

## Motion till riksdagen 2009/10:T300

av **Lars Tysklind (fp)**

# Infrastrukturinvesteringar på landsbygden kontra storstadsregionerna

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringssystemet för infrastrukturinvesteringar måste säkra tillväxt och utveckling i hela landet, dvs. också utanför storstadsregionerna.

## Motivering

Alliansregeringen gör nu historiskt stora satsningar på infrastruktur, både vad gäller vägar och järnvägar. En infrastrukturproposition har lagts, där 417 miljarder kronor avsätts för infrastruktur åren 2010–2021. Dessutom har en viktig närtidssatsning gjorts, där angelägna projekt har snabbats på eller tidigarelagts. I budgetpropositionen för 2010 avsätts ytterligare 1,6 miljarder kronor till både vägar och järnvägar. Det handlar om tidigareläggning av underhåll av väg och järnväg och att snabba på en del pågående järnvägsprojekt.

Folkpartiet har länge pekat på att infrastrukturen är viktig för tillväxten och sysselsättningen. En väl utbyggd infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsamhet och att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet.

Stora och nödvändiga investeringar planeras i Göteborgsområdet och det är något som kommer att gynna hela regionen genom att ge nödvändiga förutsättningar för arbetspendling, resor och godstransporter i hela Västsverige.

Det handlar då bl.a. om satsningar på en tågtunnel under centrala Göteborg, den s.k. Västlänken, en ny älvförbindelse genom Marieholmstunneln och satsningar på Götaälvsbron. Alla är mycket viktiga infrastruktuursatsningar

**Fel! Okänt namn på**

som hela Västsverige ställer sig bakom och som definitivt är samhällsekonomiskt lönsamma.

De ekonomiska resurserna är dock inte oändliga och det finns en risk att satsningar i projekt, som är helt avgörande för utvecklingen i andra delar av regionen, får stå tillbaka. Här handlar det inte om ett motsatsförhållande utan en balans över tid.

Ett exempel på detta är väg 161 och den ca 11 km långa sträckan mellan Rotviksbro och färjeläget vid Skår. Redan på mitten av 70-talet etablerades en färjeförbindelse över Gullmarn för att Lysekil skulle få väsentligt kortare väg för person- och godstransporter mot Trestadsområdet och vidare mot Göteborg. Satsningen på färjeförbindelsen motiverades inte minst av etableringen av Scanraff (idag Preemraff).

Vad man nu kan konstatera är att 35 år senare är fortfarande väg 161 från Rotviksbro mot färjeläget i Skår inte utbyggd. Vägsträckan är smal, 7–9 m, och hastighetsbegränsad till 70 och 50 km/h. Trafiksäkerhetsstandarden är då naturligtvis låg och tillbud och olyckor är mycket vanliga på sträckan.

Med detta exempel vill jag lyfta fram att det måste finnas en balans mellan satsningar på nationellt/regionalt viktiga projekt och satsningar som kan vara helt avgörande för en eller några kommuners utveckling och tillväxt.

Stockholm den 2 oktober 2009

*Lars Tysklind (fp)*