

## Motion till riksdagen 2005/06:T440

av **Agne Hansson och Viviann Gerdin (c)**

# Förändrat arbetssätt med infrastrukturplaneringen

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ett ändrat förfaringssätt vid infrastrukturplaneringen i landet.

## Motivering

Det nuvarande arbetssättet med långsiktiga investeringsplaner för infrastrukturprojekten i landet bör slopas. De nuvarande planerna har tolvårsperspektiv. De utarbetas av Vägverket och Banverket i samverkan med kommuner och regioner. Infrastrukturprojekt stoppas in i planerna med investeringssummor olika år. De olika länen får ramar för perioden.

Problemet är att planerna knappast hinner fastställas av riksdag och regering förrän regeringen föreslår förändringar i planerna. Den investeringsram som fastställts för Kalmar län har därefter först skurits ner med 30 % genom den indragning som regeringen gjorde förra budgetåret. Därefter flyttade regeringen över pengar för investeringar på E 22 till det Trollhättepaket som sattes samman i samband med krisen för biltillverkningen i Uddevalla. Ytterligare förändringar finns i årets budgetförslag. Det innebär att den planerade mittsepareringen av E 22 inte kommer att kunna genomföras. Insatserna på Rv 25 Algutsboda–Eringsboda skjuts framåt i tiden, vilket gäller fler andra angelägna vägprojekt.

Detsamma gäller för Värmlands län där få investeringsprojekt har kommit igång enligt planerna, t.ex. planer för 62:an förbifart Höje. De vägförbättringarna ser nu ut att inte bli av inom de närmaste tio åren. Investeringsplanerna från regeringen är stora men utan medelsanvisning från staten så blir de endast en pappersprodukt. Verkligheten ser annorlunda ut. Idag tvingas flera av Värmlands kommuner att förskotta skattepengar, ca 500 miljoner de kommande två tre åren, för att göra nödvändiga investeringar.

#### **Fel! Okänt namn på**

Det innebär dramatiska förändringar i planeringen av vägbyggen med nuvarande investeringssystem i de båda länen och andra län också. Flera mycket angelägna projekt kommer inte att kunna realiserats över huvud taget och andra måste skjutas fram ganska långt i planeringsperioden. Det här skapar stora problem och gör att planeringen tappar totalt i trovärdighet. Det finns ingen längre som tror på planerna. Missnöjet växer när förhoppningar om resurstilldelning och investeringsmedel grusas gång på gång. Enorma kostnader läggs ner på alla plan för att upprätthålla och konstruera dessa planer som sedan regeringen med ett penndrag raserar det väsentliga innehållet i. Resurser flyttas hit och dit utan minsta inflytande från lokal och regional nivå.

Stora avsättningar i klump, som de drygt 370 miljarder som avsattes för perioden, varav 100 miljarder till järnvägar tenderar att stimulera fram väldigt stora investeringsprojekt vilket bidrar till en stor koncentration av resurserna till ett fåtal stora projekt medan övriga delar av landet får en väldigt blygsam tilldelning.

En ny mer realistisk och näraliggande planeringsmetod med mer rättvis fördelning över landet bör övervägas. En kan vara att pröva den metod som används för telekominfrastrukturen där regionerna i landet tilldelas medel med beslutsmakt och regional verkställighet i samverkan med kommuner och i lokal samverkan mellan regioner och invånare. De olika länen bör få ett större planerings- och beslutsutrymme att själva bygga infrastrukturen efter givna tilldelade ramar. Planeringen bör få en mer realistisk tidshorisont. Det som ovan anförts om ett förändrat tillvägagångssätt för planering och investeringar i infrastrukturen bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 1 oktober 2005

*Agne Hansson (c)*

*Viviann Gerdin (c)*