

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

**Inriktningsunderlag för den långsiktiga
infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019
(N2007/6036/IR)**

Hela Sverige ska leva har beretts möjlighet att yttra sig över underlaget till infrastrukturplanering. Vi vill lämna följande kortfattade och huvudsakligen övergripande synpunkter.

SIKA:s inriktningsplanering

Vi ser positivt på den nyanserade diskussion som SIKA för om infrastrukturplaneringen. Det är viktigt att komplettera styrmedlen och bättre koppla till samhällsplaneringen i övrigt. Vi delar också SIKA:s kritiska inställning till regionförstoring som utgångspunkt för planeringen. För stora glest befolkade delar av landet är en sådan princip inte tillämplig. Konsekvensen skulle i så fall bli en synnerligen kraftfull utbyggnad av infrastrukturen i dessa regioner, men det finns ju inte med i planeringen. Det är välgörande att SIKA håller fram de miljömässiga och sociala dimensionerna av hållbarheten och inte enbart betonar de ekonomiska.

Vägverkets och Banverkets underlag

Vi är desto mer kritiska till Banverkets och särskilt Vägverkets underlag till planeringen. Gemensamt för båda är bristen på helhetssyn på det framtida transportsystemet, där olika trafikslag bör komplettera varandra på ett effektivt sätt.

Både Vägverket och Banverket prioriterar mycket tydligt storstadsområdena i sin planering. Båda undervärderar grovt behovet av väg- och järnvägsinvesteringar på landsbygden. Det snäva synsättet ställer vi oss mycket kritiska till. Vägverkets synsätt är särskilt anmärkningsvärt. Storstädernas behov och förmodade betydelse för landets tillväxt tycks vara en självklar utgångspunkt. Landsbygdens betydelse för en hållbar samhällsutveckling och för samhällsekonomin i stort får inget utrymme i planeringen.

Att just landsbygden får stryka på foten stämmer dåligt med regeringens deklarerade ambitioner som de uttrycks i olika sammanhang, bland annat i den aviserade strategin för landsbygdens utveckling, Landsbygdsprogrammet och Programmet för regional konkurrenskraft och sysselsättning. Vi ser infrastrukturella investeringar som grundläggande och självklara för en utveckling på landsbygden.

Det är nödvändigt att räkna upp anslagen till Väg- och Banverkens infrastruktursatsningar. Med de starka statsfinanserna och ett betydande tillskott från planerade utförsäljningar av statlig verksamhet, finns nu goda möjligheter till dessa långsiktiga basinvesteringar. Behovet är stort inte minst på landsbygden, där bristerna är mycket påtagliga i både vägnätet och på de ”trafiksvaga” järnvägarna.

Det blir allt vanligare att stora, dyra projekt i storstadsområden och tätbefolkade stråk likt gökungar tränger undan angelägna åtgärder på landsbygden. Orealistiska glädjekalkyler ger ofta ett mycket dåligt underlag för besluten. Avsevärda fördyringar av projekt i de överhettade regionerna är snarare regel än undantag. Vi föreslår att dessa projekt läggs utanför den ordinarie planeringen för att inte kullkasta de små men viktiga åtgärderna på landsbygden.

Vägarna

Ett vägnät med god standard är en förutsättning för landsbygdens utveckling. Det gäller inte bara huvudvägarna utan också det finmaskiga vägnätet. Bra vägar krävs för de tunga transporterna. En god standard blir allt viktigare för arbets- och serviceresor i takt med centraliseringen av både arbetsplatser och servicepunkter.

Vi anser att uppemot en 50-procentig ökning krävs av väganlagen för att ge utrymme för de eftersatta och nödvändiga åtgärderna på landsbygden. I åtgärdsplaneringen är det viktigt att anslaget till drift och underhåll höjs väsentligt. Även anslaget till drift och underhåll av enskilda vägar bör höjas, betydligt mer än vad Vägverket föreslår. Vi avvisar förslaget om att inrymma också större byggnadsprojekt i storstäderna i bärighetsanslaget. Vi ser en mycket stor risk för att det skulle tränga undan åtgärderna på landsbygdens mer lågtrafikerade vägar.

Järnvägen

Även för järnvägen är en 50-procentig ökning av insatserna nödvändig. Det krävs för att järnvägen ska bli ett attraktivt alternativ och bidra till att minska transportsektorns miljöbelastning.

Vi motsätter oss Banverkets förslag att lägga ner de trafiksvaga banorna. En sådan avveckling av järnvägsnätet rimmar illa med miljömålen. Det sätter stora delar av vår landsbygd på undantag och ökar de regionala klyftorna. Det minskar också möjligheten att nyttja landsbygdens naturresurser, som blir allt viktigare för samhällets utveckling.

Det är anmärkningsvärt att inte Inlandsbanan alls nämns i underlaget. Vi anser att Inlandsbanan i hela sin längd och med sina bibanor bör rustas upp och att satsningar sker på nya effektiva motorer och miljövänliga drivmedel, till exempel bio-/syntetisk diesel. Inlandsbanan har en självklar och mycket viktig roll i den framtida försörjningen av bland annat biobränslen.

Med vänlig hälsning

Karl-Erik Nilsson
ordförande

Staffan Bond
kanslichef