



Vårtilläggsbudget för 2010

Till finansutskottet

Finansutskottet beslutade den 4 maj 2010 att bereda övriga berörda utskott tillfälle att senast den 25 maj 2010 yttra sig över *Vårtilläggsbudget för 2010* (prop. 2009/10:99) med motion, i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet propositionens yrkanden 16–22 och yrkande 27 (delvis).

Utskottets överväganden

Ändrad utgiftsram och ändrade anslag

Propositionen

Regeringen föreslår att riksdagen på vårtilläggsbudgeten för 2010 (prop. 2009/10:99) godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enlighet med specifikationen i propositionen.

I fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer föreslår regeringen följande ändringar.

Anslags- nummer		Belopp enligt statsbudget 2010	Förändring av ram/anslag	Ny ram/Ny anslagnivå
	Utg.omr. 22 Kommunikationer	40 056 327	523 000	40 579 327
1:2	Väghållning	20 645 765	16 500	20 662 265
1:4	Banhållning	14 942 033	16 500	14 958 533
1:5	Trafikverket	1 159 707	- 5 000	1 154 707
1:16	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500	490 000	838 500
1:18	Transportstyrelsen	509 657	5 000	514 657

Höjning av anslagen för väg- och banhållning

I statsbudgeten för innevarande år finns på anslaget 1:2 *Väghållning* och anslaget 1:4 *Banhållning* 20 646 miljoner kronor respektive 14 942 miljoner kronor. Regeringen föreslår att båda dessa anslag ökas med 16,5 miljoner kronor.

Regeringen konstaterar att den nationella planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2010–2021 som regeringen beslutade i mars 2010 (dnr N2009/6374/TE m.fl.) innehåller ett stort antal objekt med medfinansiering som innebär ett betydande utrymme för investeringar under planperioden. Därutöver pekar regeringen på att vissa omfördelningar av investeringar har gjorts över tiden samtidigt som vissa effektiviseringar av annan verksamhet inom Trafikverket ska genomföras. Mot denna bakgrund anser regeringen att anslagen 1:2 *Väghållning* och 1:4 *Banhållning* bör minska med 283,5 miljoner kronor respektive 203,5 miljoner kronor.

Regeringen anför vidare att det finns ett ständigt behov av att effektivisera det befintliga transportsystemet och att det givet den rådande situationen på arbetsmarknaden är motiverat att tidigarelägga vissa underhållsinsatser och mindre investeringar. Regeringen föreslår följaktligen att anslagen för väghållning och banhållning ökas med 300 miljoner respektive 200 miljoner kronor 2010. Regeringen understryker att de tidigarelagda åtgärderna bör fördelas jämnt över landet. Regeringen framhåller också att den före-

slagna tidigareläggningen innebär att anslagen dras ned med motsvarande belopp 2014 eftersom behovet av stimulansåtgärder av detta slag då bedöms vara mindre.

I propositionen påminns om att staten garanterar att de bolag som bildades vid bolagiseringen av Statens järnvägar hålls skadeslösa för de miljöföreningar som kan ha uppstått före bolagiseringen. Regeringen anför dock att det har saknats en finansiering av denna s.k. miljögaranti och att det funnits otydligheter i hur dessa frågor operativt ska handläggas. Enligt regeringens bedömning har Trafikverket övertagit den kompetens som krävs för att hantera ärenden av det slag som omfattas av miljögarantin. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:4 *Banhållning* också ska få användas för handläggning och kostnader förknippade med den av staten utställda miljögarantin. Regeringen anser följaktligen att anslaget för ändamålet bör tillföras 20 miljoner kronor 2010.

Sammantaget föreslås därmed att anslagen 1:2 *Väghållning* och 1:4 *Banhållning* ökas med 16,5 miljoner kronor vardera.

Ökat beviljat EU-stöd till svenska infrastrukturprojekt

Regeringen meddelar att EU-kommissionen i december 2009 fattade beslut om att tilldela svenska infrastrukturprojekt inom transeuropeiska nätverk 46 miljoner euro utöver tidigare tilldelningar. Regeringen föreslår följaktligen att anslaget 1:16 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* bör ökas med 490 miljoner kronor 2010.

Höjning av Transportstyrelsens anslag

Regeringen påminner om att de senaste åren har vissa uppgifter när det gäller fordonsgodkännande, trafiksäkerhetsföreskrifter och teknisk standardisering förts från Banverket till Transportstyrelsen. Motsvarande överföring av anslagsmedel har dock inte gjorts. Regeringen anser därför att anslaget 1:18 *Transportstyrelsen* bör ökas med 5 miljoner kronor. Finansieringen föreslås ske genom att anslaget 1:5 *Trafikverket* minskas med motsvarande belopp.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet finner regeringens förslag till ändrade anslag väl avvägda. Utskottet vill dock särskilt lyfta fram följande frågor.

Anslagen för väg- och banhållning

Det behövs betydande insatser i infrastrukturen för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Stora insatser behövs såväl för skötsel av befintlig infrastruktur som för investeringar i syfte att öka kapaciteten i transportsystemet och inte minst för att möta klimatutmaningarna.

Anslagen till transportsystemet har under en rad år varit otillräckliga i förhållande till de befintliga behoven samtidigt som trafiken ökat. Utskottet välkomnar därför de kraftfulla insatser som den nuvarande regeringen har genomfört och som har möjliggjort angelägna åtgärder redan i närtid. Utskottet påminner om att regeringen 2007 och 2008 genomförde engångsamorteringar omfattande ca 35 miljarder kronor på lån som tidigare tagits upp för infrastrukturinvesteringar, vilket inneburit att infrastrukturanslagen i större utsträckning kan användas för nya konkreta åtgärder i stället för amorteringar och räntebetalningar. I budgetpropositionen för 2008 presenterade regeringen en satsning på 1,2 miljarder kronor till infrastrukturområdet (prop. 2007/08:1 utg.omr. 22). För att öka realismen i åtgärdsplanernas genomförande presenterade regeringen i budgeten för 2009 en närtidssatsning för åren 2009 och 2010 för vilken 7,6 miljarder kronor avsattes (prop. 2008/09:1 utg.omr. 22). I syfte att bl.a. undvika kapitalförstöring av den befintliga infrastrukturen beslutade riksdagen i mars 2009 på regeringens förslag om ökade insatser för drifts- och underhållsverksamhet med 1 miljard kronor under perioden 2009–2011 (prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, rskr. 2008/09:183). Vidare beslutade riksdagen på regeringens förslag i budgetpropositionen för 2010 att tillföra ytterligare 1,6 miljarder kronor till infrastrukturen under åren 2009–2011 i syfte att dämpa sysselsättningsnedgången och för att skapa ökad tillgänglighet i transportsystemet (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22, bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34).

Den nuvarande regeringen har därmed genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet. Det finns dock ett ständigt behov av att förbättra och effektivisera det befintliga transportsystemet. Utskottet understryker att infrastrukturen har stor betydelse för produktivitet, sysselsättning och ekonomisk tillväxt och att det därför i rådande ekonomiska läge är välkommet med tidigare lagda insatser i syfte att underbygga återhämtningen. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag att tidigare lägga vissa underhållsinsatser och mindre infrastrukturprojekt under 2010. Utskottet bedömer liksom regeringen att insatser för underhåll samt mindre investeringsåtgärder såsom mötessepareringar och trimningsåtgärder ger hög måluppfyllelse till relativt låg kostnad. Utskottet påminner om att bristerna och behoven i infrastrukturen finns över hela landet och välkomnar mot denna bakgrund regeringens uttalade avsikt att fördela de tidigare lagda åtgärderna jämnt över hela riket.

Den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehåller ett stort antal objekt med medfinansiering, vilket innebär ett betydande ökat utrymme för investeringar under planeringsperioden. Lån kommer att tas upp för den del av objekten som kommer att finansieras med vägavgifter eller trängselskatter. Sett över hela perioden för den nu gällande planeringsramen kommer andelen medfinansiering och lån att vara störst de första åren. Eftersom dessa påverkar den offentliga sektorns finansiella sparande negativt meddelar regeringen att vissa omfördelningar av investeringar över tiden behövt göras och att anslagen för

2010 för väg- respektive banhållning följaktligen bör minska i motsvarande grad. Utskottet välkomnar regeringens ansvarsfulla agerande för att värna det av riksdagen fastställda överskottsmålet.

När det gäller regeringens förslag om att banhållningsanslaget ska få användas för handläggning och kostnader förknippade med den s.k. miljögarantin har utskottet inget att invända.

Ökat beviljat EU-stöd till svenska infrastrukturprojekt

Medel från EU utgör viktiga tillskott till den statliga finansieringsramen. Trafikutskottet vill därför framhålla vikten av ett aktivt svenskt deltagande i de utlysningar som kommissionen genomför inom ramen för de transeuropeiska nätverken för transporter (TEN-T). Utskottet noterar i sammanhanget med tillfredsställelse kommissionens beslut från december 2009 då svenska projekt tilldelades ytterligare ca 490 miljoner kronor för 2010.

Mot bakgrund av Lissabonfördragets ikraftträdande i slutet av förra året vill utskottet även uppmärksamma på att det vore lämpligt att benämningen på anslagsposten 1:16 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ändrades till 1:16 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*.

Sammanfattande bedömning

Trafikutskottet föreslår att finansutskottet tillstyrker regeringens förslag i yrkande 27 om ändrad ram såvitt avser utgiftsområde 22 Kommunikations- och anvisning av ändrade anslag inom utskottets beredningsområde. Vidare ställer sig trafikutskottet bakom förslaget i yrkande 18 om användningen av anslaget 1:4 *Banhållning*.

Kompletterande planeringsram och ändrad låneram

Propositionen

Regeringen påminner om att den nationella planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2010–2021 som regeringen beslutade i mars 2010 innehåller ett antal väg- och järnvägsinvesteringar som helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. För att finansiera anskaffningen av dessa objekt anger regeringen att lån bör få tas upp i Riksgäldskontoret. Lånen ska dock endast få tas upp för den del av objekten där kapitalkostnaderna (räntor och amorteringar) ska finansieras med inkomster från vägavgifter eller trängselskatt.

De nya väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns anges vara följande.

- De objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, inklusive Förbifart Stockholm.

- De objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt, inklusive Marieholmstunneln och Västlänken.
- Bron över Sundsvallsfjärden på väg E4 (vägavgift).
- Bron över Motalaviken på riksväg 50 (vägavgift).

Regeringen bedömer att investeringskostnaden för dessa objekt, för de delar vars kapitalkostnader under byggtiden finansieras med inkomster från trängselskatt eller avgifter, under perioden 2010–2021 totalt kommer att uppgå till 50 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Regeringen föreslår följaktligen att riksdagen godkänner detta belopp som en kompletterande planeringsram för 2010–2021 för de ovan nämnda projekten. Planeringsramen ska räknas upp med de index som används vid uppräknings av investeringsanslagen. Regeringen förtydligar att denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder på 417 miljarder kronor i 2009 års prisnivå för perioden 2010–2021 som riksdagen tidigare har fattat beslut om (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145).

Regeringen bedömer att låneramen för de objekt där det under 2010 finns behov av lån enligt ovan uppgår till 740 miljoner kronor. Sedan tidigare disponerar regeringen en låneram för 2010 som uppgår till 4 700 miljoner kronor. Regeringen föreslås följaktligen få besluta om en sammanlagd låneram i Riksgäldskontoret på högst 5 440 miljoner kronor för Svinesundsförbindelsen på väg E6 och sedan tidigare prioriterade vägprojekt m.m. samt för följande nya investeringar.

- Objekt i Stockholm län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med trängselskatt.
- Betalstationer för uttag av trängselskatt i Göteborg.
- De ovannämnda vägavgiftsfinansierade broarna över Sundsvallsfjärden respektive Motalaviken.

Trafikutskottets ställningstagande

Medfinansiering

Utskottet vill påminna om att riksdagen under förra året beslutade om en ambitiös och framåtsyftande planeringsram för åtgärder i transportsystemet på hela 417 miljarder kronor för åren 2010–2021, vilket innebar en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Utskottet underströk i sammanhanget att frivillig medfinansiering kunde vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen. Som framhålls i 2010 års ekonomiska vårproposition (prop. 2009/10:100) kan ökat samarbete också ge bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Utskottet välkomnar att regeringen sedermera inför åtgärdsplaneringen uttryckligen angav i planeringsdirektiven till trafikverken (dnr N2008/8698/IR m.fl.) att möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter skulle prövas som en permanent åtgärd. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det av redogörelsen i skrivelsen om den nyligen avslutade åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10:197) framgår att intresset för att medverka med medfinansiering varit stort och att regeringen därigenom kunnat tillföra planeringssystemet totalt ca 65 miljarder kronor. Till detta kommer vidare upp till ca 15,6 miljarder kronor att kunna tillföras under planperioden till följd av successivt ökade banavgifter. Utskottet konstaterar att regeringens initiativ på ett förtjänstfullt sätt har skapat ytterligare utrymme för betydande satsningar i ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter för vilka finansiering annars hade saknats.

I regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 anges att under planperioden kommer investeringar på uppskattningsvis 42,3 miljarder kronor att genomföras genom medfinansiering från trängselskatter och vägavgifter. När räntan under byggtiden tillförs, uppgår produktionskostnaden för dessa investeringar till 50 miljarder kronor. De relevanta objekten har redovisats ovan. Utskottet välkomnar de planerade satsningarna och instämmer med regeringen i att dessa kommer att påtagligt kunna förbättra förutsättningarna för effektiva gods- och persontransporter. Satsningarna får följaktligen stor betydelse för utvecklingen såväl regionalt som nationellt. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag om att planeringsramen för dessa projekt ska uppgå till 50 miljarder kronor. Vidare tillstyrks förslaget att öka den befintliga låneramen för 2010 för vissa vägprojekt med 740 miljoner kronor till högst 5 440 miljoner kronor.

Lånefinansiering av objekt som återbetalas med brukaravgifter och trängselskatt

Utskottet vill påminna om att enligt budgetlagen (1996:1059) är grundprincipen att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag över statsbudgeten. Förarbetena till lagen (prop. 1995/96:220) framhåller att anslagsfinansiering av infrastrukturella investeringar ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. För objekt som genererar avkastning (t.ex. brukaravgifter) finns dock enligt lagen uttrycklig möjlighet att finansiera dessa med lån. Vidare har riksdagen möjlighet att besluta om lånefinansiering för enskilda investeringsobjekt – så har tidigare skett med flera större infrastrukturprojekt. Riksdagen beslutar årligen om låneramar för dessa objekt.

Regeringen underströk i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) att lånefinansiering inte kommer att föreslås för nya objekt såvida kostnaderna inte täcks av brukaravgifter eller dylikt. Utskottet välkomnar denna utgångspunkt. Utskottet tar bestämt avstånd från en lånefinansiering som innebär att kostna-

derna inte syns inom utskottets utgiftsområde 22 Kommunikationer men likväl inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas. De allvarliga ekonomiska problem som drabbat flera länder i vår omvärld den senaste tiden understryker tydligt vikten av att värna de offentliga finanserna och att föra en ansvarfull ekonomisk politik.

Det kan noteras att det i formell mening saknas rättslig grund till att betrakta trängselskatter på samma vis som brukaravgifter och att lånefinansiera baserat på dessa. Grundtanken med trängselskatterna i Stockholm och Göteborg är dock att medlen ska återföras till berörd region. Med hänsyn till skillnader i betalningsströmmar där utgifterna för att bygga infrastrukturen uppkommer först, medan intäkterna sedan generas under en längre tid och i vissa fall först när investeringen är färdigställd, har lån bedömts utgöra en nödvändig del i finansieringen av sådan infrastruktur. Mot denna bakgrund bedömer utskottet att det vore önskvärt med en precisering om att inkomster från trängselskatter enligt ovan, såvitt avser möjligheterna till statlig lånefinansiering, ska kunna betraktas på samma vis som avkastning på avgiftsfinansierade investeringar och följaktligen utgöra en berättigad grund för lånefinansiering.

Sammanfattande bedömning

Mot bakgrund av vad utskottet anfört ovan föreslår trafikutskottet att finansutskottet tillstyrker vad regeringen föreslår i yrkande 16 om godkännande av en planeringsram för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt för 2010–2021. Vidare föreslås att finansutskottet tillstyrker regeringens förslag i yrkande 17 om bemyndigande att besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för 2010 intill ett belopp av högst 5 440 miljoner kronor för vissa vägprojekt.

Vissa avgiftsbelagda verksamheter vid Transportstyrelsen

Propositionen

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen, för att täcka verksamhetens kostnader, får disponera

- de avgifter som myndigheten tar ut för tillsyn av yrkestrafiken inom vägtrafikområdet, ca 4,3 miljoner kronor per år
- de avgifter som myndigheten tar ut för att hålla register för yrkestrafik inom vägtrafikområdet, ca 10 miljoner kronor per år
- de avgifter som myndigheten kommer att ta ut för tillsyn av besiktningsorgan med anledning av omregleringen av fordonsbesiktningen som träder i kraft den 1 juli 2010 (prop. 2009/10:32, bet. 2009/10:TU8, rskr. 2009/10:161), ca 15 miljoner kronor per år.

Vad gäller Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av yrkestrafiken avser regeringen att genom beslut om indragning minska myndighetens anslag med motsvarande belopp.

Trafikutskottets ställningstagande

Avgiftsfinansierad tillsynsverksamhet

Utskottet instämmer med regeringen i att det saknas skäl för att tillämpa andra redovisningsprinciper för de avgifter som Transportstyrelsen tar ut för tillsyn av yrkestrafiken än för myndighetens avgiftsbelagda verksamhet i övrigt. Utskottet ansluter sig således till regeringens förslag om att myndigheten bör få disponera avgifterna från tillsynen av yrkestrafiken för att täcka verksamhetens kostnader. På motsvarande vis kan utskottet även ställa sig bakom regeringens förslag om att myndigheten bör få disponera de avgifter som myndigheten tar ut för att hålla register för yrkestrafik inom vägområdet liksom de avgifter som kommer att tas ut för tillsyn av besiktningsorgan.

Utskottet noterar i sammanhanget att frågan om utformningen av avgifter behandlas i betänkandet *En reformerad budgetlag* (SOU 2010:18). I syfte att minska de nackdelar som finns med avvikelser från bruttoredovisning föreslår utredningen riktlinjer för när specialdestination av offentligt-rättsliga avgifter ska kunna komma i fråga. Det föreslås att specialdestination av inkomster från offentligt-rättsliga avgifter ska kunna ske om

- det är avgifter i en verksamhet vars omfattning styrs av efterfrågan även om denna föranleds av ett rättsligt tvång
- verksamhetens intäkter, kostnader och resultat särredovisas och framgår av årsredovisningen
- avvikelserna från bruttoredovisning motiveras av att den främjar möjligheterna till hög effektivitet och service i verksamheten eller av något annat uttalat mål
- utgiftstaket tekniskt justeras så att det behåller den avsedda finansiella stramheten.

Med anledning av ovanstående vill utskottet bl.a. framhålla att regeringens avsikt är att minska Transportstyrelsens anslag med motsvarande belopp som tillsynen av yrkestrafiken beräknas generera.

Behov av uppföljning

I regeringens skrivelse *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn* (skr. 2009/10:79) framhålls att tillsyn i normalfallet bör finansieras genom avgifter. Regeringen betonar dock att finansieringen bör utformas på ett sådant sätt att både objektsansvariga och tillsynsorgan ges incitament att agera kostnadsmedvetet samt att utveckla en betryggande intern kontroll och styrning.

Regeringen anser att man vid utformningen av tillsynsavgiften bl.a. bör ha principen om full kostnadstäckning som ekonomiskt mål och att den samtidigt bör vara lättbegriplig och förutsebar för de objektsansvariga.

Utskottet vill även peka på att Ekonomistyrningsverket (ESV) i regleringsbrevet för 2009 har fått i uppdrag att utifrån regeringens behov av en ändamålsenlig och effektiv styrning av myndigheterna lämna förslag till en långsiktigt stabil utformning av den finansiella styrningen i staten (dnr Fi2008/8249 [delvis]). ESV presenterade sedermera i mars 2009 delrapporten *Utvecklad finansiell styrning* (ESV 2009:13). Här framhålls bl.a. att vid en långtgående delegering av disposition av avgifterna och av beslutsrätt över avgifternas storlek till en myndighet, ökar behovet av att verksamhetens intäkter och kostnader ska kunna följas upp. Det finns därför enligt ESV skäl för regeringen att bl.a. överväga hur återrapporteringen till riksdagen ska utformas.

Mot bakgrund av ovanstående vill utskottet understryka vikten av att noggrant följa upp Transportstyrelsens avgiftsfinansierade tillsynsverksamhet. Utskottet förutsätter att en sådan uppföljning kommer att ske kontinuerligt inom ramen för regeringens myndighetsstyrning och redovisas för riksdagen i samband med den årliga budgetberedningen.

Sammanfattande bedömning

Trafikutskottet föreslår att finansutskottet tillstyrker regeringens förslag i yrkandena 19–21 om Transportstyrelsens möjlighet att disponera de avgifter myndigheten tar ut för viss verksamhet.

Trafikverkets ansvar gentemot Arlandabanan Infrastructure AB

Propositionen

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att låta Trafikverket överta det ekonomiska ansvaret som Banverket och Luftfartsverket har gentemot Arlandabanan Infrastructure AB, dvs. det statligt ägda bolaget som äger och förvaltar Arlandabanan och anläggningar på Stockholms central som används för flygpendeltrafik. Förslaget har sin grund dels i att Banverket avvecklats och att dess verksamhet övertagits av Trafikverket, dels i att Luftfartsverket numera har flygtrafiktjänst som huvudansvar och är avgiftsfinansierat och därför inte längre bör ansvara för driften av Arlandabanan Infrastructure AB.

Trafikutskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag och förordar därför att finansutskottet tillstyrker förslaget i yrkande 22 om att låta Trafikverket överta det ekonomiska ansvaret som Banverket och Luftfartsverket har gentemot Arlandabanan Infrastructure AB.

Stockholm den 25 maj 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Désirée Liljevall (s) och Lars-Axel Nordell (kd).

Avvikande mening

Kompletterande planeringsram och ändrad låneram (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s) anför:

Vi socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister vill se en ny färdriktning för Sverige. Vi vill investera i en grön omställning för nya jobb och för klimatomställning. Vi har i vår följdmotion till 2010 års ekonomiska vårproposition (motion 2009/10:Fi15 av Mona Sahlin m.fl. [s, mp, v]), lämnat en utförlig redogörelse över en rad offensiva framtidssatsningar motsvarande över 100 miljarder kronor som vi anser behövas under 2010–2021 för att modernisera och klimatanpassa det svenska transportsystemet. Den satsning som regeringen föreslagit menar vi är klart otillräckligt. Det behövs kraftigt utökade satsningar på såväl järnväg som kollektivtrafik.

Vi är vidare starkt kritiska till regeringens strategi att låta kommuner vara med och via skattsedeln finansiera statliga infrastruktursatsningar. Investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg är ett statligt åtagande, och det är inte rimligt att övervältra kostnaderna för detta ansvar på kommuner och landsting. Många kommuner har ställts inför ett omöjligt val där de har känt sig tvingade att bidra med medfinansiering för att några investeringar över huvud taget ska komma till stånd. Vi inom det rödgröna samarbetet vill understryka att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Den kommunala medfinansieringen gröper ur kommunernas redan ansträngda budgetar, vilket givetvis också får konsekvenser för medborgarna i kommunen. Risken är dessutom att en växande andel kommunal medfinansiering ökar klyftorna mellan fattiga och rika kommuner och regioner, vilket ytterligare försämrar förutsättningarna för framtida tillväxt i de fattigare kommunerna. Vi motsätter oss bestämt en sådan utveckling.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi att finansutskottet avstyrker regeringens förslag vad gäller yrkande 16 om en kompletterande planeringsram.

Särskilt yttrande

Ändrad utgiftsram och ändrade anslag (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s) anför:

Vi har inga invändningar mot regeringens förslag till ändrad utgiftsram och ändrade anslag för 2010. Vi vill däremot understryka att vi anser att den nuvarande regeringen inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att förbättra transportsystemet i närtid. Tvärtom. Regeringens satsningar har enligt vår mening varit otillräckliga och felriktade. För att klara dagens och morgondagens utmaningar hade ökade satsningar behövts på såväl järnväg som kollektivtrafik. Så har dessvärre inte skett och behoven har i stället blivit allt större. Bristerna i dagens transportsystem blottades tydligt i samband med de stora störningarna i järnvägstrafiken under den gångna vintern.

Med vår politik hade ambitionsnivån för satsningar på järnväg och kollektivtrafik de senaste åren varit avsevärt högre. Med vår politik hade transportsystemet i dag varit bättre rustat för dagens och morgondagens behov.

I vår följdmotion till 2010 års ekonomiska vårproposition (motion 2009/10:Fi15 av Mona Sahlin m.fl. [s, mp, v]) har vi i det rödgröna samarbetet lämnat en utförlig redogörelse över en rad offensiva framtidssatsningar motsvarande över 100 miljarder kronor som vi anser kommer att behövas under 2010–2021 för att modernisera och klimatanpassa det svenska transportsystemet.