



Leksand den 15.10.2007

SmåKoms remissvar kring

## **Inriktningsunderlaget för Väg- och Banverkens långtidsplaner 2010-2019**

### **SmåKoms slutsatser**

#### **inför besluten om de långsiktiga väg- och järnvägsplanerna**

- SmåKom anser det vara nödvändigt för Sveriges framtida utveckling att räkna upp anslagen till Väg- och Banverkens infrastruktursatsningar både för nu pågående planeringsperiod samt den kommande planeringsperioden 2010-2019. De starka statsfinanserna förstärkta av omfattande utförsäljningar av statliga tillgångar i skilda företag gör det också möjligt och fördelaktigt att investera i landets viktigaste infrastruktur som i dagsläget är kraftigt underfinansierad och av alltför låg kvalitet i flertalet regioner
- SmåKom behandlar de två trafikverkens olika planer i ett sammanhang som ett uttryck för att vägar och järnvägar måste ses som kompletterande trafiksystem istället för separata sektorsplaner. Att detta inte redan skett i någon nämnvärd utsträckning i den statliga planeringen ser vi som ett stort och påtagligt problem. I ett stort geografiskt område med relativt få invånare, vilket särskiljer Sverige från flertalet andra EU-länder utanför Norden, får en sådan brist mycket negativa effekter
- Båda de aktuella verken är i sin analys i nu framtaget material enligt vår mening alltför fixerade vid uppfattningen att storstäderna är navet kring vilket all samhällsutveckling skapas och styrs. En konsekvens av detta synsätt blir med nödvändighet att trafikverken undervärderar behovet av väg- och järnvägsinvesteringar på landsbygden men också landsbygdens roll i den nationella utvecklingen
- Att göra regionerna funktionellt större var ett av de viktiga besluten i Riksdagen i december 2001 när den nu gällande regionala utvecklingspolitiken fastställdes. Efter beslutet har inte så mycket hänt bortsett från vägutbyggnader kring samt från och till storstäderna samt utökad pendling med tåg i samma områden. På landsbygden var och är behovet av förstorade regioner ännu större men där ser vi endast små spår av "förstoringsinsatser". Där behövs en ny inriktning i föreliggande planer
- På grund av statens bristande investeringar i framförallt infrastruktur men också osäkerheten i främst Vägverkets fastställda planer har många kommuner sett sig tvingade att förskottera kostnaderna för och mer och mer reellt finansiera statliga investeringar i nya eller förbättrade vägar. Kommunernas önskan att hålla lokala företag skadeslösa vid försenade byggprojekt har bidragit till att fler och fler kommuner känner att de mot gällande principer behöver förskottera och delfinansiera olika vägbyggen. För de ekonomiskt sett mindre gynnade landsbygdskommunerna som dessutom har landets säms-

ta vägnät blir dessa lösningar en stor belastning. SmåKom vill därför återgå till den formellt överenskomna finansieringsprincipen där kommunerna inte subventionerar statliga kostnadsåtaganden

- Infrastrukturens lokalisering och kvalitet är ofta helt avgörande för skilda regioners, kommuners och företags möjligheter att utvecklas på skilda fronter. När infrastrukturen är ofullständig eller har för låg kvalitet kräver det som regel extra statliga insatser för att exempelvis i form av skilda statsstöd försöka kompensera för en del av infrastrukturens uppenbara brister. Vi är övertygade om att en väl fungerande och utbyggd infrastruktur väsentligt kan minska floran av statliga bidrag till lokala och regionala utvecklingsinsatser inom de infrastrukturella samhällssektorerna
- Väg- och Banverkens långsiktiga planer ändras alltför ofta vilket ställer till stor oreda och osäkerhet bland företag och kommuner. Om man inte kan lita på de statliga verkens långsiktiga planer betyder detta att företags investeringar kan flyttas och förändras, vilket i sin tur kan skapa stora nackdelar för arbetskraft, kommuner och företagen med sina samarbetspartners. Ett sätt att minska dessa problem vore att skapa en större ekonomisk buffert som används när nya stora projekt dyker upp under en planeringsperiod
- Ett annat problem av stor betydelse för all långsiktig planering av samhällelig infrastruktur handlar om orealistiska kalkyler för skilda projekt. När ett projekt underbudgeteras redan från början, vilket ofta inträffar för Väg- och Banverken, betyder det som regel stora förseningar och kostnadsökningar, svåröverblickbara förhandlingar och inte sällan helt uteblivna satsningar på andra orter vars projekt varit fastställda sedan länge. Här måste det ske en väsentlig skärpning som minskar investeringsprojektens negativa konsekvenser för andra följdprojekt i samma region eller andra projekt i övriga regioner.

### **Obetydliga förändringar av underlaget**

SmåKom tillhörde det stora antal intressenter som under våren 2007 lämnade in remissvar på Ban- och Vägverkens förslag till reviderade långtidsplaner för den nu gällande planperioden fram till 2015 (se bilagor). När vi nu studerat de slutliga förslagen till revideringar ser vi knappast några tecken på att våra resonemang och förslag fallit i god jord i vare sig de båda trafikverkens förnyade handlingar eller i signalerna från regeringen om de kommande årens väg- och järnvägsplanering. Detta ser vi som extra allvarligt med tanke på att de drygt 100 SmåKom-kommunerna med få undantag omges av en allmänt ofullständig och i många stycken utvecklingshämmande infrastruktur.

Vi tar för givet att regeringen i samband med propositionsskrivandet för planeringsperioden 2010-2019 seriöst beaktar landsbygdens strategiska önskemål och behov. I landsbygdsdistrikten finns en stor del av landets samlade småföretag med en väsentlig roll i landets ekonomiska utveckling. Om inte landsbygdens intressen av en bra infrastruktur kan tillgodoses påverkar det påtagligt Sveriges ekonomiska tillväxt och vår förmåga att klara de välfärds mål som regeringen ställt upp. SmåKoms önskemål inför framtiden stämmer också väl överens med de strategiförslag som en enig parlamentariskt sammansatt Landsbygdskommitté överlämnade till regeringen i november 2006.

## För små anslag

Vi har i vårt tidigare remissvar mycket tydligt uttalat att de nedgraderade anslagsförslag som återfanns i direktiven till Ban- och Vägverkens revideringsarbete under våren 2007 allvarligt rubbar förutsättningarna för småföretagens utveckling och expansion i landsbygdsdistrikten men även kommunernas verksamhet och hushållens pendling och husbyggande. För oss i de befolkningsmässigt små men geografiskt sett stora landsbygdskommunerna är den enda tänkbara planeringsnivån för perioden 2010 – 2019 den som anges som *nivå högre* (Vägverket) samt *nivå +50 %* (Banverket). Trots denna högre nivå är det ändå risk för att för landsbygden angelägna nysatsningar och underhållsinvesteringar förflyttas framåt i tiden, vilket ytterligare understryker hur avgörande dessa högre nivåer är för landsbygdens grundläggande kommunikationsbehov.

Vi är av den bestämda meningen att infrastruktursatsningar för närvarande är mer möjliga än under en lågkonjunktur. De stora överskotten i de nu löpande statliga finanserna i förening med planerade stora försäljningsintäkter från sex aktuella företagsförsäljningar gör det möjligt att inte bara ta igen år av försummelser när det gäller löpande underhåll av järnvägar och vägar. Nu har vi också under ett antal år framåt möjlighet att bygga om, underhållssäkra och bygga nya vägar och järnvägar som har stor betydelse för landets framtida utveckling. Jämförelser med övriga EU-stater visar ju att Sverige har mycket att ta igen på dessa sektorsområden.

Att bygga om och underhållssäkra vägar och järnvägar handlar om relativt små investeringsbelopp när det gäller att skapa mer trafiksäkra och välunderhållna vägar och järnvägar på landsbygden. Vi har i många län fortfarande stora svårigheter med tjälskadade asfalterade och grusbelagda vägar. Dessa problem hindrar påtagligt fortsatt bosättning på och inflyttning till landsbygden i och med att pendling till arbete och studier avsevärt försvåras. För kvalitetssäkrade transporter av gods till och från landsbygden är de tjälskadade vägarna ett växande problem. Att skapa större funktionella regioner – regionförstoring – under sådana villkor är ofta en omöjlighet. Om Riksdagens beslut om större pendlingsregioner skall tas på allvar måste investerings- och underhållsanslagen till vägar och järnvägar höjas till den högsta föreslagna nivån i planeringsunderlaget, *nivå högre* respektive *nivå +50 %*.

## Vägar och järnvägar hör ihop

Det finns i de båda verkens remisshandlingar en slags medvetenhet om att de två trafikslagen – vägar och järnvägar – inte kan planeras som specifika och mellan varandra oberoende sektorssatsningar. Detta förhållande blir ännu mer akut i ett läge där den statsfinansiella situationen är ansträngd och behoven mycket stora. I ett land som Sverige med mycket stora geografiska ytor och avstånd mellan olika typer av tätorter finns det maximala skäl att samplanera de två kommunikationsformerna eftersom det torde vara svårt och i högsta grad onödigt att upprätthålla dubbla kapaciteter efter en och samma sträcka generellt över landet. Miljöskäl talar också för att samplanering sker där man även inbegriper flyg- och båttrafik samt kollektiva trafiklösningar i största allmänhet.

Dessutom finns det av samma skäl ett ökat behov av samplanering av transporter i hela Norden, vilket de stora landsbygdsdistrikten kring landgränserna skulle ha stora fördelar av. Att döma av de handlingar regeringen sänt ut på remiss är nordisk samplanering inte särskilt aktuell bortsett från bl.a. tåg- och vägtrafiken mellan Stockholms- och Osloregionerna.

SmåKom-kommunen Krokomb i Jämtland har tillsammans med Strömsunds kommun och två norska gränskommuner – Lierne och Røyrvik – satt igång en planering för en ökad praktisk samverkan över nationsgränsen. För att man skall kunna erbjuda olika former av service över gränsen behövs bättre kommunikationer. För många gränsbygder är ett sådant samarbete av stor och inte sällan avgörande betydelse för framtiden, vilket gör att den svenska kommunikationsplaneringen framdeles måste ta hänsyn till gränsöverskridande samarbete i berörda landsbygdsdistrikt från Skåne till Dalsland/Värmland och vidare till Jämtland/Lappland fram till Haparanda och slutligen Åland. Att det finns ett kommunikationsmotiverat och gränsöverskridande utbyggnadsbehov även i övriga Östersjöregionen är självklart

Om vi hade haft en djupt integrerad samverkan mellan de olika trafikmyndigheterna skulle landsbygdsregionerna fått en större möjlighet att öka standarden på de allmänna kommunikationerna. På landsbygden är kommunikationsbehoven mycket tydliga och där bör alla krafter helt naturligt arbeta åt samma håll och inriktas mot en helhetsinriktad lösning. Det gör att kombinationen av tåg- och väginvesteringar – och i vissa fall även flyg och båt – kan leda till bättre och snabbare lösningar än när varje trafikgren försöker optimera sina sektorslösningar.

Låt oss ta ett aktuellt exempel från ett område där en samplanering borde leda till totalt sett bättre kommunikationer. Hylte kommun med dess många tunga industriföretag samt därutöver ett stort antal småföretag är i det närmaste helt beroende av en väl fungerande riksväg 26 mellan Halmstad och Bottnaryd/Jönköping – den s.k. Nissastigen längs med älven Nissan. Detta behov har blivit ännu större p.g.a. att järnvägen mellan Halmstad och Nässjö, som betjänar en stor del av de tunga företagen i kommunen, inte finns med i det prioriterade järnvägsnätet. Av dessa skäl krävs en ännu större satsning på Rv 26 för att företagets transporter och befolkningens pendlingsresor skall underlättas. Någon sådan helhetsbedömning kan inte kommunen finna i det nu aktuella materialet från de två verken.

I verkligheten skulle Hylte kommun av miljöskäl vilja satsa kraftfullt på järnvägen, ett alternativ som just nu synes vara utsiktslöst att döma av Banverkets prioriteringar. Vad som kommer att hända med en önskan att få den aktuella vägen uppgraderad återstår att konstatera till processerna efter det att regering och Riksdag antagit nästa nationella vägplan.

SmåKom är på bl.a. denna punkt villigt att i samarbete med trafikverken och Näringsdepartementet starta en sådan planeringsverksamhet i några aktiva regioner. I en sådan samverkan skulle man även kunna pröva vad en väsentlig utökning av antalet tågsätt skulle betyda för kollektivtrafikens kvalitet och attraktivitet i en region som Dalarna/Västmanland och tågbanan Ludvika, Smedjebacken, Fagersta till Västerås. De tunga industrierna skulle med en bättre kollektivtrafik få en betydligt större arbetsmarknad och kanske också samtidigt en större attraktivitet som inflyttningsområde.

## **Storstädernas roll**

Vi kan av det skrivna underlaget från Väg- och Banverken konstatera att de båda verken har uppfattningen att endast storstäderna är navet och motorn i Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Sådana skrivningar finns på flera ställen i Vägverkets underlagsrapport nr 2 (Förutsättningar för infrastrukturplaneringen) samt i Banverkets huvudrapport. Om man har denna ensidiga bild av verkligheten är det lätt att förstå att landets viktigaste trafikverk hela tiden utgår från att landets positiva framtid skapas med en jämförelse med de knappa satsningarna på samtliga landsbygdsregioner gigantisk utveckling av transportsystemen i, genom samt till och från storstäderna. Det får knappast någon trovärdighet när de aktuella verken i marginalen

säger att de skall bidra till en nationell regional utveckling, regionförstoring och till att det *hållbara Sverige* blir en realitet.

Det underlag som presenteras för den enligt vår mening uppenbara regionala snedfördelningen av tillgängliga resurser mellan storstadsregioner och övriga landsbygdspräglade regioner vittnar om att Väg- och Banverkens faktaunderlag är otillräckliga och okunniga om landsbygdsregionernas roll i ekonomin. Enbart den utveckling vi nu kan se i inre Norrland vad gäller efterfrågan på skogsråvara och mineraler har ju på bara några år förändrat denna stora regions framtida roll i ekonomin och transportsystemet.

Vi kan inte heller se att verkens omvärldskunnande i övrigt samt analyser av framtiden avspeglas i regionalt allsidiga och konkreta förslag i det kommande transportsystemet. Utgångspunkten tycks hela tiden vara storstädernas väl och ve och att nuvarande förhållanden anses som givna även för framtiden. Enbart det faktum att turismens trafikströmmar ökar betydligt i flera landsbygdsregioner som Kalmar län, Dalarna och inre Norrland borde avspeglas i den regionala fördelningen av planerade investeringar för både underhåll och nybyggnad. Någon sådan framtidskoppling kan vi tyvärr inte se.

## **Regionförstoring**

Riksdagsbeslutet i december 2001 om regionförstoring har som redan påpekats fått mycket små avtryck i Ban- och Vägverkens konkreta planer, åtminstone i regioner utanför de tre största. En funktionell förstoring av regionerna i syfte att underlätta pendling till arbete och studier men även andra aktiviteter har genom ambitiösa trafikinvesteringar fått stora effekter kring speciellt Göteborg och Stockholm, vilket är positivt för dessa regioners befolkning och företag.

Problemet sett med övriga regioners perspektiv är att behovet av regionförstoring relativt sett är ännu större i regioner där arbetsmarknaden är mer ensidig än i storstadsregionerna och strukturomvandlingen mer påtaglig. En sådan strukturell omständighet skapar hos i första hand hushåll men även hos småföretag ett behov av en snabb utveckling av möjligheterna att ta sig från landsbygden eller mindre orter till större arbetsmarknader i och kring större tätorter. Om det inte är möjligt genom väl utbyggda kommunikationer ökar risken för arbetslöshet, kraftigt försämrade hushållsekonomi och välfärd samt utflyttning från landsbygden. I det läget bidrar uteblivna kommunikationssatsningar till betydligt försämrade samhällsekonomiska lösningar under en period där intresset för att bosätta sig på landsbygden i en stor del av Sverige mycket tydligt ökar.

I regioner som exempelvis Dalsland, stora delar av Kalmar län, delar av Dalarna och Jämtland och en stor del av övriga Norrland finns det stora behov av regionförstoringsinsatser som ännu inte fått någon plats i de nu aktuella långtidsplanerna. Även på denna punkt är SmåKom och dess drygt 100 landsbygds- och bruksortskommuner beredda att omedelbart tillsammans med kommunikationsverk och regeringen diskutera förändringar av föreliggande planeringsunderlag.

## **Regionala utvecklingsinsatser**

I både Vägverkets och Banverkets måldokument ingår att bidra till den regionala utvecklingen - i hela landet. På denna punkt känner SmåKom att verkens uppdrag ännu inte är genomfört

på det sätt som Riksdagen förutsatt. Orsakerna bakom bristerna på denna för landet högst väsentliga punkt skall vi inte beröra i denna skrivning. Det räcker med att konstatera att de samlade förslagen inte tar lika stor hänsyn till kommunikationsbehoven i landsbygdspräglade regioner som i storstadsregioner.

Vi önskar på några punkter exemplifiera vad vi menar med att bidra till regional utveckling i skilda landsdelar. Inlandsvägen med start i Halmstad (sträckning via Jönköping, Mariestad och Kristinehamn fram till Mora) respektive E45 med start i Göteborg (via Trollhättan, Säffle, Torsby, Mora och genom Östersund fram till Karesuando) – har en stor betydelse för såväl inomregional trafik gällande de regioner den passerar som hela Inlandssverige från i första hand Värmland och norrut till Karesuando. De båda vägarnas kvalitet är emellertid på många ställen inom företrädesvis den stora skogslänsregionen av undermålig och därmed trafikfarlig kvalitet (trots en del värdefulla ombyggnader de senaste tio åren). Till detta bidrar en omfattande godstrafik från i första hand både Norge och Sverige.

Vägen har stor betydelse för företag och befolkningen utefter hela sträckningen och en snabbare upprustning av detta vägsystem vore ett väsentligt bidrag till den regionala utvecklingen i stora delar av landet men också för de norra regionerna i Norge. Dessutom skulle turismen gynnas ytterligare i hela inlandsområdet, vilket väsentligt skulle bidra till sysselsättningstillväxten och den ekonomiska tillväxten i ett stort antal kommuner och orter.

Även om Inlandsvägen och E45 behöver utvecklas ytterligare är det viktigt att inte glömma att en ökad andel av främst godsmängderna från (och till) norra Sverige och Norge skulle kunna fraktas på en upprustad inlandsjärnväg – Inlandsbanan - där vi även inkluderar mindre ”avlastningsjärnvägar” som den mellan Orsa/Furudal och Bollnäs, Storuman och Vännäs respektive Arvidsjaur och Jörn. En upprustning av Inlandsbanan skulle få stora positiva miljöeffekter, speciellt i ett läge där skogsråvaru- och mineraltillgångarna i Norrlands inland blir mer efterfrågade inom skogs- och metallindustrin i Sverige och andra länder.

Ett mindre men för befolkningen i fjällregionerna i Dorotea/Vilhelminaområdet avgörande projekt vore att bygga ut en väg mellan turistorten Borgafjäll i Dorotea till Saxnäs i Vilhelmina. Då skulle det vara möjligt att låta de mindre skolbarnen få en gemensam skola i området samtidigt som man stödjer turismens utveckling. Utan en sådan ”skolväg” finns det risk för att båda kommunernas småskolor slår igen med åtföljande utflyttning för barnfamiljer och kris för personalrekryteringen inom i första hand turistnäringen.

Vi har i vår förra remisskrivelse påtalat de ständigt försenade och krympande anslagen till exempelvis Dalabanan mellan Mora/Falun och Stockholm, Stångådalsbanan, Tjustbanan i Östersjöbanesystemet samt Kust- till kustbanan i Kalmar län med alla dess konsekvenser för näringslivet och befolkningen i två stora regioner. Här är bristerna både ifråga om underhåll, kvalitet och om- samt utbyggnader mycket stora. Effekterna blir påtagliga för persontransporter och godstrafiken till ett växande och mer diversifierat näringsliv. Att utsätta dessa bandelar för den prioritering vi nu kan se i Banverkets långtidsplan bidrar knappast till vare sig regional balans, regionförstoring eller regional tillväxt.

SmåKom önskar i anslutning till vårt regionala perspektiv visa på sambandet mellan stora satsningar på vägar och järnvägar i och kring storstäderna och bristerna på en väl fungerande infrastruktur i landsbygdsregionerna. Enligt vår mening finns det i enlighet med vad som sagts ovan en stark snedfördelning av investeringar i vägar och järnvägar till storstädernas fördel. Detta betyder att kommunikationskvaliteterna och kollektivtrafiken i samt från och till

storstäderna har hög standard, vilket starkt bidrar till dessa regioners attraktivitet. Samtidigt medför bristen på detsamma i landsbygdsregionerna att den dåliga standarden påskyndar utflyttningarna till just storstäderna. Om denna omflyttningsrörelse stimulerar ännu större satsningar på infrastruktur i storstäderna får vi kontinuerligt ökande regionala klyftor där landsbygden ständigt ”bestraffas” för allt sämre kommunikationer. Denna onda cirkel vill SmåKom definitivt bryta. Därför behöver landsbygdsregionerna ett kommunikationsmässigt lyft under den här aktuella planeringsperioden.

## **Förskottering och finansiering av statliga investeringar**

SmåKom ser med mycket stora bekymmer på den utveckling som nu tycks accelerera med kommunal förskottering (och delfinansiering) av statliga vägars finansiering. Kommunerna känner sig tvingade att bidra eftersom de inte längre litar på att Vägverkets gällande planer håller. Om de senare kunde betraktas som säkra långtidsplaner och staten som en pålitlig finansiär skulle kommunerna inte behöva ta det ansvar som staten mer och mer överlämnar åt andra. Situationen blir alltmer orimlig också sett utifrån kommunernas generella finansiella situation jämfört med statens nu närmast guldkantade finanser. De senare har också i väsentlig omfattning uppstått under en lång rad av år på grund av överföring av kostnader på många områden från staten till kommunerna. Kommunerna drabbas med andra ord av en dubbel ekonomisk extrabeskattning.

Vi kan inte heller acceptera det förslag som Ansvarskommittén framlagt och som går ut på att kommunerna skall vara beredda att regelmässigt ta över statens infrastrukturkostnader för vägar och järnvägar med uppemot 20 % av investeringskostnaderna. Det betyder att den överenskommelse som gjorts mellan staten och kommunerna – finansieringsprincipen (den som fattar beslut om nya kostnader skall också stå för finansieringen) – då överges med risk för oöverstigligt negativa konsekvenser för kommunsektorn, där de små kommunerna och landsbygdsregionerna drabbas extra hårt.

Även på andra områden finns liknande hårt kritiserade och högst kontroversiella finansieringslösningar i och med att kommunerna på speciellt landsbygden tvingas betala för statliga servicegivares egna kostnader som drift av en polisstation eller annan service. I annat fall kan servicen helt utebli. Även här befinner sig kommunerna i en tvångssituation som den starkaste parten alltid kan nyttja till sin ekonomiska fördel.

Vårt förslag på dessa punkter är att staten finansierar nationellt sammanhållande och viktig infrastruktur och att de statliga sektorsorganens långtidsplaner får en sådan utformning och säkerhet att vi kan lita till deras hållbarhet. Det innebär att man säkerställer även ekonomiska reserver att användas vid oplanerade kostnadsökningar och oväntade händelser som en stor strukturomvandling i en ort eller region. Några ”Trollhättepaket” som finansieras via överföring från ett stort antal andra nationellt fastlagda projekt vill vi inte heller i fortsättningen acceptera.

Här krävs att regeringen inrättar någon form av buffertar som kan klara sådana omställningar var de än uppträder. I annat fall påverkas landsbygdsregionerna även på denna punkt mycket hårt eftersom de knappast har några alternativa finansieringslösningar att erbjuda när statliga investeringar plötsligt försvinner.

## **Infrastrukturens stabiliserande och tillväxtbefrämjande egenskaper**

Väl genomtänkta infrastruktursatsningar dit vi räknar inte bara vägar och järnvägar eller flyg och fartygstrafik utan även IT-system, högskole-/universitetsutbildning samt grundläggande statlig service har givetvis en avgörande betydelse för utvecklingen i vilken region som helst. Utan den mest förnämliga infrastrukturen som storstadsregionerna har jämfört med övriga regioner skulle deras tillväxttakt och kreativa miljö inte vara möjlig. I regioner utan denna mångfaldiga och relativt sett kvalitativt välutvecklade infrastruktur måste företag och hushåll försöka kompensera nackdelarna med andra insatser men till relativt stora finansiella och sociala kostnader.

Samtidigt som vi säger detta är vi inte oförstående till att storstäderna fortfarande har påtagliga behov inom dessa sektorer. I andra regioner är dock dessa orealiserade infrastrukturbehov ännu större och av mer avgörande slag eftersom befintlig struktur ofta är undermålig eller helt saknas. Exempel på det senare är outbyggt 3G-nät i delar av landsbygden eller fortfarande dåligt fungerande GSM-system. Bristerna i den statliga servicen på landsbygden är välkända, vilket tillsammans utgör påtagliga tillväxt- och utvecklingshinder för tiotusentals småföretag och långt fler hushåll.

När infrastrukturen är ofullständig på landsbygden har vi sedan mer än femtio år tillbaka försökt att kompensera detta med främst företagsinriktade bidrag. Detta skapar osäkerhet och instabilitet samtidigt som det lägger en hämsko på entreprenörsinitiativ och allmän framförtro. En bättre och önskad ordning skulle vara att staten tar på sig det fulla ansvaret för finansieringen och skötseln av en nationellt viktig infrastruktur samtidigt som man ser över olika ”kompensationsbidrag” riktade till företagssektorn och som inte har med klimat eller avståndsfaktorer att göra.

En utveckling där kommunerna får ta på sig en ökad andel av kostnaderna för de nationellt grundläggande infrastruktursystemen innebär de facto att regioner med stor landsbygdsandel och få invånare får allt svårare att konkurrera med de tätast bebyggda regionerna. Till slut blir de regionala skillnaderna så stora att klyftorna inte går att reparera med stora negativa konsekvenser för Sveriges ekonomiska, sociala och miljömässiga framtid.

I besvarandet av remissen har hela styrelsen deltagit under ledning av SmåKoms ordförande Peter Lindroth, Karlsborgs kommun.

Bilagor: SmåKoms remissvar kring  
Vägverkets reviderade långtidsplaner 2004-2015

SmåKoms remissvar kring  
Banverkets reviderade långtidsplaner 2004-2015





**SmåKoms remissvar kring**

Leksand den 16.5.2007

## **Vägverkets reviderade långtidsplaner 2004-2015**

### **Långsiktiga infrastrukturplaner måste fullföljas**

Vägar och järnvägar men också andra tunga kommunikationssektorer som IT-system och flyg bör inte i något läge behandlas som traditionella investeringar där man kan tillåta sig att ändra investeringstakt och driftsplaner efter mer kortsiktiga konjunkturer, reviderade kortsiktiga budgetar och vissa och mer tillfälliga marknadsförändringar. Bostadsplaneringen är ett exempel på hur en sektor för långsiktiga investeringar ofta lidit stor skada p.g.a. alltför kortsiktiga planer och oväntade och snabba förändringar av planeringsförutsättningarna.

SmåKom ser med oro att Väg- och Banverken får kraftigt minskade anslag reallt sett för den aktuella planperioden. Oavsett om orsakerna är tillämpade modeller för kostnadsuppräknung eller en annan och lägre värdering av långsiktiga infrastruktursatsningars samhällsekonomiska effekter anser vi det mycket olyckligt att just de långsiktiga planerna rubbas så kraftigt som nu är fallet.

De långsiktigt fastlagda planerna för väg- och andra kommunikationssatsningar är inte bara viktiga för verkställande myndigheter som Vägverket för sin planering och sina upphandlingar. Tiotusentals småföretag, inte minst på landsbygden, och ännu fler hushåll blir i ökad utsträckning beroende av bra eller perfekta vägar för gods- och persontransporter. Om vi fler gånger råkar ut för händelser som den nu aktuella med stora omkastningar i planerna eller hastigt hopkomna projekt som Trollhättepaketet riskerar sådana händelser att störa många företags expansions- och utvecklingsplaner i hela landet.

Det kan leda till uteblivna investeringar i en del av företagen och flytt av andra till regioner med bättre och säkrare kommunikationslösningar. För hushållen kan inställda vägsatsningar medföra tvångsmässigt betingade flyttningar, att man inte kan ta ett jobb på längre avstånd från bostaden eller studera på ett universitet/en högskola utan att flytta. Riksdagens beslut 2001 om s.k. regionförstoring riskerar att helt negligeras med de förändringar i väg- och järnvägsplaneringen som nu aviserats i direktiven till omprövningen av infrastrukturens genomförande. Att hålla fast vid långsiktiga investeringsplaner inom infrastruktursektorn ser vi som nödvändigt om inte kommuner, företag och hushåll helt skall tappa förtroendet för den statliga verksamheten.

Vi önskar inte rikta några allvarliga anmärkningar mot Vägverkets hantering av den hastigt uppkomna situationen även om vi ständigt ser oss nödsakade att påpeka att landsbygdsregionerna har en tendens att alltid prioriteras som lämpligaste krympningsobjekt när anslag plötsligt skärs ned eller omlokaliseras. Detta gäller dock inte bara kommunikationssektorerna av statens budget. Riksdagens regionalpolitiskt inriktade beslut från 2001 och framåt samt de

regionala målen i regeringens direktiv till Vägverket anser vi dock bör spela en viktigare roll i en situation som denna. Dessa mål verkar nedgraderas i relation till andra mål när det sker stora omställningar i gällande planer. Vi vill rekommendera Vägverket att beakta dessa mål i den nu pågående revideringen av de långsiktiga vägplanerna samt i de nya planerna för perioden 2010-2019.

### **Näringslivets strukturomvandling**

Sveriges ekonomi går nu på högvarv och råvaruproduktionen har i denna konjunktur styrd av den globala ekonomiska utvecklingen fått en framträdande roll i den svenska exporten. Detta gör att den regionala behovsbilden nu är mer annorlunda än 2003 då vi fick möjligheten att ha synpunkter på den ursprungliga nationella planen för vägtransportsystemet. Norrlands inland, Bergslagen och Norrlandslänens vägsystem har blivit viktigare att prioritera och därför vore det olyckligt om inte dessa nya omständigheter fick påverka både aktuell revidering och den nya långsiktsplanen från 2010.

### **Det allmänna underhållet**

Vi är i likhet med alla som frekvent nyttjar vägsystemet väl medvetna om att underhållet på flertalet vägar i landet är eftersatt eller mycket eftersatt. Detta gäller i synnerhet landsbygdsregionerna där tjälproblem och undermåliga landsvägar gör framkomligheten ännu sämre och trafikriskerna alltför stora. Vi föreslår därför att anslagen till vägunderhåll och tjälsäkring trots en knappare ram för vägsektorn de närmaste åren – förutsatt att regeringen inte omprövar sina nu aktuella direktiv till Vägverket – väsentligt utökas dels fram till 2010 och dels under den nya planeringsperioden mellan 2010 och 2019. Vi vet ju med väl underbyggda erfarenheter att eftersatt underhåll tär på vägkapitalet och kräver ännu större väginvesteringar i framtiden för att enbart behålla dagens vägstandard.

Vi vill i detta sammanhang också uppmärksamma de problem som den ökade lastbilstrafiken skapar på en stor del av vägnätet. Olika undersökningar visar att det högre axeltryck som EU:s bestämmelser medfört har skadat en stor del av både riks- och länsvägar i hela landet. Eftersom högre tryck på vägen ofta leder till att det blir djupa spår vid kanterna på grund av att vägmaterialet trycks mot dikeskanterna får vi samtidigt mindre säkra vägar och större risk för vattenplaning och olyckor. Detta problem förstärks genom att överlaster förekommer allt oftare inom lastbilstrafiken. De fåtaliga och slumpmässiga trafikkontrollerna har gjort att överlaster blivit allt vanligare, vilket också påverkar säkerheten för alla trafikanter i samband med att tungt lastade lastbilar framförs på vägarna.

### **Ekonomiska ramar för kommande planperiod**

Enligt SmåKom med instämmande från många andra aktörer i landet är det uppenbart att anslagen till infrastruktur – särskilt till vägar, järnvägar och IT-kommunikationer – är alldeles för små i relation till både de inhemska behoven men också i relation till vad andra konkurrensländer inom EU satsar. Många skäl talar för att investeringsramen kraftigt utökas för nästa planperiod jämfört med den nationella långtidsplan som ännu gäller. En sådan investeringsökning motiveras inte för att stimulera en ökad trafik med person- och godsfordon på våra vägar utan för att göra trafiken säkrare och ge i första hand landsbygdens invånare möjlighet att bo kvar och de små företagen chansen att utvecklas även utanför storstäderna

### **Förskottering är inte en hållbar finansieringsutveckling**

Under många år har SmåKom iakttagit att särskilt landsbygden och små kommuner i ökad utsträckning känt sig tvingade att förskottera väginvesteringar för att överhuvudtaget få med sina projekt i Vägverkets planer. Vi vill inte kritisera kommunerna för att de kanske tar till det

sista brukbara medlet för att efter otaliga år av ansträngningar äntligen få en vägombbyggnad, en förbättrad eller ny och för kommunen angelägen väg. Det vi kritiserar är att kommunerna tvingas ta på sig kostnader som staten borde sköta med egna medel i den rollfördelning som svenska folket genom Riksdagen sett som självklar i många decennier.

Den andra kritiska anmärkningen på denna punkt är att kommunal finansiering via förskottering av väginvesteringsmedel får ett extra diskriminerande drag genom att kommuner med lägre betalningsförmåga än andra inte har möjlighet att förskottera medel för att tidigarelägga ett vägprojekt eller få en ny väg. Detta innebär i sin tur att landsbygden, som domineras av befolkningsmässigt små kommuner, får ett allt sämre vägnät kontra andra regioner vilket i sin tur ökar de regionala välfärds- och tillväxtklyftorna. Vi blir för det tredje inte mindre kritiska när vi betänker att kommunerna i ökad utsträckning även får finansiera baskostnader för statlig service inom exempelvis post- och polisväsendet.

### **Statliga försäljningsmedel till statlig infrastruktur**

SmåKoms styrelse föreslår med detta remissvar att regeringen undersöker alla tänkbara möjligheter att kompensera det reala resursgap som uppstått när det gäller investeringar i vägar och järnvägar under pågående planeringsperiod. En eftersläpning i detta skede där vi redan har en lång period av eftersatta väginvesteringar leder till en mycket svår situation om bara några få år.

*SmåKoms styrelse föreslår rent konkret att en del av de statliga intäkterna från utförsäljningen av aktuella statliga företag täcker det gap som uppstått genom den 15/20-procentiga kostnadsökningen från 2004 så att redan beslutade vägplaner kan fullföljas enligt Riksdagens beslut och att beslutet gäller hela perioden fram till 2015. Inför nästa nationella plan för vägtransporterna föreslår vi att regeringen grundligt utreder fler finansieringsvägar än de vi hitintills prövat i syfte att öka de statliga investeringarna i bl.a. vägsektorn. Vi förutsätter att kommunala förskotteringar av vägutbyggnader begränsas.*

*Vi sa i vårt yttrande 2003 (bifogas) över den nu gällande långtidsplanen för vägväsendet att remisstiderna för att förankra och diskutera en av samhällets viktigaste problemställningar då var alldeles för korta. Detta gäller i ännu högre grad denna process med endast några få veckor till förfogande för att överlämna genomtänkta synpunkter till Vägverket och senare regeringen. Eftersom det gäller mycket långsiktiga samhällsinvesteringar finns det ingen anledning att skynda på denna analys-, samtals- och förankringsprocess så snabbt som nu sker.*

*Vi föreslår därför att regeringen under hösten inbjuder organisationer och olika företrädare för svenska folket till en ambitiös och fördjupad debatt om nästa långtidsplan för inte bara de statliga vägarna utan också järnvägs- och IT-systemen som med fördel bör ses i ett helhetsperspektiv. Regeringen bör därför utsträcka tiden för den demokratiska processen kring dessa frågor innan Riksdagen fattar beslut om eventuellt reviderade planer för järnvägs- och väginvesteringarna under aktuella perioder.*

Bakom detta yttrande står den nya styrelsen i SmåKom – ordförande Peter Lindroth Karlsborgs kommun, v. ordf. Kerstin Sjöström Nordmalings kommun, Calill Ohlson Askersunds kommun, Christer Aronsson Essunga kommun, Ewa Engdahl Högsby kommun, Leif Nilsson Smedjebackens kommun, Mi Bringsaas Krokoms kommun med Ronny Svensson som sekreterare.



**SmåKoms remissvar kring**

Leksand den 16.5.2007

## **Banverkets reviderade långtidsplaner 2004-2015**

### **Långsiktiga infrastrukturplaner måste fullföljas**

Vägar och järnvägar men också andra tunga kommunikationssektorer som IT-system och flyg bör inte i något läge behandlas som traditionella investeringar där man kan tillåta sig att ändra investeringstakt och driftsplaner efter mer kortsiktiga konjunkturer, reviderade kortsiktiga budgetar och vissa och mer tillfälliga marknadsförändringar. Bostadsplaneringen är ett exempel på hur en sektor för långsiktiga investeringar ofta lidit stor skada p.g.a. alltför kortsiktiga planer och oväntade och snabba förändringar av planeringsförutsättningarna.

SmåKom ser med oro på att Ban- och Vägverken får kraftigt minskade anslag reallt sett för den aktuella planperioden. Oavsett om orsakerna är tillämpade modeller för kostnadsuppräknings eller en annan och lägre värdering av långsiktiga infrastruktursatsningars samhällsekonomiska effekter anser vi det mycket olyckligt att just de långsiktiga planerna rubbas så kraftigt som nu är fallet.

De långsiktigt fastlagda planerna för järnvägs- och andra kommunikationssatsningar är inte bara viktiga för verkställande myndigheter som Banverket för sin planering och sina upphandlingar. Tiotusentals småföretag på i första hand landsbygden och ännu fler hushåll blir i ökad utsträckning beroende av bra eller perfekta vägar för gods- och persontransporter. Om vi fler gånger råkar ut för händelser som den nu aktuella med stora omkastningar i planerna eller hastigt hopkomna projekt som exempelvis Trollhättepaketet med stora järnvägs- och väginvesteringar riskerar sådana händelser att störa många företags expansions- och utvecklingsplaner i hela landet.

Det kan leda till uteblivna investeringar i en del av företagen och flytt av andra till regioner med bättre och säkrare kommunikationslösningar. För hushållen kan inställda vägsatsningar medföra tvångsmässigt betingade flyttningar, att man inte kan ta ett jobb på längre avstånd från bostaden eller studera på ett universitet/en högskola utan att flytta. Riksdagens beslut 2001 om s.k. regionförstoring riskerar att helt negligeras med de förändringar i järnvägs- och vägplaneringen som nu aviserats i direktiven till omprövningen av infrastrukturens genomförande. Att hålla fast vid långsiktiga investeringsplaner inom infrastruktursektorn ser vi som nödvändigt om inte kommuner, företag och hushåll helt skall tappa förtroendet för den statliga verksamheten.

Banverket har i likhet med programhandlingarna från 2003 för infrastruktursatsningarna gällande perioden 2004-2015 gjort en transparent analys och skrivning i sitt reviderade förslag för perioden 2008-2015. Konsekvenserna av de nya direktiven är väl preciserade och lätta att följa och förstå.

Vi önskar inte rikta några allvarliga anmärkningar mot Banverkets hantering av den hastigt uppkomna situationen även om vi ständigt ser oss nödsakade att påpeka att landsbygdsregionerna har en tendens att alltid prioriteras som lämpligaste krympningsobjekt när anslag plötsligt skärs ned eller omlokaliseras. Detta gäller dock inte bara kommunikationssektorerna av statens budget. Riksdagens regionalpolitiskt inriktade beslut från 2001 och framåt samt de regionala målen i regeringens direktiv till Banverket anser vi dock bör spela en viktigare roll i en situation som denna. Dessa mål verkar nedgraderas i relation till andra mål när det sker stora omställningar i gällande planer.

Vi vill rekommendera Banverket att beakta dessa mål i den nu pågående revideringen av de långsiktiga vägplanerna samt i de nya planerna för perioden 2010-2019. Banverket har ju i ett av sina sex viktiga mål att verka för en positiv regional utveckling i hela landet – inte bara i och kring storstäderna.

Med denna utgångspunkt oroas SmåKom över att satsningarna på bl.a. Inlandsbanan (inklusive vissa matarlinjer som den mellan Furudal och Bollnäs) inte fullföljs i enlighet med 2001 års riksdagsbeslut, speciellt under en tid då godsmängderna på banan utvecklas kraftigt och Sveriges export av råvaror från en stor del av inlandet röner en allt större efterfrågan på världsmarknaden. Den tidigare planerade satsningen på Inlandsbanan skulle få en stor betydelse för ett stort antal kommuners och landsbygdsregioners positiva utveckling och innebära något av en vändpunkt i dessa områdens framtida utveckling.

Vi är också kritiska till de försenade satsningarna på Dalabanan mellan Mora/Falun och Stockholm där trafiken idag ständigt påverkas av eftersatt underhåll, alltför få bangårdar för mötande trafik samt långa hastighetsdämpande banavsnitt. Den banan har stor betydelse för den nödvändiga förstärkningen och utvidgningen av Dalarnas arbetsmarknad. Den ökade arbetspendlingen till Västerås-, Uppsala- och Stockholmsregionerna har stor betydelse för landsbygdsområdenas utveckling i berörda områden.

Även de föreslagna förskjutningarna av investeringarna i t.ex. Stångådalsbanan, Tjustbanan i Östersjöbanesystemet samt Kust till kustbanan riskerar att få stora negativa följder för det mycket expansiva näringslivet i bl.a. stora delar av Kalmar läns landsbygdsregioner. Detta kan medverka till att hela regionen i sydost inte kan tillgodogöra sig fördelarna av den svenska och globala ekonomins utveckling och få en mer positiv ekonomisk utveckling än vad som kännetecknat regionen under senaste decenniet. Regionförstoringen skulle även i det här fallet motverkas och därmed ansträngningarna att väsentliga höja sysselsättnings-möjligheterna för regionens befolkning.

Om den reviderade planen för järnvägarnas utveckling inte tillförs de ökade medel som SmåKom nedan föreslår, krävs under alla omständigheter att anslaget till underhåll av eftersatta järnvägslinjer väsentligt utökas. Om detta senare inte sker finns risk för att flera järnvägslinjer som betjänar viktiga landsbygdsdistrikt får en så dålig standard att de rent av kan komma att läggas ned för gott. Denna utveckling får inte ske.

### **Näringslivets strukturomvandling**

Sveriges ekonomi går nu på högvarv och råvaruproduktionen har i denna konjunktur styrd av den globala ekonomiska utvecklingen fått en framträdande roll i den svenska exporten. Detta gör att den regionala behovsbilden nu är mer annorlunda än 2003 då vi fick möjligheten att ha synpunkter på den ursprungliga nationella planen för järnvägstransportsystemet. Norrlands

inland, Bergslagen och Norrlandslänens järnvägssystem har blivit viktigare att prioritera och därför vore det olyckligt om inte dessa nya omständigheter fick påverka både aktuell revidering och den nya långsiktspanen från 2010.

### **Det allmänna underhållet**

Vi är i likhet med alla som frekvent använder järnvägssystemet väl medvetna om att underhållet på ett stort antal järnvägssträckor i landet är eftersatt eller mycket eftersatt. Detta gäller i synnerhet i landsbygdsregionerna. Vi föreslår därför att anslagen till underhåll och drift trots en knappare ram för järnvägssektorn de närmaste åren – förutsatt att regeringen inte omprövar sina nu aktuella direktiv till Banverket – väsentligt utökas dels fram till 2010 och dels under den nya planeringsperioden mellan 2010 och 2019. Vi vet ju med väl underbyggda erfarenheter att eftersatt underhåll tär på kapitalet och kräver ännu större investeringar i framtiden för att enbart behålla dagens järnvägsstandard.

### **Ekonomiska ramar för kommande planperiod**

Enligt SmåKom med instämmande från många andra aktörer i landet är det uppenbart att anslagen till infrastruktur – särskilt till vägar, järnvägar och IT-kommunikationer – är alldeles för små i relation till både de inhemska behoven men också i relation till vad andra konkurrentländer inom EU satsar. Många skäl talar för att investeringsramen kraftigt utökas för nästa planperiod jämfört med den nationella långtidsplan som ännu gäller för järnvägarna. En sådan investeringsökning motiveras inte bara i syfte att stimulera en ökad trafik med person- och godsfordon på våra järnvägar utan även för att göra trafiken säkrare och ge i första hand landsbygdens invånare möjlighet att bo kvar och de små företagen chansen att utvecklas även utanför storstäderna

### **Förskottering är inte en hållbar finansieringsutveckling**

Under många år har SmåKom iakttagit att särskilt landsbygden och små kommuner i ökad utsträckning känt sig tvingade att förskottera i första hand väginvesteringar för att överhuvudtaget få med sina projekt i Vägverkets planer. Denna nya finansieringslösning har spritts även till Banverkets domäner, vilket bör bli föremål för en större principiell diskussion innan vi hamnar i ett ohållbart läge där kommunerna övertar det ansvar för infrastrukturen som staten bör handha.

Vi vill inte kritisera kommunerna för att de kanske tar till det sista brukbara medlet för att efter otaliga år av ansträngningar äntligen få en väg- eller järnvägsombyggnad, en förbättrad eller ny och för kommunen angelägen väg eller järnväg. Det vi kritiserar är att kommunerna tvingas ta på sig kostnader som staten borde sköta med egna medel i den rollfördelning som svenska folket genom Riksdagen sett som självklar i många decennier. Vi blir inte mindre kritiska när vi betänker att kommunerna i ökad utsträckning även får finansiera baskostnader för statlig service inom exempelvis post- och polisväsendet.

Den andra kritiska anmärkningen på denna punkt är att kommunal finansiering via förskottering av väginvesteringsmedel får ett extra diskriminerande drag genom att kommuner med lägre betalningsförmåga än andra inte har möjlighet att förskottera medel för att tidigarelägga ett infrastrukturprojekt eller få en ny järnväg eller landsväg. Detta innebär i sin tur att landsbygden, som domineras av befolkningsmässigt små kommuner, får ett allt sämre järnvägs- och vägnät kontra andra regioner vilket i sin tur ökar de regionala välfärds- och tillväxtklyftorna.

### **Statliga försäljningsmedel till statlig infrastruktur**

SmåKoms styrelse föreslår med detta remissvar att regeringen undersöker alla tänkbara möjligheter att kompensera det reala resursgap som uppstått när det gäller investeringar i järnvägar och vägar under pågående planeringsperiod. En eftersläpning i detta skede där vi redan har en lång period av eftersatta väginvesteringar leder till en mycket svår situation om bara några få år. Att använda delar av försäljningsintäkterna från utförsäljningarna av statliga företag till järnvägs- och väginvesteringar ser vi som en av de mest lönsamma och angelägna insatserna staten kan göra för att skapa ett ”rundare” Sverige och ett bättre tillväxtklimat för företagen i en stor del av landet.

### **Klimatmål och miljöeffekter**

Järnvägskommunikationer har stora och kanske avgörande fördelar jämfört med övriga transporttunga kommunikationssystem sett från ett klimat- och miljöperspektiv. Vi är idag också väl medvetna om att den globala utvecklingen kräver extra stora insatser i de industriellt och tekniskt utvecklade länderna för att använda hela sin potential av miljövänliga lösningar på inte minst transportområdet. Att i ett sådant läge kraftigt dra ned investeringarna i järnvägssektorn och kullkasta dem ambitiöst utformade framtidsplanen för järnvägarna under perioden 2004-2015 ter sig allt annat än förnuftigt.

Vi föreslår därför i den händelse att en del av de minskade anslagen för innevarande period inte kan täckas med nya finansiella resurser att Banverket och därefter regering och Riksdag gör allt för att åtminstone investeringsplanen för järnvägarna fullföljs till 100 %. Att senarelägga en så viktig miljö- och klimatinvestering som nuvarande förändringsdirektiv innebär är inte försvarligt vare sig för dagens eller morgondagens trafikberoende generationer.

### **SmåKoms slutsatser och förslag**

*SmåKoms styrelse föreslår rent konkret att en del av de statliga intäkterna från utförsäljningen av aktuella statliga företag täcker det gap som uppstått genom den 15/20-procentiga kostnadsökningen från 2004 så att redan beslutade järnvägsplaner kan fullföljas enligt Riksdagens beslut och att beslutet gäller hela perioden fram till 2015. Inför nästa nationella plan för järnvägstransporterna föreslår vi att regeringen dessutom grundligt utreder fler finansieringsvägar än de vi hitintills prövat i syfte att öka de statliga investeringarna i bl.a. järnvägssektorn.*

*Vi sa i vårt yttrande 2003 över den nu gällande långtidsplanen för järnvägs- och vägväsendet att remisstiderna för att förankra och diskutera en av samhällets viktigaste problemställningar då var alldeles för korta. Detta gäller i ännu högre grad denna process med endast några få veckor till förfogande för att överlämna genomtänkta synpunkter till Ban- och Vägverken och senare regeringen. Eftersom det gäller mycket långsiktiga samhällsinvesteringar finns det ingen anledning att skynda på denna analys-, samtals- och förankringsprocess så snabbt som nu sker.*

*Vi föreslår därför att regeringen under hösten inbjuder organisationer och olika företrädare för svenska folket till en ambitiös och fördjupad debatt om nästa långtidsplan för inte bara de statliga järnvägarna utan också väg- och IT-systemen som med fördel bör ses i ett helhetsperspektiv. Regeringen bör därför utsträcka tiden för den demokratiska processen kring dessa frågor innan Riksdagen fattar beslut om eventuellt reviderade planer för järnvägs- och väginvesteringarna under aktuella perioder.*

Bakom detta yttrande står styrelsen i SmåKom – ordförande Peter Lindroth Karlsborgs kommun, V ordf. Kerstin Sjöström Nordmalings kommun, Calill Ohlson Askersunds kommun, Christer Aronsson Essunga kommun, Ewa Engdahl Högsby kommun, Leif Nilsson Smedjebackens kommun, Mi Bringsaas Krokoms kommun med Ronny Svensson som sekreterare.