare. Projekt som nu lyfts fram är sådana som man tidigare senarelagt. Man fortsätter urholka och reparerar inte det man eftersatt tidigare. PPP tycker vi att det skulle vara värt att prova i något eller några projekt, även om det kanske inte är vad vi ivrat mest för, men om det sägs ingenting i proppen.

– Den ökade satsningen på bärighet och tjälsäkringsåtgärder är bra. Men det är negativt att VV centralt får alla pengarna, då tappar vi den lokala och regionala beslutsnivån. Det är också positivt med de fortsatta möjligheterna till statsbidrag för trafiksäkerhet och miljö samt till trafik av regional och lokal karaktär. Positivt är det också att objektets prioritet blir helt styrande och inte finansieringsformen. Och så är det bra att man inte bara tittar på investeringsdelen utan även på drift och underhåll.

Inför valet, del 5

Höjd standard före nybyggnation

I vår artikelserie "Inför valet" har vi nu kommit fram till del 5. Syftet är att belysa olika ståndpunkter i vägdebatten inför riksdagsvalet i september 2002. I detta nummer låter vi Martin Andrae, VD för Motormännens Riksförbund, komma till tals.

- Motormännens Riksförbund (M), är en oberoende medlemsorganisation med 120 000 medlem-

mar. Verksamheten går ut på två saker. Dels bistår man sina medlemmar med rådgivning i t ex juridiska och tekniska frågor, dels fungerar man som opinionsbildare och skapar debatt som gynnar den enskilde bilisten.

VD för M, Martin Andrae, är säker på vad som är den viktigaste frågan i vägdebatten inför valet nästa höst.

– Vi på Motormännen anser att underhåll av vägarna är den viktigaste prioriteringen. Om man skulle göra en sammanställning av alla

de samtal vi får från medlemmar så är den vanligaste åsikten att vägnätet måste rustas upp, säger Martin Andrae.

– Det som sker nu är en kapitalförstörelse av stora mått. Dagligen går stora värden till spillo. Man kan dra paralleller till fastighetsbranschen. Om en fastighetsägare inte underhåller sin fastighet kan han med lagens hjälp tvingas till åtgärder för att inte fastigheten ska förfaras helt. Med vägar kan man tydligen göra hur man vill.

– Det är inte så att vi på Motormännen helt struntar i storstäderna och nybyggnationer av t ex ringle-

der. Men för att vi inte ska vältra över vägkostnader till kommande generationer måste vi satsa mer pengar på de vägar som existerar idag. Avsaknaden av underhåll av våra vägar kostar dagligen människoliv och det är helt oacceptabelt, säger Martin Andrae med eftertryck.

Två miljarder fattas

– Utöver de pengar som är på förslag i infrastrukturpropositionen krävs ytterligare ca 2 miljarder för att återställa standarden på vägarna till acceptabel nivå. Efter att man gjort det kan man börja titta på

nybyggnationer av vägar, fortsätter Martin Andrae.

– Motormännen är en oberoende organisation som bäst fyller sitt syfte som trovärdig opinionsbildare genom att inte ingå i samarbeten med organisationer som kan misstänkas ha andra syften med sitt engagemang än det som vi gentemot våra medlemmar företäder, menar Martin Andrae.

– Självklart kan man tänka sig att vi kan göra enstaka kampanjer tillsammans med någon annan organisation men det är inget som är aktuellt just nu, avslutar Martin Andrae.



Gemensamma åtgärder mot rekryteringsproblemen

Asfaltbranschens rekryteringssvårigheter är sedan länge ett känt problem. Nu ska branschen gemensamt ta itu med frågan. På initiativ av utbildningsutskottet har FAS tillsatt en grupp som ska arbeta för att väcka intresse för asfialtläggaryrket.

mationsmaterial samt fundera över lämpliga strategier för hur man ska informera om asfaltbranschen i grundskolan.

Få sökande till enda asfaltlinjen

Tidigare fanns ingen utbildning alls för asfialtläggare. På initiativ från branschen startades 1996 asfaltlinjen på Tullängsskolan i Örebro. Tullängsskolan är landets enda skola som utbildar asfialtläggare på gymnasienivå. Studierna inleds med två år på byggprogrammet och tredje året har man möjlighet att söka till asfaltlinjen. För närva-



– Asfialtläggaryrket är mycket fritt, säger Anders Ficks.

rande läser tre gymnasieungdomar och åtta komvuxstuderande på linjen. Antalet sökande ligger stadigt på 2 – 3 sökande per år förutom de vuxenstuderande, berättar Kjell Bister på Tullängsskolan.

Byggindustrin har räknat ut att byggbranschen behöver anställa 100 000 personer under den närmaste 10-årsperioden men i år är det bara 4 200 som läser på byggprogrammet.

Och varför ska ungdomarna söka sig till asfaltbranschen idag? Anders Ficks svarar:

– Asfialtläggaryrket är mycket fritt och ger stort utrymme för eget ansvarstagande. Möjligheterna till sysselsättning är goda. Dessutom är det ett högt teknikinnehåll och goda utvecklingsmöjligheter.

● Anders Ficks på NCC är ansvarig för en ny tillsatt grupp där representanter från t ex Skanska, PEAB, Vägverket och Sandahls ingår. Gruppen ska arbeta för att få status i yrket, bli genom införande av ett yrkesbevis. Dessutom ska man utarbeta gemensamt infor-

Skanska bäddar för framtida rekrytering

● För andra året i rad bjöd Skanska in samtliga elever och lärare på mellanstadiet i Bålsta, utanför Stockholm, för att visa upp företagets verksamhet.

– Syftet med aktiviteten var att låta barnen utforska vad företaget sysslar med och samtidigt påverka deras yrkesval, säger Selma Elmahi, ansvarig för aktiviteten hos Skanska.

I år gavs tillfälle att tillverka egen asfalt och att prova köra stora ent-

reprenadmaskiner. Nynäs ställde upp med labpersonal.

Tillfällena att få komma ut och se vad som händer utanför skolans väggar är få och både lärare och elever var mycket nöjda med aktiviteten. Och åtminstone för en kille på besök hos Skanska verkar yrkesvalet vara klart.

– Jag ska bli asfaltgubbe, det är kul, man får geggas och det är kul att väga och mäta.

Framtidens asfaltarbetare? ▶



Branschen tycker

Vad kan locka till branschen idag?

Karin Leanderson, Nynäs AB

– Medelåldern i branschen är relativt hög och det är viktigt att locka nya, yngre personer. Att unga kommer in lockar i sig fler unga. Då kan de känna samhörighet. Ett trainee-program, som inte är företagsspecifikt, kunde till exempel vara attraktivt.



Bo Sävinger, NCC Anläggning

– Man borde kunna erbjuda mer teknisk utveckling, datorisera och digitalisera i högre utsträckning. Man borde också kunna locka med att det är kul att göra affärer, ta eget ansvar och på så sätt kunna utveckla sig själv inom branschen. Men vi borde satsa mer på FOU för att få en positiv utveckling.

Fredrik Stahle, FAS Styrelse

– Vid de anställningsintervjuer jag genomfört de senaste åren märks en önskan bland de unga att kunna göra en snabb karriär. Ett par år för utplärning och sedan in på beföringsstegen. De möjligheterna finns för rätt person, eftersom åldersfördelningen i den nuvarande tjänstemannakåren är relativt hög.



Bengt Falk, Vägverket

– Det är en lönefråga och en fråga om framtidstro i anläggningsbranschen. Men vi kan också locka med intressanta arbetsuppgifter, något som FAS och andra branschorganisationer har börjat med.

Vägmarkeringar i vått och torrt.

vägmarkering (-en äv. -ar)

- vit, reflekterande på vägbana. Synlig i så väl vått som torrt. Dess funktion är att öka säkerheten och komforten för trafikanter.

Vi kan vägmarkeringar.



www.cleanosol.com

Asfaltboken i nytt format

● FAS Asfaltbok läggs ut på nätet i början av 2002. Det nya formatet är en anpassning till dagens utveckling. – Folk letar information på nätet idag, säger Glenn Lundmark på FAS. Asfaltboken läses mest som en uppslagsbok och därför känns det naturligt att den ligger på nätet.

Genom en digital publicering kan texten läggas in i en databas, och det blir lättare att söka information. Andra fördelar är att man kan utnyttja t ex länkar. Vi kommer dessutom att kunna uppdatera oftare.



Licens och lösenord

För att logga in och använda nätversionen av Asfaltboken kommer det att krävas en licens och lösenord. Mer information om användningen och hur man beställer licenser kommer att finnas på FAS hemsida www.fas.se under december. Med licensen kommer man både att kunna läsa och att göra utskrifter om man hellre vill läsa från papper.

Senaste versionen av den tryckta upplagan gavs ut 1995. Nu omarbetas och uppdateras texten.

Aktuella FAS-kurser

Asfaltbeläggningar
– Introduktionskurs
14 – 15 januari 2002

Asfaltbeläggningar
– Allmän kurs
14 – 18 januari 2002

Dimensionering
av asfaltbeläggningar
22 – 23 januari 2002

Tillverkning av asfaltmassa
29 – 31 januari 2002

NY KURS
Vägytemått
30 – 31 januari 2002

Vägytemått används allt oftare för reglering av nybyggnad och vid underhåll av vägar. I ATB Väg ställs krav på långsgående ojämnhet (IRI) och tvärgående ojämnhet (Spår) samt tvärfall. Under kursen förklaras IRI, hur IRI mäts och hur man kan göra för att uppnå ett önskat IRI-värde.

Kursen vänder sig till beställare, som ska ta fram krav eller reglera entreprenad, och till entreprenör, som i anbudsskedet gör bedömning av lämplig åtgärd eller som fungerar som hjälp i planering av entreprenaden.

Samtliga kurser hålls
i Stockholmsområdet.
Information finns på hemsidan.

Möten, konferenser

Metoddagen
20 februari 2002
Stockholm
En konferens om provning och kontroll av asfaltbeläggningar. Konferensen vänder sig i första hand till personer som arbetar med laboratorieprovning, kvalitetskontroll och utveckling av material, men även till personer som kommer i kontakt med kvalitets- och kontrollfrågor i samband med upphandling och utförande av entreprenader.

FAS årsmöte
18 april 2002
Stockholm

AsfaltNytt

Nr 5 • 2001, årgång 32

Tidskriften utges av:
FAS – Asfaltföreningen
Turebergsvägen 7
191 47 SOLLENTUNA
Telefon 08-545 511 60
Telefax 08-652 37 80

Ansvarig utgivare:
Erland Persson
Redaktion:
Hans Östlin, Johanna Granlund,
RPPR AB
Layout: Per Björkdahl,
Kryptonit Communication AB.
AsfaltNytt utkommer med 5 nr per år
Prenumeration: Fri,
Upplagan är f n 1 400 ex

ISSN 1103-8381

Vill du ha ett eget exemplar
av AsfaltNytt kontakta Birgitta
Dahlberg, tel: 08-545 511 60

Lars Gunnar Tannerfors förklarar och kommenterar proppen:

– Monopolpengar och växande underhållsberg!

”Det finns egentligen bara ett problem med den infrastrukturproposition, som jag presenterar idag. Det är att den kommer att innebära så många väg- och järnvägsarbeten under de kommande åren, att en och annan bilist eller tågresenär säkert kommer att bli irriterad.”

● Så inledde näringsminister Björn Rosengren presskonferensen den 3 oktober, då han presenterade regeringens infrastrukturproposition. Men är det verkligen vägarbeten som kommer att bli det största irritationsmomentet för dem som färdas på våra vägar under de närmaste 14 åren? Med hjälp av Lars Gunnar Tannerfors från Svenska Vägforeningen ska vi reda ut alla begrepp kring propositionen samt försöka få klarhet i vad den innebär för de vanliga bilisterna, yrkestrafiken och asfaltbranschen.

Totalt 319 miljarder

Om man tar bort de 12 miljarder kronor för 2002–2004 som beslutas om i höstbudgeten och vars användning preciseras i infrastrukturpropositionen, samt de 45 miljarder som utgör kapitalkostnader,



”De 69 miljarder som avsatts för nyinvesteringar på vägnätet är lika mycket pengar som svensk vägtrafik betalar i skatter och avgifter per år. Vad får vi egentligen för pengarna?”

återstår summan för de satsningar som kommer att göras 2004–2015. Den summan är 319 miljarder kronor. Det är främst två sektorer som fått betydligt mer pengar än tidigare. Dels görs en kraftfull satsning på nyinvesteringar på järnvägen, dels har man ökat anslaget till tjälsäkring och bärighetshöjande åtgärder för det minst trafikerade vägnätet.

Större osäkerhet med 12-årsperiod

Tidsspannet, 12 år, är nytt för infrastrukturpropositionen. Tidigare propositioner har varit på 10 år, eftersom det ansetts vara en lämplig tidsperiod. Att man nu har valt att ha 12 år är enligt Lars Gunnar Tannerfors bara för att man vill kunna luras med siffror. Totalsumman ser större ut.

– Men att man valt att propositionen ska omfatta en 12-årsperiod orsakar mycket bekymmer, menar Tannerfors. Det finns inget att hålla fast i ur företagets synpunkt. Man har mindre pengar att röra sig med

”Svenskt näringsliv stagnerar i verksamheten i ett läge när Sverige skulle behöva vara på bettet. I förlängningen står jobben och sysselsättningen på spel.”



under en längre period. Detta skapar stark osäkerhet när det gäller maskinköp, jobb och nyinvesteringar och leder också till att branschen riskerar att tappa kompetent arbetskraft.

I propositionen ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem” preciseras användningen av de 12 miljarder kronor för år 2002–2004 som beslutas i höstbudgeten. I propositionen avsätts 364 miljarder för infrastruktursatsningar 2004–2015. Kapitalkostnaderna uppgår till 45 miljarder kronor.

2002–2004: 12 miljarder kronor
18 % – tjälsäkring, bärighet, rekonstruktion av vägar
36 % – väginvesteringar
3 % – drift och underhåll av järnvägar
44 % – järnvägsinvesteringar

2004–2015: 364 miljarder
Säkerställa och bevara transportinfrastrukturen 150 miljarder
87 miljarder – drift och underhåll av statliga vägar
38 miljarder – drift och underhåll av statliga järnvägar
8 miljarder – sektorsuppgifter
17 miljarder – tjälsäkring, bärighet, rekonstruktion av vägar

Modernisera och utveckla transportinfrastrukturen 169 miljarder
100 miljarder – åtgärder inom järnvägssystemet
39 miljarder – åtgärder på stamvägnätet
30 miljarder – åtgärder i länsplanerna för regional transportinfrastruktur (här ingår investeringsbidrag till spårfordon för regionaltrafik på 4,5 miljarder)

Ledare

Konkret 4-årsplan hellre än 12 års osäkerhet

Sedan regeringen den 3 oktober äntligen presenterade infrastrukturpropositionen har man på olika håll försökt tyda den politiska retoriken om rejäla satsningar på väg- och järnvägsområdet för planeringsperioden 2004–2015 samt åren 2002–2004.

● Kommunförbundet påpekar i sin analys av propositionen att det råder stor osäkerhet beträffande förslagen för åren efter 2002 beroende på riksdagsvalet i september 2002. Enligt mångas uppfattning är finansieringen också rätt ”darrig”.

Propositionen innebär inte heller att någon återhämtning av det hittills eftersatta underhållet på 14 miljarder kronor kan påräknas, trots att den tunga trafiken under de senaste fem åren har ökat med 25 procent.

Planeringsramen för perioden 2004–2015 föreslås till 364 miljarder kronor, knappt hälften av dessa går till Vägverket. Totalt räknar man

med nyinvesteringar för 69 miljarder i nationella och regionala vägar, en summa som inte på långa vägar räcker till det behov som finns. Inte heller den föreslagna höjningen på 1,4 miljarder för den statliga väghållningen år 2004 imponerar jämfört med dagens anslag och penningvärde. Eftersom utfästelserna dessutom ligger efter nästa riksdagsval kan de knappast ens anses som förpliktigande. – I färskt minne finns fortfarande 1990-talet som utropades till infrastrukturens årtionde; efter ett år var det den gången bara tomma ord. Detta är givetvis ett aber för trovärdigheten i den nu framlagda propositionen.

Vid en debatt mellan partiledarna (utom Persson och Schyman) på Nordcon-mässan den 15 november erkände det statsbärande partiet via partisekreteraren att finansieringen inte finns för femton år framåt, men att man har gett uttryck för en ambition och märkt att det finns ett folktryck i vägfrågan. Kan det sägas tydligare?

Vad för presenterar man åtminstone inte en konkret 4-årsplan, eftersom längre planer av erfarenhet inte tycks fungera? Och varför är PPP-finansiering sopad under mattan, när samtliga partier tycker att denna finansieringsform varit utomordentligt bra när det gäller Arlandabanan?

Visste ni förresten att Statens institut för kommunikationsforskning (SIKA) nyligen

– Propositionen är bara en riktlinje för kommande infrastruktursatsningar. Framtida regeringar är inte bundna till den. Infrastrukturpropositionen ska ses som ett dokument, en idékatalog. Det handlar om monopolpengar, pengar som inte finns i verkligheten, säger Tannerfors och påminner om tidigare propositioners öden:

– Under 1990-talet lades två infrastrukturpropositioner fram som båda föll snabbt. Varje år ska budgeten beslutas på nytt och det brukar aldrig hålla. Nytt val kan betyda att propositionen ignoreras. Men åren 2002–2003 vet vi vad som gäller, 2002 görs nämligen ingen ny budget pga att det är valår, kommenterar Tannerfors, och tillägger att de stora partierna i princip är överens när det gäller infrastrukturpolitiken och att det är vänstern och miljöpartiet som har en avvikande åsikt.

– Det är först i o m vårbudgeten 2003 som vi har möjlighet att påverka fördelningen av medel mellan olika sektorer, menar Tannerfors. Då fastställs ramarna för verksamheten inför år 2004. Ramarna

Forts sid 3, spalt 3 ►

slutfört en utredning, som visar att väginvesteringar är klart lönsamma (1,4 uttryckt som nettonuvärdeskvot) jämfört med järnvägsinvesteringar (0,4), som därmed är klart olönsamma från samhällsekonomisk synpunkt? Att man trots detta föreslår ännu högre investeringsbelopp för järnvägar än vägar i propositionen är bara en illustration till hur politiska argument övertrumfar de samhällsekonomiska med räge.

Erland Persson,
VD, FAS

