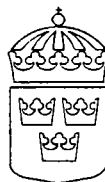


Trafikutskottets yttrande

1991/92:TU3y

Infrastrukturåtgärder för sysselsättning och tillväxt



1991/92
TU3y

Till finansutskottet

Finansutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att senast den 20 maj 1992 avge yttrande över proposition 1991/92:150 med förslag till slutlig reglering av statsbudgeten för budgetåret 1992/93, m.m. (kompletteringspropositionen) jämte motioner, såvitt propositionen och motionerna berör trafikutskottets beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet bilaga I:4 i kompletteringspropositionen. Denna bilaga tar upp infrastrukturåtgärder för sysselsättning och tillväxt inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. Vidare behandlas 16 motionsyrkanden som väckts med anledning av propositionen.

Propositionen

SJÄTTE HUVUDTITELN

Övriga infrastrukturåtgärder

Regeringen föreslår i propositionens bilaga I:4 (kommunikationsdepartementet) under rubriken L. Övriga infrastrukturåtgärder att riksdagen till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt för budgetåret 1992/93 anvisar ett reservationsanslag på 2 200 000 000 kr.

Motionerna

1991/92:Fi41 av Ingvar Carlsson m.fl. (s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att med all kraft få i gång och fullfölja de stora, strategiska infrastrukturinvesteringarna i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen bemyndigar vägverket att för budgetåret 1992/93 uppta lån för tidigareläggning av investeringar inom en ram om 2 500 milj.kr.,

4. att riksdagen bemyndigar banverket att för budgetåret 1992/93 uppta lån för tidigareläggning av investeringar inom en ram om 1 500 milj.kr.,

5. att riksdagen till anslaget L 3. Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt för budgetåret 1992/93 anvisar 300 milj.kr. mer än vad regeringen föreslår,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fördelningen av medlen under anslaget L 3,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av tidigareläggningar av investeringar inom SJ och luftfartsverket,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en "beredskapsbank" inom trafikverken för att underlätta planeringen,

9. att riksdagen hos regeringen begär att överläggningar upptas med de företag som producerar materiel för järnvägstrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen,

10. att riksdagen hos regeringen begär att få en likviditetsplan för anslaget L 1. Investeringar i trafikens infrastruktur avseende de direkta och indirekta åtaganden som finns,

11. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket och banverket får i uppdrag att bilda ett gemensamt bolag med uppgift att projektera, låta bygga och driva järnvägen mellan Stockholm och Arlanda,

37. att riksdagen beslutar att till Rängebidrag för ny- och ombyggnader av vissa statliga och kommunala investeringar för budgetåret 1992/93 till Arbetsmarknadsstyrelsen anvisa ett reservationsanslag på 1 050 milj.kr.

1991/92:Fi42 av Ian Wachtmeister m.fl. (nyd) vari yrkas

18. att riksdagen till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt för budgetåret 1992/93 anvisar 2 000 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således totalt 4 200 000 000 kr.,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att även öka satsningen på huvudvägssystemet och borttagande av flaskhalsar mellan storstäderna i Sverige,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snar utbyggnad av snabbjärnväg mellan Sundsvall och Stockholm.

1991/92:Fi44 av Lars Werner m.fl. (v) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om 10 extra miljarder kronor för att bekämpa arbetslösheten,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förverkligandet av myndigheters och verks investeringsplaner.

Anslag till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt

I kompletteringspropositionen anføres att i syfte att skapa ökade sysselsättnings- och tillväxteffekter bör 2 200 milj.kr. anvisas till underhållsåtgärder på vägar och järnvägar och till reinvesteringar i främst mindre objekt på länsvägar och på vissa järnvägar.

Enligt propositionen bör det ankomma på regeringen att bestämma om fördelningen mellan väg- och järnvägssektorn medan vägverket och banverket får bestämma fördelningen av underhållsmedlen på enskilda objekt. Som riktlinjer för medelsfördelningen anges att hänsyn skall tas till arbetslöshetssituationen och behovet och nyttan av åtgärderna samt till objektens betydelse för bl.a. näringslivets behov av transporter och för ökad tillväxt. Vidare anges att åtgärderna skall kunna sättas i gång snabbt och vara sysselsättningsintensiva.

Förslag om ökad medelsanvisning under detta anslag redovisas i två motioner.

I motion Fi41 (s) yrkandena 5 och 6 anføres att medelsanvisningen bör höjas med 300 milj.kr. till sammanlagt 2 500 milj.kr. Beloppet bör fördelas mellan de berörda trafikverken så att 1 700 milj.kr. anvisas för underhåll och reinvesteringar inom vägverkets ansvarsområde medan resterande 800 milj.kr. anvisas till banverket för motsvarande ändamål.

I motion Fi42 (nyd) yrkande 18 förordas att 4 200 milj.kr. anvisas under det nya anslaget. Enligt motionen bör de medel som föreslås anvisas utöver regeringens förslag användas främst till investeringar i ett vägsystem med hög standard mellan storstäderna. Genom en sådan satsning kan bl.a. tillväxten i ekonomin främjas. För finansieringen av medelsökningen anges att en överföring bör ske från arbetsmiljöfonden med motsvarande belopp.

Trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen uttalat att ökade insatser bör göras för att klara underhållet av vägar och järnvägar. I sitt betänkande 1990/91:TU4 Trafikens infrastruktur framhöll utskottet att en kraftig ökning av vägunderhållet är angelägen. Om erforderliga underhållsinsatser inte genomförs, försvåras — framhålls det i betänkandet — framkomligheten på vägarna för näringslivet, kollektivtrafiken och enskilda trafikanter. Detta leder till försämrade tillväxtmöjligheter, lägre trafiksäkerhet och större miljöproblem. Enligt riksdagens trafikpolitiska beslut från år 1988 klargörs också att det kapital som investerats i vägar skall säkras.

Trafikutskottet har tidigare i vår förordat att ökade medel anvisas för underhållsåtgärder i trafikens infrastruktur. Genom sitt av riksdagen godkända betänkande 1991/92:TU15 Vägvesende m.m. (rskr. 248) har sålunda anvisats ett anslag på 5 908 milj.kr. för drift och underhåll av statliga vägar. För drift och vidmakthållande av statliga järnvägar har utskottet i betänkande 1991/92:TU19 Järnvägar tillstyrkt en medelsanvisning på 2 949 milj.kr. Trafikutskottet har också tillstyrkt regering-

ens förslag i årets budgetproposition om att besparingar under anslagen L 1. Investeringar i trafikens infrastruktur och L 2. Vissa produktivtets- och sysselsättningsfrämjande åtgärder får användas av vägverket och banverket för extra underhållsinsatser (bet. 1991/92:TU22).

Trafikutskottet bedömer att det trots dessa beslut kvarstår ett behov av ökade insatser för drift och underhåll på såväl väg- som järnvägsområdet. Genom regeringens nu föreliggande förslag kan därför enligt utskottets mening en efterlyst och angelägen förstärkning göras av insatserna för att bibehålla och rusta upp trafikens infrastruktur. Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att propositionens förslag till medelsanvisning på 2 200 milj.kr. för ändamålet är väl avvägt. Enligt utskottets mening bör det ankomma på regeringen att fördela medlen mellan väg- och järnvägssektorn.

Av det anförda följer att finansutskottet bör tillstyrka propositionens förslag om att 2 200 milj.kr. bör anvisas under det nya anslaget Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt. Härav följer att finansutskottet bör avstyrka motionerna Fi41 (s) yrkandena 5 och 6 samt Fi42 (nyd) yrkande 18.

Extra medel för att bekämpa arbetslösheten

I motion Fi44 (v) yrkande 3 framhålls att 10 miljarder kronor bör anvisas i extra medel för att bekämpa arbetslösheten. Av denna medelsram anförts att 1 400 milj.kr. bör anvisas för trafiksatsningar.

Trafikutskottet anser att med de satsningar som tidigare förordats kan betydande insatser göras för att främja tillväxten och för att uppnå en ökad sysselsättning. Finansutskottet bör därför avstyrka motion Fi44 (v) vad gäller den del av yrkande 3 som avser insatser på trafikområdet.

Tidigareläggning av trafikinvesteringar

Ett program för tidigareläggningar av trafikinvesteringar framläggs i motion Fi41 (s). Enligt motionen kräver ökad tillväxt och tryggad välfärd betydande investeringar i trafikens infrastruktur. Investeringstakten måste vidare påverkas av den djupa lågkonjunktur som Sverige befinner sig i. Genom att investeringar kan tidigareläggas anges att de kan utföras till relativt sett lägre priser, samtidigt som kostnaderna för arbetslösheten kan begränsas.

Enligt den regionalt fördelade kartläggning som redovisas i motionen kan inom järnvägsområdet objekt för ca 3 500 milj.kr. tidigareläggas så att byggstart kan ske under budgetåret 1992/93. För vägverket uppgår motsvarande belopp till drygt 5 500 milj.kr. Totalt anges därmed att investeringar i vägar och järnvägar för ca 9 000 milj.kr. kan tidigareläggas och starta under det kommande året.

I motionen bedöms att under *nästa budgetår* bör investeringar i trafikens infrastruktur tidigareläggas för sammanlagt 4 000 milj.kr. För att förverkliga denna tidigareläggning förordas att trafikverken bemyndigas uppta lån. För vägverket föreslås en låneram på 2,5 miljarder kronor (yrkande 3) och för banverket en ram på 1,5 miljarder kronor

(yrkande 4). Enligt motionen bör trafikverken betala tillbaka lånen med ordinarie medel eller intäkter något år senare. Verken förutsätts vidare kompenseras för räntan på upplånat kapital genom ett särskilt bidrag från arbetsmarknadsstyrelsen (AMS).

I motionen redovisas även en rad projekt lämpliga för tidigareläggning inom SJ:s och luftfartsverkets ansvarsområde. Detta gäller t.ex. en fortsatt upprustning av SJ:s stationer och standardförbättringar av flygplatsernas rullbanor. Mot denna bakgrund förordas att även SJ och luftfartsverket bör erbjudas ett räntebidrag av AMS om man tidigare lägger planerade investeringar (yrkande 7). På så vis beräknas att investeringar för 1 500 milj.kr. kan genomföras under nästa budgetår utöver tidigare planer. I motionen yrkas att AMS anvisas ett reservationsanslag på 1 050 milj.kr. (yrkande 37). Från detta anslag skall räntebidragen inom trafikutskottets verksamhetsområde finansieras.

Trafikutskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att investeringar i trafikens infrastruktur kan tidigareläggas bl.a. mot bakgrund av nuvarande lågkonjunkter. Så har också skett. Regeringen beslöt sålunda den 12 mars att anvisa 4 miljarder kronor till väg- och järnvägsprojekt inom den av riksdagen fastställda planeringsramen på 20 miljarder kronor. Som tidigare redovisats innebär också förslaget om ett nytt anslag på 2 200 milj.kr. för underhållsinsatser på vägar och järnvägar att angelägna åtgärder kan genomföras för att förbättra sysselsättningsläget. Vidare kan erinras om den möjlighet som trafikverken har att söka traditionella beredskapsmedel från AMS för åtgärder inom sina verksamhetsområden. I sammanhanget kan också nämnas att ytterligare insatser övervägs av regeringen. Regeringen har sålunda aviserat att intäkter från försäljning av statliga företag skall användas för utbyggnad av infrastrukturen.

Med hänvisning till vad som nu har anförts anser trafikutskottet att några ytterligare åtgärder inte är påkallade för att tidigarelägga investeringar i trafikens infrastruktur. Finansutskottet bör följaktligen avstyrka motion Fi41 (s) yrkandena 3, 4 och 7. Vidare bör den del av yrkande 37 som avser statliga räntebidrag inom trafikutskottets verksamhetsområde avstyrkas.

Riktlinjer för investeringsplaneringen

I motion Fi42 (nyd) yrkandena 19 och 20 behandlas frågor om investeringsinriktningen vid insatser i trafikens infrastruktur. Motionärerna anför att medel till trafikens infrastruktur främst bör anvisas till investeringar i ett vägsystem med hög standard mellan våra storstäder. De kapacitetsmässiga "flaskhalsar" som finns bör vidare byggas bort. I motionen framhålls vidare att snabbspårutbyggnaden av ostkustbanan från Stockholm till Sundsvall bör högprioriteras.

I motion Fi44 (v) framhålls att det hos myndigheter och verk finns omfattande planer på investeringar i infrastrukturen. För att begränsa arbetslösheten bör de projekt förverkligas som i första hand skapar arbetstillfällen.

Trafikutskottet kan konstatera att med den inriktning för investeringsplaneringen som utskottet tidigare har anslutit sig till sker bl.a. en utbyggnad på vägområdet till ett stamvägnät innebärande ett rikstäckande, sammanhängande och robust nät av riksvägar med hög och jämn standard. För järnvägsområdet gäller att en utbyggnad skall ske bl.a. för höghastighetståg mellan storstäderna och till Arlanda. Beträffande ostkustbanan kan tilläggas att den ingår bland de utpekade angelägna järnvägsinvesteringar som kan finansieras inom ramen för det särskilda anslaget för investeringar i trafikens infrastruktur. En snabbtåsanpassning av ostkustbanan har därmed också kunnat inledas.

Vad gäller den efterlysta inriktningen på arbetskraftsintensiva projekt kan erinras om att riktlinjerna för medelsanvändningen för det särskilda anslaget för underhållsåtgärder, som utskottet behandlat i ett tidigare avsnitt, innebär bl.a. att sysselsättningsintensiva projekt förutsätts genomföras.

Med hänvisning till vad som nu har anförts bör finansutskottet avstyrka motion Fi42 (nyd) yrkandena 19 och 20 samt Fi44 (v) yrkande 5.

Övriga infrastrukturfrågor

Enligt motion Fi41 (s) finns det en rad *stora väg- och järnvägsprojekt* som tidigare planerats men som fördröjts av olika skäl (yrkande 2). Flertalet av dessa projekt anges ha en varaktighet över flera år. Det allvarliga sysselsättningsläget inom anläggningsbranschen gör att alla möjligheter att tidigarelägga delar av projekten måste prövas. Om så krävs bör enligt motionärerna t.ex. en utökad andel skiftarbete komma i fråga. För att en betydande tillväxteffekt skall kunna tas till vara krävs, framför allt på järnvägsområdet, att hela stråk kan tas i bruk. Det är därför enligt motionen synnerligen angeläget att det nås en uppgörelse för västkustbanan som möjliggör att dubbelspåret i sin helhet kan färdigställas. På samma sätt anges det som angeläget att t.ex. bärigheten på stambanan genom övre Norrland och norra stambanan förbättras längs hela sträckan så att tågvikterna kan öka. Regeringen bör mot denna bakgrund enligt motionen med all kraft få i gång och fullfölja de stora strategiska infrastrukturinvesteringarna.

I motionen tas särskilt upp frågan om utbyggnaden av *Arlandabanan* (yrkande 11). Enligt motionen har regeringens hantering av frågan förorsakat onödigt dröjsmål. En utbyggnad av Arlandabanan är ett villkor för att den tredje rullbanan på Arlanda flygplats skall få byggas. Enligt motionen bör luftfartsverket och banverket snarast ges i uppdrag att bilda ett gemensamt bolag med uppgift att projektera, låta bygga och driva järnvägen mellan Stockholm och Arlanda.

I motionen behandlas vidare *anslaget för investeringar i trafikens infrastruktur* (yrkande 9). Enligt motionen har staten gjort utfästelser om investeringar i järnvägar, vägar och kollektivtrafikanläggningar som totalt uppgår till 26 miljarder kronor. Riksdagen har dock bara anvisat anslag som sammanlagt uppgår till 10 miljarder kronor. Detta betyder enligt motionen att riksdagen behöver anvisa minst 16 miljard-

der kronor ytterligare. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en likviditetsplan för anslaget L 1. Investeringar i trafikens infrastruktur avseende de direkta och indirekta åtaganden som finns från statens sida.

I motionen föreslås även att en "*beredskapsbank*" inrättas för investeringar i trafikens infrastruktur som snabbt kan sättas i gång (yrkande 8). Enligt motionen bör i en sådan projekteringsreserv finnas projekt som motsvarar 100 % av ordinarie investeringsvolym. Projektet bör vara så väl förberedda att de kan påbörjas fysiskt tre månader efter det att beslut fattats om att nya medel tillförs anslaget. För att finansiera upparbetandet av denna projekteringsreserv förordas att trafikverken får utnyttja en del av de besparingar som kan göras inom området.

Slutligen behandlas i motionen *samarbetet mellan staten och järnvägsindustrin* (yrkande 9). Enligt motionen pågår en betydande nysatsning på järnvägsområdet. Anslagen till järnvägsinvesteringar har sålunda ökat radikalt under de senaste åren. Samtidigt avser eller planerar flera stora enheter inom såväl stålindustrin som verkstadsindustrin att sluta tillverka järnvägsprodukter som järnvägsräls, förortståg och tunnelbanetåg. Enligt motionen bör mot denna bakgrund regeringen snarast ta upp överläggningar med de företag som producerar material för järnvägstrafiken. Syftet bör vara att säkra tillverkningen av järnvägsprodukter samt samordna resurser för att utveckla ny teknik och nya fordon för såväl gods- som passagerartrafiken.

Trafikutskottet konstaterar vad gäller frågan om *stora väg- och järnvägsprojekt* att genom de riktlinjer som riksdagen tidigare fattat beslut om för anslaget till investeringar i trafikens infrastruktur bör en kraftsamling ske till större sammanhållna investeringar av nationell betydelse inom järnvägs-, kollektivtrafik- och vägområdena som gagnar tillväxten och miljön. Genom beslut av såväl den tidigare som den nuvarande regeringen har också en rad beslut tagits som ligger väl i linje med riktlinjerna för anslaget. Trafikutskottet förutsätter att dessa projekt också genomförs så skyndsamt som möjligt.

Arlandabanan ingår bland de utpekade angelägna järnvägsinvesteringar som enligt riksdagens beslut våren 1991 kan prioriteras och finansieras inom ramen för det särskilda anslaget för investeringar i trafikens infrastruktur. En utbyggnad av projektet har påbörjats på sträckan Stockholm—Rosersberg efter det att genom skilda beslut sammanlagt 750 milj.kr. anvisats från det särskilda infrastrukturanslaget. Utskottet förutsätter att projektet kan fullföljas skyndsamt.

Beträffande det särskilda *anslaget för investeringar i trafikens infrastruktur* kan nämnas att trafikutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 1990/91:TU24 (rskr. 286) framhöll vikten av att riksdagens inflytande över det nya anslaget tillgodoses på ett tillfredsställande sätt. Trafikutskottet ansåg att regeringen i kommande budgetpropositioner bör redovisa vilka projekt, såväl pågående som avslutade, som regeringen finansierat med stöd av anslaget. Vidare borde så långt möjligt redovisas planerings- och förhandlingsläget för projekt som regeringen

avser att genomföra. Med denna uppläggning har förutsatts att riksdagen får möjlighet att skapa sig en helhetsbild över hur anslaget utnyttjas, samtidigt som riksdagen får möjlighet att utöva inflytande över användningen av anslaget.

I årets budgetproposition redovisas de projekt som regeringen under år 1991 beslutat genomföra med stöd av det nya anslaget. Likviditetsmässigt bedöms i propositionen att anvisade medel täcker medelsbehoven under budgetåret 1992/93 för redan beslutade investeringar. Likviditetsläget för nästa budgetår bedöms även medge viss handlingsfrihet för regeringen att fatta ytterligare beslut om investeringar inom ramen för den tilldelade planeringsramen på 20 miljarder kronor. Regeringen har därefter den 12 mars 1992 beslutat att anvisa 4 miljarder kronor till väg- och järnvägsprojekt inom den av riksdagen fastställda planeringsramen.

Enligt trafikutskottets mening får det förutsättas att en likviditetsplan redovisas för riksdagen i samband med den fortsatta uppföljningen av anslaget.

Beträffande yrkandet om en *beredskapsbank* anser trafikutskottet det angeläget att en god beredskap finns för att kunna tidigarelägga angelägna investeringar. Investeringsprojekt bör kunna förberedas som avspeglar såväl olika ambitionsnivåer som planeringsriktlinjer. Enligt vad utskottet erfarit har också under senare år en betydande beredskap byggts upp inom trafikverken av väl förberedda projekt. Vägverket uppges sålunda ha en planeringsreserv som motsvarar ca 10 miljarder kronor, varav projekt för 4 miljarder kronor är så långt förberedda att de kan sättas i gång redan under innevarande år. För banverket kan nämnas att en särskild projekteringsplan har tagits fram som omfattar åtgärder i prioritetsordning för totalt ca 20 miljarder kronor under 1990-talet. Inom banverket finns vidare beredskapsplaner innefattande projekt som motsvarar 4 miljarder kronor, varav ungefär hälften beräknas kunna genomföras redan på kort sikt.

Utskottet bedömer mot denna bakgrund att det numera finns en tillfredsställande framförhållning för att kunna tidigarelägga investeringar på trafikområdet.

Trafikutskottet övergår nu till frågan om *samarbetet mellan staten och järnvägsindustrin*. Trafikutskottet anser det angeläget att samarbetet kan utvecklas mellan beställare och tillverkare på järnvägsområdet. Som berörs i motionen kan teknikutveckling medverka såväl till bra trafiklösningar som till att skapa goda förutsättningar för industrin. Detta samarbete bör dock enligt utskottets mening ske på marknadsmässiga villkor mellan aktörerna på området. Statens uppgift är därvid att bidra till att stimulera till forskning och utveckling på området.

Som exempel på statens insatser kan nämnas det arbete som pågår i transportforskningsberedningens regi för att tillsammans med berörda intressenter utveckla en ny regional motorvagnsgeneration. Vidare kan anges att staten som aktör i den statliga trafikupphandlingen av långväga persontrafik kan medverka till att anskaffningen av nya motorvagnar påskyndas. Trafikutskottet har sålunda tidigare i år i betänkandet 1991/92:TU21 Ökad konkurrens inom kollektiva persontrafiken be-

dömt det som angeläget att en förnyelse av vagnparken äger rum så att tågtrafiken kan göras mer konkurrenskraftig. Inom den ekonomiska ramen för trafikupphandlingen har också särskilda utvecklingsmedel reserverats. Därmed har förutsatts att även sysselsättningsläget kan påverkas positivt i samband med en nybeställning av motorvagnar. Vidare kan anges att trafikutskottet i betänkandet 1991/92:TU19 Järnvägar förutsatt att SJ tillsammans med näringslivet satsar på ett teknikutvecklingsprogram för kombitrafiken.

Med hänvisning till vad som nu har anförts bör finansutskottet avstyrka motion Fi41 (s) yrkandena 2 och 8—11.

Stockholm den 19 maj 1992

På trafikutskottets vägnar

Rolf Clarkson

I beslutet har deltagit: Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Håkan Strömberg (s), Elving Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Jan Sandberg (m), Lars Svensk (kds), Kenneth Attefors (nyd), Bo Nilsson (s), Lars Björkman (m), Anita Jönsson (s), Lars Biörck (m), Jarl Lander (s), Ines Uusmann (s) och Hugo Bergdahl (fp).

Från Vänsterpartiet, som inte företräds av någon ordinarie ledamot i utskottet, har suppleanten Bengt Hurtig (v) närvarit vid den slutliga behandlingen av ärendet.

Avvikande meningar

1. Anslag till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt

Sven-Gösta Signell, Håkan Strömberg, Sten-Ove Sundström, Bo Nilsson, Anita Jönsson, Jarl Lander och Ines Uusmann (alla s) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnittet Anslag till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt som börjar med "Trafikutskottet har" och slutar med "yrkande 18" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att ökade medel bör avsättas för underhåll av vägar och järnvägar över hela landet. Enligt trafikutskottets mening bör som framhålls i motion Fi41 (s) 2 500 milj.kr. anvisas för ändamålet under anslaget Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt. Beloppet bör fördelas så att 1 700 milj.kr. anslås för underhållsåtgärder inom vägverket och 800 milj.kr. till banverket. Riksdagen bör sålunda anvisa 300 milj.kr. mer än vad regeringen föreslagit.

Trafikutskottet anser därmed att finansutskottet bör bifalla motion Fi41 yrkandena 5 och 6. Vad trafikutskottet nu anfört innebär att finansutskottet bör avstyrka motion Fi42 (nyd) yrkande 18.

2. Anslag till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt

1991/92:TU3y

Kenneth Attefors (nyd) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnittet Anslag till Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt som börjar med "Trafikutskottet har" och slutar med "yrkande 18" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att behovet av resurstillskott till trafikens infrastruktur är betydande med hänsyn till de många års försummelser som nu måste tas igen. Propositionens förslag till medelsanvisning är därför otillräckligt och bör utökas med 2 000 milj.kr. till sammanlagt 4 200 milj.kr. Trafikutskottet förutsätter därvid att angelägna satsningar kan göras på de för landet viktiga tillväxtprojekten. För finansieringen av resursökningen till investeringarna i trafikens infrastruktur bör motsvarande medel omföras från arbetsmiljöfonden.

Trafikutskottet anser därmed att finansutskottet bör bifalla motion Fi42 (nyd) yrkande 18. Trafikutskottets ställningstagande innebär vidare att motion Fi41 (s) yrkandena 5 och 6 avstyrks.

3. Tidigareläggning av trafikinvesteringar

Sven-Gösta Signell, Håkan Strömberg, Sten-Ove Sundström, Bo Nilsson. Anita Jönsson, Jarl Lander och Ines Uusmann (alla s) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnittet Tidigareläggning av trafikinvesteringar som börjar med "Trafikutskottet delar" och slutar med "verksamhetsområde avstyrkas" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att det krävs ett omfattande program för tidigareläggningar av trafikinvesteringar för att främja ökad tillväxt och tryggad välfärd. Investeringsstaken måste påverkas av den djupa lågkonjunktur som Sverige befinner sig i. Genom att investeringar kan tidigareläggas kan de utföras till relativt sett lägre priser, samtidigt som kostnaderna för arbetslösheten kan begränsas.

Trafikutskottet bedömer att under budgetåret 1992/93 bör investeringar i vägar och järnvägar tidigareläggas för sammanlagt 4 000 milj.kr. För att förverkliga denna tidigareläggning bör trafikverken bemyndigas uppta lån. För vägverket bör låneramen vara 2,5 miljarder kronor medan motsvarande ram för banverket bör vara 1,5 miljarder kronor. Trafikverken bör betala tillbaka lånen med ordinarie medel eller intäkter något år senare när projekten skulle ha utförts enligt föreliggande planer. Verken förutsätts kompenseras för räntan på upplånat kapital genom att ett särskilt bidrag utgår från arbetsmarknadsstyrelsen (AMS).

Trafikutskottet anser att tidigareläggningen även bör omfatta de statliga affärsverken SJ och luftfartsverket. Det gäller t.ex. en fortsatt upprustning av SJ:s stationer och standardförbättringar av flygplatsernas rullbanor. SJ och luftfartsverket bör därför erbjudas ett räntebidrag av AMS om man tidigarelägger planerade investeringar. Trafikutskottet beräknar att på så vis kan investeringar för 1 500 milj.kr. genomföras under nästa budgetår utöver vad som återfinns i verkens ordinarie planer.

Med hänvisning till vad som nu har anförts anser trafikutskottet att finansutskottet bör tillstyrka motion Fi41 (s) yrkandena 3, 4 och 7. Trafikutskottet tillstyrker vidare den del av yrkande 37 som avser statliga räntebidrag inom trafikutskottets verksamhetsområde.

4. Övriga infrastrukturfrågor

Sven-Gösta Signell, Håkan Strömberg, Sten-Ove Sundström, Bo Nilsson, Anita Jönsson, Jarl Lander och Ines Uusmann (alla s) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnittet Övriga infrastrukturfrågor som börjar med "Trafikutskottet konstaterar" och slutar med "yrkandena 2 och 8–11" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet konstaterar att det finns en rad *stora väg- och järnvägsprojekt* som tidigare planerats men som fördröjts av olika skäl. Flertalet av dessa projekt har en varaktighet över flera år. Det allvarliga sysselsättningsläget inom anläggningsbranschen gör det enligt trafikutskottets mening nödvändigt att alla möjligheter att tidigarelägga delar av projekten måste prövas. Om så krävs bör t.ex. en utökad andel skiftarbete komma i fråga. För att en betydande tillväxteffekt skall kunna tas till vara krävs, framför allt på järnvägsområdet, att hela stråk kan tas i bruk. Trafikutskottet anser att det därför är synnerligen angeläget att det t.ex. nås en uppgörelse för västkustbanan som möjliggör att dubbelspåret i sin helhet kan färdigställas. På samma sätt är det angeläget att bärigheten på stambanan genom övre Norrland och norra stambanan förbättras längs hela sträckan så att tågvikterna kan öka. Regeringen bör mot denna bakgrund enligt trafikutskottets mening verka för att med all kraft få i gång och fullfölja de stora strategiska infrastrukturinvesteringarna.

Vad gäller *Arlandabanan* konstaterar trafikutskottet att detta projekt tillhör en av de högst prioriterade järnvägsutbyggnaderna i landet. En utbyggnad av Arlandabanan är också ett villkor för att den tredje rullbanan på Arlanda flygplats skall få byggas. Regeringens hantering av frågan som förorsakat onödigt dröjsmål har därför varit olycklig. För att påskynda projektet bör luftfartsverket och banverket snarast ges i uppdrag att bilda ett gemensamt bolag med uppgift att projektera, låta bygga och driva järnvägen mellan Stockholm och Arlanda.

Beträffande *anslaget till investeringar i trafikens infrastruktur* föreligger stora oklarheter enligt trafikutskottets mening. Genom tidigare riksdagsbeslut har 10 miljarder kronor anslagits till infrastrukturinvesteringar. Regeringen har dock gjort utfästelser om investeringar för 26 miljarder kronor i järnvägar, vägar och kollektivtrafikanläggningar. Till bilden hör vidare att enligt regeringen bör medel från anslaget även kunna användas för vissa underhållsinsatser samtidigt som någon anslagsuppräknning inte har skett. En likviditetsplan bör därför snarast redovisas för riksdagen som beskriver konsekvensen av de direkta och indirekta åtaganden som gjorts från regeringens sida.

Trafikutskottet anser att det är angeläget att en väl utbyggd *beredskapsbank* finns som gör det möjligt att tidigarelägga olika projekt på trafikområdet. Trots de insatser som gjorts under senare år för att

bygga upp planberedskapen finns det inte en tillfredsställande framförhållning för att snabbt kunna tidigarelägga investeringar på trafikområdet i olika landsdelar. Trafikverken bör därför åläggas att upprätta beredskapsplaner i enlighet med vad som anförs i motion Fi41 (s).

Trafikutskottet anser det angeläget att *samarbetet mellan staten och järnvägsindustrin* kan utvecklas vidare. Som berörs i motionen kan teknikutveckling medverka såväl till bra trafiklösningar som bidra till att skapa goda industriella förutsättningar. Med den betydande satsning som nu sker på järnvägsområdet bör det finnas stora möjligheter att uppnå ett utvecklat samarbete. Regeringen bör mot denna bakgrund snarast ta initiativ till överläggningar med de företag som producerar materiel för järnvägstrafiken. Syftet bör vara att säkra tillverkningen av järnvägsprodukter samt samordna resurser för att utveckla ny teknik och nya fordon för såväl gods- som passagerartrafiken.

Med hänvisning till vad som nu har anförts anser trafikutskottet att finansutskottet bör tillstyrka motion Fi41 (s) yrkandena 2 och 8–11.

Meningsyttring av suppleant

Meningsyttring får avges av suppleant från Vänsterpartiet, eftersom partiet inte företräds av ordinarie ledamot i utskottet.

Bengt Hurtig (v) anför:

Extra medel för att bekämpa arbetslösheten

Vänsterpartiet bedömer att ytterligare cirka 10 miljarder kronor bör användas utöver regeringens program för att bekämpa arbetslösheten. Av de 1,4 miljarder kronor vi från denna ram avsatt för trafiksatsningar kan givetvis en betydande del användas för tidigareläggningar och lånefinansiering genom räntebidrag för att därmed snabbare få i gång investeringarna. Minst 700 milj.kr. bör dock disponeras för utökad underhåll av järnvägar och vägar. I sammanhanget kan vidare nämnas att av de 1,6 miljarder kronor Vänsterpartiet avsatt för fler beredskapsarbeten kan en del användas för ytterligare satsningar på trafikens infrastruktur.

Jag anser därför att finansutskottet bör tillstyrka den del av yrkande 3 i motion Fi44 (v) som avser 1,4 miljarder kronor för trafiksatsningar.

Riktlinjer för investeringsplaneringen

Tidigarelagda investeringar bör i huvudsak inriktas på stamjärnvägar och byggande av länstrafikanläggningar samt sådana projekt som skapar arbetstillfällen. Investeringarna bör vidare ske med stor hänsyn till hushållning med naturresurser och miljökrav. Finansutskottet bör därför tillstyrka motion Fi44 (v) yrkande 5.