

5)

Sverige och framtiden! Nog finns det visioner i världen – men var finns motsvarande i Sverige?

Toni kommentar: Jag hittade dessa urklipp som jag tyckte kittlade fantasin, tänk vad man kan få pengar till, snacka om utredningar. Och vad gör vi i Sverige? Fyller i blanketter och skickar e-mail till varandra! Detta är sålunda inte mitt bidrag till mänskligheten annat än att jag vill spara detta till framtiden.

Striden om svenska infrastrukturen är striden om Sverige skall bidra till att lösa den, den globala finanskrisen och bygga världen.

Sedan länge beslutade statliga väg- och järnvägsprojekt skars bort i regeringens nya budget. Det handlar om nålpenningar i sammanhanget. På grund av 18 miljarder kr i ökade byggkostnader går regeringen ut och uppmanar kommuner och företag att vara med och välja vilka projekt som skall slaktas. Upprördheten är stor ute i landet, eftersom det är projekt som utlovats i årtal. Hela regioner är beroende av att projekten blir av och framför allt att de äntligen undanstökas, så att man kan börja planera framåt. Alla laddar inför sommarens stora diskussion om nästa planperiod 2010-15. Börjar regeringen så här snällt riskerar inbördeskrig mellan regionerna om väg- och järnvägsprojekten.

Alla möjliga förslag att skaffa fram pengar är uppe till diskussion. Regeringen vill dra in privata pengar till offentlig/privat samverkan (OPS) och Volvo AB har erbjudit sig att gå in i projekt viktiga för Västsverige. Det är högsta mode nu sedan världens riskkapitalbolag samlat ihop jättefonder för att köpa offentligt ägda bolag och vägar. Jätteaffärer har redan gjorts i Storbritannien, Australien, USA och Spanien och för varje nytt uppköp höjs vägavgifterna. Allt går ut på att staten inte skall blanda sig i, utan att någon annan skall ställa upp med kapital. Kommuner tvingas ta egna lån för att få i gång angelägna projekt, vilket bara innebär att de skjuter nästa projekt längre fram, eftersom lånen måste betalas tillbaka först.

Kristdemokraterna har sju kommunordförande i landet. Alla sju kräver nu att finansmarknadsminister **Mats Odell** skall släppa ifrån sig en del av de 200 miljarder han tänker ta in på utförsäljningen av statsägda företag. 20-40 miljarder till infrastruktur "skulle vara en mycket tydlig signal till näringslivet att regeringen arbetar proaktivt för att stimulera produktion i Sverige", skriver de i en debattartikel och slutar: "Alliansregeringen får bara inte missa den chansen!" Svaret på den salvan kommer att visa om Odell verkligen representerar sina väljare eller om han tror att hans ministertitel innebär att han skall leverera varje krona av statens kapital till de finansmarknader som helt desperat vill ha allt för att hålla i gång sina bubblor.

Vad som borde diskuteras är:

1. Varför inte bolla tillbaka problemet ordentligt till regeringen och föreslå en återgång till kapitalbudgetering? Då kan nämligen alla de planerade projekten finansieras utan utförsäljningar av statsföretagen. Kapitalbudget innebär att staten delar upp sin budget i en driftsbudget som inte får ha underskott och en budget för investeringar - en kapitalbudget - som staten kan låna till. Då kan staten själv finansiera infrastrukturen och sätta landet i produktivt arbete.
2. Kapitalet i AP-fonderna och andra statliga fonder kan med fördel lånas till statens infrastrukturinvesteringar. Varför låta det gå till spekulation i aktier och fastigheter, och nu 24 miljarder kr till riskkapitalbolag, som tvärtom förstör och flyttar ut arbetsplatser?
3. Behöver vi inte en mycket högre investeringsnivå? I Ryssland diskuteras tunneln till USA under Berings sund. I Danmark diskuteras folketingets trafikskott med Schillerinstitutet om möjligheten att bygga ett magnetstågsnät för hela landet med länkar till Hamburg, Berlin, Stockholm och Oslo. I Uppsala testas spårtaxi. Den kommande generationen behöver en helt ny infrastrukturnivå för att klara Sverige från ekonomiskt sammanbrott. Detta går att finansiera med kapitalbudgetering!
4. Hur skall samhället klara nästa finanskris? Hur skall man klara den allmänna välfärden och utbyggnaden av vägar och järnvägar mitt i en internationell finanskollaps? Skall vi, som i 1990-

talets början, prioritera räddningspaket till banker som råkat i gungning efter att ha finansierat uppbyggnaden av bubblor? Till ett diktaturstyre - motiverat med terrorhot, klimatkatastrofer, krig eller vad bankerna nu kan hitta på - finns bara ett alternativ på den internationella agendan. Det är **Lyndon LaRouches** Nya Bretton Woods, det vill säga ett internationellt finanssystem upplagt efter den beprövade modellen av återuppbyggnaden efter andra världskriget.

Det är nu vi måste starta en diskussion om en ny ekonomisk politik, där Sverige kan spela en roll för att lösa den globala finanskrisen och bygga världen.

Danmark debatterar: Magnetsvävartåg och global infrastruktur

Den 12 april framträdde en delegation från Schillerinstitutet under ledning av ordförande Tom Gillesberg inför folketingets trafikutskott för att presentera institutets förslag till en magnetsvävartåglinje (maglev) mellan Köpenhamn och Århus, som skulle korta restiden mellan Danmarks två största städer till bara drygt 25 minuter. Veckorna innan hade Schillerinstitutets förslag uppmärksamats i flera tidningar och medier (se Fysisk ekonomi april 2007). Trafikutskottet tog emot förslaget med stort intresse och ville veta mer om detaljerna i det framlagda projektet.

Redan när Schillerinstitutet kontaktade trafikutskottet den 21 mars ville utskottet ha en kommentar från trafikministern **Flemming Hansen**. Trafikministern svarade den 16 april, med att inledningsvis konstatera: "Det är inte ofta man får ett förslag i den skala som Schillerinstitutet lägger fram i sin hemställan den 21 mars om konstruktion av ett rikstäckande magnetsvävartågnät." Han fortsatte: "Det är nog tekniskt möjligt att konstruera ett magnetsvävartåg som kan tillryggelägga avståndet mellan Köpenhamn och Århus på omkring en halvtimme, men omkostnaderna blir mycket höga. Förslagsställarna nämner själva en investering på 150 miljarder kr plus en Kattegattförbindelse på 40 miljarder kr. Enbart amorteringar och räntor på detta skulle uppgå till över 10 miljarder kr om året, innan man tänker på utgifter för drift och underhåll."

Av det skälet, och med hänvisning till att man i Tyskland på 1990-talet inte fann det lönsamt att bygga en maglevlinje mellan Hamburg och Berlin, anser trafikministern att det inte är "aktuellt att ägna sig åt att införa teknologin i det här landet".

Dessvärre för Flemming Hansen och hans ämbetsmän haltar argumentationen betänkligt. Maglevlinjen mellan Hamburg och Berlin stoppades av politiska och inte av ekonomiska skäl, och de 190 miljarder kr i Schillerinstitutets egna beräkningar som trafikministern hänvisar till är priset för ett komplett rikstäckande maglevnät med 635 km banlinjer och inte en direktförbindelse mellan Köpenhamn och Århus. En sådan skulle "bara" kosta cirka 65 miljarder kr (inklusive en 45 km lång Kattegattförbindelse för 40 miljarder kr).

Och i Tyskland sjuder det politiska intresset för etablering av maglevförbindelser alldeles under ytan. Därför trängde den danska debatten om Schillerinstitutets förslag också fram till nätupplagan av den stora tyska veckotidningen Stern den 14 april, där man i övrigt beklagade att LaRouches politiska förslag så sällan får genomslag i medierna. Samtidigt har den tyska maglevtillverkaren Transrapid lanserat sin nyaste prototyp, TR-09, och en maglevlinje mellan Münchens flygplats och centrum är under politisk behandling.

I Holland slutför trafikministeriet de ekonomiska beräkningarna på ett jätteprojekt kallat "Randstad Rapid", en 230 km lång ringlinje som ska förbinda städerna Utrecht, Rotterdam, Haag, Schiphols flygplats, Amsterdam, Almere och Amersfoort. I Storbritannien ska det brittiska trafikministeriet under maj månad inleda behandlingen av ett förslag om en 800 km lång maglevförbindelse mellan Glasgow och London. Linjen, som också förbinder Edinburgh, Newcastle och Manchester, ska ha en sidolinje till Liverpool, Birmingham och Londons Heathrowflygplats.

Kina, Japan

Den 14 april kunde man på den iranska hemsidan *Mashad International Fair* läsa att förhandlingar inletts mellan Irans regering och ett tyskt företag om etablering av en 900 km lång maglevlinje mellan Teheran och Mashad. I Kina har man beslutat att förlänga den befintliga maglevlinjen

mellan Shanghais centrum och flygplatsen Pudong till stadens andra stora flygplats Hongqiao. Och den 26 april meddelade det japanska järnvägsbolaget Central Japan Railway att det berömda snabbtåget Shinkansen mellan Tokya och Osaka ska ersättas av en splittrig japanskdesignad maglevlinje före utgången av 2025. Shinkansen väckte uppseende med sin topphastighet på 210 km/t då det togs i drift 1964 och i dag kör det i 300 km/t. 2003 satte det japanska maglevtåget världsrekord när det kom upp i 581 km/t på sin nya testbana. Det är det som ska bli det japanska snabbtåget anno 2025.

I samband med Schillerinstitutets framträdande inför folketingets trafikutskott uttrycktes också intresse för de delar av förslaget som sträcker sig utanför Danmarks gränser, alltså förslaget om etablering av ett gigantiskt infrastrukturnät från Europa till Kina, kallat den eurasiska landbron. Och detta är ett intresse som delas av allt fler politiska kretsar runt om i världen, inte minst i Ryssland.

Tunnel Ryssland-USA planeras!

Schillerinstitutets förslag om knyta ihop världen i ett gigantiskt infrastrukturnät har tagit ett stort steg framåt. På en konferens i Moskva den 24 april samlades flera hundra regeringstjänstemän och trafikforskare från Ryssland, Japan, Sydkorea och USA för att diskutera ett projekt som skulle länka upp den amerikanska kontinenten till den eurasiska landbron. Exakt det som Schillerinstitutet föreslog 1995-96 med gigantprojektet den eurasiska landbron.

Rubriken på konferensen var "En transkontinental eurasisk-amerikansk förbindelse över Berings sund". Den var den första i en rad konferenser om ryska megaprojekt som den ryska Vetenskapsakademien håller i samarbete med de ryska trafik- och ekonomiministerierna. Bland talarna på konferensen den 24 april fanns USA:s f.d. inrikesminister **Walter Hickel**, som nu är guvernör i Alaska, och den f.d. demokratiska presidentkandidaten Lyndon LaRouche. LaRouches tal, som föredrogs på ryska av fil.dr. **Jonathan Tennenbaum**, tog upp den strategiska betydelsen av detta projekt: det kan få USA att samarbeta med Ryssland, Kina och Indien så att världen kommer bort från hotet om krig och finansiellt sammanbrott. Talet kommer att publiceras på engelska och ryska i tidskriften Forum International.

Förslaget om en tunnel under Berings sund är ett fullt affärsmässigt rysk-amerikanskt infrastrukturprojekt som ska byggas och skötas i ett samarbete mellan TKM och World Link. Investeringen beräknas bli 65 miljarder dollar, varav 10-12 miljarder dollar beräknas för de båda tunnlarna under Berings sund som ska innehålla en höghastighetståglinje, bilväg, oljeledning, gasledning, elkabel och fiberoptisk kabel.

Längs den långa järnvägen kommer det att utvecklas ett helt industriellt kluster. Det ryska vattenkraftsbolaget OAO Hydro OGC menar att projektet gör det möjligt att producera elektricitet för 20 miljarder dollar per år tack vare de unika tidvattenresurserna. Bolaget planerar att bygga två stora tidvattenkraftanläggningar i Ochotska havet som ska producera elektricitet som ska räcka både för järnvägen och för export till USA.

Bygg bron till Finland!

Insändare publicerad i Aftonbladet 26 april 2007

I Moskva diskuterades bygget av en fast förbindelse mellan Ryssland och USA. I projektet ingår 6 000 km järnväg från Jakutsk i Sibirien, genom Alaska och fram till Fort Nelson i Kanada. Själva tunneln under Berings sund planeras bli 100 km i två etapper om 50 km eftersom det finns öar i sundet. Anledningen till att det låter som ett danskt projekt är att sundet givits namn efter sin danske upptäckare **V. Bering**. När skall Sverige ta tag i framtiden och bygga bron till Finland via Åland, så att Göteborg/Stockholm kan kopplas till Helsingfors/S:t Petersburg och den Transsibiriska järnvägen? Hinner vi innan tåget går från S:t Petersburg till Argentina? Har AP-fonderna spelats bort på bubblor i aktier, fastigheter eller riskkapital innan regeringen börjar använda dem för att bygga för framtiden?

Ulf Sandmark, Vällingby

www.aftonbladet.se/vss/debatt/story/0,2789,1055466,00.html

När får vi en bro via Åland till Finland?



Ska AP-fonderna spelas bort innan regeringen använder dem för att bygga för framtiden? undrar Ulf Sandmark.

Ännu en bro till Finland

Den 4 maj, några dagar efter att ovanstående insändare hade publicerats, rapporterade Expressen om den hittills mest diskuterade fasta förbindelsen över Bottenhavet, nämligen den som kan dras mellan Umeå på den svenska sidan och Vasa på den finska sidan, vid sundet som heter Kvarken. Det är där Östersjön är som smalast. Nyheten var att Kvarkenrådet, en samarbetsorganisation mellan svenska och finska regionala myndigheter, har uppdragit åt sin trafikarbetsgrupp att undersöka möjligheten av en fast förbindelse över Kvarken. Ett konsultföretag har redan konstaterat att det är klart tekniskt möjligt att bygga en tunnel under Kvarken.

Ett mer intressant alternativ för en fast förbindelse är en låg damm byggd tvärs över Kvarken. Det har länge förespråkats av en ideell arbetsgrupp av ingenjörer och politiker. Dammen skulle fungera som vägbank och järnvägsbank för transporterna, samtidigt som den skulle skapa Europas största sötvattenreservoar av hela Bottenviken. Dammen skulle kunna fånga upp alla stora älvar som rinner ut i Bottenviken och hålla undan saltvattnet. Sverige och Finland skulle på detta sätt kunna bli en storskalig vattenexportör till ett törstande Europa.

En fast förbindelse skulle förkorta väg- och järnvägstransporterna från södra Sverige till Finland med 60 mil. Trondheimområdet i Norge och mellersta Norrland skulle länkas ihop med Finland och, via den nyöppnade järnvägen fram till Murmanskanan, med de råvarurika områdena i ryska Nordkarelen och Kolahalvön.

Bottenviken med sin tunga skogs- och mineralindustri skulle då kunna bli ett världsledande område för utveckling av nya råvarutekniker. Men då krävs att bygget av Bottenviksbågen fullföljs med den planerade förlängningen av Botniabanan, en kustbana kallad Norrbotniabanan från Umeå till Haparanda där den kopplas till den finska järnvägen till Torneå, Uleåborg och Vasa. Tillsammans med Bottenviksbågen och utbyggnaden av Barentslänken i Ryssland förbi Archangelsk till Jekaterinburg på Transsibiriska järnvägen, skulle en Kvarkenförbindelse bli en viktig länk för att integrera Sverige i det eurasiska utvecklingssamarbetet.