

Motion till riksdagen 2005/06:K403

av Åsa Torstensson och Claes Västerteg (c)

Infrastruktur i Sverige och Västra Götaland

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att Västra Götaland, inom nuvarande regionförsök, får överta planerings- och finansieringsansvaret, (skatteväxling sker) för det regionala vägnätet.

Motivering

Behoven är stora i Västra Götaland av investeringar i vägar och järnvägar. Järnvägsnätet har stora kapacitetsbrister, särskilt in mot Göteborg. Vägnätet har i stora stycken låg standard. Landsbygdsvägnätet är omfattande och det finns stora behov av tjälsäkring och bättre bärighet. Göteborg har särskilda behov i egenskap av storstad, vilket kräver kontinuerliga investeringar för att bland annat klara framkomlighet och miljö.

I Västra Götaland utförs 18 % av Sveriges totala transportarbete på 12 % av landets vägnät. Transportarbetet på Europavägarna och riksvägarna i Västra Götaland är nästan dubbelt så stort som genomsnittet för landet. Trafikökningen totalt är också högre än genomsnittligt, särskilt på de större vägarna. Av den svenska utrikeshandeln passerar ca 45 % genom Västra Götaland, och två tredjedelar av denna volym transporteras via Göteborgs hamn.

Varför satsningar på vägar och järnvägar

En infrastruktur av bra standard är en av de viktigaste förutsättningar för hållbar tillväxt och nya jobb. Den bidrar på ett avgörande sätt för vidgade arbetsmarknads- och studieregioner. Genom detta kan fler medborgare få tillgång till nya jobb och utbildningsmöjligheter. Näringslivets behov av godstransporter både vad gäller intransport av insatsvaror och uttransporter av

Fel! Okänt namn på

färdiga produkter, ställer också stora krav på standarden på vägar och järnvägar.

Åtgärder för kollektivtrafiken

En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för så kallad regionförstoring. En bra kollektivtrafik gör att nya arbetsmarknader öppnas och möjligheten till högre studier förbättras. En konkurrenskraftig kollektivtrafik medverkar också till en bättre miljö och högre trafiksäkerhet. En handikappanpassad kollektivtrafik gör också att tillgänglighet för funktionshindrade ökar och därmed ökar också deras möjligheter att delta i arbets- och samhällslivet.

De huvudsakliga bristerna i infrastrukturen ur kollektivtrafiksypunkt är att kapaciteten på järnvägarna är otillräcklig samt den dåliga framkomligheten på vägarna i och kring Göteborg. En annan brist är att endast en mycket liten del av hållplatserna på det statliga vägnätet uppfyller kraven på tillgänglighet för funktionshindrade.

Planering, finansiering, ansvar

Tilltron till den nuvarande planeringsprocessen urholkas alltmer. Planer som fastställts efter grundligt utrednings- och samrådsarbete förändras ständigt. Givna förutsättningar rivs upp. De ekonomiska förutsättningarna ändras ofta eftersom investeringar i vägar och järnvägar är något av en utjämningspost i statsbudgeten. Detta är en följd av att riksdag och regering årligen avsätter medel för investeringar i infrastrukturen. Dessa medel skall konkurrera med medel för löpande verksamhet som pensioner, rättsväsende, utbildning och så vidare. En annorlunda hanteringsordning är därför nödvändig. Olika aktörer skall kunna lita på att upprättade flerårsplaner till sin huvuddel också verkligen genomförs.

Olika metoder att åstadkomma detta finns. En sådan modell är att vägverk och banverk får låna pengar till investeringar i riksbanken eller externt. Genom att verken får en investeringsram på X miljarder under fem år kan man följa en jämn och förutsägbar investeringstakt. I statsbudgeten anslås medel för räntor och amorteringar på upptagna lån. Eftersom investeringar i infrastrukturen är långsiktiga och skall användas under 40–50–60 år är en upplåningsmodell att föredra.

Även andra lösningar bör prövas, till exempel så kallad PPP (Public-Private-Partnership) där olika privata intressenter inbjuds att medverka till finansieringen av strategiskt viktiga infrastrukturprojekt. Eventuellt kan detta system kopplas till en modell med vägavgifter (så kallade bompengar).

Ökat regionalt ansvar

Eftersom infrastrukturen är en av de viktigaste förutsättningar för att åstadkomma en hållbar regional utveckling är det naturligt att den regionala nivåns inflytande ökar för detta område.

I statskontorets rapport 2004:32 Regionalt ansvar på försök i Skåne och Västra Götaland skrivs bland annat följande: ”För att öka utrymmet för den regionala politiska nivån att utnyttja infrastrukturinvesteringar som en del i dess arbete med regional utveckling är den naturliga lösningen att överföra både planerings- och finansieringsansvaret för regionala trafikanläggningar till denna (helt eller delvis). De regionala politikerna får då ur egen budget välja mellan att satsa på regionala vägar, kollektivtrafik – eller andra angelägna åtgärder inom länet.”

På ett annat ställe i rapporten skrivs: ”På infrastrukturområdet är det viktigt att hitta en modell som ger lika villkor till alla län. En större del av finansieringsansvaret skulle genom skatteväxlingar kunna föras över till den regionala nivån.”

Centerpartiet tror på en tydlig maktindelning enligt federalismens principer och har en stark tilltro till den regionala och lokala nivåns förmåga att skapa tillväxt och utveckling. Regeringen har tillsatt en parlamentarisk utredning med uppgift att analysera och komma med förslag om ändrad ansvarsfördelning mellan regering, landsting och kommun. Utredningen skall presentera sitt förslag februari 2007, och därefter följer en remissperiod och avväganden innan någon proposition kommer att kunna läggas fram för riksdagen.

I väntan på en större förändring av arbets- och uppgiftsfördelning borde det kunna genomföras en förändrad planeringsmodell där Västra Götaland inom nuvarande försök får ett utökat ansvar genom övertagande av både planerings- och finansieringsansvaret, inklusive att skatteväxling sker, för det regionala vägnätet till den regionala nivån. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 30 september 2005

Åsa Torstensson (c)

Claes Västerteg (c)