

## Motion till riksdagen 2006/07:T215

av Anders Åkesson (c)

# Regionalt ansvar för transportinfrastruktur

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat regionalt ansvar för planering och genomförande av infrastrukturarbeten.

## Motivering

En förutsättning för fortsatt välstånd och tillväxt är en kraftigt förbättrad infrastruktur i hela vårt land. Det är den svenska staten som har ansvaret för ett fungerande väg- och järnvägsnät i landet. Det är ett ansvar som staten låtit bli att ta i stora delar av vårt land. Trots storstilade planeringsprocesser, som i varje fall initialt väckt förhoppningar om både ökad resurstilldelning och ett större regionalt beslutsutrymme, har processen i slutändan smält samman till ett intet. Det slutliga resultatet har inte stått att känna igen för dem som ursprungligen engagerades i arbetet. Därtill har man fått uppleva att stora riksdagsbeslut inom några månader omförhandlats till ”paket” med insatser efter andra kriterier än dem som gällde i den ursprungliga planeringen. Resurstilldelningen, om än väldigt stor sammanräknad på ett nationellt plan, har undantagslöst visat sig vara otillräcklig för att möta dem identifierade behoven i en modern infrastruktur. Den hittillsvarande finansieringen, direkt över statsbudgeten, har gjort att infrastrukturen har blivit en budgetregulator. Lokala och regionala initiativ med ”förskottering” av infrastrukturprojekt har ytterligare ryckt sönder processen. Därmed har en ryckighet i genomförandet av de enskilda projekten uppstått. Bristen på ett regionalt reellt inflytande och resurser att möta investerings- och underhållsbehoven har gjort att tilltron till statens förmåga att leda och leverera infrastrukturplanering har eroderat. Det är tveksamt om det i dag skulle gå att på nytt mobilisera människor i offentlig och privat sektor, lokalt och regionalt, för att inleda en ny planeringsomgång

## Fel! Okänt namn på

motsvarande den som genomfördes så sent som i början av 2000-talet. De förändringar som skett i denna den senaste planeringsomgången där bl.a. regionala järnvägsinvesteringar flyttats till nationell nivå är ett steg i fel riktning. Ansatsen måste givetvis vara att se infrastrukturen som ett medel för att åstadkomma andra värden. Då gäller det att planeringen utgår från en samlad övergripande bild av systemet och dess möjligheter. I dag finns en sådan överblick på regional nivå i landet.

På regional nivå finns i dag en utbredd insikt om att det är genom regionförstoring vi skapar en mera robust tillväxt. Förutsättningarna för tillväxt och ett växande välförhållande lokalt och regionalt är avhängig förmågan att utveckla samarbetet över gamla gränser. Regionförstoring möjliggör för den enskilde att lättare överskrida gränser och på så vis nå fler arbetsplatser, utbildningsorter etc. Regionförstoring innebär att vi minskar den lokala och regionala sårbarheten. Konkret handlar regionförstoring om en väl fungerande transportinfrastruktur, både om vägar-järnvägar och privat- och kollektivtrafik.

Med denna kunskap som grund är det rimligt att vi i kommande planeringsprocesser för landets transportinfrastruktur ändrar både planering och genomförande till att bli mera regionalt förankrade och drivna.

## Hur kan en bra planeringsprocess se ut?

En framtida planeringsmodell skulle kunna bygga på följande grundprinciper:

1. De olika regionerna redovisar sina väl underbyggda behov och anspråk avseende medel för transportinfrastruktur för regeringen.
2. Regeringen bereder ett förslag om medelsfördelning till riksdagen.
3. Riksdagen fattar beslut om fördelning av medel till varje region för en flerårsperiod, exempelvis fem år, där summan för vart och ett av de aktuella åren är specificerad.
4. Slutlig fördelning av medel på olika verksamhetsdelar sker genom politiskt beslut på regional nivå. Även ansvaret för genomförandeplaneringen skulle på detta vis åvila den regionala nivån.
5. För att uppnå en tillräcklig investeringsvolym ska riksdag och regering utreda och bejaka alternativa finansieringsmetoder till dagens finansiering som sker direkt över statsbudget.

Metoden ovan överensstämmer i väsentliga drag med den modell för ett sammanhållet planeringssystem som föreslås i slutredovisningen från projektet Regionala utvecklingsprogram, RUP – ett metodutvecklingsarbete (Nutek, rapport 30 september 2005, infonr 062-2005). Både trovärdigheten och intresset för planering av infrastrukturfrågor skulle öka väsentligt om människor på lokal och regional nivå ges delaktighet i framtagandet av planerna och sedan får en direkt beslutanderätt över såväl mål som medel samtidigt som en samlad prioritering av väg- och järnvägsfrågor kan göras gentemot andra regionala utvecklingsfrågor av betydelse. Vinsten i att arbeta på ett sätt som ovan skulle t.ex. bestå i att vi ges helt andra möjligheter än i dag att planera utbyggnad i form av transport- och utvecklingsstråk och att åstad-

**Fel! Okänt namn på**

komma en förstoring av befintliga lokala arbetsmarknadsregioner. Med detta sätt att arbeta betonas infrastrukturens funktion som ett redskap för att åstadkomma tillväxt och utveckling lokalt och regionalt och därmed i förlängningen även nationellt.

Stockholm den 23 oktober 2006

*Anders Åkesson (c)*