

Hållbar infrastruktur – nyckeln till framtiden

GRADEN AV HUR HÅLLBART ett samhälle är styrs i mångt och mycket av hur hållbar infrastrukturen är. Första gången jag hörde talas om Vallastaden i Linköping tänkte jag "jahapp, ska det här bli ytterligare ett bostadsområde utslängt på en slätt som om tio-tjugo år betecknas som ett särskilt utsatt område". För vad är oddsen att det ska bli bra med en massa flerbostadshus i ett område långt från centrum? Men under förberedelserna av Innovation Showroom, en del av Vallastaden Boexpo, och när jag fått se hur området är uppbyggt, har jag svårt att tro att det skulle kunna gå samma öde till mötes som miljonprogrammen som slängdes upp på 60-70-talet. Man tyckte säkert att de var höjden av modernitet då, men ingen kan ju ha tyckt att de var trivsamma och trots att de skulle locka till sig olika typer av boende.

Som kontrast är Vallastaden ett område som känns trivsamt från början. Integration och social hållbarhet förutsätter dessutom att ett bostadsområde har utrymme för lite olika typer av människor. Här gör Vallastaden en ansats genom att erbjuda olika typer av boendeformer. En annan aspekt är att fastigheter har en genomsnittlig livslängd på minst 50 år (oftast betydligt längre) och de genvägar man tar i byggprocessen av ett nytt område får man leva med under lång tid framöver. Ur det perspektivet är det en bonus att Vallastaden har en ovanligt stor andel trähus, som kommer att binda koldioxid under många år framöver.

NÄR JAG ÄR INNE PÅ TEMAT infrastruktur kan jag inte låta bli att ta upp ämnet tåg, hyperaktuellt med tanke på Ostlänken. I en DN-ledare läser jag att höghastighetsbanan inte är samma framtidslofte som ångloken en gång var, och att det kanske inte ens är säkert att vi vill flytta trafik från vägarna i framtiden om den trafiken ändå är elektrifierad. Min spontana reaktion är att skribenten inte har upplevt friheten med att sätta sig på ett tåg och bara låta sig transporteras. Bortsett från miljövinster ger tågåkande stora fördelar jämfört med att köra en bil. Man kan jobba, ta en kopp kaffe, gå på toaletten när man

vill utan att stanna vid en skitig bensinstation etc., etc. Vi är alla olika och en del fullkomligt älskar att sitta bakom ratten i sin bil. Men jag tror faktiskt att vissa föredrar bilen för att de inte har åkt tåg tillräckligt ofta för att få aha-upplevelsen.

Svenska tåg har långt kvar innan de är i närheten av japanska dito när det gäller pålitlighet. Och om en av få erfarenheter från tågåkande är att ha fastnat i fyra timmar på ett spår, utan någon information, då kanske man föredrar att ha kontroll över situationen i sin egen bil. Hur som helst så ser jag snabba och pålitliga tågförbindelser som helt avgörande för att Sverige inte ska bli centrerat till Stockholm, Malmö och Göteborg som isolerade öar. Kan vi förflytta oss på ett enkelt och bekvämt sätt så kan man välja bort storstadstressen men ändå ha ett spännande och intressant jobb. Det tror jag är bra ur många perspektiv.

TYVÄRR ÄR DET INTE BARA DN:s ledarskribent som inte riktigt har fattat det här med tågets fördelar. Det verkar inte Region Östergötland ha gjort heller. Eller i alla fall inte för de invånare som bor söder/sydost om Linköping. Jag deltog i ett dialogmöte om Stångådalsbanan (tågförbindelsen Linköping-Kalmar) med folk från näringslivet, infrastrukturkansliet samt politiker från Kalmar län och från Östergötland.

Trafikverket presenterade nyligen sin infrastrukturplan som omfattar över 600 miljarder i investeringar över 12 år. I planen finns inte denna tågförbindelse nämnd med ett ord trots att den är i bedrövligt skick. Att rusta upp den för att få en fungerande tågbanan skulle kosta ca 1,2 miljarder. Till saken hör att om man slår ut Trafikverkets föreslagna investeringar per invånare hamnar Kalmar län på absoluta jumboplats och Östergötland är inte långt efter, trots satsningarna på Ostlänken. I Kalmar verkar alla politiker eniga om att tågförbindelsen Kalmar-Linköping verkligen behövs, både för långdistansresor och för arbetspendlare, och uppvaktar beslutsfattare på nationell nivå för att göra ett tillägg till Trafikverkets infrastrukturplan. Men under dialogmötet insåg jag till min stora förvåning att i Region Östergötland verkar det endast vara KD och V som har uttryckt någon

ordentlig åsikt i frågan. Istället verkar regionens politiker tycka att de som bor längs Stångådalsbanan är gnällspikar och att det är bättre att vi åker buss.

Det som retar mig extra mycket är att Östgötra- trafikerna, som i denna fråga borde vara helt neutrala eftersom det faktiskt är en tjänstemannaorganisation, i flera sammanhang uttalat att "den där tågförbindelsen ska läggas ner". Fokuset på buss leder till att många människor åker bil till arbetsplatser i bl.a. Linköping helt i onödan. Buss kan inte ersätta tåg till fullo. Bussen tar den tid den tar, medan tåget kan gå betydligt fortare. Få som åker buss klarar att jobba ombord, men om du åker tåg kan du förlänga arbetsdagen med kanske 30 min i varje riktning (beroende på hur långt du åker förstas).

FÖR ATT ÅTERKOMMA till min poäng om infrastruktur. 1.2 miljarder låter kanske dyrt, men dels är det nationella investeringar som av rättviseskal borde komma de boende i den sydöstra delen av Östergötland och Kalmar till del och dessutom är det en förutsättning för att få till den där levande landsbygden som alla pratar om. Det skulle vara väldigt intressant att få en reaktion från relevanta beslutsfattare i Region Östergötland om varför diskussionen är så obefintlig om en infrastruktursatsning som är superviktig för de boende i området.

Jag menar, Ostlänken i all ära, men vi har ju ingen nytta av den om vi inte kan ta oss till den på något vettigt sätt! Föreslår en ordentlig debatt om detta där vi förslagsvis tar bussen i ena riktningen och tåget i andra.

Vem är frivillig? ■



MALIN FORSGREN
Verksamhetsansvarig,
Cleantech Östergötland

Vi skapar trygghet och bidrar i förändring

Oavsett om du vänder dig till KPMG för revisions-, redovisningsuppdrag, skattefrågor eller konsulttjänster handlar vårt arbete om att ge dig tryggheten att förstå var din verksamhet står idag. Det handlar också om att stötta dig hela vägen på de förändringsresor du har framför dig.

Läs mer på kpmg.se/foretagare

