

Staten tar inte sitt ansvar för infrastrukturen

Anser Sveriges Kommuner och Landsting

Det saknas mångmiljardbelopp till Sveriges eftersatta väg- och järnvägsnät. Systemet för hur vägar och järnvägar planeras, finansieras och byggs är ohållbart och måste ses över grundligt. På ett seminarium i Almedalen på måndag presenterar vi en forskningsrapport och enkätstudie som visar att det är dags att satsa stort på vägar och järnvägar och att se över ansvaret för infrastrukturen.

Sverige har stora problem med transportinfrastrukturen: otillräckliga statliga anslag, tveksamma finansieringslösningar, fördyringar, förseningar, trängsel, störningar i trafiken och onödiga utsläpp.

Det är problem i alla delar, från planering till finansiering och själva genomförandet av väg- och järnvägsbyggen.

Staten har under många år eftersatt investeringar och underhåll av järnvägar och vägar. Vägverket och Banverket uppskattar behovet av investeringar i infrastruktur till cirka 250-275 miljarder kronor vardera fram till 2013, det vill säga sammanlagt mer än 500 miljarder. De statliga anslagen täcker endast cirka 40 procent av behoven.

Det är tydligt att staten inte tar sitt ansvar för transportinfrastrukturen och att det därför behövs en grundlig utredning om framtida ansvar och finansiering.

Nya lösningar krävs. Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, har därför gett Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag att titta på möjliga alternativa modeller för ansvar och finansiering av vägar och järnvägar.

En enkätstudie har genomförts där kommuner, landsting och regioner dömer ut dagens planerings- och finansieringsmodell. Rapporten om ansvarsmodeller presenteras i sin helhet på vårt seminarium i Almedalen idag, men vi kan här på Brännpunkt presentera delar av rapporten:

- Det finns flera fördelar med att flytta ansvaret för finansiering av investeringar av det regionala vägnätet från staten till respektive region. Då skapas en renodlad tredelning av ansvaret stat - region - kommun, närheten till medborgarna förbättras, liksom effektiviteten och problemlösningen. Dessutom skapas förutsättningar för samordningsvinster mellan planering för bostäder, service, näringsliv, kollektivtrafik och infrastruktur, vilket är bra ur miljösynpunkt.

Den statliga infrastrukturen är en vinstaffär för staten. Staten tog 2005, före den senaste tidens kraftiga bränsleprishöjningar, in cirka 46 miljarder i olika skatter och avgifter från väg- och järnvägs- trafik. Samtidigt avsatte staten bara 30 miljarder kronor till investeringar, drift och underhåll av vägar och järnvägar.

Kommuner, landsting och regioner bär kostnader i samma storleksordning som staten; kommunala väg- och gatunätet kostar drygt 10 miljarder per år och kollektiv- trafiken kostar årligen närmare 20 miljarder kronor.

Det är via bränsleskatten staten får in mest intäkter från trafiken. Intäkterna från vägtullar och avgifter är blygsamma. Inte ens i tätbefolkade länder med stor transittrafik uppgår vägtullar och avgifter till mer än några enstaka procent av de intäkter samhället har från trafiken.

Förutsättningen för en ny ansvarsfördelning för finansiering av regional transportinfrastruktur är att regionerna får del av skatte-intäkter från vägtrafiken.

•De flesta resor är lokala och regionala. Närmare 80 procent av alla resor startar och slutar i samma kommun. Medan flera av våra grannländer har gett stort ansvar och inflytande över vägnätet till den lokala och regionala nivån utmärker sig Sverige med ett stort statligt ansvar på drygt 70 procent

I Holland, Danmark och Tyskland är däremot statens ansvar bara 2,5 procent, 15 procent respektive 23 procent.

Vår slutsats är att det finns många fördelar med att öka kommuners, landstings och regioners ansvar och inflytande över vägar och järnvägar särskilt när det gäller det regionala vägnätet. Vår enkät- studie visar att kommuner, landsting och regioner är positiva till ett ökat lokalt och regionalt ansvar förutsatt att detta kompenseras ekonomiskt.

Att den som ansvarar för regional utveckling också ska ha inflytande över den regionala infrastrukturen är avgörande för tillväxt, välfärd och god miljö. När hela Sverige ropar efter nya investeringar och en fungerande planeringsprocess är det hög tid för regeringen att snarast kraftigt öka anslagen till vägar och järnvägar samt tillsätta en utredning för att lösa dagens problem.

Det är dags för Sverige att ta sig från botten till toppen bland länder i Europa som satsar på transport-infrastrukturen.

ANDERS KNAPE, ordförande Sveriges Kommuner och Landsting

ILMAR REEPALU, 2e vice ordförande, Sveriges Kommuner och Landsting

Toni kommentar:

När dryga 60 miljarder kronor årliga bidrag inte räcker längre då gäller det att hitta nya infallsvinklar, inte ett ord från krav maskinens företrädare om alternativa lösningar, hur man kan spara in pengar, flytta om pengar hur man kan avveckla olika monopol som dränera samhället på pengar. Det enda man kan komma på är att vi måste ha mer pengar, så enkelt, och så skall vägtrafiken bidra med mera vilket innebär mera skatter och så kräver man i andra artiklar mera pengar till länsbolagen och det handlar alltid om samme skattebetalare som redan betalar världens högsta skatter samtidigt som pengarna inte räcker till en fullgod sjukvård, äldrevården är rena skandalen på många håll, samhällstjänster som polis och försvar dräneras på pengar för att landstings och kommunal politiker fortsatt skall slösa ohejdat.

Till slut, att Sverige kommit på efterkälken även inom infrastrukturen och detta har skett sedan 70 talet dvs under en tid av 40 år med socialdemokratiskt styre, Ilmar

Reepalu var du med din kritik under alla dessa årtionden? Är det en upptäck först när Alliansen sedan 2 år sköter regeringsmakten?

Vem tar fram storsläggan?