

Motion till riksdagen 2009/10:T497

av **Sven-Erik Österberg m.fl. (s)**

Infrastrukturen i Mälardalen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av infrastruktursatsningar i Mälardalen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla kommuner ges rätt att införa trängselavgifter.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen runt planeringsprocessen för järnväg förändras så att den möjliggör en snabbare järnvägsutbyggnad.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att plan- och bygglagen förändras så att detaljplaner ska säkerställa att kollektivtrafikens behov beaktas.²

¹ Yrkande 2 hänvisat till KU.

² Yrkande 4 hänvisat till CU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

Östra Mellansverige är Sveriges enda tätbefolkade storstadsregion med en tredjedel av landets befolkning, omkring 3 miljoner invånare. Området sträcker sig från Örebro län i väster, fram till Stockholm i öster och från Gävle i norr till Linköping i söder. Tillsammans står regionen för 40 procent av inkomsterna i Sverige, 34 procent av sysselsättningen och hälften av landets skatteintäkter. Även vid tider av avmattning på arbetsmarknaden har befolkningen i regionen fortsatt att öka. Här finns en starkt framtidsinriktad industritradition som under många år varit Sveriges tillväxtmotor.

Östra Mellansverige är Sveriges starkaste forskningsproducent med nästan hälften av landets högskolebaserade forskning och drygt 40 procent av näringslivets forskning och utveckling.

Här finns 25 högskolor med cirka 100 000 helårsstudenter eller omkring en tredjedel av landets studenter.

Det är en samarbetsregion som snabbt utvecklas mot en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Regionen har ett rikt utbud av olika boendemiljöer. Det finns beräkningar som pekar på att den här regionens befolkning kommer att öka med 27 procent fram till år 2030.

Andelen personer som arbetspendlar över kommungränsen har ökat kraftigt under en lång period. År 1985 pendlade drygt 21 procent av de förvärvsarbetande över sin kommungräns. Femton år senare hade siffran stigit till drygt 29 procent.

Östra Mellansverige ska inte bara vara en tillväxtmotor för Sverige, utan ett levande och dynamiskt utvecklingscentrum i hela Östersjöområdet. Här finns en koncentration av huvudkontor för storföretag som är jämförbar med mer centrala delar i Europa. För att kunna fortsätta konkurrera med andra stora regioner i Europa krävs att regionens gemensamma arbetsmarknad binds samman allt tätare. Det kräver en fungerande infrastruktur av vägar, järnvägar, flyg och sjöfart.

Väg- och järnvägsnätet har inte byggts ut i den takt som är nödvändigt för att möjliggöra snabba och säkra transporter, och behoven bara ökar. Om de ökade transportbehoven inte tas på allvar riskerar både tillväxten och välfärden att hämmas.

Forskningen visar tydligt att investeringar i transportsystemet sänker näringslivets kostnader och höjer produktiviteten. Sverige investerar förhållandevis lite i infrastruktur jämfört med andra västeuropeiska länder, särskilt när det gäller underhållsinvesteringar. Ju mer kunskapsintensivt näringslivet blir, desto större lokala arbetsmarknader kräver det, något som primärt kan åstadkommas genom ett utbyggt transportsystem.

Vi måste därför binda samman den i ett europeiskt perspektiv glesa befolkningsstrukturen i östra Mellansverige på ett bättre sätt för att vinna de konkurrensfördelar en storregion har.

Det behövs ett sammanhängande transportsystem, med bra samordning av olika transportslag och god service till resenärerna. Transportsystemet måste vara väl länkat till den nationella och europeiska infrastrukturen. Detta är en

nödvändig förutsättning för att vardagslivet ska fungera för enskilda människor liksom för regionens näringsliv.

En lägesanalys av standarden på infrastrukturen i östra Mellansverige visar att kapaciteten är otillräcklig, underhåll och reparationer är underdimensionerade och beredskapen för framtida behov är svag. Den viktigaste förklaringen till detta allvarliga läge är bristande finansiering av de olika insatserna. Statens budgetutrymme till infrastruktur har inte varit tillräckligt. I många fall har kommuner och landsting tvingats bidra med räntefria lån eller med delfinansiering för att angelägna projekt ska kunna startas upp och fullföljas.

Regeringen har beslutat om närtidssatsningar på vissa infrastrukturprojekt i regionen och nyligen fattades också beslutet att bygga Förbifart Stockholm. Men många angelägna objekt saknas fortfarande. Vi anser att utbyggnaden av infrastrukturen i östra Mellansverige måste påskyndas så att den även fortsättningsvis kan bidra till tillväxt i hela Sverige.

Alternativ finansiering av infrastruktur

Som alltid så överstiger behoven av ny infrastruktur de ekonomiska medel som finns att tillgå. Riksdagen beslutade 2008 att avsätta 417 miljarder kronor för transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2010–2021. För drift och underhåll avsätts 136 miljarder kronor som fördelas på vägar och 64 miljarder kronor på järnvägar. Kvar blir 217 miljarder kronor som ska användas till investeringar i vägar och järnvägar, sektorsuppgifter, statlig medfinansiering av vissa investeringar i trafikaneläggningar, driftsbidrag till icke-statliga flygplatser, medfinansiering av stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar samt räntor och amorteringar. Regeringen räknar också med en betydande medfinansiering till investeringar från kommuner, landsting och regioner.

Vi socialdemokrater i östra Mellansverige delar inte synen på att skattepengar som är avsedda i huvudsak för vård, skola och omsorg ska reserveras för anläggandet av vägar och järnvägar. Vår inställning är att staten ska fortsätta att ha huvudansvaret för finansieringen av nationella och regionala väg- och järnvägar samt drift och underhåll av det befintliga nätet. Planeringsmässigt är det också viktigt att staten håller fast vid sin roll som samordnare. Vi ser dock behov av att inom ramen för alternativ finansiering ändå kunna öka investeringsramen.

Med alternativ finansiering avses andra former av finansiering än över statsbudgeten, dvs. traditionell anslagsfinansiering av investeringen med direktavskrivning samt av drift och underhåll av den uppförda anläggningen. Alternativ finansiering kan vara finansiering genom lån från Riksgäldskontoret eller mot statlig lånegaranti. Det kan också ske genom att den privata sektorn tillhandahåller kapital, oftast i samband med att staten och det privata samarbetar vid genomförande av investeringen.

Vi vill för det första att investeringsviljan tydliggörs genom att vissa större, särskilt angelägna och kostnadskrävande investeringar i avgränsade projekt kan finansieras genom lån i Riksgälden. Då riskerar vi inte att hamna i

Fel! Okänt namn på

en situation där i princip allt annat måste skjutas på framtiden för att ge utrymme åt en enda stor investering. Det kan exempelvis handla om den planerade utbyggnaden av höghastighetståg i Sverige mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Malmö, en satsning som beräknas kosta 125 miljarder.

För det andra ser vi att alternativ finansiering även kan rymma exempelvis trängselskatter, bopengar eller tullar och andra intäktsmöjligheter. Användandet av ny teknik ska användas för att underlätta för användarna. Regioner och kommuner måste ges möjlighet att själva införa intäktsmöjligheter som ska kunna öronmärkas till området ifråga. Vi ser också gärna utökade möjligheter för kommuner och regioner att kunna besluta om att använda tullar, bopengar, trängselskatter eller andra IT-baserade lösningar för att miljömässigt styra trafiken. Intäkterna kan användas för att ge värdefulla bidrag till investeringar i lokal och regional infrastruktur. Villkoret är dock att intäkterna kommer de regioner till del som betalar dem och att det är regionen som beslutar hur de ska användas. Det västsvenska infrastrukturpaketet, som förutom statliga anslag också består av bland annat trängselskatt och banavgifter, kan tjäna som en inspirationskälla.

För det tredje ser vi att ett bättre nyttjande av offentlig upphandling är centralt för att effektivisera investeringar i infrastruktur. Vi anser att funktionsupphandlingar bör användas i flera projekt. De positiva erfarenheterna både vad gäller att hålla projekttiden och hålla budget vid byggandet av Norrortsleden i Stockholm är tänkvärda.

Fokus på hållbara transporter

En stor del av vårt transportsystem är uppbyggt under mitten av 1900-talet när bilen var lösningen och när få reflekterade över miljö- och klimatproblem. De investeringar som vi gjort i vår infrastruktur under senare år är mycket små i förhållande till de som gjordes då. Under samma tid avvecklades många järnvägar och ytterst lite återinvesterades för att upprätthålla eller utveckla järnvägstrafiken. Trots en delvis förändrad inställning under det senaste decenniet är det den tidens prioriteringar som styr hur dagens transportsystem ser ut. Om vi på allvar ska kunna ställa om vårt transportsystem så måste vi förändra det i grunden.

Bilen står inför stora förändringar. Vi kommer att få se en snabb utveckling för elfordon, hybridfordon och alternativa bränslen – en utveckling som är bra och nödvändig. Men samtidigt som bilen kommer att bli betydligt miljövänligare så kommer flera grundläggande miljöproblem att kvarstå. Den kommer fortfarande att orsaka buller, trängsel, olyckor och förbruka mycket energi i förhållande till den mängd passagerare eller gods den transporterar. Förutsättningarna för att öka kapaciteten på fordonen eller hastigheterna i vägsystemet är litet. Det betyder inte att bilen inte kommer att spela en viktig roll. Bilen kommer att vara en viktig del i framtidens transportsystem men den kan inte som idag vara normen. Vi behöver ett nytt transportsystem i

grunden, som i mycket högre grad bygger på kollektiva färdmedel och på spårbunden trafik.

Det finns en stor potential i att korta restiden i tågssystem för höga hastigheter mellan våra storstäder, den så kallade nordiska triangeln. Söder om Sundsvall borde tåget kunna konkurrera ut flyget mellan alla större städer och till Oslo och Köpenhamn samt vidare till Hamburgregionen. På köpet får vi bättre förutsättningar för en storregional trafik som kan bidra till nästa steg i regionförstoringen och som blir ett snabbare och bekvämare alternativ till bilen. Det är i den storregionala trafiken som vi kunnat se en nästan explosionsartad utveckling de senaste åren. Människor bor, reser och jobbar över länsgränser på ett helt nytt sätt. Det har skapat förutsättningar för en starkare tillväxt och en större konkurrenskraft för ett relativt glesbefolkat land som Sverige. Men det har också sprängt alla kapacitetsgränser i våra järnvägssystem. Redan idag finns det en större efterfrågan än vad det finns kapacitet. Flera viktiga investeringar har gjorts och kommer att göras men det är väldigt lite i förhållande till de krav som finns idag och ännu mindre i förhållande till den dag då flera av dessa kommer att stå klara. Redan idag så är situationen akut i alla våra storstadsregioner och problematisk runt många av våra större städer. På allt fler platser ser man möjlighet att ersätta en konkurrenssvag regional busstrafik med tåg. Man ser möjlighet att ta i bruk järnvägar som inte använts på många år eller att återuppbygga järnvägar som rivits upp. Vi behöver en ny satsning för att bygga upp en modern järnvägstrafik.

Också godstrafiken dras med stora kapacitetsproblem. På många sträckningar ska snabbgående passagerartrafik samsas med tunga godståg. Det skapar inte bara problem för passagerartrafiken utan också för godstrafiken. Efterfrågan efter gods på järnväg har ökat drastiskt och också här är kapaciteten begränsningen för att kunna ställa om många långtradartransporter till tåg. Den del av järnvägstrafiken som ökat snabbast är kombitrafiken. Vi ser en utveckling av kombitrafiken till alla större centralorter och ser hur tågtrafiken med godspendlar klarar att konkurrera med lastbilstrafiken både när det gäller pris, tid och kvalitet. Vi ser en reell möjlighet att skapa en modern godstrafik på järnväg om man höjer kapaciteten i järnvägssystemet och utvecklar kombitrafiken.

Kollektivtrafiken i våra städer har i det flesta av våra större städer inte utvecklats på ett sätt som skapar förutsättningar att konkurrera ut biltrafiken. Istället har utrymmena för bilar ökat på bekostnad av utrymmena för människor och grönytor. Gröna gårdar, torg och gator har blivit parkeringsplatser istället för mötesplatser. På många håll har man rivit delar av våra städer för att komma fram med storskaliga trafiklösningar. Vi behöver en politik för städer och som sätter människan i första rummet och för att klara det behöver vi ett nytt transportsystem med effektiv busstrafik, spårvagnstrafik och till och med tunnelbana i våra städer. De flesta av Sveriges städer har inte ekonomi att kunna bygga upp ett sådant system och det finns få bidrag från staten. Istället diskuteras hur kommunerna ska bidra till nationella investeringar. Vi behöver en nationell överenskommelse med finansiering från både staten och kommunerna för att bygga upp effektiva kollektivtrafiksystem i våra städer.

Fel! Okänt namn

Investera Mälardalen ur krisen nu

Just nu är behoven större än på mycket länge, men möjligheterna och förutsättningarna är också mycket bättre. Vi vet vad som behöver göras, vi vet att det är möjligt och vi vet att det går att lägga grunden för en hållbar utveckling och en ökad tillväxt genom att göra miljökloka investeringar i vårt transportsystem. Transporterna står för en stor andel av vår miljö- och klimatpåverkan. Det är dessutom den påverkan som visat sig svårast att vända. Det är hög tid att göra en nationell storsatsning på ett hållbart transportsystem. Mitt uppe i lågkonjunktur och finanskris kanske det till och med är nödvändigt och lönsamt, inte bara för att vända utvecklingen utan för att vi också ska stå starkare när vi kommer ur den. Kostnaderna för ny infrastruktur är nu också lägre än under den tidigare högkonjunkturen. Den låga räntan gör det också fördelaktigt att lånefinansiera infrastruktur. Det är tid att investera Mälardalen ur krisen.

Stockholm den 5 oktober 2009

Sven-Erik Österberg (s)

Anders Ygeman (s)

Matilda Ernkrans (s)

Tone Tingsgård (s)

Fredrik Olovsson (s)

Sonia Karlsson (s)