

Motion till riksdagen 2005/06:T608

av Johnny Gylling m.fl. (kd)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Motionen delad mellan flera utskott

1 Sammanfattning

Regeringens transportpolitik har under det senaste decenniet inneburit förse-
nade infrastrukturprojekt och ett alltmer eftersatt vägunderhåll. Utvecklingen
har fört Sverige allt längre bort i från de transportpolitiska målen.

För perioden 2004–2015 har riksdagen beslutat om en planeringsram för
byggande och underhåll av vägar och järnvägar som innebär ökade anslag
jämfört med inledningen av 2000-talet. Planer är dock inte detsamma som
förverkligade projekt. För Sveriges kommunikationer är det avgörande att den
senaste planperiodens successiva anslagsneddragningar inte upprepas.

Kristdemokraterna har ställt sig bakom den totala planeringsramen, men
bedömer att en oproportionerligt stor del av dessa resurser kommer att använ-
das till stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler. En större
del av resurserna behöver satsas på vägarna. Med den föreslagna resursför-
delningen kommer Vägverket inte ens att kunna börja minska den eftersläp-
ning i vägunderhållet som uppgår till ca 17 miljarder kronor.

Kristdemokraterna föreslår därför en ökad satsning på det förfallande
svenska vägnätet. För underhåll och investeringar i vägar under perioden
2006–2008 avsätter Kristdemokraterna 1 miljard kronor mer i anslag än vad
regeringen föreslagit.

Därutöver föreslås att ett program läggs fast för investeringar med alterna-
tiv finansiering. Det skulle innebära att en rad angelägna väg- och järnvägs-
byggen kan starta snabbare. I synnerhet bör de effektiviseringsvinster som
finns i projekt som drivs i partnerskap mellan det offentliga och privata (PPP)
utnyttjas.

Förutom frågor om infrastruktur behandlar motionen förslag om bl.a. ut-
vecklad godstrafik och kollektivtrafik om stärkt konkurrens på järnvägsmark-
naden.

I Kristdemokraternas skattepolitiska riksdagsmotion föreslås också en hal-
verad moms på drivmedel. Det görs eftersom skatten, och därmed priset, på
bensin och andra drivmedel som miljontals hushåll är beroende av dagligen
har blivit för högt. När världsmarknadspriset går upp får svenska staten hela
tiden 25 % ytterligare från en basvara som redan är hårt beskattad med punkt-
skatter. Det fluktuerande världsmarknadspriset dämpas enligt vår mening bäst

Fel! Okänt namn på

genom att momsen minskas ner till strax under hälften, från 25 % till 12 %. Kristdemokraterna har med hjälp av riksdagens utredningstjänst räknat ut att kostnaden för staten för en sådan momssänkning är 5,4 miljarder kronor. Momssänkningen omfattar också alternativa drivmedel i form av t.ex. etanol och biogas.

Kristdemokraterna avvisar också förslaget från Socialdemokraterna om en särskild ny skatt på flygresor.

Inom kommunikationsområdet lägger Kristdemokraterna dessutom fram tre särskilda kommittémotioner – ”Trafiksäkerhet”, ”Sjöfarten” samt ”Svensk åkerinäringen”.

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
2	Innehållsförteckning.....	3
3	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
4	Inledning	6
5	De transportpolitiska målen.....	6
6	Samhällsekonomisk lönsamhet förbigås	7
7	Nedprioriterat vägnät bör få mer	8
8	En effektivare järnvägssatsning.....	11
9	Hållbar finansiering på kort och lång sikt.....	12
10	Återupprätta nollvisionen	15
11	Storstädernas trafikproblem	15
12	Halverad moms på drivmedel.....	18
13	Kollektivtrafik	18
14	Järnvägstrafiken	19
15	Långsiktigt hållbara vägtransporter	21
16	Hamnar och farleder	23
17	Flyget	24
18	Postservice i glesbygd	27
19	IT och elektronisk kommunikation.....	28
20	Effektivisering på myndigheter	29

Fel! Okänt namn på

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om transportpolitikens inriktning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja utbyggnaden av den nordiska transporttriangeln.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall ta initiativ till en infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökning av anslaget till drift och byggande av enskilda vägar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättande av en delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.
6. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med ett förslag till program för PPP-finansierade projekt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införande av trängselavgifter skall initieras av och finansieras av berörda kommuner eller regioner.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Stockholmsberedningens förslag genomförs.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra trafiksituationen i Göteborgsregionen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en omfattande reformering av trafikhuvudmannaskapet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en planeringsram för av staten finansierade investeringar i sjöfartens infrastruktur.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör se över sitt ägande i SAS.²
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att PTS:s riktlinjer skall ses över för att förhindra försämring av postservicen i glesbygd.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpt tillsyn av konkurrensen på fast telefoni.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta en nationell IT-samordnare.

Fel! Okänt namn på

18. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag för budgetåret 2006 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag, tusental kronor	Regeringens förslag	Anslagsförändringar
36:2 Väghållning och statsbidrag	16 483 086	+600 000
36:3 Banverket: Administration	784 873	-50 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 043 740	-300 000
36:11 Rikstrafiken: Administration	19 972	-1 000
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34 730	-1 000
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	54 050	-2 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader	16 390	-1 000
Nytt anslag: Stöd till sjöfartens infrastruktur		+30 000
Summa för utgiftsområdet	31 534 968	+275 000

¹ Yrkande 7 hänvisat till KU.

² Yrkande 13 hänvisat till NU.

Fel! Okänt namn på

4 Inledning

Kristdemokraternas syn på kommunikationer och inriktning av transportpolitiken har två utgångspunkter – utvecklat välstånd och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land ska kunna utveckla välståndet, öka sysselsättningen och tillväxten. För ett land som Sverige har transporterna särskilt stor betydelse. Vi är ett glest befolkat land med långa avstånd. Transporterna belastar dock miljön, och därför måste ytterligare insatser göras för att minska de skadliga utsläppen. Den långsiktiga hållbarheten förutsätter att de mest miljövänliga alternativen utvecklas. Järnvägens och sjöfartens ställning behöver stärkas samtidigt som fossila bränslen successivt fasas ut ur framförallt vägtrafiken.

Kristdemokraterna anser att investeringarna ska tidigareläggas och effektiviseras genom att projekt genomförs i partnerskap med den privata sektorn (PPP). Regeringen har som en eftergift till Vänsterpartiet helt förbigått denna möjlighet.

5 De transportpolitiska målen

Kristdemokraterna står bakom det övergripande transportpolitiska mål som riksdagen har fastställt om att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Den socialdemokratiska regeringen och dess stödpartier fokuserar dock i alltför hög grad på långsiktigt hållbara transportsystem. Att politiken får en sådan inriktning är mycket angeläget, men det måste råda balans mellan målets två led.

Kristdemokraterna anser att det första ledet i det transportpolitiska målet – samhällsekonomisk effektivitet – förbigås i de prioriteringar som regeringen gjort i samband med att planeringsramarna för åtgärder i väg- och järnvägsnätet under perioden 2004–2015 fastställts. Till betydande del hänger detta samman med att investeringar i och underhåll av vägar får stå tillbaka för stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler.

5.1 Oklara mål ger bristfälliga prioriteringar

Riksrevisionens har granskat länens infrastrukturplanering och beskrivit denna som otillräckligt styrd av statsmakternas direktiv och i avsaknad av uppföljningsbara samhällsekonomiska överväganden och prioriteringar.

En av de allvarligaste bristerna som Riksrevisionen konstaterat är det genomgående sätt på vilket länen utan tydliga samhällsekonomiska kalkyler hänvisar till det transportpolitiska målet ”Positiv regional utveckling” för att motivera en föreslagen infrastrukturåtgärd. De transportpolitiska delmålen har i planeringen utnyttjats på ett sätt som gjort det omöjligt att mäta, jämföra och följa upp infrastrukturåtgärder i förhållande till dessa mål.

Regeringen är ytterst ansvarig för att de mål som riksdagen beslutat om närmare utformas på ett sådant sätt att de kan följas upp. Genom uppställandet av ett otillräckligt utformat mål som prioriteringskriterium har regeringen allvarligt brustit i sin styrning av länens infrastrukturplanering.

6 Samhällsekonomisk lönsamhet förbigås

Riksdagen antog 2001 en planeringsram för infrastrukturåtgärder 2004–2015 på 364 miljarder kronor. Under våren 2004 beslutade riksdagen att ramen för planerade åtgärder och lånekostnader skulle utvidgas till 381,5 miljarder kronor. Propositionen saknade dock en hållbar samhällsekonomisk analys och argumentation för fördelningen av denna kostnadsökning – detta trots att riksdagen har slagit fast att transportpolitiken och infrastrukturutbyggnaden ska styras av samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet.

Riksrevisionen genomförde en granskning av länens infrastrukturplanering i vilken betydande brister påtalades gällande uppföljningsbara samhällsekonomiska överväganden och prioriteringar. I sitt fastställande av nationella planer för väg- och järnvägsnätet har regeringen till stor del uppvisat samma brister.

6.1 Vägar mer lönsamma

I infrastrukturpropositionen från våren 2004 konstaterades att vägprojekten i denna planeringsomgång uppvisar en bättre samhällsekonomisk lönsamhet än banprojekten. Varje investerad krona i vägplanen beräknas i genomsnitt ge tillbaka 2:60 kr. Men regeringen har inte varit beredd att ta detta faktum till intäkt för att ramen för väginvesteringar borde öka mer än ramen för järnvägsinvesteringar. Anledningen är att regeringen låtit granska det samhällsekonomiska beslutsunderlaget hos Vägverket och Banverket och kommit fram till slutsatsen att den samhällsekonomiska modell som tillämpas hos Vägverket och Banverket inte möjliggör prioritering mellan väg- och banprojekt. Orsaken är att tillämpningen av modellen inte är tillräckligt harmoniserad mellan verken.

Att en sådan övergripande transportpolitisk prioritering inte kan göras är ett mycket stort misslyckande. Regeringen är ytterst ansvarig för att planeringen sker utifrån mål och modeller som kan följas upp och som gör det möjligt att jämföra effekten av olika åtgärder. Att Banverket och Vägverket arbetat på ett sådant sätt att den samhällsekonomiska lönsamheten hos väg- respektive järnvägsprojekt inte kan jämföras med varandra, visar att regeringen allvarligt brustit i sin styrning av trafikverkens infrastrukturplanering. Det finns uppenbara skäl att misstänka att politiska motiv att prioritera järnvägsutbyggnad ligger till grund för denna underlåtenhet från regeringens sida att försäkra sig om en harmoniserad samhällsekonomisk beräkningsmodell.

Fel! Okänt namn på

6.2 Regeringens prioriteringar bör granskas närmare

Såväl riksdagen och regeringen som Riksrevisionen har funnit skäl att närmare granska olika aspekter av planeringsprocessen rörande kostnadsunderlag, prioriteringar m.m. Agerandet av den mest avgörande aktören, regeringen, har dock undgått en bedömning i förhållande till de styrande politiska målen.

Kristdemokraterna föreslog, mot bakgrund av de brister som ovan redogjorts för, hösten 2004 att regeringen ska ta initiativ till en oberoende granskning av de fastställda nationella infrastrukturplanerna med särskild hänsyn till deras prioriteringar och samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar. Riksdagen har ännu inte tagit ställning till motionsförslaget.

Syftet med granskningen bör, på motsvarande sätt som i Riksrevisionens granskning av länens planering, i första hand vara att göra en samlad bedömning av huruvida riksdagens beslut om långsiktsplaneringen och transportpolitiken i stort har följts av regeringen och att identifiera förklaringar till eventuella avvikelser från dessa beslut.

7 Nedprioriterat vägnät bör få mer

7.1 Drift och underhåll

Underhållsåtgärder som krävs för att höja det aktuella tillståndet till målstandard kallas av Vägverket för eftersläpande underhåll. Det eftersläpande underhållet har av Vägverket beräknats till 17 miljarder kronor.

Planeringsramen för underhåll på 87 miljarder kronor motsvarar en årlig ram på 7 250 miljoner kronor. Vägverkets bedömning är att årskostnaden för att sköta driften enligt målstandard och för att hålla eftersläpningen på en oförändrad nivå år 2004 uppgick till 7 640 miljoner kronor. Årskostnaden förväntas därefter stiga successivt beroende främst på vägnätets ökande omfattning, väganläggningarnas ökade komplexitet, trafikens tillväxt och samhällets ökade krav på tillgänglighet, säkerhet och miljöhänsyn. Kostnadsökningen är uppskattad till ca 100 miljoner kronor per år fram till år 2015.

Kristdemokraterna har därför föreslagit att planeringsramen för drift och underhåll av statliga vägar för perioden 2004–2015 ska utökas med 1,3 miljarder kronor till sammanlagt 88,3 miljarder kronor.

För den kommande treårsperioden avsätts i Kristdemokraternas budgetalternativ 1 miljard kronor mer än vad regeringen föreslagit till insatser i det snabbt förfallande vägnätet.

7.2 Väginvesteringar

Väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringssamarbete. Uppenbarligen har det blivit ett alltför svårt företag för regeringen att sammanbinda ens de största svenska stä-

derna med acceptabla vägar. Fortfarande, och i många år till, tvingas tung trafik att på våra främsta transportstråk samsas med cyklar och traktorer i hastighetsbegränsningar på 50 kilometer per timme.

Under senare år har bristerna i regeringens transportpolitik kännetecknats av senkomna löften som ställts ut till kommuner och regioner inför hot om nedläggningar av fabriker och andra verksamheter. Särskilt tydligt var det i samband med att framtiden för Saabs verksamhet i Trollhättan ställts på sin spets. Ett decennium av uteblivna satsningar på väg 45 mellan Göteborg och Trollhättan ska kompenseras med en panikartad satsning som riskerar att komma alldeles för sent.

För att sådana sena uppvaknanden ska undvikas i framtiden, behöver ambitionsnivån vad gäller väginvesteringar höjas på både kort och lång sikt. Kristdemokraterna föreslog i behandlingen av infrastrukturpropositionen år 2001 en höjd planeringsram till 47 miljarder kronor för investeringar i det nationella stamvägnätet 2004–2015. Kristdemokraterna vidhåller att detta är en lägsta acceptabel nivå och föreslår därmed att planeringsramen ökas med 4,9 miljarder kronor i förhållande till vad riksdagen beslutat.

För åren 2006–2008 föreslår Kristdemokraterna att anslagen till vägnätet ska höjas med 1 miljard kronor jämfört med de föreslagna nivåerna i budgetpropositionen för 2006.

7.3 Vägsatsningens inriktning

Trafiksäkerhetsarbetet förutsätter på vissa sträckor en utbyggnad till motorvägsstandard. Regeringen uppvisar i dag en alltför stor tilltro till andra mindre åtgärder i trafikmiljön.

Likaså måste trafikproblemen i storstäderna till stor del byggas bort genom nyinvesteringar på vägsidan. I både Stockholm och Göteborg råder stor osäkerhet om framtiden för två projekt som avsevärt skulle underlätta för den förbipasserande trafiken och minska den miljöbelastande köbildningen, nämligen Förbifart Stockholm respektive en ny Göta älv-förbindelse. Betydligt ökade resurser till Vägverkets och länens planering behövs för att dessa investeringar ska bli verklighet inom en överskådlig framtid.

Med hänsyn till samhällsekonomi, miljö och trafiksäkerhet anser Kristdemokraterna att utbyggnaden av den nordiska transporttriangeln, transportstråken mellan huvudstadsregionerna, ska ges en högre prioritet. På vägsidan ska en utbyggd transporttriangel innebära motorvägsstandard.

Såsom ett prioriterat infrastrukturprojekt bör denna transporttriangel också utvidgas till en "Nordisk rektangel" som tar hänsyn till den snabbt ökande efterfrågan på transporter mot de nya EU-medlemsstaterna runt Östersjön. En viktig del i det utvecklade integrationsarbete som behövs är förbättrade kommunikationsleder och transportmöjligheter.

Sverige behöver, på samma sätt som de baltiska staterna, en förbättrad infrastruktur för att minska avståndshandikappet till övriga Europa. De gemensamma intressena att förbättra vägarna och järnvägarna mellan östersjöländerna och mot kontinenten är alltså betydande. Kristdemokraterna föreslår att

Fel! Okänt namn på

regeringen som ett led i detta arbete bör ta ett initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöområdet.

Regeringen har hittills inte agerat tillräckligt för att förbättra transportmöjligheterna till de delar av Sverige som vetter mot den nya delen av EU. De nationella planerna saknar åtgärder för att tillgodose behovet av förbättrade transportstråk i östlig riktning från Sverige.

En strategi behövs för de åtgärder i Sverige som krävs för att infrastrukturrellt ansluta Sverige till de nya EU-länderna kring Östersjön. En del i den ambitionshöjning som Kristdemokraterna föreslår för vägutbyggnaden bör därför vara att infrastrukturen i sydöstra Sverige, i synnerhet E 22, förbättras med sikte på att skapa bättre transportförutsättningar gentemot övriga Östersjöregionen.

Kristdemokraterna anser att regeringen som ett led i detta arbete bör ta initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöområdet.

7.4 De enskilda vägarna

Det är inte bara genom att fortsättningsvis hålla inne nödvändiga underhålls-anslag som regeringen hotar vägnätets standard och därigenom den regionala utvecklingen. Genom att successivt avsäga sig ansvaret för vägarna på den svenska landsbygden riskerar regeringen att kraftigt försämra det som i dag är knappt acceptabla kommunikationsleder. Det finns stora risker med att, såsom en statlig utredning nyligen föreslog, överföra en stor mängd allmän väg till det enskilda vägnätet. Tryggheten i systemet hotar att försvinna.

Det finns effektiviseringsvinster att göra genom en mer lokalt anpassad drift, och det behöver utvecklas former för detta. Men det ska ske utan att staten släpper det ekonomiska ansvaret. Grundläggande är att vägunderhållet förbättras genom höjda anslag, genom såväl ökade bidrag till enskilda väghållare som ökade resurser till Vägverket.

Riksdagen har beslutat att de vägsamfälligheter som håller vägarna öppna för näringsliv och allmänhet i genomsnitt ska få 70 % i ersättning för drift- och underhållskostnader. Detta har regeringen i budgetprocessen frångått åtta år i rad. Den verkliga ersättningen är i genomsnitt 55 % av de kostnader som vägsamfälligheter har för att hålla vägarna öppna.

Vägverket sänkte 2003 bidragsnivåerna med 5 % till de enskilda väghållarna. Fler enskilda väghållare och ökade kostnader tömmer kassorna. Kostnaderna har gått upp medan regeringens anslag ligger kvar på samma nivå. Det tvingar Vägverket att sänka bidragsnivån för att få pengarna att räcka till alla. Resultatet blir sämre kommunikationer genom lägre vägstandard och att fler vägar stängs för allmän trafik.

För att möta Vägverkets ökade bidragskostnader anser Kristdemokraterna att anslagsposten ”Drift och byggande av enskilda vägar” i förhållande till förslaget i budgetpropositionen bör öka med 10 %, 70 miljoner kronor, och år 2006 uppgå till 760 miljoner kronor.

8 En effektivare järnvägssatsning

I regeringens infrastrukturproposition från 2001 beskrevs den där föreslagna järnvägssatsningen som "historisk" och ett stort steg på vägen mot ett ur miljösynpunkt hållbart transportsystem. Näringsminister Björn Rosengren slog i ett pressmeddelande fast att "med en sådan planeringsram kan bristerna i järnvägens infrastruktur åtgärdas".

Kristdemokraterna ställde sig bakom riksdagens beslut om en planeringsram för järnvägsinvesteringar 2004–2015 på 101,5 miljarder kronor eftersom en sådan ram skapar goda förutsättningar för en starkt utvecklad järnvägstrafik för både personer och gods. Särskilt angeläget är att åtgärda kapacitetsbristerna på spåren genom Stockholm samt på godsstråket genom Bergslagen.

Det angelägna i att utveckla järnvägen innebär inte att spårutbyggnad kan eller bör användas som lösning på alla de miljöproblem eller regionala ekonomiska problem Sverige har att hantera. För att bemöta växthuseffekten är stora järnvägsinvesteringar enligt en samstämmig expertis en åtgärd med mycket låg kostnadseffektivitet och ytterst begränsad påverkan.

I infrastrukturpropositionen från våren 2004 föreslogs dock att planeringsramen för järnvägsinvesteringar skulle ökas med 6,2 miljarder kronor 2004–2015. Kristdemokraterna har avvisat denna utökning och förordat att en större satsning i stället görs för att bygga ut det svenska vägnätet till en rimlig standard.

Flera stora järnvägsprojekt har under senare år drivits på ett sådant sätt att de kommer bli stora kostnadsmisslyckanden, bl.a. Citytunneln i Malmö och tunneln genom Hallandsås.

Botniabanan är det tydligaste exemplet på en succesivt försenad investering som blir allt dyrare. 1998 beslutade riksdagen att Botniabanan fick lånefinansieras med kostnader på högst 8,2 miljarder kronor. Nu kostnadsberäknas Botniabanan till 25 miljarder kronor, och under tiden har projektet blivit cirka fem år försenat.

Mot bakgrund av den bristande samhällsekonomiska lönsamhet som tidigare redogjorts för anser Kristdemokraterna att Norrbotniabanan bör utgå ur planeringen för perioden 2004–2015. Norrbotniabanan beräknas enligt Banverket kosta minst 17,5 miljarder kronor. I regeringens plan avsätts dock endast 3 miljarder kronor för projektet. Det är otillfredsställande att beslut fattats om byggande av ett mindre avsnitt, delar av sträckan Piteå-Skellefteå, mitt på banan. Beslut om investeringar i denna storleksordning bör fattas i *ett* sammanhang när det finns rimliga förutsättningar att bedöma möjligheterna att nå en god teknisk och finansiell lösning för hela projektet.

Kristdemokraterna vill dock betona att Norrbotniabanan inte bör avföras från diskussionen om järnvägsnätets fortsatta utbyggnad. Det behövs dock vidare studier och överväganden om hur detta projekt ska kunna samordnas med den angelägna utbyggnaden av Haparandabanan, med en standard- och kapacitetshöjning av Inlandsbanan, liksom med satsningar på de vägtransporter som fortsättningsvis kommer att vara av allra störst betydelse för den regionala utvecklingen.

Fel! Okänt namn på

Problemen kring byggandet av en tunnel genom Hallandsås har starkt försenat och fördyrat Västkustbanans utbyggnad. De utsläpp som skett i anslutning till tunnelbygget visar att rutinerna och den miljömässiga säkringen av projektet behöver förbättras under projektets slutförande. Dock anser Kristdemokraterna att de hårda miljökrav riksdagen ställt upp för det fortsatta arbetet bör vara ett tillräckligt ramverk tillsammans med resultatet av den prövning som skett i miljööverdomstolen.

9 Hållbar finansiering på kort och lång sikt

Regeringen har, till följd av politiska prioriteringar, under det senaste decenniet inte uppfyllt sina långsiktiga infrastrukturåtaganden i de årliga budgetarna. Det är väsentligt att nu ge planeringsprocessen en stadigare grund att stå på genom att finansieringsproblematiken reds ut. Grundläggande för detta är att de årliga anslagen höjs. I Kristdemokraternas budgetalternativ anslås därför 1 miljard kronor mer än i regeringens budget till väghållning för perioden 2006–2008.

Ett skäl till de stora finansieringsproblem som drabbat transportpolitiken under det senaste decenniet är att regeringen valt att förbigå alternativ finansiering i form av partnerskap med det privata näringslivet, s.k. PPP-finansiering. Projekt i partnerskap kan genomföras snabbare, billigare och med bättre kvalitet.

9.1 Alternativ finansiering – PPP

Infrastrukturutbyggnaden har under det senaste decenniet präglats av fördyrade projekt och sänkta anslag i de årliga statsbudgetarna. Stora osäkerhetsmoment finns därmed också för finansieringen av de investeringsplaner regeringen fastställde under våren 2004. Många av de planerade väg- och järnvägsprojekten är förknippade med stora osäkerheter och risker som inte lämpar sig för finansiering genom statliga lån i sådan utsträckning som nu planeras. Statens bristande kontroll över skenande kostnader har inte minst visat sig i det lånefinansierade Botniabaneprojektet. I stället för ren lånefinansiering borde regeringen utnyttja de stora fördelar som partnerskap med det privata näringslivet erbjuder för att hålla nere risker och kostnader. Ideologiska skygglappar i form av rädsla för privat deltagande kan inte längre tillåtas försena och fördyra infrastrukturprojekt.

Betydande internationella erfarenheter pekar på att riskerna bäst hanteras genom partnerskap mellan det offentliga och det privata, s.k. PPP-projekt. Till och med Näringsdepartementet har konstaterat att partnerskapsfinansiering ger

- mer ändamålsenlig fördelning av ansvar och risktagande,
- ökad effektivitet i form av lägre kostnader och bättre kvalitet,
- bättre statlig styrning och kontroll över projektets kostnader och

– ökade krav på god planering.

I Finland har offentlig-privat samarbete prövats med stor framgång på en sträcka mellan Helsingfors och Lahtis genom tillämpning av ett livscykelkoncept. I Norge planeras flera liknande projekt inom vad som benämns OPS, Offentligt Privat Samarbete.

Att det svenska avståndstagandet från partnerskapslösningar är en socialdemokratisk eftergift till stödpartierna, i synnerhet Vänsterpartiet som av ideologiska skäl motsätter sig privata lösningar, framgår tydligt mot bakgrund av den socialdemokratiska regeringens tidigare hyllningar av PPP-projekts alla fördelar, inte minst vad gäller effektivisering och kostnadskontroll.

I 1997 års infrastrukturproposition uttryckte den socialdemokratiska regeringen:

Ett privat deltagande i offentliga projekt, där de privata också är ansvariga för intjänandeförmåga och drift av anläggningen, bör kunna verka positivt på projektets totala ekonomi. Kostnadskontrollen i projektet kommer att vara hård i ett projekt med en stor del privat kapital. Kostnadsfördyringar i projekten, som förekommer för såväl väg- som järnvägsprojekt, bör därmed kunna hållas på en betydligt lägre nivå än hittills.

I budgetpropositionen för 2000 framhövdes:

Internationell erfarenhet visar att det finns möjlighet till effektivitetsvinster i storleksordningen 15 % vid alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar. Regeringen anser det angeläget att utreda om dessa möjligheter kan tas till vara även i Sverige. Regeringen avser därför att noggrant gå igenom och överväga möjligheter till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt.

I Näringsdepartementets granskning av alternativa finansieringsformer (Ds 2000:65) från hösten 2000 konstaterades:

Arbetsgruppen har därvid utvärderat lån från Riksgäldskontoret eller med statsgaranti på den privata kapitalmarknaden samt finansiering genom partnerskap med privata entreprenörer och funnit att de effektiviseringsvinster som eftersträvas inte kan uppnås med en renodlad lånefinansiering. Efter en samlad bedömning har arbetsgruppen kommit fram till att en mer utvecklad form av alternativ finansiering bör prövas och framlägger ett förslag till en modell för tillhandahållande av infrastruktur tjänster i partnerskap med den privata sektorn.

I en interpellationsdebatt den 27 januari 2004 betonade dåvarande finansminister Bosse Ringholm regeringens öppna sinne:

Vi ska naturligtvis undersöka om det finns intressanta initiativ och om någon har projektidéer och erbjudande med PPP-lösningar som är intressanta i framtiden. . . . Vi har inte sett så många av den typen av initiativ. Men det är fortfarande en öppen dörr om man kan åstadkomma någonting sådant i fortsättningen.

Det i retoriken öppna sinnet är dock allt annat än öppet i praktiken. Svenskt näringsliv och inte minst svenska byggföretag har visat ett stort intresse att ta del av sådana projekt som i vår omvärld är en naturlig del av infrastrukturutbyggnaden. Skanska har varit och är involverat i PPP-projekt i såväl Finland,

Fel! Okänt namn på

Norge som Storbritannien. Många privata intressenter väntar på att regeringen ska ta initiativet. Regeringen behöver föreslå och riksdagen besluta att ett eller flera projekt faktiskt ska bli föremål för alternativ finansiering, för att konkreta och genomarbetade förslag på PPP-lösningar ska presenteras.

Ett av Socialdemokraternas ofta framfört argument mot PPP-lösningar är att dessa inte alltid är den bästa projektformen. Naturligtvis ser inte Kristdemokraterna heller detta som en mirakellösning. Det bör vara ett av flera finansieringsalternativ. Problemet är att Socialdemokraterna numer *alltid* ser strikt offentliga lösningar som det mest effektiva sättet att bygga infrastruktur.

Kristdemokraterna anser att ett omfattande och långsiktigt program för investeringar i partnerskap med den privata sektorn bör tas fram. Regeringen bör därför tillsätta en speciell delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.

9.2 Regeringens kortsiktiga lånefinansiering

Regeringen utnyttjar i dagsläget alternativ finansiering i form av renodlade lån. Socialdemokraterna har därigenom visat prov på ett mycket kortsiktigt synsätt när skuldsättning sker utan möjlighet till effektiviseringsvinster likt i ett PPP-projekt.

Ibland motiveras motståndet mot PPP-projekt med att framtida riksdagens handlingsutrymme skulle minska genom att betydande anslagsmedel behövs för kapitalkostnader. Sanningen är den att med Socialdemokraternas politik kommer låneskulden för Banverkets och Vägverkets olika projekt att uppgå till 44,5 miljarder kronor under 2005. För trafikverkens kostnader för räntor och amorteringar anslås för år 2005 3,6 miljarder kronor, vilket är en fördubbling jämfört med 2004.

Argumentet att vi genom PPP-finansiering skulle låta barnen betala för vägarna klingar ihåligt när man beaktar att lånen till den kostnadsmässigt skenande Botniabanan ska betalas tillbaka med 1 miljard kronor om året i 25 år, med räntekostnader på sammantaget 10 miljarder kronor. Med en botniabana som utnyttjat riskfördelningen och effektiviseringsmöjligheterna hos PPP hade barnen snarare fått betala betydligt mindre av kalaset.

För att transportpolitiken ska vara långsiktigt trovärdig anser Kristdemokraterna att finansieringen av infrastrukturprojekt bör följa budgetlagens grundläggande principer, dvs. rymmas inom utgiftstaket. De undantag som medges ska vara väl motiverade utifrån trafikpolitiska, samhällsekonomiska, tekniska och finansiella hänsynstaganden. Alternativ finansiering måste ha sin utgångspunkt i långsiktiga värderingar av möjliga effektiviseringsvinster och lämplighet i andra avseenden. Regeringens lånefinansiering uppfyller inget av detta.

10 Återupprätta nollvisionen

Säkerheten i trafiken har inte förbättrats sedan 1998 då riksdagen antog nollvisionen som trafikpolitiskt mål. Antalet döda har minskat något men antalet svårt skadade har ökat. Nollvisionens delmål om högst 400 döda i trafiken år 2000 och högst 270 döda år 2007 är avlägsna. 2004 omkom 480 människor i trafiken. De åtgärder som den socialdemokratiska regeringen satt in för en förbättrad trafiksäkerhet har varit otillräckliga.

Regeringen presenterade 2004 en trafiksäkerhetsproposition med en mycket begränsad uppsättning åtgärder. Det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet kräver såväl ett högre tempo som högre ambitioner än vad regeringen uppvisar.

Kristdemokraterna har under många år aktivt drivit frågan om trafiknykterhet. På flera punkter har regeringen gått Kristdemokraterna till mötes. I andra frågor fortsätter regeringen att uppvisa saktfärdighet eller rent av principiellt motstånd mot åtgärder som skulle bidra till trafiksäkerhetsarbetet.

Kristdemokraternas politik på detta område utvecklas i riksdagsmotionen ”Trafiksäkerhet” i vilken det bland annat föreslås att

- alkoholås blir obligatoriskt i alla nya bilar i Sverige senast 2010,
- krav på alkoholås snarast uppställs för alla rattfylleridömda som återfår körkortet och
- rattfylleridömda ska kunna tvingas att konfrontera trafikoffrer enligt VIP-modellen.

11 Storstädernas trafikproblem

11.1 Trängselavgifter – ett led i en strategi

Köerna och trängseln i våra största städers vägtrafik är ett stort problem, för ekonomin likaväl som för miljön.

Kraftfulla satsningar på infrastruktur och kollektivtrafiken är nödvändiga. I syfte att förbättra stadsmiljön samt finansiera ny infrastruktur och utvecklad kollektivtrafik bör kommuner och regioner dessutom ha rätt att själva besluta om införandet av trängselavgifter för biltrafiken. Detta ska dock ske i samband med genomförandet av större infrastrukturprojekt som förbättrar storstadstrafiken som helhet. En förutsättning för trängselavgifter är att de medel som inkommer ska stanna i regionen liksom att kostnaderna för systemets införande bärs av kommunen eller regionen.

Vid införande av trängselavgifter är den kommunala självstyrelsen central. Trängselavgifter ska både formellt och i praktiken beslutas om av en kommun eller region. Enligt Kristdemokraterna är det ett allvarligt demokratiskt problem om beslutsordningen bli den att trängselavgifter först utnyttjas som lockbete i regerings- och budgetförhandlingar på nationell nivå och därefter blir en sak för kommunpolitiker att presentera förslag om.

Fel! Okänt namn på

11.2 Stockholm

Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling i Sverige som helhet. Regionen svarar för en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt. Stockholm har dessutom en stark koncentration av myndigheter, huvudkontor och institutioner. I regionen uppstår och etablerar sig därför näringar som annars inte skulle finnas i Sverige. Det gäller att ta till vara de möjligheter som här bjuds, och då ligger det i hela landets intresse att Stockholmsregionen kan utvecklas. Transportsystemet spelar i det sammanhanget en avgörande roll. Befolkningen i Stockholms län har ökat med 150 000 personer sedan 1995, vilket medfört ett ökat behov av transporter som i dagsläget långt ifrån tillgodoses.

I Stockholmsregionen har det, särskilt under de senaste åren, uppstått skillnader i utvecklingen mellan olika länsdelar. Bristen på fungerande transporter bär ett stort ansvar för den tilltagande ekonomiska segregationen. Regionens uppdelning tar sig framför allt uttryck i att dess norra del utvecklas betydligt starkare än den södra. En orsak till detta är att inget kapacitetstillskott för den genomgående nord-sydliga trafiken har skett sedan Essingeleden invigdes 1967. Sedan dess har länets befolkning ökat med 400 000 invånare.

Kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är mycket hårt ansträngd. Olika former av kapacitetsbrist hämmar pendeltågen, tunnelbanan och bussarna. Den enskilt största kapacitetsbristen i kollektivtrafiken är passagen förbi Riddarholmen. Den s.k. getingmidjan är inte ett problem enbart för pendeltågstrafiken, utan i lika hög grad för fjärrtågen.

11.2.1 Genomförande av Stockholmsberedningens förslag

Som Trafikutskottet konstaterat i betänkande 2001/02:TU2 ska trängselavgifter kunna införas som *ett led i en bredare strategi*. Den parlamentariska kommittén Stockholmsberedningen har dels fått i uppgift att bereda frågan om trängselavgifter, dels tagit fram förslag på investeringar i infrastruktur och rullande material för Stockholmsregionen.

Beredningens förslag i SOU 2002:11 för perioden 2004–2015 inkluderar bland annat en pendeltågstunnel, Norrortsleden, Riksväg 73 Fors–Älgviken, E 18 Hjulsta–Kista, Norra länken, E 4 Förbifart Stockholm och E 20 Österleden.

Kristdemokraterna anser att det är av största betydelse att skapa förutsättningar för ett genomförande av Stockholmsberedningens förslag till insatser. Därigenom uppnås ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm och minskade negativa effekter av biltrafiken.

11.2.2 Stockholms försök med trängselskatt

Vid behandlingen av regeringens proposition om trängselskatt under våren 2004 föreslog Kristdemokraterna att propositionen skulle avslås och försöket stoppas.

För att införa ett system med trängselskatt i Stockholm menar Kristdemokraterna att det krävs folklig acceptans. En sådan acceptans förutsätter bl.a. alternativa vägar att använda för de bilister som inte vill eller behöver åka in i Stockholms innerstad. Den kräver också långsiktiga lösningar som kan överleva skiftningar i de politiska majoritetsförhållandena. Ambitionen måste vara att skapa så bred samstämmighet som möjligt inom och över kommungränser beträffande utvecklingen av transportsystemet.

I fråga om trängselskatt har Stockholms stad dock bedrivit ett mycket påskyndat arbete för att ta fram ett underlag för beslut som inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt. I stället har Stockholms stad medvetet drivit en linje som står i bjärt kontrast till intresset hos länets övriga kommuner. Det är ett allvarligt problem att motsättningar mellan stad och län är så stora i frågan om trängselskatt.

Hantering av frågan brister också ifråga om den kommunala självstyrelse som Kristdemokraterna slår vakt om. Trängselavgifter/skatter ska beslutas om av en kommun eller region och därefter möjliggöras av regering och riksdag. Vad gäller försöket i Stockholm är det uppenbart att initiativordningen varit den omvända. Socialdemokraterna har på nationell nivå utnyttjat frågan som lockbete i regerings- och budgetförhandlingar och därefter uppdragit åt kommunpolitikerna att presentera ett förslag som går stick i stäv med partiets vallöften.

Den kommunala beslutanderätten medför också att ansvaret för finansiering av trängselskattesystem bör ligga hos kommunen. Staten ska inte öronmärka bidrag eller andra anslag till kommuner eller landsting för åtgärder i samband med införande av trängselskatt.

11.3 Göteborg

Inte minst genom Göteborgs tillgång till Nordens största hamn är stadens kommunikationer likaledes av riksintresse. För Sveriges export och import av varor är hamnen och dess tillfartsleder av central betydelse. Stora kapacitetsproblem i transportsystemet finns redan i dag i Göteborgsregionen som förväntas få en befolkningsökning på ca 80 000 personer de närmaste tio åren.

I Göteborg finns stora problem med ”flaskhalsar” av samma typ som i Stockholm. Detta gäller för såväl väg, järnväg som sjöfart. Behoven av bättre samordning av trafikslagen är särskilt viktig i Göteborg.

Göteborgs främsta trafikproblem finns kring Tingstadstunneln under Göta älv. På E 6 är en ny vägförbindelse över Göta älv på sikt nödvändig.

Förutsättningarna för resande med tåg behöver utvecklas. Bristfällig standard och kapacitet hindrar i dag en ökning av den regionala trafiken till orter som Trollhättan och Borås. Ett framträdande skäl till svårigheten att utveckla tågtrafiken är att Göteborgs station är en s.k. säckstation. Genomgående trafik är därmed inte möjlig. En tågtunnel under centrala Göteborg är ett alternativ för att dels lösa kapacitetsproblemen, dels sammanbinda olika pendeltågslinjer.

Fel! Okänt namn på

Därutöver måste tillgängligheten till Göteborgs hamn förbättras. Det gäller dels farlederna men också järnvägen som i dag tvingas utnyttja diesellok för att nå hamnområdet. Även Landvetter skulle effektivt kunna samordnas med övrig trafik genom en ny järnvägsförbindelse som passerar flygplatsen.

Kristdemokraterna anser att trafiksituationen i Göteborgsregionen bör ges en uppmärksamhet som motsvarar den i Stockholm, för vilken den parlamentariska Stockholmsberedningen tillsatts.

12 Halverad moms på drivmedel

I Kristdemokraternas skattepolitiska riksdagsmotion föreslås en halverad moms på drivmedel.

Kristdemokraterna anser att priset på bensin och andra drivmedel som miljonhushåll är beroende av dagligen har blivit för högt. När budgetpropositionen lämnades till riksdagen den 20 september kostade en liter bensin 12:16 kr på Preem. Av detta utgjorde 4:77 kr företagets egna kostnader för att leverera en liter bensin – från oljekälla genom raffinaderi och transporter fram till slutkonsumenten. Resterande 7:39 kr var skatter. Av skatterna är punktskatterna, energi och koldioxidskatterna, totalt 4:96 kr konstant oavsett priset. Momsen slutligen är 25 %, och med ett pris på 12:16 får staten in 2:43 kr i momsintäkter.

Kristdemokraterna anser att måttet nu är rågat för vad hushållen klarar av och orkar med. När världsmarknadspriset går upp får svenska staten hela tiden 25 % ytterligare från en basvara som redan är hårt beskattad med punktskatter. Det fluktuerande världsmarknadspriset dämpas enligt vår mening bäst genom att momsens minskas ner till strax under hälften. Från 25 % till 12 %. Kristdemokraterna har med hjälp av riksdagens utredningstjänst räknat ut att kostnaden för staten för en sådan momssänkning är 5,4 miljarder kronor. Momssänkningen omfattar också alternativa drivmedel i form av t.ex. etanol och biogas.

13 Kollektivtrafik

Ett led i arbetet med att minska bilberoendet i städerna är en förbättrad kollektivtrafik. Men en väl fungerande kollektivtrafik är av större betydelse än så. Den skapar möjligheter till snabba, säkra och miljövänliga resor såväl lokalt som interregionalt.

För många är de kollektiva transportmedlen en förutsättning för arbetspendling, skolresor, fritidsaktiviteter eller semesterresor. De kollektiva resmöjligheterna har också stor betydelse för tillväxt och sysselsättning eftersom de kan knyta samman lokala arbetsmarknader till större arbetsmarknadsregioner.

Fel! Okänt namn på

Kollektivtrafiken bidrar verksamt till möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Kristdemokraterna hävdar med bestämdhet att t.ex. nollvisionen för vägtrafiken och målet att minska miljöbelastningen från transportsektorn förutsätter ett ökat kollektivt resande.

Under de senaste åren har utvecklingen gått i fel riktning. Det kollektiva resandets andel av det totala resandet har minskat, bl.a. beroende på minskningar i det lokala och regionala kollektivtrafikutbudet. Åtgärder måste vidtas för att vända de nedåtgående kurvorna.

För Kristdemokraterna är det viktigt att markera att ökade skattesubventioner inte är en långsiktigt lösning av kollektivtrafikens problem. Tvärtom måste de ökade intäkter som är absolut nödvändiga för att utveckla kollektivtrafiken komma från resenärerna, inte från kommuner och landsting. Det förutsätter i sin tur att kollektivtrafiken görs så attraktiv att medborgarna aktivt väljer att resa med den framför den egna bilen.

Kristdemokraterna menar att det kortsiktigt är av största vikt att staten tar sitt trafikpolitiska ansvar genom att direkt stödja parterna på kollektivtrafikmarknaden i syfte att påskynda en produktutveckling som gör det gemensamma resandet till medborgarnas förstahandsval. Det kan ske på olika sätt, t.ex. genom

- fordonsskattesänkningar,
- drivmedelsskattesänkningar,
- investeringsstöd avseende fordon,
- infrastrukturinvesteringar och
- mervärdesskattereduktion.

Kristdemokraterna konstaterar att kollektivtrafikbranschen har gått från en situation med utförarmonopol till en situation med beställarmonopol under en 20-årsperiod. På vägen har många positiva förändringar skett vad avser allt från informations- och biljettsystem till komfort för resenärerna och minskad miljöpåverkan. Men samtidigt har det skapats en marknadssituation som är ohållbar. Bussbranschens och tågoperatörernas ekonomiska situation är också mycket svår. Rikstrafiken liksom de regionala och lokala trafikhuvudmännen är klämda i ett ekonomiskt skruvstäd mellan sina uppdragsgivares krav på ekonomisk återhållsamhet och utförarnas krav på att få rimligt betalt för de tjänster de levererar.

För att komma till rätta med situationen på kollektivtrafikmarknaden behöver det utredningsarbete som gjorts av Kollektivtrafikkommittén tas som utgångspunkt för en omfattande reformering av trafikhuvudmannaskapet.

14 Järnvägstrafiken

För att de framtida järnvägsinvesteringarna ska resultera i ett väl fungerande kommunikationssystem är det viktigt att utvecklingen av järnvägen sker i nära samarbete med andra trafiksystem. Bättre samordning av järnväg och flyg måste vara en målsättning i det framtida arbetet. Här kan nämnas exempel

Fel! Okänt namn på

som Landvetter, Sturup, Skavsta och Västerås där flygplatserna med förhållandevis små kostnader kan knytas samman med järnvägen och på så sätt skapa bra kommunikationslösningar. Det är också angeläget att stödet till Inlandsbanan består. Banverkets underhållsstöd till Inlandsbanan AB är en viktig komponent i en ökad gods- och persontrafik och i strävan efter ett mer levande inland.

Järnvägens utveckling är också beroende av förhållandena bland tågoperatörerna. Det är ytterst viktigt att den fortsatta avregleringen inte leder till problem för resenärerna. Biljettbokning, stationer och annan kringsservice måste därför samordnas. Detta kommer på sikt att leda till fler operatörer och lägre priser. En annan viktig förändring som behöver genomföras är att alla operatörer får agera på marknaden utifrån likvärdiga förutsättningar.

14.1 SJ:s oacceptabla särställning

Helstatligt ägda SJ AB besitter en särställning på den svenska järnvägsmarknaden. Enligt förordning (1996:734) om statens spåranläggningar äger SJ AB ensamrätt till den lönsamma interregionala persontrafiken. Den olönsamma interregionala trafiken upphandlas genom Rikstrafiken och bedrivs i dag av SJ och ett fåtal ytterligare operatörer.

Trots denna förmånliga särställning uppdagades under hösten 2002 att SJ AB befann sig i en akut ekonomisk kris. Riksdagen beslutade 2003 att bemyndiga regeringen att tilldela SJ AB ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor samt att ge SJ AB en låneram i Riksgäldskontoret om 2 000 miljoner kronor för perioden 2004–2007.

Kristdemokraterna motsatte sig detta beslut eftersom åtgärderna är otillräckliga för att på ett konkurrensneutralt sätt göra SJ AB ekonomiskt och affärsmässigt stabilt i ett längre perspektiv. Åtgärderna försvårar dessutom förberedandet av SJ och dess konkurrenter för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden. Genom att hämma konkurrensen och inte ta tag i de strukturproblem som finns på den svenska järnvägsmarknaden, främst när det gäller fordonsförsörjningen, omöjliggör åtgärderna en sund utveckling av järnvägsmarknaden.

Kristdemokraterna föreslog vid behandlingen av regeringens proposition ett alternativt åtgärdspaket för att komma till rätta med både SJ AB:s ekonomiska problem och de strukturproblem som finns på den svenska järnvägsmarknaden.

Kristdemokraternas förslag utgick från att åtgärder som behövde vidtas för att stärka SJ AB:s finansiella situation skulle vara konkurrensneutrala, skapa goda förutsättningar för en fortsatt avreglering av järnvägsmarknaden samt vara förenliga med EU:s regler om statsstöd.

Den av regeringen tillsatta Järnvägsutredningen utredde under perioden 2001–2003 förutsättningarna för en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Enligt Kristdemokraterna är det ofrånkomligt att utvecklingen av konkurrensen inom persontrafiken innebär att SJ AB fråntas sin ensamrätt på lönsamma sträckor.

Kristdemokraterna föreslår därför att riksdagen tillkännager att regeringen ska genomföra förordningsändringar och/eller lägga fram förslag på lagändringar som innebär att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling.

15 Långsiktigt hållbara vägtransporter

Goda förutsättningar finns för att skapa ett hållbart transportsystem. I synnerhet miljöbalken och miljökvalitetsmålen ger ett regelverk som förutsätter långt gången miljöhänsyn. Men regler är inte tillräckligt. I mycket hög grad handlar hållbar utveckling om enskilda personers val och deras tillgång till miljömässigt goda val. Valet att resa eller transportera, och med vilket färd-sätt, ligger hos den enskilde resenären eller konsumenten. Staten kan bidra med förbättrade förutsättningar som dels handlar om möjligheten att välja järnväg eller sjöfart, men också om att de som väljer att använda bilen ska kunna göra det med minsta möjliga miljöpåverkan som följd.

15.1 Mål närmare kopplade till politiska styrmedel

För att driva utvecklingen bort från fossila bränslen krävs insatser på alla nivåer – från den enskilde trafikanten till stora företag och forskningscentrum. Kristdemokraterna anser att en viktig del i detta arbete är formulerandet av politiska mål och genomförandet av politiska åtgärder som bidrar till att dessa mål blir möjliga att uppnå. De politiska medel som behövs för att styra utvecklingen ska utformas så att nationella lösningar och lösningar undviks. Eftersom fordonstillverkningen sker på en global marknad bör också de politiska styrmedlen användas på en så "hög" nivå som möjligt, vilket idag i många fall är liktydigt med EU.

Den svenska klimatpolitiken under den socialdemokratiska regeringen är ett tydligt exempel på hur formulerandet av politiska mål kan misslyckas. De uppställda svenska nationella målen för transporterens koldioxidutsläpp har inte åtföljts av verkningfulla åtgärder och därför befunnits omöjliga att uppnå. Riksdagen fastställde 1998 regeringens förslag till etappmål för transportsektorns koldioxidutsläpp som innebär att dessa år 2010 ska ligga på *samma nivå* som 1990.

År 2002 konstaterades dock att utsläppen från vägtrafiken sedan 1990 ökat med 9 % och att de fortsätter öka. Detta föranledde regeringen att ge Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) i uppdrag att se över och lämna förslag på uppdaterade etappmål för transporterens utsläpp. Sika föreslog våren 2003 att utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsektorn år 2010 ska vara högst 10 % *högre* än år 1990. Denna revidering är ett tydligt tecken på den förda politikens misslyckande. Mål har uppställts utan att beredskap eller vilja funnits att genomföra sådana åtgärder som leder till målens uppfyllelse. Den socialdemokratiska regeringen har, på detta område liksom

Fel! Okänt namn på

på så många andra, använt mål i stället för åtgärder för att uppvisa handlingskraft.

Transportsektorns utsläpp behöver sättas i ett europeiskt sammanhang och målen närmare knyts till de politiska styrmedlen. Det centrala instrumentet i denna politik bör vara systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgas. Transporternas utsläpp bör så snart som möjligt bli en del i det, inledningsvis europeiska, system som för industrins CO₂-utsläpp införts under år 2005.

Förutsättningar ska skapas för utvecklandet av de långsiktigt mest effektiva och hållbara transport- och bränslealternativen. Dagens kunskap är begränsad om vilket eller vilka bränslen som kommer att driva framtidens transporter. Därför krävs en öppen attityd. Alltför styrande kortsiktiga målsättningar kan hindra utvecklingen av de långsiktigt bästa alternativen. De politiska styrmedlen måste i största möjliga utsträckning vara teknikneutralt utformade så att nationella sär lösningar undviks.

De politiska styrmedlen ska ha ett gemensamt och tydligt syfte att minska efterfrågan på fossila bränslen för transporter. Det väsentliga är att skapa förutsättningar för – i praktisk och ekonomisk mening – fullgoda alternativ. Kristdemokraterna ser det som angeläget att de politiska styrmedlen i största möjliga utsträckning är teknikneutrala.

Förutsättningar ska skapas för utvecklandet av de långsiktigt mest effektiva och hållbara transport- och bränslealternativen. Dagens kunskap är begränsad om vilket eller vilka bränslen som kommer att driva framtidens transporter. Därför krävs en öppen attityd. Alltför styrande kortsiktiga målsättningar kan hindra utvecklingen av de långsiktigt bästa alternativen. En mångfald alternativ till fossilbränslen ska ges förutsättningar att utvecklas.

Hur Kristdemokraterna närmare vill driva utvecklingen bort från fossila bränslen till mer långsiktigt hållbara transporter kommer att utvecklas i samband med att riksdagen behandlar regeringens transportpolitiska proposition senare under riksmötet 2005/06.

15.2 Utvecklad godstrafik

En effektivisering och omstrukturering av godstransportsystemet är angelägen ur miljösynpunkt. I likhet med Godstransportdelegationen anser Kristdemokraterna att överväganden om godstransporternas utveckling måste ha som utgångspunkt att den är och bör vara marknadsstyrd. Genom transportpolitiken har dock staten ett ansvar att förbättra godstransporternas miljömässiga förutsättningar. Samordningen av olika transportslag spelar en avgörande roll i detta. Transportkedjor och intermodala transporter (transporter som omfattar mer än ett trafikslag) är nyckelbegrepp eftersom möjligheterna att överföra hela transporter från t.ex. väg till järnväg är begränsade.

En särskild satsning på järnvägens och sjöfartens infrastruktur är ändå angelägen. Järnvägen har sin största fördel i tunga och skrymmande transporter över långa avstånd, vilket lämpar sig väl för den svenska geografin och nä-

ringsstrukturen. För att kunna vinna marknadsandelar behöver dock transportsättets flexibilitet och hastighet förbättras.

Järnvägens samordning med vägtransporter, men framför allt med sjöfart och flyg, förutsätter investeringar. Listan på transportknutpunkter med otillräcklig kapacitet kan göras lång. En rad stora flygplatser saknar de järnvägsförbindelser som skulle förbättra samordningen med flygfrakten. I Göteborg är en förbättring av hamnens icke elektrifierade banförbindelser en nödvändig åtgärd.

I arbetet med de nationella planer för väg- och järnvägsnätet anser Kristdemokraterna därför att särskild vikt ska läggas vid skapandet av intermodala transportknutpunkter.

Det är också väsentligt att godstrafiken har ett väl definierat kostnadsansvar som tar hänsyn även till de externa effekter den medför. De skatter och avgifter som tas ut av trafiken ska motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnader den ger upphov till. Den bristande harmoniseringen av skattenivåer inom EU gör det dock problematiskt att undvika konkurrenssnedvridningar.

I Sverige bör också en särskild näringspolitik skapas för transportnäringen, vilket påpekats av Godstransportdelegationen. Kristdemokraterna förutsätter att Godstransportdelegationen i någon form permanentas så att staten, näringslivet och transportbranschen har ett gemensamt forum för planering av infrastruktur.

Kristdemokraterna utvecklar synen på godstransporter i två kommittémotioner om sjöfart respektive åkerinäringen.

16 Hamnar och farleder

Sjöfarten är ett transportmedel med goda framtidsutsikter. Den är energieffektiv och kan vara miljövänlig. Kristdemokraterna har under en lång tid arbetat för bättre villkor för den svenska handelsflottan, bl.a. det nettostödssystem som den nuvarande regeringen efter lång betänketid nyligen lyckats införa.

Hamnarna är av utomordentlig betydelse för Sveriges transportnäring och ekonomi i stort. Ca 90 % av den svenska utrikeshandeln går genom hamnarna. Sjöfartens infrastruktur är en nationell angelägenhet även om den inte mer än i undantagsfall är skattefinansierad. Precis som flyget betalas sjöfartens infrastruktur av dess användare via hamn- och farledsavgifter.

Hamnväsendet har under det senaste decenniet alltmer marknadsanpassats. Den utvecklingen är positiv, men det är väsentligt att staten verkar för en god konkurrenssituation. Detta gäller bl.a. bestämmelserna för avfallshanteringen i hamnarna som nyligen skärpts. Det är avgörande att systemet med ”no-special-fee”, dvs. avgiftsfri avfallshantering, upprätthålls.

Den svenska kustsjöfarten och Vänersjöfarten behöver ges bättre villkor. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla Vänersjöfarten. Standarden på Trollhätte kanal utgör en sådan förutsättning. Staten bör garantera fortsatt drift av kanalen och tillse att nödvändiga under-

Fel! Okänt namn på

hållsarbeten kommer till stånd. Södertälje kanal har motsvarande betydelse för Mälarsjöfarten.

Isbrytningen bekostas i dag med hjälp av Sjöfartsverkets avgifter. Ett krav som ofta framförts är att isbrytningen borde ses som en regional fråga och bekostas över statsbudgeten. Kristdemokraterna vill göra detta till en internationell fråga. Regeringen bör pröva att finansiera isbrytningen med hjälp av EU-medel. Motivet är de transportnackdelar som framför allt Sverige och Finland drabbas av på grund av de besvärliga vinterförhållandena.

16.1 En planeringsram för sjöfartens infrastruktur

Kristdemokraterna anser att statliga medel långsiktigt bör avsättas för att täcka en del av kostnaderna för sjöfartens infrastruktur. Det av Sjöfartsverket administrerade farledssystemet kan inte helt ut finansieras med avgifter. Staten har ett ansvar att stödja regionala satsningar och tillse att de stora godsstråken som utgör möjliga alternativ till vägtrafiken också blir kommersiellt gångbara alternativ. Ersättning utgår i dag i form av anslagsmedel till ”viss kanaltrafik m.m.”.

Av riksintresse är, förutom ovan nämnda kanaler och andra farleder, också säkerheten och tillgängligheten i Göteborgs hamn. Ett avtal har slutits om en gemensam finansiering av investeringar i farleder till och från Göteborgs hamn. Statens del av finansieringen uppgår till 500 miljoner kronor, vilket ska täckas av Sjöfartsverkets egna medel och lån.

För att utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur anser Kristdemokraterna att Sjöfartsverkets planering för 2004–2015 bör ha sin utgångspunkt i att statliga anslagsmedel under perioden avsätts för investeringar i farleder. För åren 2006 till 2008 anser Kristdemokraterna att 30 miljoner kronor per år bör avsättas för detta ändamål i ett nytt anslag.

Kristdemokraternas politik på området utvecklas vidare i riksdagsmotionen ”Sjöfarten”.

17 Flyget

En väl fungerande luftfart spelar en betydande roll för Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Den är nödvändig för vårt lands förmåga att bygga upp en kraftfull exportindustri likaväl som den är förutsättning för en framgångsrik regionalpolitik.

Flygets utveckling har åter tagit fart efter den nedgång i resande som blivit följderna av terrorattackerna den 11 september 2001.

Flyget är ett av de säkraste transportmedlen. Trots det får vi tyvärr räkna med att det även i framtiden kommer att ske allvarliga flygolyckor runtom i världen som genom den uppmärksamhet de skapar tillfälligt bromsar tillväxten inom flygtrafiken. Säkerhetsarbetet behöver därför intensifieras på såväl nationell som internationell nivå. Framför allt finns på europeisk nivå förut-

sättningar att med gemensamma regelverk skapa det gemensamma luftrum som ännu saknas. Sverige måste vara pådrivande i denna fråga.

17.1 Nej till skatt på flygresor

I budgetpropositionen för 2006 föreslår regeringen en särskild skatt på flygresor. Kristdemokraterna anser att detta förslag är ovanligt olämpligt. Sverige är ett förhållandevis vidsträckt land. Många industrier är beroende av att kunna låta personal resa till och från städer i Sverige som ligger långt ifrån storstäderna. Förslaget innebär ett dråpslag för näringslivet och är dessutom inte färdigberett av regeringen. I Kristdemokraternas skattepolitiska riksdagsmotion föreslås att riksdagen avvisar förslaget om skatt på flygresor.

Det är en viktig princip att en produkts eller tjänsts miljöpåverkan ska reflekteras i priset. Dessvärre återfinns hittills inte principen när det gäller internationella transporter av olika slag, till exempel för flygbränsle. För att främja miljömässigt hållbara flygtransporter anser Kristdemokraterna att Sverige skall verka för en global överenskommelse om ekonomiska styrmedel på koldioxidutsläpp. Att ensidigt införa en flygskatt i Sverige snedvrider dock enbart konkurrensen.

17.2 Konkurrens

Sverige var först i Europa med att avreglera den inrikes flygmarknaden. Resultatet av detta är naturligtvis att flygsektorn tvingats höja sin produktivitet och därmed öka sin konkurrenskraft, inte minst internationellt. Detta har skett i stort sett utan negativa regionala konsekvenser. När avregleringen nu med ökad kraft genomförs i Europa och globalt är den förbättrade konkurrenskraften en tillgång för de Sverigebaserade flygbolagen.

Det är viktigt att de privata och kommunala alternativ som växer fram inom flyget får samma förutsättningar som Luftfartsverket att agera. Inrättandet av en fristående luftfartsinspektionen bör kunna bidra till att alla aktörer på marknaden kan granskas utifrån samma förutsättningar.

Ur konkurrenssynpunkt behöver staten också se över sitt ägande i SAS. Företaget är verksamt på en marknad som drivs på affärsmässiga grunder. Kristdemokraterna har svårt att finna några skäl till statens ägarengagemang. Vår principiella syn är att staten inte bör äga företag som är verksamma på en avreglerad marknad, undantag kan göras om det finns synnerliga skäl. Det är olyckligt att staten både beslutar om spelreglerna och samtidigt är ägare till en av aktörerna på marknaden. För företaget och dess anställda är det utan tvivel bättre med andra ägare än staten, bl.a. med tanke på eventuella behov av kapitaltillskott.

Fel! Okänt namn på

17.3 Flygets infrastruktur

EU-kommissionen har konstaterat att den långsiktiga tillväxten i trafiken gör det nödvändigt att inte bara omorganisera flygplatsverksamheten utan också att åstadkomma ny flygplatsinfrastruktur. Flygtransportsystemets nuvarande struktur leder till att bolagen koncentrerar sin verksamhet till stora flygplatser som får utgöra nav för verksamheten. Trafikstockningarna uppstår kring huvudflygplatserna med försvårad flygtrafikledning som följd.

Internationellt finns i dag en tendens att begränsa anläggningen av nya flygplatser och i stället rationalisera flygtrafiken via nya bestämmelser för flygledningen och större flygplan. Som EU-kommissionen konstaterat uppstår då risken att en viktig kundgrupp blir åsidosatt, nämligen de som flyger regionalt till destinationer som inte trafikeras av snabbtåg. Enligt kommissionens bedömning står det klart att de politiska beslutsfattarna i längden inte kommer att kunna undvika att ta ställning för en ökning av antalet landningsbanor och flygplatser eftersom det rör sig om långsiktiga investeringar som kräver en noggrann planering.

17.4 Flygkapaciteten i Stockholmsregionen

För Sveriges del rör de angelägna men komplicerade politiska besluten framför allt Stockholmsregionen. Det handlar dels om Arlandas fortsatta utbyggnad, dels om den ytterligare flygplatskapacitet som måste skapas närmare Stockholm genom en framtida avveckling av Bromma. Tyvärr har regeringens agerande i denna fråga uppvisat stora brister.

17.4.1 Arlanda

Arlandas tredje landningsbana har under 2003 öppnats för trafik. För att kunna möta den ökade efterfrågan på flygkapacitet är det väsentligt att Luftfartsverket ges goda möjligheter att ta fram planeringsunderlag för ytterligare bankapacitet. Sigtuna kommun har i förhandlingar med Luftfartsverket visat stor öppenhet inför en fortsatt utbyggnad inom ramen för nu gällande avtal mellan staten och kommunen. Dialogen parterna emellan och informationen till allmänheten behöver dock intensifieras med inriktning mot att Luftfartsverket så snart som möjligt kan få i uppdrag att planera och bygga en fjärde bana.

17.4.2 Bromma

Stockholm är rikets huvudstad och måste ha goda förbindelser, däribland en ”lokal” flygplats. Bromma fungerar i dag på detta sätt, men dess styrka är också dess största svaghet. Närheten till Stockholm ger buller, utsläpp och en ökad olycksrisk, men ett realistiskt alternativ finns i dag inte. Bromma har ett avtal som löper ut 2011. På grund av regeringens bristande handlingskraft kan dock detta komma att förlängas i brist på alternativ flygplatskapacitet.

Framför allt är det affärsflyget till och från Stockholm som hotas när en lämplig framtida flygplats saknas. Detta får stora indirekta konsekvenser

eftersom det är för näringslivet som affärsflyget är av mycket stor betydelse. Tillväxten i regionen i sin helhet kommer att hämmas. Det är också i sig viktigt att ett alternativ finns till Arlanda i framtiden. Det skapar konkurrens vad gäller start- och landningsavgifter, vilket inte minst gynnar mindre bolag som flyger nationellt och internationellt.

Stockholms stad och staten genom Luftfartsverket slöt 1994 ett avtal till och med 2011 som förelade Luftfartsverket att begränsa trafiken med tyngre flygplan på Bromma. Detta avtal omförhandlades 2002 med inriktning mot att ge affärsflyget möjlighet att expandera samtidigt som det totala antalet starter och landningar minskar. Fortfarande gäller avtalet till 2011.

Transportpolitiken måste dock inriktas mot att Bromma avvecklas. Avvecklandet av Bromma kräver en ny flygplats. Hur den socialdemokratiska regeringen ser på Brommas avveckling är dock höljt i dunkel. Regeringen har givit den parlamentariska kommittén Stockholmsberedningen i uppdrag att lämna förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid *befintliga flygplatser*.

Stockholmsberedningen konstaterar i SOU 2003:33 att en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsregionen inte kan nås efter 2011 om Bromma då läggs ner och Tullinge bebyggs med bostäder. Tillräcklig kapacitet kan bara nås om Bromma får vara kvar, vilket Stockholmsberedningen menar att det saknas politiska förutsättningar för i Stockholms stad.

Stockholmsberedningen föreslår att regeringen uppdrar åt en särskild kommission att om möjligt föreslå en citynära flygplats för huvuddelen av Brommaflyget. Arbetet måste enligt beredningen ske så snabbt att en ny flygplats kan tas i bruk senast före utgången av år 2016.

Kristdemokraterna anser att riksdagen bör tillkännage att regeringen snarast måste vidta åtgärder för att långsiktigt trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen.

18 Postservice i glesbygd

Det är viktigt att skapa goda förutsättningar för människor som bor på landsbygden. Att posten fungerar är naturligtvis en absolut grundförutsättning. Många hushåll och företagare på glesbygden har dock drabbats av Postens indragningar.

Posten AB arbetar med en översyn av postutdelningen som på sina håll slår väldigt hårt. Vanligt förekommande är att Posten AB av besparingsskäl upphör med utdelningen för permanentboende och i stället tvångsflyttar deras postlådor flera kilometer bort.

Samtidigt erbjuder sig Posten AB att fortsätta utdelningen som tidigare mot betalning. Det kallas hämta-lämna-service och kostar 1 250–2 500 kr per månad. Det är helt orimligt att privatpersoner ska behöva betala 20 000 till 30 000 kr per år – för något som borde vara en självklar samhällsfunktion för alla medborgare.

Fel! Okänt namn på

Posten AB hänvisar till Post- och telestyrelsens (PTS) gällande riktlinjer och tänker inte ändra sina besparingsåtgärder. Ett grundfel i dessa riktlinjer är att de tillåter Posten att få ha så stora skillnader i samhällsviktig infrastruktur mellan glesbygd och tätort.

Kristdemokraterna föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen att PTS riktlinjer ska ses över för att förhindra försämringen av postservicen i glesbygd.

19 IT och elektronisk kommunikation

Kristdemokraternas IT-politik har utvecklats i sin helhet i tidigare egna riksdagsmotioner och tillsammans med övriga partier inom Allians för Sverige i samband med 2005 års IT-proposition. Föreliggande motion begränsar sig till några områden inom IT-utvecklingen som Kristdemokraterna särskilt vill uppmärksamma.

19.1 Konkurrenten på fast telefoni

Den avreglerade telefonimarknaden har betytt oerhört mycket för Sveriges utveckling de senaste tio åren. Alla parter på telemarknaden har tjänat på konkurrensutsättningen och etableringen av flera mobiltelefonioperatörer i Sverige.

Många teleoperatörer har gett sig in på marknaden för fastnättelefoni och konkurrerar med Telia Sonera, som äger och kontrollerar i princip alla accessnät. Tyvärr innebär detta ensidiga ägande att konkurrensen är bristfällig. Sedan januari 2001 gäller EU-förordningen om lika tillträde till accessnätet, men i och med höga avgifter för operatörer som vill ha tillträde till nätet finns risken att konkurrensen inte fungerar på tillfredsställande sätt. Post- och telestyrelsen (PTS) har till uppgift att bevaka denna typ av frågor. Den kritik Kristdemokraterna tidigare framfört kvarstår, då det fortfarande finns klagomål från övriga operatörer om att det är både dyrt och svårt att få tillgång till accessnätet. Även det faktum att många kunder som bytt teleoperatör tvingas ha två fakturor gör att konkurrensen inte fungerar tillfredsställande.

Regeringen måste uppmärksamma dessa problem och ge PTS de verktyg som behövs för att ingripa.

19.2 IT-samordnare

Kristdemokraterna har under flera år efterlyst en tydligare ledning från regeringen för att samordna och påskynda bättre IT-tjänster från myndigheter till medborgarna. Den s.k. 24-timmarsmyndigheten är en god tanke, men regeringen har misslyckats med att förverkliga den. Regeringen har försummat informationsteknikens möjligheter för att stärka demokratin. Inte heller har tillräcklig kraft lagts på att minska den digitala klyftan då många lämnas utan-

Fel! Okänt namn på

för IT-samhället. Kristdemokraterna har tidigare föreslagit regeringen inrätta en IT-samordnare enligt den engelska modellen ”e-envoy”.

Riksrevisionen har i rapporten ”Vem styr den elektroniska förvaltningen?” från juni 2004 granskat regeringens och myndigheternas arbete med att införa elektronisk förvaltning. Vid granskningen har man funnit att elektroniska tjänster som i första hand medför nytta för medborgare och företag inte prioriterats. Myndigheterna har främst satsat på enklare informationstjänster som ger ökad intern kostnadseffektivitet. Avancerade interaktiva e-tjänster är fortfarande relativt ovanliga. Rapportens slutsats är att regeringens styrning av myndigheternas arbete med att införa elektronisk förvaltning har varit otydlig och att bättre förutsättningar behövs för myndigheternas utveckling av e-tjänster. Riksrevisionen bedömer också att riksdagen fått mycket begränsad information från regeringen beträffande den faktiska utvecklingen av e-förvaltningen.

Kristdemokraterna ser fortfarande ett stort behov av förbättrad samordning och föreslår att regeringen inrättar en nationell IT-samordnare.

20 Effektivisering på myndigheter

Kristdemokraterna har noga prövat möjligheten att reducera de anslag som är relaterade till administration. Vi föreslår vad vi menar vara en välavvägd reduktion om sammanlagt 55 miljoner kronor av anslagen till Banverket, Rikstrafiken, Sika, Post- och telestyrelsen samt av anslaget 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Stockholm den 5 oktober 2005

Johnny Gylling (kd)

Tuve Skånberg (kd)

Ragnwi Marcelind (kd)

Björn von der Esch (kd)

Dan Kihlström (kd)

Lars Gustafsson (kd)

Sven Gunnar Persson (kd)

Annelie Enochson (kd)