

Motion till riksdagen 2008/09:T509

av **Ibrahim Baylan m.fl. (s)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

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

Anslag	Regeringens förslag 2009	Anslags- förändring 2009
1:2 Närtidssatsning vägar	1 140	
1:2 Närtidssatsning kollektivtrafik	0	+649
1:4 Närtidssatsning järnväg	2 660	+816
Lånefinansiering av strategiska gröna infrastrukt- rinvesteringar	0	+450
2:4 Bredbandsatsning	0	+45
1:4 Investeringar i Stockholms kollektivtrafik till följd av trängselavgift	0	+284
1:2 Investeringar i Stockholms vägtrafik till följd av trängselavgift	284	-284
1:2 Trafiksäkerhet	0	+50
1:2 Mindre resurser för merkostnader till Trans- portstyrelsen	10	-10
Summa	4 094	2 000

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökade närtidssatsningar på järnvägar och kollektivtrafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E 22 i Skåne.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska gröna infrastruktursatsningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av stöd till bredbandsutbyggnad.

Fel! Okänt namn på

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska användas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksäkerhet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen.

Politikens inriktning

De globala miljöhoten, inte minst klimatförändringarna, ställer höga krav på att alla politikområden samverkar för att minska växthusgasutsläppen. I synnerhet transporter på väg har ett stort ansvar för dagens ökade koldioxidutsläpp. Hela transportsystemet står i dag för 30 procent av de svenska växthusgasutsläppen. De åtgärder som görs på trafikområdet måste syfta till att minska transporternas negativa inverkan på miljön. Oljeberoendet inom transportsektorn måste brytas, inte bara i vårt land. Vi socialdemokrater vill att Sverige ska vara ett föregångsland i de internationella samverkansorganen och målmedvetet driva en politik som minskar transporternas negativa miljöpåverkan. Samtidigt ser vi att ett väl fungerande transportsystem är avgörande för att öka rörligheten och vidga arbetsmarknaden. Transporter möjliggör ekonomisk och social utveckling och är en förutsättning för fortsatt välfärd och hållbar tillväxt i hela landet. Ett väl utbyggt utbud av väg- och järnvägs-transporter, sjöfart och flyg i hela landet skapar ökade valmöjligheter för människor att möjliggöra sina drömmar med att bo, arbeta, utbilda sig och skapa sig en aktiv fritid. Ett effektivt transportsystem gör det även möjligt för företag att konkurrera med sina produkter på såväl den svenska som den internationella marknaden.

Vi anser att transportsystemet ska fortsätta att utvecklas i hållbar riktning och erbjuda både medborgare och näringsliv en hög transportkvalitet. Det ska, helt i enlighet med de transportpolitiska målen, vara tillgängligt, jämställt och säkert samt verka för en positiv regional utveckling och en god miljö. Säkerhet, snabbhet och minimal miljöpåverkan ska känneteckna framtidens transporter.

Sverige är en del av Europeiska unionen, mer och mer binds vi samman genom transporter. Vi socialdemokrater vill medverka till att de satsningar som görs i övriga länder också kommer oss till godo genom snabba förbindelser. Byggandet av bron över Fehmarn bält mellan Danmark och Tyskland kommer också att påverka Sveriges möjligheter till effektiva transporter ut i Europa.

Budgetförslag utgiftsområde 22

Närtidssatsningen på infrastruktur motiveras av regeringen med att anslagen inte räcker till eftersom kostnadsutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen lett till fördyringar vid ny- och ombyggnationer och därigenom till förseningar av projekten. Satsningen är alltså i själva verket en kompensation till trafikverken för de ökade kostnaderna. Att kostnader ökar för infrastrukturprojekt under högkonjunktur är inte förvånande, särskilt med tanke på hur inflationen och räntorna har stigit de två senaste åren. Vi socialdemokrater anser därför att regeringen måste lägga till ytterligare resurser även i närtid, för att möta ökade kostnader för investeringar, drift och personal samt kostnadsökningar för trafikökningen vad gäller såväl person- som godstrafik.

I regeringens tilläggsbudget för utgiftsområde 22 Kommunikationer föreslås en amortering av lån inom infrastrukturområdet på sammantaget 25,3 miljarder kronor. Det innebär att ett ökat utrymme ges för investeringar m.m., eftersom kostnaderna för amorteringar och räntor minskar. Det är positivt att regeringen använder sig av statens gynnsamma ekonomiska läge till investeringar på infrastrukturområdet. Ändå räcker den årliga satsningen på 3,8 miljarder kronor inte långt för att åtgärda de upprustnings- och investeringsbehov som finns inom väg- och järnvägssektorerna.

Regeringen har i budgetpropositionen pekat ut ett antal projekt som ska tidigareläggas i en så kallad närtidssatsning 2009–2010. Totalt satsar regeringen 7,6 miljarder kronor, och av dessa fördelas två tredjedelar till vägar och endast en tredjedel till järnväg. Vi socialdemokrater menar att regeringen saknar en tydlig strategi för klimatfrågorna. Man kan inte ena dagen sätta upp höga ambitioner för att minska utsläppen – och nästa dag försumma satsningar på järnväg och kollektivtrafik.

Under de senaste åren har trafikvolymerna ökat kraftigt på många sträckningar. Och den infrastruktur som finns idag räcker inte till. Samtidigt behöver vi uppmuntra fler att resa miljövänligare. Då behöver också kapaciteten på järnvägen och i kollektivtrafiken byggas ut. Vi socialdemokrater vill investera 2 miljarder mer per år än regeringen på infrastruktur. Av dessa tillskott vill vi fördela 1 700 miljoner (85 procent) till nya investeringar i järnväg, kollektivtrafik och strategiska gröna framtidsinvesteringar. Vår totala närtidssatsning uppgår till 11,6 miljarder kronor – att jämföra med regeringens 7,6.

Fel! Okänt namn på

Närtidssatsning järnvägar

Följande järnvägsinvesteringar föreslås i vår närtidssatsning:

	2009	2010
Hamnbanan Göteborg dubbelspår Pölsebobangården–Skandiahamn	80	80
Dubbelspår Hallsberg–Degerön ny mötesstation	26	26
Ostkustbanan: Dubbelspår Skutskär–Furuvik**	175	175
Dubbelspår Centrumbanan i Södertälje mellan Södertälje hamn och Södertälje central	375	375
Kombiterminal Händelö, Pampushamnen i Norrköping, anslutningsspår – etapp I	160	160
Vägsatsning, E 22 i Skåne		620
<i>Haparandabanan*</i>		
<i>Emmaboda–Karlskrona*</i>		
<i>Kapacitetsåtgärder Bergslagen, Ostkustbanan och norra Sverige*</i>		
<i>Elektrifiering Nykroppa Kristinehamn*</i>		
<i>Handikappanpassning järnväg*</i>		

* Enligt förslag i regeringens närtidssatsning.

** Dessutom ingår byggande av tre nya stationer och upprustning av 14 stationer på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall som redan är finansierat genom regeringens närtidssatsning.

Ovanstående järnvägsinvesteringar innebär att alla de järnvägsprojekt som är möjliga att byggstartas under 2009 och 2010 får de medel som krävs.

Närtidssatsning kollektivtrafik

Ökade investeringar i kollektivtrafiken är en av de viktigaste nycklarna för att nå målet om hållbara transporter. Med den ytterst allvarliga klimat- och miljösituation som råder globalt är det ytterst märkligt att regeringen inte satsar något alls på kollektivtrafik i budgeten. Vi vill dessutom höja statsbidragen till kollektivtrafikinvesteringar med 883 miljoner kronor 2009 och 2010, så att de regioner som vill investera i ökad kapacitet i kollektivtrafiken kan få bidrag till exempelvis spår, perronger och resecentrum.

	2009	2010
Statsbidrag till kollektivtrafik	649	234

Närtidssatsning vägar

När det gäller vägar vill vi, utöver regeringens närtidssatsning, göra en större satsning på E 22. Regeringen skjuter till 150 miljoner kronor till sträckningen

Fel! Okänt namn på

Sölve–Stensnäs samt mitträcke på andra delar av E 22, samt 200 miljoner kronor till E 22 i Skåne mellan Hurva och Gualöv. Problemet är bara att dessa 200 miljoner inte räcker särskilt långt.

För att klara att bredda de fyra delsträckor på E 22 mellan Hurva och Gualöv som är möjliga att påbörja redan 2010 krävs ett tillskott på totalt 820 miljoner kronor 2010. Vi socialdemokrater menar att E 22 är en prioriterad väg, och föreslår därför att dessa resurser satsas redan 2010.

E 22 i Skåne med närtidssatsning (s)

Del 1 Hurva–Rolsberga	240 mnkr
Del 2 Rolsberga–Fogdarp	130 mnkr
Del 3 Fogdarp–Hörby N	150 mnkr
Del 4 Hörby–Linderöd	300 mnkr
Summa kostnad	820 mnkr

	2009	2010
E 22 i Skåne	0	820
Övriga närtidssatsningar på vägar, enligt regeringens förslag	2 550	1 980

Strategiska framtidsinvesteringar

Vi menar att det är viktigt att nationellt samlas kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att klara landets tillväxt- och klimatmål. För dessa strategiska projekt vill vi också se lånefinansiering, med statliga lån ur Riksgälden, som innebär att hela finansieringen för projekten är klar på förhand, vilket ger bättre förutsättningar för att planera och bygga mer effektivt. Botniabanan och Norrortsleden är exempel på projekt som gett mycket positiva resultat när det gäller möjligheterna att planera och bygga effektivt.

Järnvägen är obestridligt det mest klimat- och miljövänliga transportalternativet för både personer och gods. Vi anser därför att investeringar i järnvägen är helt nödvändiga för att möta klimatutmaningen. Liksom i förra årets kommittémotion på detta utgiftsområde, vill vi socialdemokrater se investeringar som gör att tåget i allt högre grad kan konkurrera ut flyg och bil som transportmedel.

Ostlänken är en av dessa strategiska infrastrukturinvesteringar som vi vill finansiera med statliga lån ur Riksgälden. Denna järnvägssträcka mellan Järna och Linköping utgör en del i den långsiktiga visionen om höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm–Malmö. Men Ostlänken kommer också att åstadkomma påtagliga förbättringar för den regionala trafiken både för person- och godstransporter.

Fel! Okänt namn på

För perioden 2009–2010 avsätter vi totalt 400 miljoner för planerings- och projekteringskostnader, t.ex. för fortsatt projektering av Ostlänken. För perioden från 2011 avsätter vi 2 miljarder kronor i en investeringsbudget till ytterligare strategiska infrastrukturprojekt.

Sjötransporter

Sjöfarten har stor potential att utvecklas och transportererna till sjöss är betydligt miljövänligare än transportererna på väg. Därför vill vi uppmuntra sjöfart. Utöver våra satsningar på järnvägsanslutningar till kombiterminaler och bättre transporter till och från landets hamnar i närtidssatsningen vill vi också förbättra tillgången på el i hamnarna, t.ex. genom att se över vad som kan göras för att snabba på processen med standardiseringen för elanslutning.

Trängselskatt

Intäkterna från trängselskatten i Stockholm bör särredovisas och fördelas enligt det som gällde för trängselskatteförsöket och den folkomröstning som genomfördes 2006. Intäkterna ska fördelas mellan såväl väginvesteringar som nyinvesteringar i och underhåll av kollektivtrafiken i Stockholms stad och län.

Det är viktigt att regeringen noga följer utvecklingen av såväl intäkter som utgifter så att budgeten kan korrigeras om uträkningen i årets budgetproposition inte stämmer med det faktiska utfallet.

Bredband och telefoni till alla

29 procent av alla hushåll saknar fortfarande helt möjligheter att koppla upp sig till Internet via bredband. Ytterligare ett antal har endast tillgång till accessnät. Regeringen konstaterar bara i propositionen att några människor saknar tillgång till bredband och att de förutsätter att marknaden ska lösa problemet. Det duger inte. Marknaden har hittills inte lyckats etablera bredbandsnät till alla hushåll, och kommer inte att göra det i framtiden heller eftersom bredbandsutbyggnad inte är lönsamt överallt. Vi motsätter oss därför regeringens förslag till ny målformulering för politiken för informationssamhället.

Vi socialdemokrater menar att en effektiv IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i hela landet. För att stimulera den utvecklingen avsätter vi 50 miljoner kronor under de två närmaste åren för att underlätta utbyggnaden av bredband.

Trafiksäkerhet

Vi vill öka satsningarna på trafiksäkerhet för att förbättra chanserna att nå nollvisionen och avsätter 100 miljoner kronor till trafiksäkerhetsinsatser, främst riktade till barn och unga. Intresseorganisationer som NTF, Sveriges Motorcyklister, Cykelfrämjandet m.fl. är exempel på organisationer som har mycket kompetens och erfarenhet inom trafiksäkerhetsområdet och bör få ett ökat utrymme för att göra informations- och demonstrationsinsatser.

Vi motsätter oss regeringens förslag om bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen. Vi anser därför att de 10 miljoner som regeringen en gångsvis vill ta från anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag ej ska medges. Dessa medel bör istället förstärka Vägverkets satsningar inom trafiksäkerhetsområdet.

Stockholm den 3 oktober 2008

Ibrahim Baylan (s)

Christina Axelsson (s)

Pia Nilsson (s)

Hans Stenberg (s)

Désirée Liljevall (s)

Claes-Göran Brandin (s)

Marie Nordén (s)

Lars Mejern Larsson (s)