

Motion till riksdagen 2009/10:T501

av **Lena Hallengren m.fl. (s)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag	Regeringens förslag	Anslagsförändring
1:2 Väghållning	20 645 765	+551 000
<i>Utökad ambitionsnivå för E22 i Skåne</i>		+300 000
<i>Statsbidrag till kollektivtrafik</i>		+240 000
<i>Nej till bolagisering av LfV</i>		+11 000
1:4 Banhållning	14 942 033	+571 000
<i>Utökad ambitionsnivå för investeringar i järnväg</i>		+560 000
<i>Nej till bolagisering av LfV</i>		+11 000
1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	103 013	-22 000
<i>Nej till bolagisering av LfV</i>		-22 000
1:18 Transportstyrelsen	509 657	-10 000
<i>Nej till avreglering av fordonsbesiktningen</i>		-10 000
Summa för utgiftsområdet	40 056 327	1 090 000

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bolagisering av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avreglering av fordonsbesiktningen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avregleringar och bolagiseringar av grundläggande samhällsfunktioner.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade statsbidrag till kollektivtrafik.

Fel! Okänt namn på

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka ambitionsnivån för investeringar i järnväg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av E22 i Skåne.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett fast organisationsstöd till trafiksäkerhetsorganisationerna.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av bredband.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den gröna sjöfarten.

Globaliseringen och klimathotet ställer höga krav på transportsystemet

För framtidens konkurrenskraft och för jobb i dag är investeringar i infrastruktur ett av de områden vi socialdemokrater vill prioritera i budgeten. Det är klokt och ansvarsfullt att öka investeringarna i vägar och järnvägar när tiderna är kärva. Satsningar på infrastruktur är ett effektivt sätt att stimulera sysselsättningen. För varje extra miljard till investeringar och underhåll av vägar och järnvägar skapas över 1 000 jobb direkt och ännu fler indirekt. Dessutom är det billigare att bygga i lågkonjunktur. Sverige får mer infrastruktur för varje skattekrona.

Investeringar i infrastrukturen handlar långt ifrån bara om att ta Sverige ur den akuta jobbkrisen. Att investera offensivt i infrastruktur är avgörande för att klara de enorma globala utmaningar som väntar under de närmaste decennierna. Det snabbt tilltagande internationella konkurrenstrycket och hotet mot vårt klimat ställer tillsammans mycket höga krav på att vi ställer om och moderniserar vårt transportsystem.

Det är viktigt att inse att Sverige, sett i ett internationellt perspektiv, är ett extremt glest befolkat land. I detta ligger en tydlig framtida konkurrensnackdel. De flesta bedömare är överens om att Sverige i allt högre utsträckning måste bygga sitt framtida välstånd på kunskapsdriven tillväxt, primärt inom tjänstesektorn. Kunskapsintensiva tjänsteföretag har en tydlig tendens att koncentreras till befolkningsmässigt stora regioner, vilket bland annat kan förklaras av att det krävs en viss storlek på den lokala arbetsmarknaden för att förse dessa företag med den särskilda mix av högt specialiserad arbetskraft som de efterfrågar. Det kraftfullaste verktyget för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och den vägen stimulera framväxten av nya, konkurrenskraftiga företag är att bygga ut och effektivisera transportsystemet. Genom investeringar i vägar, järnvägar och hamninfrastruktur kan vi även överbrygga de

stora avstånden till de viktigaste marknaderna för våra varuexporterande företag.

Trafiksektorn är det enda samhällsområde som sett över de senaste två decennierna uppvisar en fortsatt mycket kraftig ökning av utsläppen av växthusgaser. Hela transportsystemet står i dag för 40 procent av de svenska växthusgasutsläppen, inklusive utrikes sjöfart och flyg. Av de drygt 100 TWh energi som transportsystemet förbrukar varje år kommer 95 procent från olja. Detta är inte hållbart. Det är utomordentligt viktigt att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter. Sverige måste därför omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem.

När man diskuterar transporter och klimat måste man beakta det faktum att Sverige är ett geografiskt extremfall. Sverige är, näst efter Finland och Norge, Europas glesast befolkade land. Det utspridda bebyggelsemönstret och de långa distanserna till det kontinentala Europa gör vårt land oerhört känsligt för alla förändringar i möjligheterna att förflytta människor och gods. I det perspektivet är Sveriges klimatutmaningar långt större och mer komplexa än för de flesta andra jämförbara länder. Samtidigt har Sverige många fördelar i att ha en lång kust med 52 hamnar, vilket skapar förutsättningar för en överflyttning av av godstransporter från lastbil till både sjöfart och järnväg, en möjlighet som många andra länder i Europa saknar.

Bolagisering av Luftfartverkets flygplatsverksamhet

Regeringen avser att överföra flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (LFV) till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Denna förändring får budgetmässiga konsekvenser eftersom LFV:s bidrag till de icke-statliga flygplatserna därmed stryps. Dessa medel avser regeringen istället hämta från väg- och banhållningsanslaget.

Vi säger nej till en bolagisering av LFV. Vi anser dels att verksamheten styrs av uppenbara politiska uppgifter och mål, dels att det inte kommer att vara möjligt att skapa fungerande konkurrensvillkor på den marknad som det nya bolaget är satt att verka på. LFV är förvisso ett affärsdrivande verk. Men det innebär inte att verksamheten drivs utifrån snäva företagsekonomiska målsättningar om vinstmaximering. I verkets regleringsbrev framgår att verksamheten skall styras utifrån de transportpolitiska målen om ökad tillgänglighet och minskad miljöpåverkan. Målet om tillgänglighet bevakas även via statsmakternas reglering av hur mycket luftfartsavgifterna, LFV:s i särklass största inkomstkälla, får höjas. Det bolag som tar över LFV:s flygplatsverksamhet kommer därtill i praktiken att få monopol på flygplatshållning i de delar av det svenska flygplatssystemet som genererar vinst.

Avreglering av fordonsbesiktningen

Regeringen har för avsikt avreglera fordonsbesiktningen, vilket i likhet med bolagiseringen av LFV får budgetmässiga konsekvenser. Som ett led i avre-

Fel! Okänt namn på

gleringen tillförs Transportstyrelsen medel för att öka sina insatser vad avser tillsyn och regelgivning.

Vi motsätter oss en avreglering av fordonsbesiktningen eftersom vi anser att det saknas sakliga skäl för en sådan förändring. Svensk Bilprovning håller Europas lägsta priser, har en kundnöjdhet enligt senaste undersökningen på 94 procent och kan erbjuda ett finmaskigt nät av provstationer i alla delar av landet. Regeringens beslut att avreglera fordonsbesiktningen synes mot den bakgrunden enbart ha ideologiska skäl.

Regeringen avreglerar till varje pris

Ett genomgående tema i regeringens trafikpolitik är avreglering och bolagisering. Regeringen tycks vända på varje sten för att hitta verksamheter som kan överlämnas till marknaden. Vi vänder oss mot det sätt på vilket dessa förändringar bereds, beslutas och verkställs. Vi är även i sak djupt kritiska till huvuddragen i denna privatiseringskampanj. Kollektivtrafiken, järnvägen, delar av flygplatsinfrastrukturen samt myndighetsutövande verksamheter som körkortsprov och fordonsbesiktning är genuint offentliga uppgifter som inte hursomhelst kan överlåtas till en nyckfull marknad.

De utredningar som gjorts när det gäller avreglering av järnvägen, kollektivtrafiken, fordonsbesiktningen och körkortsproven håller genomgående en mycket låg kvalitet. Till stor del beror detta på extremt snäva utredningsdirektiv som i praktiken omöjliggör en annan slutsats än att den aktuella verksamheten ska avregleras. En rimligare ordning vore naturligtvis att tillsätta utredningar med ett brett mandat att identifiera problem och söka lösningar. Vi är också skarpt kritiska till den forcerade takten när det gäller att verkställa beslut. Järnvägs- och kollektivtrafik är verksamheter som präglas av stora och långsiktiga investeringar. Det innebär att omfattande förändringar i villkoren för att bedriva sådan verksamhet måste föregås av en lång omställningsperiod. En ansvarsfull regering söker dessutom breda, blocköverskridande uppgörelser när det gäller förändringar i det offentliga åtagandet, något som regeringen helt har bortsett ifrån.

Öka statsbidragen till kollektivtrafik

Vi vill öka statsbidragen till kollektivtrafiken. Vi anser också att det åter ska bli möjligt att ansöka om statsbidrag även till tåg för regiontrafiken. Bättre kollektivtrafik utvidgar lokala och regionala arbetsmarknader och ökar därmed arbetsmarknadens effektivitet. Samtidigt ger det resenärer ett miljövänligt resealternativ. Det är inte minst viktigt för att stärka utvecklingen i storstäderna.

Öka ambitionsnivån för investeringar i järnväg

Vi vill öka ambitionsnivån för investeringar i järnväg. Både 2010 och 2011 vill vi anslå mer resurser än regeringen för att avhjälpa flaskhalsar i järnvägs-systemet. Vi vill också börja projektera för strategiska infrastrukturprojekt. För att ta ett första steg för höghastighetståg pekar vi ut Ostlänken som en strategisk framtidsinvestering. Därför avsätter vi resurser för fortsatt projektering av detta 2012.

E22 genom Skåne

För att öka trafiksäkerheten och effektiviteten i transportsystemet vill vi göra en större satsning på att bygga ut E22 i Skåne. Genom den successiva integrationen med Köpenhamn har Malmöregionens dominerande roll blivit än mer uttalad. Medan Malmö/Lund och de nordvästra delarna av Skåne står för expansionen har de östra delarna hamnat i bakvatten. Därför är det mycket angeläget att med hjälp av ett bättre transportsystem länka ihop Skånes östra och västra delar. På så vis minskar risken för inomregionala spänningar samtidigt som regionens totala tillväxtkraft ökar.

Trafiksäkerhet

Intresseorganisationer som NTF, Sveriges Motorcyklister, Cykelfrämjandet m.fl. är exempel på organisationer som har mycket kompetens och erfarenhet inom trafiksäkerhetsområdet. Vi vill stärka det informations- och upplysningsarbete som görs av trafiksäkerhetsorganisationerna. Vi vill därför återinföra det fasta organisationsstöd via Vägverket som regeringen ersatt med projektmedel.

Rattfylleriet är skuld till var fjärde dödsolycka i trafiken. Alkolås i bilen är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Redan 2004 tillsatte den dåvarande socialdemokratiska regeringen en utredning med uppgiften att utreda möjligheterna att införa alkolås senast år 2012. Utredningen konstaterade att ett system med alkolås i alla bilar skulle kunna rädda omkring 100 liv per år och att samhällets kostnader för trafikolyckor skulle minska med närmare 6 miljarder kronor per år.

Vi vill att alkolås ska införas i alla nya personbilar samt i bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik inom EU. Vi anser vidare att Sverige ska ansöka om ett tillfälligt undantag för att få införa dessa regler i förtid. På så vis påskyn-dar vi utvecklingen mot en EU-gemensam lagstiftning.

40 miljarder mer till strategiska infrastrukturprojekt

För planperioden 2010–2021 föreslår vi en total investeringsram som är 40 miljarder kr större än regeringens. Detta tillskott utgörs av lån i Riksgälden

Fel! Okänt namn på

och ska användas för stora strategiska projekt som är avgörande för att nå Sveriges tillväxt- och miljömål. För att skapa ett kostnadseffektivt genomförande av dessa projekt vill vi även göra det möjligt att klassificera projekten som riksintressen, vilket minskar risken för fördröjningar och förseningar.

Bredband

136 000 hushåll och företag saknar alltfjämt tillgång till bredbandsuppkoppling och ytterligare att antal har endast tillgång till det fasta kopparnätet. Regeringen har på två år bromsat utvecklingen genom att ta bort bredbandsstödet till kommunerna från år 2008. Den statliga utredningen ”Bredband till hela landet”, som lämnade sitt slutbetänkande under våren 2008, menade att det åter bör införas ett statligt bredbandsstöd till kommunerna. Regeringen har dock fram till alldeles nyligen lämnat utredningen utan åtgärder. Det bredbandsstöd som regeringen nu föreslår är mycket välkommet, men det är obegripligt varför det skulle ta två år att komma till handling.

Vi vill – med tanke på den snabba utvecklingen på IT-området – driva en mer framåtblickande bredbandspolitik. En tydlig och långsiktig nationell målsättning måste tas fram vad gäller tillgången till bredbandsinfrastruktur och där det finns en tydlighet om såväl ambitionsnivån som inriktningen av de framtida satsningarna. Ett helhetsgrepp måste också tas när det gäller kommunernas roll i arbetet med att utveckla tillgången till bredband.

Kommunal medfinansiering

Regeringen hävdar gärna att den gör historiska satsningar på infrastrukturen. Faktum är dock att den föreslagna investeringsramen för perioden 2010–2021 i reala termer, det vill säga om man tar hänsyn till prisutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen, innebär en betydande ambitionssänkning. Vi menar att Sverige har betydande behov av infrastrukturinvesteringar under de kommande åren, och att de statliga resurserna därför måste öka. Den borgerliga regeringen har valt en annan strategi. I stället för att öka resurserna som krävs på statlig nivå, har den utvecklat en ny princip om att kommuner ska vara med och finansiera statliga infrastrukturinvesteringar – genom kommunal ”medfinansiering”. Många är de kommuner som under de senaste åren har fått välja mellan pest och kolera: antingen är kommunerna med och betalar med kommunala skattemedel eller så får de ingen ny infrastruktur. Många kommuner har ställts inför ett omöjligt val där de har känt sig tvingade att bidra med medfinansiering för att några investeringar överhuvudtaget ska komma till stånd. Vi socialdemokrater anser att staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg. Infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Risken är att en växande andel kommunal medfinansiering ökar klyftorna mellan fattiga och rika kommuner och regioner – vilket försämrar förutsättningarna för framtida tillväxt i de fattigare

kommunerna ytterligare. Därutöver gröper den kommunala medfinansieringen ur kommunernas redan ansträngda budgetar – vilket också får konsekvenser för medborgarna i kommunen. Antingen så tvingas kommunerna skära i välfärden eller höja skatten. Vi socialdemokrater är därför starkt kritiska till regeringens principer om kommunal medfinansiering.

Den gröna sjöfarten

Sjöfarten har stor potential att utvecklas och transportererna till sjöss är betydligt miljövänligare än transportererna på väg. Därför vill vi uppmuntra sjöfart. Alla sjöfartsländer inom EU har infört tonnageskatt för att skapa likvärdiga konkurrensförhållanden för handelsfartygen. Eftersom Sverige har avstått från denna möjlighet utflaggas nu befintliga och nybeställda till andra länder i Europa. Sverige förlorar både arbetstillfällen och skatteinkomster. Den borgerliga regeringens passivitet att inte ta fram ett förslag till tonnageskatt, som även hanterar frågan om latent skatteskulder, minskar våra förutsättningar att vara en viktig sjöfartsnation. Vi socialdemokrater anser att ett förslag om tonnageskatt snarast ska tas fram samtidigt som frågan om den latent skatteskulden för rederinäringen måste lösas.

Hamnstrategiutredningen bedrev ett omfattande arbete för att lyfta fram de hamnar som är strategiska att satsa på för att kunna utveckla det svenska transportsystemet. Utredningens förslag att peka ut strategiska hamnar mottog ett omfattande stöd från remissinstanserna. Trots detta har regeringen valt att lämna utredningen utan åtgärd. Regeringens ställningstagande att inte peka ut strategiska hamnar och kombiterminaler gör enbart att osäkerheten i infrastrukturplaneringen ökar. Regeringens ställningstagande skadar svensk sjöfart och den svenska industrin.

Stockholm den 5 oktober 2009

Lena Hallengren (s)

Christina Axelsson (s)

Lars Mejern Larsson (s)

Marie Nordén (s)

Pia Nilsson (s)

Claes-Göran Brandin (s)

Désirée Liljevall (s)

Hans Stenberg (s)