

# Motion till riksdagen

1989/90:T32

av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

med anledning av prop. 1989/90:88 Vissa  
näringspolitiska frågor

---

Den här motionen behandlar propositionens förslag i bilaga 2, som handlar om kommunikationsdepartementets ansvarsområde. I motionen behandlas i första hand de tillkommande frågor som finns i propositionen. För övriga synpunkter och förslag från Miljöpartiet på trafikområdet rekommenderar vi partimotionerna från allmänna motionstiden.

## Allmän bakgrund

Vi instämmer endast delvis i vad regeringen anför om den allmänna bakgrunden. Vi anser att regeringens ambitionsnivå vad gäller investeringar i infrastrukturen är alltför låg. Med hänsyn till de mycket stora värden ett väl fungerande transportsystem har är det motiverat med större statliga anslag än vad regeringen nu är beredd att förslå.

Vi föreslår därför i denna motion att 1,5 miljarder utöver vad regeringen föreslagit skall anslås till investeringar i trafikens infrastruktur under närmast kommande budgetår. Vi har i tidigare motioner föreslagit att ytterligare drygt 1 miljard utöver regeringens förslag skall anslås till miljövänlig kollektivtrafik, forskning och utveckling av miljövänligare trafik, köp av interregional persontrafik på järnväg och investeringsbidrag till godsspår m.m. Totalt föreslår vi ca 2,5 miljarder utöver vad regeringen föreslår till statliga satsningar i trafiksystemen. Hela denna ökning ligger inom järnvägsområdet och kollektivtrafiken, och är en nödvändig del i en nödvändig omställning av samhället i miljövänlig och resurssnål riktning.

Vi anser också att investeringarna företrädesvis skall göras inom järnvägssektorn och kollektivtrafiken. Utbyggnaden av vägarna måste begränsas starkt, och skötseln av de befintliga vägarna måste förbättras. Viss person- och godstrafik på vägarna kan då överföras till järnvägarna och kollektivtrafiken kan växa på privatbilismens bekostnad, vilket sammantaget medför minskad biltrafik. Vi delar således inte regeringens slapphänta låt-gå-mentalitet när det gäller bilismens nuvarande ökning.

Nuvarande planeringssystem för investeringar inom transportsektorn har visat sig vara bristfälligt. Det är nödvändigt att samordningen förbättras, och att det sker snabbt och effektivt. Genom inrättande av ett statligt verk för transporthushållning, vilket vi föreslagit i flera tidigare partimotioner som behandlas under innevarande riksmöte, skulle bättre möjligheter för sam-

ordning av trafikslagens skilda investeringar m.m. tillskapas. Detta transportverk skulle överta de flesta av de uppgifter som transportrådet nu har, och även vissa delar av den centrala planering och administration som finns inom vägverket. Transportrådet kan då avskaffas.

Vad gäller frågan om kostnadsansvaret för de olika trafikgrenarna så har den till stor del spelat ut sin roll. Det sammanhänger bl. a. med att ett vidare synsätt på hela skatte- och avgiftssystemet bör tillämpas så att de för samhället nödvändiga skatterna tas ut där det är lämpligast för samhället som helhet. Då kan inte t.ex. trafikområdet undantas. Dessutom bör styrande skatter och avgifter införas på bl.a. trafikområdet i syfte att snabbt minska de negativa effekterna på miljön. Sådana ekonomiska styrmedel har av miljöavgiftsutredningen (SOU 1989:83) visats kunna vara kostnadseffektiva, och ur miljösynpunkt nödvändiga komplement till den befintliga och planerade regleringen. Flera av utredningens förslag är för övrigt redan genomförda och andra är på väg att genomföras. Ytterligare förslag på trafikområdet är också att förvänta i bl.a. utredningens slutbetänkande.

Den översyn av principerna för kostnadsansvaret som regeringen anmäler att den tänker genomföra bör naturligtvis ta hänsyn till det vad som ovan anförts.

### Nya finansieringsformer m.m.

Frågan om nya finansieringsformer utanför statsbudgeten för investeringar i vägar och järnvägar är främst en följd av regeringens låga ambitionsnivå och oförmåga att prioritera.

Vi ser inte nu någon anledning att godta regeringens förslag att bemyndiga vägverket att låna upp eller borgen för 500 miljoner till väginvesteringar. Vi anser inte heller att det nu är lämpligt att bemyndiga vägverket att teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt. Regeringens förslag på dessa två punkter bör avslås.

Vi ställer oss likväl positiva till nya finansieringsformer utanför budgeten, dock under förutsättning att det inte försämrar riksdagens möjligheter att styra såväl den totala investeringsnivån som inriktningen av investeringarna. Tillkommande finansieringsformer får inte heller äventyra centrala samhällsmål som att de miljöfarliga utsläppen från trafiksektorn skall minskas radikalt, att trafiksäkerheten måste starkt förbättras, att energianvändningen måste minskas, att alla skall ha tillgång till bra transporter oavsett var de bor i landet och att tillgängligheten skall vara god för alla.

Regeringen begär att riksdagen skall godkänna vad som i propositionen anförts om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering. Det som anförts i propositionen är dock till väsentliga delar oklart eller oprecist, varför regeringen bör återkomma med ett mer utvecklat förslag som tillfredsställer ovanstående krav. Regeringens hemställan bör därför nu avslås.

## Anslagsfrågor

Tabellen nedan redovisar regeringens förslag jämfört med våra förslag.

|                        | Regeringen | Miljöpartiet | Ändring    |
|------------------------|------------|--------------|------------|
| <b>B 1</b>             |            |              |            |
| Vägverket              | 11 484     | 9 484        | - 2 000    |
| <b>B 2</b>             |            |              |            |
| Drift statliga vägar   | 5 859 900  | 6 160 000    | + 300 100  |
| <b>B 3</b>             |            |              |            |
| Byggande av riksvägar  | 1 512 000  | 412 000      | -1 100 000 |
| <b>B 4</b>             |            |              |            |
| Länstrafikanläggningar | 1 041 800  | 1 560 000    | + 518 200  |
| <b>B 5</b>             |            |              |            |
| Statskommunvägar       | 595 000    | 595 000      | + 0        |
| <b>B 6</b>             |            |              |            |
| Enskilda vägar         | 482 000    | 482 000      | + 0        |
| <b>B 7</b>             |            |              |            |
| Bärlighetsprogrammet   | 669 900    | 0            | - 669 900  |
| <b>D 1</b>             |            |              |            |
| Drift järnvägar        | 2 784 000  | 3 500 000    | + 816 000  |
| <b>D 2</b>             |            |              |            |
| Nyinvestering järnväg  | 864 000    | 2 500 000    | +1 636 000 |
| <b>D 3</b>             |            |              |            |
| SL-investeringar       | 189 000    | 189 000      | + 0        |
| <b>D 4</b>             |            |              |            |
| Väst kustbanan         | 68 000     | 68 000       | + 0        |
| Infrastrukturfond      | 5 000 000  | 5 000 000    | + 0        |
|                        |            |              | +1 498 400 |

### **B 1 Vägverket**

Vi föreslår en neddragning av vägverkets anslag med 2 miljoner till knappt 9,5 miljoner. Detta motiveras med att vi föreslår kraftigt minskat nybyggande av riksvägar, stopp för byggande av motorvägar, avskaffande av bärlighetsprogrammet och överföring av viss central planering och administration till ett nytt verk för transporthushållning. Till det sistnämnda hör bl.a. fördelningen av länstrafikanslaget.

## **B 2 Drift av statliga vägar**

Anslaget måste höjas med åtminstone 800 miljoner för att inte vägkapitalet skall urholkas enligt vägverket. Med den trafikpolitik som vi föreslår kommer biltrafiken att minska och därmed minskar även slitaget på vägarna. Vi bedömer därför att det räcker med en höjning med 700 miljoner kronor jämför med innevarande år.

Vi finner denna höjning mycket angelägen, och är förvånade att regeringens förslag ligger drygt 300 miljoner kronor lägre.

## **B 3 Byggande av riksvägar**

Vi föreslår en kraftig minskning av nybyggnation av riksvägar, och helt stopp för nya motorvägar. Detta följer av att vår sammanlagda politik medför väsentliga överföringar från väg till järnväg och annan kollektivtrafik (dock ej flyg), vilket i sin tur medför minskad biltrafik och minskade behov av nya större vägar.

## **B 4 Länstrafikanläggningar**

Vi föreslår att anslaget fördelas på följande sätt:

|                               |                       |
|-------------------------------|-----------------------|
| – länsjärnvägar               | 650 miljoner          |
| – cykelvägar m.m.             | 125 miljoner          |
| – kollektivtrafikanläggningar | 300 miljoner          |
| – länsvägar                   | 400 miljoner          |
| – trafikmedel m.m.            | 85 miljoner           |
| <b>SUMMA</b>                  | <b>1 560 miljoner</b> |

Vi anser att anslaget skall fördelas på det sätt som redovisas i tabellen. Medlen till länsjärnvägar får således inte användas till t.ex. länsvägar istället. Vi accepterar således inte regeringens förslag att slå ihop anslagen till länsjärnvägar, länsvägar och kollektivtrafikanläggningar till en klumpsumma, och sedan överlåta till länsstyrelserna och vägverket att fritt fördela pengarna för de olika ändamålen.

Vad gäller kollektivtrafikanläggningar så har vi tidigare i partimotion om trafikpolitiken krävt ett nytt anslag till miljövänlig kollektivtrafik i och mellan städer och tätorter på 500 miljoner för budgetåret 1990/91. Tillsammans med ovanstående anslag till kollektivtrafikanläggningar blir det sammantaget 800 miljoner, vilket väl överensstämmer med vägverkets bedömning av behovet. Vi avser dock att öka anslaget till miljövänlig kollektivtrafik successivt under 90-talet, och bedömer att totalt 15 miljarder av statliga medel behöver avsättas till ändamålet fram till år 2000. Vi förutsätter naturligtvis att betydande medel till ändamålet samtidigt avsätts av kommuner och landsting.

## **B 5 och B 6 Statskommunvägar och enskilda vägar**

Vi instämmer på dessa punkter i regeringens förslag.

## B 7 Bärighetsprogrammet

Mot. 1989/90

T32

Vi har i tidigare motioner krävt att vägfordons maximala mått och vikt skall begränsas till 18 meter och 40 ton. Detta ansluter till vad som är normalt i Europa. Drivaxeltrycket bör vidare begränsas till 10 ton.

Med sådana begränsningar behövs inte bärighetsprogrammet.

### D 1 Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar

Vi instämmer i banverkets krav att det eftersatta underhållet av järnvägarna måste hämtas in så snart som möjligt. Vi bedömer att ett anslag på 3,5 miljarder under kommande budgetår krävs i ett första steg.

### D 2 Nyinvesteringar i stomjärnvägar

En omfattande utbyggnad och förbättring av järnvägsnätet i hela landet krävs för att klara miljökraven på trafiksystemet. Vi instämmer i banverkets bedömning att närmare 70 miljarder behövs för ändamålet. Vi föreslår därför att 65 miljarder investeras under 90-talet. I ett första steg föreslår vi att anslaget för närmast kommande budgetår höjs till 2 500 miljoner kronor.

Anslaget bör successivt höjas under nästkommande budgetår. En utbyggnad i stil med vad som förslås i följande tabell bör komma till stånd:

| PROJEKT                      | ÅTGÄRD     |                |                      | SATSNING<br>milj.<br>kro-<br>nor | ÅR       |
|------------------------------|------------|----------------|----------------------|----------------------------------|----------|
|                              | stomn. el. | upp-<br>rustn. | ut-<br>bygn.<br>spår |                                  |          |
| Bottniabanan Kramfors-Luleå  |            |                | x                    | 9 500                            | 94-99    |
| Norra stambanan              |            | x              |                      | 800                              | 94-95    |
| Inlandsbanan                 | x          | x              |                      | 470                              | 95-96    |
| Sundsv-Långsele              | x          | x              |                      | 800                              | 92-93    |
| Uppsala-Sundsvall (Snabbtåg) |            | x              | x                    | 2 350                            | 91-94    |
| Dellenbanan                  |            | x              |                      | 5                                | 91       |
| Storvik-Falun                |            | x              | x                    | 700                              | 94-97    |
| Ställdalen-Kil               |            | x              |                      | 350                              | 94       |
| Nykroppprojektet             |            | x              |                      | 90                               | 95       |
| Uppsala-Borlänge             |            | x              |                      | 100                              | 94       |
| Arlandabanan                 |            |                | x                    | 3 300                            | 92-94 i  |
| Getingmidjan (Stockholm)     |            |                | x x                  | 800                              | 95-96    |
| Mälardalen                   |            |                | x                    | 5 230                            | 91-96    |
| Laxå-Charlottenberg          |            | x              |                      | 275                              | 95       |
| Göteborg-Norge               | x          | x              | x x                  | 9 000                            | 96-00    |
| Götalandsbanan               |            |                | x x                  | 3 300                            | 96-00 x  |
| Väst kustbanan               |            |                | x                    | 5 355                            | 91-95    |
| Kust till kustbanan          |            | x              |                      | 200                              | 94-95    |
| Ny sydlig Ostkustbana        |            |                | x                    | 6 885                            | 96-00 x  |
| Blekinge kustbana            | x          | x              | x x                  | 500                              | 91-93    |
| Stockholm-Malmö              |            |                | x x                  | 1 215                            | 94-96    |
| Hässleholm-Helsingborg       |            | x              |                      | 120                              | 95       |
| Öresundstunneln              |            |                | x x                  | 4 200                            | 98-00 ix |

|  |   |   |          |        |              |
|--|---|---|----------|--------|--------------|
| Övriga projekt och generell upp-<br>rustning |   |   |          | 6 225  | 91 000       |
| inkluderande bl.a.:                          |   |   |          |        | Mot. 1989/90 |
| Boden–Haparanda                              | x | x |          |        | T32          |
| Västerdalsbanan                              |   | x | x(Sälen) |        | 94-95        |
| Fryksdalsbanan                               |   | x |          |        | 96-98        |
| Bergslagspendeln                             |   | x |          |        | 95-96        |
|  |   |   |          |        | 97-98        |
| Uppsala–Enköping                             | x |   | x        |        | 98-99        |
| Örbyhus–Hargshamn                            |   | x |          |        | 98-99        |
| Roslagsbanan–Kapellskär                      |   |   |          |        | 98-99        |
| Svealandsbanan (väst)                        |   | x | x        |        | 97-99        |
| Nässjö–Oskarshamn                            |   | x |          |        | 94-97        |
| Hultsfred–Linköping                          | x |   |          |        | 94-97        |
| Malmö–Ystad                                  | x |   |          |        | 95-96        |
| Höjd bärighet                                |   |   |          | 1 080  |              |
| Riksbangårdar                                |   |   |          | 2 000  |              |
| SUMMA  |   |   |          | 64 100 |              |
| Oförutsett                                   |   |   |          | 900    |              |
| Budgetmedel under 90-talet                   |   |   |          | 65 000 |              |

#### Förklaringar till tabellen:

Understruken rader i tabellen avser stomnätet, ej understruket avser länsjärnvägsnätet.

I några fall föreslås att länsjärnvägar skall överföras till stomnätet (stomn.).

I andra fall föreslås att vissa banor skall elektrifieras (el.).

Upprustningarna avser för stomnätet en standard för minst 160 km/h med modernt tåg/motorvagn.

Med "utbyggn." avses i huvudsak nybyggnad av nya banor eller bandelar.

Gäller utbyggnaden/nybyggnaden även dubbelspår markeras detta.

De kostnader som förts upp i tabellen är som regel beräknade av banverket under 1989 eller 1990.

I kolumnen "år" anges tänkt start respektive slutår för projektet.

Ett "i" längst till höger betyder att en stor del av investeringen förutsätts ske utanför budget – endast budgetandelen upptas i uppställningen.

Ett "x" längst till höger betyder att projektet inte slutförs under 90-talet, och alltså förutsätts fortsätta in på 2000-talet.

#### D 3 Ersättning til banverket för vissa kapitalkostnader

Vi accepterar regeringens förslag till anslagshöjning. Vi vill dock i sammanhanget påpeka att utformningen och sträckningen av den s.k. Grödingebanan lämnar en del övrigt att önska. Det är djupt olyckligt att dra en ny järnväg genom ett naturområde av primärt intresse för rekreation, fritid och naturvård. Den nya banan borde istället läggas längs nuvarande sträckning, gärna med tunnlar under de samhällen som kan drabbas av trängsel- och bullerproblem. Ett sådant alternativ har inte, vad vi erfarit, seriöst prövats.

#### D 4 Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar

Vi accepterar även detta anslag eftersom det, liksom är fallet vad gäller SL-projekten under D 3, finns ett avtal med de regionalt trafikansvariga. Vi an-

ser dock att västkustbanan bör byggas ut med dubbelspår i snabbare takt, och att det statliga engagemanget i denna utbyggnad bör bli väsentligt större än vad som nu är fallet.

Medel till denna utbyggnad bör tas ur anslaget D 2 Nyinvesteringar i stomjärnvägar i enlighet med vad som ovan beskrivits.

### **Infrastrukturfond**

Vi välkomnar regeringens förslag till infrastrukturfond, som erbjuder ett utmärkt komplement till vårt budgetförslag i övrigt. Med tanke på att en konjunkturnedgång kan förväntas är det naturligtvis klokt att redan nu avsätta en del av de medel som behöver investeras i järnvägar och miljövänlig kollektivtrafik under 90-talet. Med tanke på den brist på arbetskraft som redan råder är det sannolikt inte rimligt att försöka bygga ut järnvägar och kollektivtrafik mer än vad vi föreslår ovan. Den arbetskraft som frigörs genom neddragningar av vägbyggnad kommer till fullo att behövas vid järnvägsutbyggnaderna.

### **Hemställen**

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en kraftigt höjd ambitionsnivå vad gäller investeringar i järnvägar och kollektivtrafik,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av minskad biltrafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översynen av principerna för kostnadsansvaret för trafikslagen,

4. att riksdagen avslår regeringens hemställan om att få bemyndiga vägverket att ta upp lån eller borgen inom en ram på 500 000 000 kr.,

5. att riksdagen avslår regeringens hemställan om att få bemyndiga vägverket att teckna aktier i bolag för avgiftsbelagda objekt,

6. att riksdagen avslår regeringens hemställan vad gäller ett godkännande av vad som i propositionen anförts om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering,

7. att riksdagen hos regeringen begär nytt förslag till nya finansieringsformer m.m. i enlighet med vad som anförts i motionen,

8. att riksdagen till Vägverket: Ämbetsverksuppgifter m.m. för budgetåret 1990/91 anslår 2 000 000 kr. mindre än vad regeringen föreslagit eller således 9 484 000 kr.,

9. att riksdagen till Drift och underhåll av statliga vägar för budgetåret 1990/91 anslår 300 100 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit eller således 6 160 000 000 kr.,

10. att riksdagen till Byggnad av riksvägar för budgetåret 1990/91 anslår 1 100 000 000 kr. mindre än vad regeringen föreslagit eller således 412 000 000 kr.,

11. att riksdagen till Byggnad av länstrafikanläggningar för budgetåret 1990/91 anslår 518 200 000 kr. utöver vad regeringen har före-

slagit eller således 1 560 000 000 kr., samt att anslaget fördelas på det sätt som anförts i motionen,

Mot. 1989/90  
T32

12. att riksdagen beslutar att anslagen till länsjärnvägar respektive länsvägar skall skiljas åt,

13. att riksdagen beslutar avskaffa anslaget Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder,

14. att riksdagen till Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 816 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således 3 500 000 000 kr.,

15. att riksdagen beslutar att minst 65 000 000 000 kr. skall nyinvesteras i järnvägar under de närmaste tio åren,

16. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 1 636 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således 2 500 000 000 kr.,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av anslaget Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslaget Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av medlen i den av regeringen föreslagna infrastrukturfonden för transportsektorn.

Stockholm den 25 mars 1990

*Claes Roxbergh (mp)*

*Inger Schörling (mp)*

*Kjell Dahlström (mp)*

*Carl Frick (mp)*

*Hans Leghammar (mp)*

*Roy Ottosson (mp)*

*Gösta Lyngå (mp)*

*Kent Lundgren (mp)*

*Eva Goës (mp)*





