

## Motion till riksdagen 2008/09:T8

**av Ibrahim Baylan m.fl. (s)**  
**med anledning av prop. 2008/09:35**

# Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till statlig planeringsram för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
2. Riksdagen beslutar att den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 i stället ska uppgå till 457 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag att avveckla statsbidraget till trafik- huvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik.
4. Riksdagen avslår regeringens förslag till driftsbidrag till icke-statliga flygplatser.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om grunderna för ett nytt system för driftsbidrag till flygplatser.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram ett särskilt program för infrastruktursatsningar som förbättrar fordonsindustrins tillgång till en effektiv och miljövänlig infrastruktur.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de transportpolitiska målen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lånefinansiering av delar av planeringsramen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om transportsystemets betydelse för att minska utsläppen av växthusgaser.

**Fel! Okänt namn på**

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera investeringar i ny järnvägskapacitet framför investeringar i vägar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att på sikt öka kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter med 50 %.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken bör ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Norrbotniabanan bör ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda intäkterna från trängselskatten i Stockholm både till investeringar i kollektivtrafik och vägar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vad Sverige bör driva i förhandlingarna om EU:s bindande koldioxidkrav för nya personbilar.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett långsiktigt krav inom EU på koldioxidutsläpp från nya personbilar om maximalt 95 g/km år 2020.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten att peka ut strategiska kombiterminaler.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrensen på järnvägsnätet.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målet för ägandet av Statens järnvägar.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avvisa förslaget att höja banavgifterna på järnväg.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta jämställdheten vara vägledande för inriktningen av infrastrukturpolitiken.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om medel för ökad bärighet i skogslänen.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att väg E 22 bör ingå i den statliga planeringsramen för transportinfrastruktur för perioden 2010–2021.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en blocköverskridande långsiktig överenskommelse om infrastrukturen i Stockholmsområdet.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av sjöfartens avgifter för att öka dess konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag.

**Fel! Okänt namn på**

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med konkreta förslag på hur närsjöfarten i Sverige kan utvecklas som ett alternativ till vägtransporter.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att peka ut strategiska hamnar.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka de ekonomiska styrmedlen för att föra över resande från flyget till järnvägen.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utvidga ansvaret för trafiksäkerhetsfrågorna.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara obligatoriskt med alkohols i alla nya personbilar från år 2015.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb översyn av planeringsprocessen för väg- och järnvägsinvesteringar.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva funktionsupphandling med helhetsåtagande i ett antal infrastrukturprojekt i närtid.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Konkurrensverket i uppdrag att se över konkurrensen i anläggningsbranschen och föreslå åtgärder för att öka konkurrensen.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Ekonomistyrningsverket i uppdrag att se över avtalskonstruktionerna på anläggningsområdet i syfte att öka kostnadskontrollen.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering som finansieringskälla för infrastrukturen.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om försök med trängselskatt i fler kommuner än Stockholm.

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Om temperaturen fortsätter att stiga i samma takt som nu kommer det att leda till allvarliga konsekvenser för livet på jorden. Smältande glaciärer, stigande havsvattennivåer och ökad torka, regn eller blåst hotar många av världens ekosystem. Djur- och växtarter riskerar att dö ut och människors möjligheter till försörjning riskerar att försvinna. Redan nu minskar skördarna på många håll i redan fattiga och utsatta regioner. Vi behöver agera nu. Sverige skall gå före och ta sin del av ansvaret.

De globala miljöhoten, särskilt climateffekterna av ökade utsläpp av växthusgaser, skärper utan tvekan kraven på transportsystemet. Det höga oljeberoendet inom delar av transportsektorn påverkar både miljön och den ekonomiska utvecklingen. Det är därför utomordentligt viktigt att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter. Ett ekologiskt hållbart transportsystem är för oss socialdemokrater en självklar del i arbetet med att öka landets förmåga att stå rustat inför framtiden. För att nå dit behöver transportpolitiken integreras med miljöpolitiken.

**Fel! Okänt namn på**

Vi socialdemokrater anser vidare att tillväxten, näringslivets konkurrenskraft och människors välfärd är beroende av en infrastruktur som har tillräcklig kapacitet för både gods- och persontransporter, och som uppfyller höga krav på tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och kvalitet. Systemet skall också kunna vara tillräckligt flexibelt och kunna anpassas till förändringar i ekonomin, det övriga samhället och vår omvärld. Det är även viktigt att det regionala perspektivet prioriteras i transportpolitiken. Skall hela landet kunna utvecklas är det viktigt att det finns fungerande transporter i alla regioner och kommuner. Detta förutsätter att trafikslagen kompletterar varandra och kan fungera effektivt över läns- och kommungränser.

## Transportsystemets betydelse för tillväxt och utveckling

Det råder ingen tvekan om att infrastrukturen och transportsystemet är av central betydelse för tillväxt och konkurrenskraft, men också för den övriga samhällsutvecklingen. Fungerande gods- och persontransporter behövs för att näringslivets konkurrenskraft skall kunna behållas och långsiktigt stärkas i en globaliserad värld. Detta gäller inte minst små öppna ekonomier som Sverige som har ett stort utrikeshandelsberoende med många internationella företag verksamma i flera länder.

Skall konkurrenskraften kunna behållas och tillväxten främjas med en god utveckling av sysselsättningen är det därför nödvändigt att transportsystemet har hög tillgänglighet och att kvaliteten i systemet är god.

## Näringslivets transportbehov

Satsningarna på den svenska infrastrukturen måste hänga med utvecklingen på marknaden. Företagens förmåga och möjligheter att ingå i ett nätverk av företag utspridda över hela världen blir en allt viktigare förutsättning för deras konkurrenskraft. Denna utveckling underlättas av IT-tekniken. Verksamheter och produktion sprids till olika regioner och länder för att dra nytta av ländernas produktionsfördelar. Möjligheterna till kontakter och till fungerande transporter har en stor betydelse i ett sådant nätverk av företag och produktionsenheter.

I takt med att marknader utvidgas geografiskt och expanderar skapas också förutsättningar för en ökad specialisering inom olika näringsgrenar och regioner.

Dessa snabba förändringar får givetvis återverkningar på både företagens och människors transportbehov. Flera faktorer påverkar företagens behov av transporter: företagens blandning av produkter, fördelningen av omsättningen på den inhemska och utländska marknaden och fördelningen av transporter till hushåll, grossister eller företag.

Kraven från olika marknader har lett till en mer differentierad produktion och att en ständig utveckling sker av företagens logistiksystem. Inriktningen

går mycket ut på att optimera flödena mellan underleverantörer, producenter och kunder och att välja den rätta nivån på lagerhållningen. I denna miljö skärps kraven på punktliga, leveranssäkra och tillförlitliga transporter, och dagens slimmade organisationer i företagen driver också på denna utveckling. Även basindustrin lever med dessa krav.

Användning av enhetslaster (containrar med mera) har ökat. Detta är en av flera saker som ökar behovet av samordning av transporter mellan olika trafikslag, och kombitransporter används alltmer flitigt av näringslivet. En ökad samordning på transportområdet är också viktig av miljöskäl. Mycket talar för att en kombitransport med lastbil och spårbunden trafik är konkurrenskraftig ända ner till transportavstånd på 30 mil. Denna utveckling har stora miljömässiga fördelar.

## Behovet av persontrafik med resenären i centrum

Persontrafiken är inte bara viktig för människors välfärd och utvecklingsmöjligheter. Persontransporter är också av stort värde för näringslivets utveckling. Flera olika grupper av människor behöver kunna arbetspendla till och från arbetsplatserna och kunna bo på en annan ort än där man jobbar. Det ökar deras frihet att kunna välja bostadsort. Många företag och arbetsgivare är därutöver beroende av att deras medarbetare kan göra tjänsteresor både i Sverige och utomlands. Turismen är en näringsgren som är helt beroende av utbyggda och väl fungerande transporter.

I takt med ett ökat handelsutbyte och kontakter med omvärlden får transporter inom både Sverige och till andra länder en allt större betydelse. Sveriges geografiska läge i norra Europa och stora avstånd inom landet ställer särskilda krav på effektiva och säkra transporter och logistiksystem. Vid sidan av den ökande internationaliseringen ökar också den regionala utvecklingens betydelse. För att säkra tillgången på arbetskraft och för att garantera en god sysselsättningsutveckling i alla delar av landet är det av stor betydelse att de lokala och regionala arbetsmarknaderna kan geografiskt breddas och utvidgas.

## Nya förutsättningar för transportpolitiken

Kraven på transportsystemet varierar för olika grupper av människor: män och kvinnor, yngre och äldre och de som har ett funktionshinder. De skiftande behoven måste så långt som möjligt kunna tillgodoses samtidigt som olika grupper bör ha någorlunda likvärdiga möjligheter att påverka utformningen av transportsystemet. Inte minst äldre och funktionshindrade har behov som ställer särskilda krav på infrastrukturen.

En klok och långsiktig transportpolitik bör fokusera på de olika behoven hos enskilda resenärer. Ett tydligt medborgar- och kundperspektiv bör genomsyra transportpolitiken. Det kan handla om att resenärer får ökade rättigheter och förbättrad service, till exempel ifråga om information, biljetthante-

**Fel! Okänt namn på**

ring och bytesmöjligheter. Det finns ett behov att öka samordningen mellan kollektivtrafikens olika aktörer i syfte att prioritera olika resenärers behov.

## Svensk fordonsindustri

Infrastrukturfrågorna är centrala för ett effektivt transportsystem och en konkurrenskraftig industri. Den nuvarande krisen inom fordonsindustrin lyfter fram brister som med begränsade insatser kan åtgärdas. Vi menar att regeringen – precis som den socialdemokratiska regeringen gjorde genom det så kallade Trollhättepaketet – bör vara beredd att ta hänsyn till krisen och satsa på infrastrukturlösningar som kan underlätta fordonsindustrins framtida utveckling.

Sverige ska utveckla världens bästa transportsystem. Vi anser att fordonsindustrin och Västra Götaland är en idealisk testregion. Förutom investeringar i vägar och järnvägar skall vi också genomföra stora satsningar i kombicentraler och intelligent infrastruktur. Målsättningen är att snabbt införa och testa ny teknik för att se hur det kan effektivisera transporterna.

Inom ramen för de totala satsningarna på infrastrukturen bör en naturlig åtgärd vara att genomföra en snabb översyn av planerade väg- och järnvägs-satsningar inom det mellansvenska ”bilbältet” och övriga orter med fordonsindustri i syfte att prioritera flaskhalsar mellan och till de viktigaste ”fordonsorterna”. Effekterna av sådana åtgärder är ofta samhällsekonomiskt mycket betydelsefulla eftersom de innebär att avkastningen av tidigare gjorda investeringar ökar.

Därför bör Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket ges i uppdrag att ta fram ett särskilt program för infrastruktursatsningar som förbättrar fordonsindustrins tillgång till en effektiv och miljövänlig infrastruktur.

## Transportpolitikens mål

Dagens system med tydliga mål för transportpolitiken bör enligt vår uppfattning ligga fast. Det övergripande transportpolitiska målet i kombination med dagens del- och etappmål bör behållas som viktiga kriterier som är styrande vid planeringen och för besluten av investeringar i olika delar av infrastrukturen. De är också viktiga för uppföljningen och utvärderingen av transportpolitikens effekter. För att dessa mål skall kunna vara vägledande för politiken är det nödvändigt att det finns ett system som gör det möjligt med en genomskinlig och effektiv utvärdering och löpande avstämning av målen i förhållande till den faktiska utvecklingen.

## Resursramen

Vi anser inte att det paket av satsningar på infrastrukturen som finns i regeringens proposition ger en optimal måluppfyllelse. Det bör därför justeras på

ett antal viktiga punkter. Till att börja med är den totala resursramen för liten och dessutom är det en stor svaghet att regeringen inte nu fördelar planeringsresurserna mellan vägar och järnvägar. I den socialdemokratiska regeringens proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, som presenterades i oktober 2001, var den totala resursramen i det årets priser 381,5 miljarder kronor.

Regeringens resursram på 417 miljarder kronor räcker inte ens för att kompensera för inflationen om man jämför ramen med den gamla på 381 miljarder. Vi avvisar därför regeringens bedömning att man nu satsar mer på infrastrukturen under planeringsperioden än vad den tidigare socialdemokratiska regeringen gjorde. Vi anser i stället att resursramen bör höjas från 417 miljarder kronor till 457 miljarder för perioden 2010–2021 för att åstadkomma den nödvändiga resursförstärkning till infrastrukturen som regeringen argumenterar för.

Däremot anser vi att den föreslagna ramen för insatser till drift och underhåll av väg- respektive järnvägsnätet är tillräckliga och väl avvägda för planeringsperioden. Det finns ett eftersatt underhållsbehov i transportsystemet som behöver rättas till.

## Ökad användning av lånefinansiering

Regeringen föreslår i propositionen att 22 miljarder kronor av planeringsramen skall lånefinansieras. Samtidigt föreslår man att inga nya projekt skall lånefinansieras och öppnar för att vissa gamla projekt som har lånefinansierats i stället skall finansieras med anslag.

Vi socialdemokrater menar att detta är fel väg att gå. Vi anser att en större del av investeringarna kan lånefinansieras. Det finns olika sätt att finansiera investeringar i infrastrukturen, och båda dessa innebär en skattefinansiering. Mest vanligt är att investeringar finansieras via anslag som, efter ett riksdagsbeslut, ger den centrala förvaltningsmyndigheten möjligheter att besluta om olika investeringar. Alternativt kan en investering finansieras med lån i Riksgälden, och det innebär att kapitalutgifterna på investeringen i form av amorteringar och räntor finansieras löpande med anslag.

I stället för att utgiften för investeringen belastar statsbudgeten direkt vid investeringsbeslutet fördelas vid lånefinansiering i stället kapitalutgifterna under investeringens ekonomiska livslängd.

Skälen för att mer använda lånefinansiering av investeringar i infrastrukturen ökar också av att investeringar i infrastruktur i regel skall vara samhällsekonomiskt lönsamma. Det innebär att de ger en avkastning för hela samhället, även när man tar hänsyn till räntekostnaderna på lånet. Samtidigt är det förstås viktigt att staten långsiktigt kan bära de utgifter som kostnaderna för samtliga tagna lån betingar.

En ökad lånefinansiering har också den fördelen att den underlättar en snabbare utbyggnad av kapaciteten för olika delar av infrastrukturen än vad som är möjligt vid en traditionell anslagsfinansiering. Dessa fördelar blir särskilt tydliga för stora och komplexa investeringar som behöver komma

## Fel! Okänt namn på

igång snabbt utan kraftiga förseningar av byggstarten till följd av en långsam beslutsprocess. För vissa strategiska projekt är därför lånefinansiering ett bra komplement till vanlig anslagsfinansiering. Men det ska handla om särskilda projekt som riksdagen pekar ut som av särskild strategisk betydelse.

Vi vill därför öka upplåningen i Riksgälden med 40 miljarder kronor i förhållande till regeringens förslag som en del av finansieringen av planeringsramen för transportinfrastruktur.

## Satsningar på IT

Vi konstaterar att regeringen inte har utnyttjat tillfället att i denna proposition presentera förslag till investeringar i IT som stärker den digitala infrastrukturen. Denna del av infrastrukturen är utomordentligt viktig för tillväxt och konkurrenskraft. Sverige och övriga nordiska länder, särskilt Finland, har tillsammans med USA alltjämt ett försteg på detta område. Det är viktigt att dessa konkurrensfördelar på IT-området kan behållas.

Det är också på detta område som utvecklingen går mycket snabbt. Sverige har därför inte råd att tappa tempo när det gäller insatser för att stärka och utveckla vår infrastruktur på IT-området. Genom regeringens senfärdighet och brist på konkreta förslag i denna proposition har vi redan drabbats av tempoförluster. Vi anser därför att regeringen snart bör komma tillbaka till riksdagen med en proposition som innehåller förslag till underhåll, utveckling och förstärkning av den digitala infrastrukturen. Vi socialdemokrater kommer senare under hösten att presentera ett samlat program för IT-politiken som formas i dialog med branschen.

## En grön infrastrukturinvestering Klimatförändringarna kräver prioriteringar

Transportsystemet står inför en stor klimatutmaning. Hela transportsystemet står i dag för 30 procent av de svenska växthusgasutsläppen. Godstransporter på väg svarar för 6 procent och ökar.

Vi menar att man därför behöver göra tydliga prioriteringar när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. De beslut som vi fattar i dag kommer att påverka den svenska transportstrukturen för en lång tid framöver. Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen och det kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Vi behöver därför stödja ny miljövänlig teknik och bränslen, stimulera människor att lägga om sina resvanor och investera i järnväg och kollektivtrafik.

Sveriges olika geografiska förutsättningar, de långa avstånden och de vitt skilda levnadsvillkoren för människor som bor i städer jämfört med på landsbygd och i glesbygd, är en av våra viktigaste utgångspunkter. I städer är det nödvändigt att investera för att få fler att resa kollektivt i större utsträckning



än i dag om klimatet skall hålla. På landsbygden kommer bilen även i framtiden att vara viktig för persontransporter. Men bilismen skall vara smartare, renare och effektivare än idag.

Näringslivets behov av goda transportmöjligheter med liten klimatpåverkan måste tillgodoses oavsett var företaget ligger, vad som produceras eller vilka tjänster som säljs. Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver dock brytas. Ekonomin skall kunna växa och transportererna öka utan att utsläppen ökar. Därför krävs prioriteringar.

I propositionen 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem som den socialdemokratiska regeringen lämnade i oktober 2001 gjordes en sådan prioritering. 108 miljarder kronor satsades i nyinvesteringar i järnväg och 70 miljarder kronor satsades i nyinvesteringar i väg.

Sedan dess har klimatfrågan blivit alltmer uppmärksammas. Forskarna har visat att världen – för att undvika att klimatförändringarna skenar iväg – måste hejda den globala medeltemperaturökningen till maximalt två grader i förhållande till förindustriell nivå. FN:s klimatpanel IPCC visar att om det målet skall nås så måste de globala utsläppen börja minska senast år 2015. Till 2050 måste de globala utsläppen halveras.

I Sverige har frågan behandlats bland annat i den parlamentariska klimatberedningen (SOU 2008:24). Beredningen kunde tyvärr inte nå enighet kring vilken ambitionsnivån bör vara för de framtida svenska utsläppen. Däremot var partierna överens om de konkreta förslag som beredningen presenterade. Beredningen skrev bland annat: *”Investeringar som bidrar till att långsiktiga klimatmål kan nås bör därför ges betydligt större tyngd än i dag. Den kommande infrastrukturpropositionen ger regeringen möjlighet att tydliggöra denna inriktning.”*

I ljuset av detta finns stor anledning att kritisera propositionen. Regeringen för förvisso allmänna resonemang om klimatfrågan och transportsektorns inverkan på densamma. Samtidigt saknas i stort den grundläggande insikten att prioriteringar mellan olika transportslag direkt påverkar sektorns möjligheter att minska sina utsläpp och klara miljömålen. I avsnitt 6.1 nämns överhuvudtaget inte klimatfrågan som något som kommer att inverka på regeringens val mellan investeringar i järnväg respektive väg.

Att regeringen inte nu fastställer fördelningen mellan väg och järnväg bidrar inte enbart till en större osäkerhet i myndigheternas planering utan visar också tydligt att regeringen inte förmår ta klimatfrågan på tillräckligt stort allvar. I stället har regeringen, bland annat finansminister Anders Borg på DN-debatt den 9 januari 2008, hävdats att *”Alliansen vill ... öka resurserna till vägtransporter.”*

Detta bekräftades av regeringens närtidssatsning, där två tredjedelar av satsningen går till vägar, enbart en tredjedel till järnväg och inget till kollektivtrafik. I den socialdemokratiska budgetmotionen föreslår vi mer pengar till närtidssatsningen. Av dessa tillskott fördelar vi 85 procent till nya investeringar i järnväg, kollektivtrafik och strategiska gröna framtidsinvesteringar.

Fel! Okänt namn

## Prioritera järnvägen

Vi socialdemokrater vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vi vill fortsätta att – på det sätt som gjordes i infrastrukturpropositionen 2001 – prioritera järnväg före väg. Tågtransporter är ekologiskt hållbara, de utgör en oerhörd viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige.

Vi är övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt ökad tillväxt, för effektiva, bekväma och säkra resor och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Erfarenheter från tidigare järnvägsutbyggnad visar att tågresandet ökar mer än prognoserna visat och att vinsterna i form av ökat nyföretagande, fler jobb och möjligheterna att bo kvar underskattats.

Vi vill att tågresorna skall fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta skall åstadkommas genom utbyggnad av järnvägskapaciteten och genom ökad samordning mellan transportslagen. Med ett ökat kundfokus som innebär god tillgänglighet för alla, enklare sätt att köpa biljett samt en god och tillförlitlig information.

Klimatberedningen var enig om att järnvägen i Sverige behöver byggas ut och att investeringarna bör öka. Vi socialdemokrater anser att målet bör vara att kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter skall öka med uppemot 50 procent. För att göra detta möjligt krävs att investeringar i ny järnvägskapacitet prioriteras framför investeringar i vägar.

Propositionen anger ingen inriktning eller visioner för den framtida järnvägsutbyggnaden. Inga resurser viks till framtida investeringar. Banverkets studie av förutsättningarna att bygga höghastighetståg i Sverige resulterar enbart i att regeringen tillsätter ytterligare en utredning utan att själv ta ställning i frågan.

Utöver den fortsatta utbyggnaden av Citytunneln i Malmö och Citybanan i Stockholm vill vi socialdemokrater lyfta fram tre strategiska järnvägsprojekt som vi på olika sätt vill skall ingå i ramen för planeringsperioden 2010–2021. Samtliga projekt möjliggör en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet i hela landet och kan därigenom bidra till att stärka Sveriges växtkraft. De tre sträckningar som vi vill lyfta fram är:

- ? Ostlänken. För att ta ett första steg för höghastighetståg är Ostlänken mellan Järna och Linköping en strategisk framtidsinvestering, och vi lägger förslag om att lånefinansiera denna investering. I vår närtidssatsning avsätter vi resurser för fortsatt projektering av projektet. Ostlänken knyter ihop Östergötland och Södermanland med Mälardalen och stärker förbindelserna mellan Stockholm och Malmö samt vidare ut mot kontinenten.
- ? Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som är en naturlig förlängning av Ostkustbanan och Botniabanan och är viktig för att effektivisera företagens transportmöjligheter. Den kommer att vara av särskilt stor betydelse för den svenska basindustrin. I dag kommer mer än hälften av den tunga godstrafiken i Sverige från norr med sin destination i söder. Norrbotniabanan förväntas minska företagens transportkostnader med upp till 30 procent.

- ? Sträckan Göteborg–Borås. Vi vill avsätta resurser för att projektera denna järnvägssträcka. Sträckan skall gå förbi Landvetter flygplats och på så sätt säkra både person- och godstransporter på järnväg till flygplatsen. Utbyggnaden av sträckan mellan Göteborg och Borås förstärker viktig kapacitet i järnvägssystemet och är därutöver en första del av Götalandsbanan, en höghastighetsbana mellan Göteborg och Stockholm. Hela Götalandsbanan är tänkt att omfatta sträckorna Göteborg–Borås–Jönköping–Linköping, för att sedan kopplas till Ostlänken. Fullt utbyggd kan banan förkorta restiden med tåg mellan Göteborg och Stockholm till 2 timmar och 15 minuter.

## Stöd till investeringar i kollektivtrafik

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Behoven av snabba, klimatomåttliga och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Det illustreras av att efterfrågan på resor med lokal- och regionaltåg har ökat dramatiskt de senaste åren. I flera regioner har pendlingen ökat så mycket att man slagit i kapacitetstaket.

Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare mer kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel.

Ansvaret för investeringar i kollektivtrafik ligger på trafikmyndigheterna. Vi menar dock att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. I vår budgetmotion höjer vi närtidssatsningarna på kollektivtrafik med 649 miljoner kronor 2009 och 234 miljoner 2010.

I propositionen skriver regeringen om kollektivtrafikens betydelse för ett hållbart transportsystem. Samtidigt väljer regeringen att försämra statens stöd till kollektivtrafiken genom att dra in statsbidraget till trafikmyndigheterna för anskaffning av tåg för den regionala spårbundna kollektivtrafiken. Det menar vi är helt fel väg att gå. I stället behöver stöden utvecklas om kollektivtrafiken skall kunna öka sin andel av resandet.

I våra storstäder finns stora behov att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Vi vill därför att intäkterna från trängselskatten i Stockholm skall fördelas enligt det sätt som stockholmarna röstade fram i folkomröstningen: både till investeringar i kollektivtrafik och vägar. Regeringens prioritering att enbart använda intäkterna till väginvesteringar medför både att utsläppen av koldioxid ökar och att nyttan med att införa en trängselskatt minskar.

Fel! Okänt namn

## Ekonomiska styrmedel på transportområdet

Regeringen för i propositionen ett långt resonemang om ekonomiska styrmedel. Inte minst argumenterar den för att en höjd koldioxidskatt har stor betydelse för möjligheterna att minska utsläppen av växthusgaser. Samtidigt finns inga sådana förslag i denna proposition och ej heller i budgetpropositionen. Regeringens brist på konkreta initiativ visar återigen att man saknar en politik för att minska utsläppen från transportsektorn.

Det ekonomiska styrmedel som har uppmärksammats av bland annat Klimatberedningen för att styra över godstransporter från väg till järnväg är införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter. Beredningen föreslog att en sådan skatt skall införas senast år 2011. Frågan nämns överhuvudtaget inte i propositionen, vilket vi anser är anmärkningsvärt.

Vi socialdemokrater menar att det bör övervägas om en kilometerskatt skall införas i Sverige. En kilometerskatt rätt genomförd bör kunna öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller samt utsläpp av partiklar, kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid särskilt om införandet kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter till sjöss och på järnväg.

Skatten bidrar också till konkurrensneutralitet mellan svenska åkerier och de utländskare åkerier som i dag står för 40 % av trafikarbetet i Sverige. När skatten utformas bör särskild hänsyn tas till transporter inom skogsnäringen som saknar alternativ till transport på väg.

Ett eventuellt införande förutsätter att en teknik med rimliga systemkostnader är tillräckligt väl utvecklad. Därtill är ett EU-gemensamt system för kilometerskatt nödvändigt för att få full genomslagskraft.

## Utsläppen från biltrafiken

Att minska utsläppen av koldioxid från biltrafiken är en av de viktigaste åtgärderna för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Regeringen gör alltför lite på detta område och deras viktigaste åtgärd – miljöbilspremien – dras in i förtid.

I vår budgetmotion lägger vi förslag om investeringar på biogas och ett program för den hållbara bilen, inklusive satsningar på svensk fordonsindustri. Våra föreslagna åtgärder kan möjliggöra betydande minskningar av utsläppen från biltrafiken.

Regeringen skriver i propositionen om EU:s bindande koldioxidkrav för nya personbilar. Det är positivt att regeringen stöder EU-kommissionens förslag att utsläppen från personbilar skall minska till i genomsnitt 120 g/km år 2012. Det är dock oroväckande att regeringen väljer att fokusera på lutningen av gränsvärdeskurvan i de kommande förhandlingarna i stället för koldioxidrabatten till bilar som drivs på miljöbränslen. Den sistnämnda åtgärden är både viktig för att minska utsläppen och för svensk fordonsindustri. Sverige bör i de fortsatta förhandlingarna också avvisa en stegvis infasning av lagstiftningen eller en stegvis införsel av sanktionsavgiften.

Det är viktigt att fordonsindustrin även framöver fortsätter att utveckla mer bränslesnåla bilar. Därför bör Sverige ta initiativ till att EU fastställer ett långsiktigt krav på utsläpp om maximalt 95 g/km år 2020.

## Satsa på ett sammanhållet trafiksystem

### Trafikslagen behöver samverka

Sverige behöver ett sammanhållet trafiksystem där de olika transportslagen samverkar och kompletterar varandra. Inte minst behöver vi ett effektivt och klimatanpassat system för att transportera gods. Sverige skall ha bra hamnar med hög kapacitet, kombiterminaler i anslutning till hamnarna där lastbilar kan anslutas för inomregionala transporter och tåg anslutas för långväga transporter. I våra regionala centra skall finnas goda möjligheter att snabbt överföra gods mellan långväga järnvägstransporter och lokala lastbilstransporter.

Även för persontransporter behövs åtgärder för att knyta samman olika trafikslag. Hela resan skall fungera, för både människor och gods. Därför behöver vi fortsätta att bygga ut resecentra runt om i landet där övergång från järnväg till den lokala kollektivtrafiken underlättas. Förslagen i propositionen om att förtydliga uppdraget för Jernhusen AB är därför välkommet.

I propositionen redogörs för Banverkets förslag till satsning på strategiska kombiterminaler. Regeringen konstaterar att förhoppningen om att andelen godstransporter som sker med en kombination av olika trafikslag skall öka inte har infriats. Trots detta avvisar regeringen Banverkets förslag. Regeringen vill inte att man prioriterar de strategiska terminalerna och vill inte heller avsätta statliga resurser till att bygga nya terminaler.

Vi menar att regeringen gör en felaktig bedömning. Om det skall vara möjligt att bygga ett sammanhållet nationellt transportsystem krävs att möjligheterna att nyttja kombiterminaler planeras på ett så strategiskt sätt som möjligt. Det är inte rimligt att planera för framtida järnvägs- och väginvesteringar utan att också planera för kombiterminaler och andra möjligheter för transportslagen att mötas. Hela transportsystemet måste hålla ihop. Därför menar vi att det är nödvändigt att regeringen pekar ut strategiska kombiterminaler.

### Järnvägen behöver bli mer konkurrensförmålig – inte konkurrensutsättas

Som vi skriver ovan saknar vi en vision i propositionen för utvecklingen av den svenska järnvägen. Det har aldrig gått så mycket trafik på svensk järnväg som nu. De senaste 15 åren har godstrafiken ökat med nästan 25 %, persontrafiken med 60 % och den regionala pendlingstrafiken har fördubblats. Och varje år slås nya rekord.

## Fel! Okänt namn på

Självklart är detta i grunden bra, men det ställer samtidigt stora krav. För att ytterligare utveckla järnvägen behöver kapaciteten på spåren byggas ut över hela landet. Det innebär att vi måste satsa på ett antal strategiska större projekt, men också förverkliga de projekt som ligger i nuvarande planeringsram men som inte har blivit genomförda. Därutöver behöver punktvisa insatser för dubbelspår eller mötesplatser genomföras på flera sträckningar och trafikövervakningssystemet European Rail Traffic Management System införs i det svenska statliga järnvägsnätet.

Det finns ett flertal intressanta projekt som kan ingå i planeringsramen för att klara den nödvändiga kapacitetsökningen. Vi vill här nämna Västkustbanan, dubbelspår Varberg–Hamra, dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön, Svealandsbanan, dubbelspår mellan Södertälje och Eskilstuna, Ådalsbanan, Ostkustbanan, mötesplatser och upprustning längs hela banan Gävle–Sundsvall, Dalabanan, upprustning och Kust-till-kust-sträckan mellan Kalmar/Karlskrona och Göteborg.

Regeringens enda strategi för att utveckla svensk järnväg är enligt propositionen att konkurrensutsätta järnvägen. Konkurrens på vissa delar av järnvägsnätet kan förvisso ha fördelar, och vi har tidigare ställt oss positiva till att öppna för fler aktörer på järnvägsmarknaden. Samtidigt bör man vara väl medveten om att järnvägar i mycket liknar naturliga monopol. Antalet tåg som kan trafikera en sträcka med lönsamhet är naturligt begränsat. Investeringar i nya vagnar är så pass dyrt att lönsamheten måste vara garanterad för att investeringarna skall bli gjorda. Resenärerna behöver ett järnvägssystem där byten och biljettsystem gör det enkelt och billigt att åka tåg. Allt detta sammantaget talar för ett betydande statligt ansvar för järnvägstrafiken och för att det finns fördelar att behålla Statens järnvägars ensamrätt för delar av trafiken.

Det är emellertid viktigt att Statens järnvägar agerar på ett sådant sätt att de transportpolitiska målen kan nås om bolaget skall behålla sin ensamrätt. Bolaget skall drivas affärsmässigt men målet bör inte vara att generera så mycket vinst som möjligt till ägaren staten. SJ har ett viktigt samhällsuppdrag som den dominerande operatören för persontrafik på järnväg. Vi vill att SJ skall ha ett uttalat mål att ha en prispolitik på biljetter som gör att de kan vinna marknadsandelar från andra transportslag. Det skall vara enkelt och prisvärt att resa med tåg.

Vi vänder oss emot regeringens förslag att höja banavgifterna på järnvägen i syfte att finansiera investeringar i drift och underhåll. Eftersatt drift och underhåll bör finansieras via statsbudgeten. Höjda banavgifter innebär ökade kostnader för de bolag som trafikerar spåren. Dessa kostnader kommer att drabba kunderna i form av högre priser eller försämrade service, vilket i sin förlängning riskerar att leda till ett minskat resande. Vi menar att regeringens politik på detta område ytterligare riskerar att försvåra möjligheterna för järnvägen att vinna marknadsandelar från andra transportslag. Förslaget bör därför avvisas.

## Regionförstoring

Regionförstoring är en viktig förutsättning för hela Sveriges möjlighet till ekonomisk utveckling. Regionförstoring innebär en geografisk utökad arbetsmarknad genom framförallt arbetspendling. Arbetspendling över kommungränser är inte någon ny företeelse, och sedan 1970 har antalet arbetsmarknadsregioner minskat från 187 till 85 stycken. Denna process innebär att regioner helt enkelt blir större. Längst i denna utveckling har man kommit runt storstäderna och universitets- och högskoleorterna.

Antalet arbetsmarknadsregioner varierar dock mellan olika befolkningsgrupper. Höginkomsttagare och högutbildade pendlar i större utsträckning över längre avstånd och har därmed färre och större arbetsmarknadsregioner. Antalet regioner är fler för män än för kvinnor och dessutom använder sig kvinnor mer av kollektivtrafik jämfört med männen. Befolkningmässigt större regioner är mindre sårbara eftersom de har ett mer differentierat näringsliv och arbetsmarknad, och en högre grad av specialisering som förstärker deras konkurrenskraft.

Det är viktigt att regionförstoringen sker med minsta möjliga miljöbelastning och att jämställdheten mellan män och kvinnor förbättras. Resecentra med deras lokalisering och utbud av service av olika slag är särskilt viktiga för regionförstoringen. Regional tågtrafik är i första hand ett regionalt ansvar. Samspelet mellan infrastrukturinsatser och planerad trafik är därför ett naturligt samarbetsområde mellan stat och region, där staten har ett primärt ansvar för infrastrukturutvecklingen medan regionen står för den lokala trafiken och planeringen av infartsparkeringar och resecentra.

En av de viktigaste åtgärderna som kan bidra till en hållbar regionförstoring är en utbyggnad av snabb regional tågtrafik. Det finns flera skäl till detta. Tåget har den största potentialen dels för att öka räckvidden genom att hålla en hög medelhastighet inom en begränsad tidsrymd, dels för att kollektivtrafiken är ett ekonomiskt attraktivt alternativ för en stor del av befolkningen, och slutligen för att regionförstoringen har begränsade miljöeffekter. Även satsningar på expressbusstrafik kan vara intressanta.

Inte minst har detta stor betydelse för jämställdheten. Regeringen för ett resonemang i propositionen om kvinnors och mäns resvanor men drar inga slutsatser. Regeringen skriver att man avser att följa upp jämställdhetsperspektivet i åtgärdsplaneringen. Det är förstås gott det, men bättre vore om man redan nu angav att jämställdheten skall vara vägledande i själva inriktningen av politiken. Det skulle även det ha lett till andra slutsatser vad gäller prioriteringen mellan vägar och den spårbundna trafiken.

Rätt utformad kan regionförstoringen ha stor betydelse för tillväxt och utveckling i stora delar av landet. Regeringens otillräckliga satsningar på både järnvägen och kollektivtrafiken får knappast några större effekter på regionförstoringen. Vi socialdemokrater anser däremot att våra stora satsningar på järnvägen och förslagen att förbättra tillgängligheten underlättar och förstärker regionförstoringen.

Fel! Okänt namn

## Vägar

Alla människor och företag är beroende av fungerade vägar för att klara sin vardag. Detta är särskilt tydligt i glesbygd. Det är därför mycket viktigt att det befintliga vägnätet underhålls och att också vägarna långt ut i transportsystemet håller en tillräcklig standard. Vi står därför bakom förslagen i propositionen att öka underhållet av de svenska vägarna och öka det statliga stödet till enskilda vägar.

Vi ser med tillfredsställelse att regeringen fortsätter den satsning på bäringhet, tjälsäkring och rekonstruktion som inleddes i den förra infrastrukturpropositionen. Det är dock viktigt att även fortsättningsvis medel för ökad bäringhet i skogslänen avsätts för att trygga de satsningar som behövs för bland annat skogsnäringens behov.

Därtill är det avgörande för framtiden att stödja både en utveckling av nya miljövänliga bränslen och en grundläggande service i glesbygd, bland annat i form av tankställen. Därför lägger vi sådana förslag i vår budgetmotion.

Generellt är dock behovet att bygga ut det svenska vägnätet inte lika stort som behovet att bygga ut järnvägsnätet. På sträckor där väginvesteringar konkurrerar med järnvägsinvesteringar är det viktigt att göra en tydlig prioritering. Både samhällsekonomiska skäl och miljöskäl talar enligt vår uppfattning för att prioritera järnvägsinvesteringar.

Några vägprojekt är dock angelägna att lyfta fram. I vår budgetmotion finansierar vi i närtid en satsning på E 22 i Skåne, hela sträckan från Hurva till Gualöf. Vi menar att det är rimligt att senare under planeringsperioden också rusta upp E 22 vidare norrut.

## Infrastrukturen i Stockholmsområdet

Trafiksituationen i och kring Stockholm måste lösas. Stockholm är landets största stad och det som händer i Stockholm får återverkningar på transportsystemet i stora delar av landet. Vi kan konstatera att det inte finns någon blocköverskridande uppgörelse kring finansieringen av framtida infrastrukturinvesteringar. Inte heller i propositionen ges några besked om hur regeringen avser att föra frågan vidare. Det är enligt vår uppfattning helt avgörande att regeringen snarast återkommer med en långsiktig finansiering av nödvändiga infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen.

## Den inrikes sjöfarten skall öka

Vi vill stimulera gröna sjötransporter längs med Sveriges kust och i de större sjö- och kanalsystemen.

Sverige har en av Europas längsta kuster, något som bör utnyttjas bättre för att flytta över godstransporter från vägar. Sjöfarten är en transportresurs med outnyttjad potential. Alltmer gods packas idag i containers, hamnar och terminaler förbättras och det blir därmed lättare att öka andelen transporter till



sjöss. För att underlätta denna utveckling behöver sjöfartens kostnader i form av farleds-, farledsvaru-, fyr- och lotsavgifter ses över. Avgifterna ses av branschens aktörer som ett avgörande hinder för att kunna konkurrera med lastbilstransporterna. Syftet ska vara att minska den totala mängden miljöfarliga utsläpp och minska trängseln på vägsystemet.

Utöver detta kan det också bli aktuellt att se över själva infrastrukturen på sjöfartsområdet i syfte att öka kapaciteten. En möjlighet som man skulle kunna pröva är att investera i en utbyggd sluss i Södertälje för att öka den inrikes sjöfarten i Mälardalen.

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet och är mycket miljövänligt i förhållande till transporterad volym. Ett fartyg som lastar 2 700 ton sågat virke i Karlstad släpper ut ca 105 000 kilo koldioxid på sin väg till södra Europa. Samma transport på väg skulle kräva 104 lastbilar, som tillsammans släpper ut ca 360 000 kilo koldioxid. Miljövinster är stora. Sjöfart längs de inre vattenvägarna, det vill säga transporter mellan Östersjön och hamnarna runt Mälaren samt mellan Göteborgs och Vänerns hamnar, har outnyttjad kapacitet. Potentialen för att minska koldioxidutsläpp och trängsel på vägarna är stor om transporter flyttas över från väg till närsjöfart. Vi vill därför understryka vikten av att regeringen presenterar konkreta förslag hur detta kan ske i den kommande åtgärdsplaneringen.

Trots energieffektiviteten släpper dagens fartygsmotorer ut oacceptabla mängder miljöfarliga ämnen som skadar sjöbotten och livet i vattnen. Skall transporter till sjöss öka i omfattning krävs stora investeringar bland annat för bättre fartygsmotorer, katalysatorer och bunkeroljor. Ett fördjupat samarbete med andra länder inom EU, inom FN:s sjöfartsorgan IMO och med våra närmaste grannländer runt Östersjön är nödvändigt för att alla sjötransporter i svenska vatten skall bli ekologiskt och ekonomiskt hållbara.

## Hamnar

Sverige är en kustnation. En stor mängd transporter till vårt land kommer sjövägen. Samtidigt är vi en exportnation med företag som exporterar sina produkter till hela världen. Vi är därför mycket beroende av väl fungerande hamnar med stor kapacitet och närhet till det övriga transportsystemet.

Hamnstrategiutredningen har bedrivit ett omfattande arbete för att lyfta fram de hamnar som är strategiska att satsa på för att kunna utveckla det svenska transportsystemet. Genom att satsa på dessa hamnar och ställa tydliga krav skulle stora vinster kunna göras i form av att skapa mer konkurrenskraftiga hamnar.

Utredningens förslag att peka ut strategiska hamnar har ett omfattande stöd från remissinstanserna. Trots detta väljer regeringen även i denna fråga att inte våga ta ställning. Regeringens ställningstagande att inte peka ut strategiska hamnar och kombiterminaler gör enbart att osäkerheten i infrastrukturplaneringen ökar. Vi behöver ett sammanhållet nationellt transportsystem och då är det absolut nödvändigt att satsa på strategiska hamnar. Regeringens ställningstagande skadar svensk sjöfart och den svenska industrin.

## Fel! Okänt namn på

Vad gäller själva utredningsförslaget och de tio hamnar som utredningen pekar ut så är vi i stort sett nöjda. Det finns ett bra underlag för utredningens ställningstaganden och de tio hamnarna är rimligt fördelade över landet. Totalt så står de för över 50 procent av den totala godsomsättningen över kaj. Vi menar dock att regeringen i samband med att de återkommer till riksdagen med förslag om strategiska hamnar bör se över antalet hamnar i norra Sverige, där avstånden mellan hamnarna kan vara för stort för att möjliggöra effektiva transporter.

För att kunna utveckla svenska hamnar är det också viktigt att tågtransporterna till hamnarna kan förbättras. I närtidssatsningen i vår budgetmotion avsätter vi därför resurser till hamnbanan i Göteborg, kombiterminalen Händelö, Pampushamnen i Norrköping och Centrumbanan i Södertälje mellan Södertälje hamn och Södertälje central.

Inte minst hamnbanan i Göteborg är av stor betydelse både för möjligheterna att stärka Sverige och Göteborgsregionen som tillväxtområden samt föra över transporter från lastbil till järnväg. Göteborgs hamn är avgörande för den svenska importen och exporten och spelar stor roll för den svenska fordonsindustrin. Det är därför en viktig framtidsinvestering.

## Flyg

Det internationella flyget är betydelsefullt både för privatpersoners resor och för affärsresor. Flyget kommer i takt med att globaliseringen ökar att spela en allt viktigare roll framöver.

För inrikesflyget är situationen delvis en annan. Precis som regeringen konstaterar i propositionen så har inrikesflyget minskat, mycket beroende på att fler i stället tar tåget. Det menar vi är en i grunden riktig utveckling. Kapaciteten på järnvägen skall byggas ut så att fler väljer tåg i stället för flyg.

Regeringen föreslår ett nytt stödsystem för flygplatser, som i grunden är utformat efter Flygplatsutredningens förslag, även om de gör om klassindelningen mellan olika kategorier av flygplatser. I grunden kvarstår dock förslaget att vissa statliga flygplatser – i propositionens förslag tio stycken – särskilt skall väljas ut som basutbud för flygplatser. För dessa tio flygplatser skall staten ta ett fullt ekonomiskt ansvar. Övriga flygplatser skall kunna finansieras genom de regionala infrastrukturplanerna men inte längre få något direkt statligt driftsbidrag. Driftsbidraget bör enbart utgå till perifera flygplatser där realistiska transportalternativ saknas. Systemet skall börja gälla från 2012.

Vi är inte beredda att godkänna regeringens förslag. Effekterna för ett antal mindre flygplatser av förslaget i propositionen är inte tillräckligt utredda. Risken finns att orter som är beroende av sin flygplats för att klara sin konkurrenskraft, därför att det inte finns några andra effektiva möjligheter till persontransporter, kan få ekonomiska problem.

Vi vill i stället se ett system där statligt driftsstöd enbart tas bort från de flygplatser som ligger på orter där det finns ett tydligt och tidsmässigt rimligt alternativ i form av järnvägstransporter. På så sätt skyddas både klimatet och tillväxtmöjligheterna i glesbygdsområden.

**Fel! Okänt namn på**

Flyget står i dag inte för sina miljökostnader. Det är viktigt att ett kommande globalt klimatavtal också innehåller bestämmelser som reglerar det internationella flyget. I Sverige är det viktigt att hitta ekonomiska styrmedel som träffar kortväga flygresor, där det borde vara fullt möjligt att i stället resa med tåg. Regeringen borde därför utreda möjligheten att införa en särskild startavgift som utformas så att den blir högre för korta flygresor mellan orter där det finns en utbyggd järnvägsförbindelse.

Det är positivt att regeringen uppmärksammar utsläppsproblemen på Arlanda och möjligheterna att öka kollektivtrafikförsörjningen till flygplatsen. Den konstruktion av finansieringen och driften av Arlandabanan som den dåvarande borgerliga regeringen gjorde var inte lyckad. Det är viktigt att få en lösning snarast som möjliggör ytterligare kollektivtrafik till Arlanda.

## Cykeltransporter

Vi ser mycket positivt på möjligheterna att öka cykeltrafiken. En ökad andel resenärer som cyklar innebär mindre utsläpp, minskad trängsel och en förbättrad folkhälsa. Riksdagens fastställda målsättning att öka andelen resor med cykel behöver resultera i konkreta åtgärder. Som regeringen skriver i propositionen är tyvärr trenden att cykeltrafiken minskar i förhållande till andra trafikslag. Vi är därför positiva till att regeringen tar tag i denna fråga och till de åtgärder som presenteras i propositionen.

## Säkra transporter

### Utvidga ansvaret för nollvisionen

Sverige är världsledande på området trafiksäkerhet, mycket tack vare de högt ställda målen i nollvisionen. Det långvariga och kontinuerliga förbättringsarbetet, framför allt när det gäller trafiksäkerheten på väg, har lett till att förekomsten av dödsolyckor är lägre i Sverige än i de flesta av världens länder. Ett delmål för nollvisionen var att högst 270 skulle omkomma i trafiken år 2007, ett mål som inte kunde nås. Vägverket har nu satt upp ett nytt delmål, högst 220 omkomna år 2020, vilket de anser är svårt, men rimligt, att uppnå.

Vi har inget att erinra mot de åtgärdsförslag för bättre trafiksäkerhet på väg som regeringen presenterar i propositionen. Men vi anser att det nu är dags att utvidga ansvaret för genomförandet av nollvisionen för att målet ska kunna uppnås. I dag är Vägverket den myndighet som har det uttalade ansvaret för att arbeta med trafiksäkerhet. Trafikinspektionsmyndigheterna gör också ett viktigt arbete inom respektive transportslag. I Regeringskansliet ligger ansvaret på Näringsdepartementet. Men trafiksäkerhet berör många områden och arbetsfält. Sjukvården, skolan, arbetsmarknaden, folkhälsoområdet, rättsväsendet och polisen har alla en viktig roll att spela i trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen bör se till att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet, och uppföljning-

**Fel! Okänt namn på**

en av det, breddas. Berörda myndigheter bör få ett uttalat uppdrag att samarbeta, med varandra och med intresseorganisationer, för att öka möjligheterna att uppnå nollvisionens nya målsättning. Vägverket bör även fortsättningsvis vara den myndighet som leder det strategiska arbetet med trafiksäkerhet.

Vi lägger särskild vikt vid kommunikationen med trafikanterna och deras ansvar för höjd trafiksäkerhet. Därför höjer vi anslaget till trafiksäkerhet med 50 miljoner kronor i vår budgetmotion.

## Trafikonykterhet

Rattfylleriet är skuld till cirka 25 procent av alla allvarliga trafikolyckor i Sverige. Av dem som skadas är de flesta unga, mellan 15 och 25 år. Attityden till att köra bil alkoholpåverkad har förändrats, framför allt bland yngre människor. Det är inte längre samma tabu att ta bilen efter ett glas vin eller två. Den här utvecklingen är mycket allvarlig eftersom rattonykterhet är en vanlig orsak till dödsolyckor på vägarna. När det gäller att ändra attityder har vi alla en gemensam uppgift, att diskutera och höja medvetenheten om att alkohol, droger och bilkörning inte hör ihop.

Alkolås i bilen är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. I dag kan du om du är dömd för rattfylleri få behålla körkortet om du installerar en alkolås i din bil. Kompetensen och tekniken för bra och effektiva alkolås finns. Det är nu dags att gå vidare, vi anser att det skall vara obligatoriskt med alkolås i alla nya personbilar från år 2015.

## Vi behöver en ekonomiskt hållbar infrastruktur

Kostnadsutvecklingen på infrastrukturuområdet har varit dramatisk under senare år. Om inga åtgärder vidtas är risken stor att även projekten i kommande planeringsram kommer att vara svåra att förverkliga under planperioden. Därför menar vi socialdemokrater att flera åtgärder bör vidtas för att bromsa kostnadsutvecklingen. Många av de åtgärder som beskrivs i propositionen är nödvändiga, men de är långt ifrån tillräckliga. Regeringen behöver ta ett förnyat initiativ kring dessa frågor.

## Se över planprocessen

Det är helt avgörande att de statliga infrastrukturinvesteringarna utformas på ett samhällsekonomiskt ansvarsfullt sätt och att de pengar som avsätts till investeringar i infrastruktur i största möjliga mån används just till att bygga järnvägar och vägar.

Det finns en berättigad oro för att planerade projekt inte kan slutföras inom beräknad tid och att kostnaderna riskerar att skena iväg på grund av själva planeringsprocessen. Bland andra Nuteks tillförordnade generaldirektör Sune Halvarsson och utredaren Tore Englén redogjorde i mars i år på DN-debatt för de samhällsekonomiska kostnader som den befintliga planprocessen i flera fall har gett upphov till.

I samband med detta begärde vi socialdemokrater en överläggning med regeringen för att vi tillsammans över blockgränserna skulle diskutera oss fram till en gemensam lösning.

Vi fick aldrig något svar på vårt initiativ. I propositionen saknas helt konkreta förslag på detta område. Det enda som står är att regeringen skall *"initiera en öppen och inbjudande översyn"* av planprocessen. Det är för otydligt och det är för sent. Den översynen borde ha initierats för länge sedan så att förslag skulle ha kunnat finnas på bordet redan nu. Därför måste regeringen snarast ta initiativ i frågan.

Vi vill att regeringen ser över Vägverkets och Banverkets planeringsarbete, det faktum att järnvägsinvesteringar prövas i flera olika tillståndsprouser samt prövar det förslag som bland andra Näringslivets transportråd och Stockholms Handelskammare fört fram om att ha en anläggningslag enligt dansk modell.

## Förbättra kostnadskontrollen på infrastrukturområdet

Helt avgörande för en ekonomiskt hållbar infrastrukturplanering är att de pengar som avsätts för att bygga ett projekt sedan också täcker de kostnader som uppstår för projektet. Det är inte rimligt att kostnadsfördyringar för byggprojekt i stor utsträckning övervältras på staten.

Därför vill vi pröva nya metoder för upphandlingar, till exempel funktionsupphandling med helhetsåtagande, för att pressa byggkostnaderna. Vi vill gärna se att denna metod prövas i närtid på några mindre infrastrukturprojekt. Metoden är knappt omnämnd i propositionen trots att den skapar goda förutsättningar för en förbättrad kostnadskontroll.

En fungerande konkurrens på anläggningsmarknaden är därtill avgörande för att staten skall kunna pressa kostnaderna för infrastrukturprojekt. Det är viktigt att den statliga upphandlingen stimulerar en priskonkurrens och använder avtalskonstruktioner som ger full kostnadskontroll och en rimlig ansvarsfördelning för uppkomna kostnadsfördyringar. Staten bör i princip ha avtal som ger samma kostnadskontroll som motsvarande avtal i det privata näringslivet.

Vi vill därför att regeringen ger Konkurrensverket i uppdrag att se över konkurrensen på anläggningsmarknaden och Ekonomistyrningsverket i uppdrag att se över de avtalskonstruktioner som används vid statliga infrastrukturprojekt.

Fel! Okänt namn

## Infrastruktur är ett statligt ansvar

Behoven av nyinvesteringar och underhåll av vägar och järnvägar runt om i Sverige är mycket stora. Regeringen föreslår i propositionen att delar av de framtida investeringarna skall ske genom så kallad medfinansiering, det vill säga att kommuner och regioner/landsting inte bara lånar staten pengar till infrastruktur, utan att de dessutom betalar delar av investeringen med kommunala skattemedel. Regeringen beskriver i propositionen detta som att *”många intressenter har uttryckt intresse för att finansiera utveckling av infrastruktur tillsammans med staten”*. Sanningen är väl snarare den att många kommuner känt sig tvingade att bidra med medfinansiering för att investeringarna överhuvudtaget skall bli av.

I propositionen beskrivs enbart medfinansieringen som att den möjliggör ökade åtgärdsvolymerna och att den skall ses som ett renodlat tillskott till infrastrukturbudgeten. Vi menar att den analysen är alltför enkel och att frågan innehåller ett antal andra grundläggande frågor som regeringen medvetet undviker att nämna. Medfinansiering kan förvisso vara befogat i ett enskilt fall, men vi ser med stor oro på att göra detta som en förutsättning och en grundläggande del av finansieringen av den statliga infrastrukturen.

Först och främst är det viktigt att ansvarsfördelningen i samhället görs tydlig. Vi socialdemokrater anser att staten måste ta sitt ekonomiska ansvar för investeringar och underhåll av riksvägar, motorvägar och järnväg. Den statliga samordningen är helt nödvändig för att vi skall få ett effektivt transportsystem. Även om medfinansiering inte i det enskilda fallet minskar statens totala engagemang i infrastrukturen så är risken uppenbar med regeringens förslag att kostnader på sikt förs över från den statliga nivån till den kommunala.

Det finns dessutom anledning att fundera över det faktum att regeringen i propositionen tydligt beskriver de ökade behoven på infrastrukturområdet men ändå i reala termer avsätter mindre pengar till infrastruktur än under tidigare planeringsperiod. Uppenbarligen förväntar sig regeringen att de ökade ambitionerna på infrastrukturområdet skall betalas av kommunerna.

Vi menar också att infrastruktursatsningar skall styras utifrån nationella behov, inte av enskilda kommuners ekonomi. Med en växande andel kommunal medfinansiering kommer klyftorna mellan rika och fattiga kommuner och regioner att öka i Sverige. Det är inte rimligt att kommunernas ekonomiska ställning skall avgöra prioriteringarna på infrastrukturområdet i stället för en genomarbetad samhällsekonomisk analys.

Slutligen menar vi att regeringen bortser från effekterna på välfärden av att lägga stora kostnader på kommunerna för statlig infrastruktur. Det går inte att bortse ifrån att kostnaderna för medfinansieringen av kommunerna måste läggas över på medborgarna i form av en försämrad välfärd eller höjda skatter.

## Vägavgifter och trängselavgifter

Vi socialdemokrater ser positivt på möjligheten att använda trängselskatter som ett sätt att styra trafiken och minska utsläppen. De kommuner/regioner som så önskar skall ges möjlighet att införa trängselskatter som i sin tur kan användas till att finansiera kollektivtrafiksatsningar eller angelägna trafikåtgärder.

Regeringen beskriver i propositionen det viktiga arbetet i Grundlagsutredningen för att hantera denna fråga. Samtidigt konstaterar man att det redan nu är möjligt att införa trängselskatt i fler kommuner än Stockholm genom en liknande konstruktion som i Stockholm. Slutsatsen i propositionen är dock anmärkningsvärt vag. Regeringen skriver enbart att man kommer att bereda en sådan framställan, vilket ju närmast är att betrakta som en självklarhet. I stället borde regeringen ha sagt att man i grunden är positiv till sådana framställningar men att detaljerna självklart skall beredas i vederbörlig ordning.

Brukaravgifter för att finansiera broar eller helt nya vägar kan vara ett sätt att möjliggöra en utbyggnad av vägsystemet utan att resurser behöver tas från andra prioriterade områden.

Stockholm den 15 oktober 2008

*Ibrahim Baylan (s)*

*Christina Axelsson (s)*

*Pia Nilsson (s)*

*Hans Stenberg (s)*

*Désirée Liljevall (s)*

*Claes-Göran Brandin (s)*

*Marie Nordén (s)*

*Lars Mejern Larsson (s)*