

Motion till riksdagen

1989/90:T40

av Elving Andersson m fl (c)

med anledning av regeringens prop. 1989/90:88

Vissa näringspolitiska frågor

Inledning

En framtidsinriktad politik för att utveckla Sveriges infrastruktur på kommunikationsområdet måste idag grundas på betydande miljöhänsyn. I en särskild partimotion (motion 1989/90:T250) under allmänna motionstiden har vi presenterat en lång rad krav och förslag med denna inriktning. I motionen anges följande mål för en miljövänlig trafik:

- Trafikens koldioxidutsläpp måste minska med minst 70 % från 1985 till år 2000.
- Kväveoxid- och kolväteutsläpp måste minska med 75 % från 1980 till 1995.
- Energianvändningen måste effektiviseras.
- Luftföroreningarna i storstäderna måste kraftigt minskas.
- Cancerframkallande ämnen i avgaserna måste bort.

Centern anvisar i partimotionen också en plan i tre delar. Dels internationella överenskommelser för att nå gemensamma och skärpta utsläppskrav, dels en svensk handlingsplan på kort och lång sikt.

På kort sikt anvisas skärpta krav på utnyttjande av känd teknik för att sänka bränsleförbrukningen. Sänkta hastigheter från 90/110 till 80/100 km/h, utom i Norrlandslänen. Styrmedel för övergång till biobränslen. Kraftfull satsning på kollektivtrafiken samt Kalifornienkrav på avgaser från bussar och lastbilar från 1992.

På längre sikt anvisas mål för utsläpp från samtliga fordon så att inga fordon efter år 2010 tillåts släppa ut mer än vid metanolförbränning. Nya miljövänliga bränslen skall ersätta fossila bränslen för att motverka växthuseffekten. Biobränslen, gasdrift och eldrift omnämns som miljövänligare alternativ.

I motionen pekas på att kraftfulla åtgärder måste vidtas för att minska trafiken i storstädernas innerstäder. Sverige bör anta riktvärden för högsta tillåtna föroreningsvärden i innerstadsområdena samt utöka den kommunala kompetensen att vidta åtgärder för att nå angivna nivåer.

Vidare anges reningskrav som måste ställas på sjöfarten och flyget. I en kommittémotion (1989/90:T225) har vi också lagt förslag som tar upp vissa organisationsfrågor på transportområdet i första hand med syftet att åstad-

komma en bättre samordning mellan olika trafikmedel och mellan olika myndigheter. Där framförs också krav på ökat stöd till trafiken på vissa järnvägssträckor.

Mot. 1989/90
T40

Infrastrukturpropositionen – en besvikelse

När man från regeringens sida aviserade att frågorna om anslagen på trafikområdet skulle brytas ur budgetpropositionen och presenteras i en särskild infrastrukturproposition väckte det på många håll både undran och förväntningar. Undran därför att någon egentlig beredning med sikte på att framlagga ett samlat infrastrukturförslag såvitt bekant ej hade utförts vare sig i regeringskansliet eller hos berörda verk och myndigheter. Förväntningar väcktes därför att man hoppades att regeringen möjligen skulle ha tagit intryck av alla de förslag och all den debatt som förekommit sedan riksdagen tog sitt trafikpolitiska beslut 1988.

När förslaget nu föreligger kan man konstatera att förväntningarna har övergått till besvikelse. Något samlat grepp för att komplettera 1988 års beslut med långsiktiga framatsyftande finansieringsåtgärder innebär inte förslagen i regeringens proposition. Det arbetet återstår fortfarande i allt väsentligt att utföra. Man kan möjligen anse att en del av det utredningsarbete (s 249) som nu skall inledas kan medverka till att en långsiktig lösning åstadkommes, men även här rader tvetsamhet på flera centrala punkter som vi återkommer till längre fram i denna motion.

Enligt centerens mening hade det varit rimligt att en infrastrukturproposition värd namnet hade innehållit regeringsbesked beträffande vissa centrala projekt på kommunikationsområdet. Så sker emellertid inte. Den centrala frågan om Sveriges förbindelser med det kontinentala Europa tillåts förbli olöst. Denna brist på besked kan helt och hållet hänföras till den inre splittringen inom socialdemokratien som således tillåts skapa osäkerhet i en för landets framtid central kommunikationsfråga. Det är angeläget att färjetrafiken till kontinenten kan utformas så att den kan erbjuda en mångfald transportalternativ från ett flertal svenska hamnar. Av särskild betydelse i detta sammanhang är de förändringar som nu äger rum i Öst- och Centraleuropa. Dessa förändringar kan innebära att tidigare icke tillgängliga kommunikationslagen över södra Östersjön nu blir intressanta, bekväma och lönsamma för en betydande del av de svenska gods- och persontransporterna till kontinenten.

Om fasta förbindelser för person- och godstrafik skall etableras över Öresund så skall det ske i form av en borrad tunnel för järnväg mellan Malmö och Köpenhamn.

Vägar

Bilens roll

Det är angeläget att den svenska trafikpolitiken, särskilt vägpolitiken, bygger på en realistisk uppfattning om bilens betydelse och funktion i vårt samhälle. Omkring 75 % av persontransportarbetet sker med bil. Denna andel varierar dock mellan olika regioner i landet. Andelen varierar också kraftigt

mellan olika typer av ändamål med resandet. I stora delar av vårt land är bil det enda realistiska alternativet för att kunna ta sig till och från arbetet, liksom för att nå dagligvaruhandel, sjukvård, kultur- och fritidsutbud. Det är bara där resandeunderlaget är nägorlunda stort som det finns möjlighet erbjuda kollektivtrafik på acceptabla ekonomiska villkor. Även för fritidsresor och släktbesök, framförallt för barnfamiljer, kommer bilen att spela en framträdande roll under överskådlig tid. En resandetyper som sannolikt ökat kraftigt under senare år är bilresor där flera ändamål kombineras. Ett frekvent exempel härpå är den småbarnsförälder som lämnar sitt minderåriga barn på daghem för att sedan fortsätta till arbetet. Resan från arbetet innefattar dessutom ofta ett affärsbesök förutom barnhämtning på dagis. Det erbjuder betydande svarigheter på atskilliga orter att klara denna typ av dagligt resande med kollektivtrafik på ett bekvämt sätt även om den är mycket väl utbyggd.

Biltrafikens omfattning är till stor del en följd av en samhällsplanering som bedrivits under de senaste decennierna och som bland annat medfört att avståndet mellan bostad, arbete och service växt. Det är angeläget att den framtida samhällsplaneringen får en annan inriktning. Det är också viktigt att miljökraven på bilarna successivt skärps. Vår motion om trafik och miljö, som refererats inledningsvis, tar sikte på detta.

Förstärkt bärighet och beläggning av grusvägar

En betydande andel av det statliga vägnätet består av grusvägar. Det är framför allt länsvägnätet som saknar beläggning. Hela 3 000 mil av sammanlagt 8 000 mil länsvägar saknar beläggning.

För utvecklingen av glesbygden spelar vägstandarden en avgörande roll. En kraftfull satsning på upprustning av vägnätet genom att belägga och förstärka bärigheten hos grusvägarna är därför en angelägen regionalpolitisk satsning. Det är också ett lämpligt sätt att i konkret handling visa att statsmakterna tagit intryck av kampanjen "Hela Sverige skall leva", som drivits under några år.

Det finns också näringspolitiska skäl att göra en kraftfull satsning på upprustning av grusvägarna. Dessa vägsträckor har en mycket stor betydelse för skogsindustrin. Denna är en av våra i särklass främsta exportnäringar som varje år tillför oss handelsintakter på femtiomiljardernivan. Det är därför av nationellt ekonomiskt intresse att de delar av landets infrastruktur som utgör en betydande verksamhetsförutsättning för branschen har en god standard. Det är dock inte bara för skogsbruket som dessa vägar spelar en stor roll. Lantbruket är på liknande sätt beroende av transporter på dessa vägar. För flera områden i vårt land, som har växande betydelse som mål för semester och rekreationsresor, spelar också dessa vägar en betydande roll. Det är angeläget att dessa regioners möjligheter att utveckla ny sysselsättning, exempelvis genom utbyggd turism, inte hämmas av låg vägstandard.

Centern har tidigare, som ett led i regionalpolitiken, krävt att ett tioårigt upprustningsprogram för beläggning och förstärkning av grusvägnätet skall utarbetas. Vi är nu beredda att anslå ytterligare en miljard för 1991 för att detta program skall kunna inledas. Det bör ankomma på Vägverket att utarbeta ett sådant program.

De enskilda vägarna är i särklass landets längsta vägnät. Huvuddelen av detta vägnät finns på landsbygden. I stort sett påbörjas alla uttransporter av hela skogs- och jordbrukets produktion, respektive avslutas alla intransporter av insatsvaror och förnödenheter på dessa vägar. De enskilda vägarna har även en mycket stor betydelse för allmänheten i form av turism, rekreation samt för fritids- och friluftsliv.

De enskilda vägarna måste ses som en mycket viktig och integrerad del av landets totala vägnät. Då de flesta resor och transporter börjar och slutar vid enskild väg, är de av ett oerhört samhällsekonomiskt värde. Trots detta utgår statsbidrag för endast en fjärdedel, eller ca 71 000 km, av dessa vägar.

Många enskilda vägsamfälligheter som söker bidrag, och som i och för sig uppfyller de formella kraven för statsbidrag, kan idag inte tas in i bidragssystemet. Medelstilledningen räcker inte ens till de vägar som beviljats statsbidrag, för nödvändiga underhållsåtgärder. De riskerar dessutom i framtiden att få reducerat bidrag i förhållande till godkänd procentsats.

Detta har medfört ett eftersatt upprustningsbehov som vägverket beräknat till totalt 1 300 milj kr. Till följd av otillfredsställande bärighet drabbas framförallt skogsbruket av omlastningskostnader på hundratals miljoner kronor årligen.

Till detta kommer att vägverket på sina håll överväger att överföra stora delar av det allmänna vägnätet på enskild väghållning. Detta är en mycket oroande utveckling som måste motverkas.

En annan mycket oroande faktor är att vägverket, i sina kompletterande direktiv till länsstyrelserna för upprättande av femårsplan för byggande 1991-95 av enskilda vägar, anger en sänkning av bidragsprocenten till årlig drift med 20 procent från 1991.

En sådan sänkning av bidragsprocenten blir mycket kännbar för enskilda vägar på landsbygden. För de enskilda väghållarna innebär det att de, förutom fordonsskatter, vägtrafikskatter m m, har en betydande väghållningskostnad som toppar övriga transportkostnader.

För att på ett bättre sätt kunna tillgodose de rimliga krav på medelstilledning som kan ställas mot den ovan beskrivna betydelsen av denna del av det svenska vägnätet anser vi att ytterligare 100 milj kr bör anslås utöver vad regeringen föreslagit.

Bidrag till drift och underhåll av statskommunvägar

Det är enligt vår mening nödvändigt att kostnadsövervältringseffekter på kommunerna belyses när tilldelningen på detta anslag läggs fast. Det måste också beaktas att åtskilliga kommuner under senare år påtagit sig ett ansvar för vissa vägar och gator under förespegling att bidrag skulle utgå på en viss nivå. Det är därför angeläget att även detta beaktas om statsmakternas trovärdighet som stabil avtalspartner i förhållande till kommunerna skall kunna bibehållas. Mot denna bakgrund föreslår vi därför dels att regeringen tar upp överläggningar i ärendet med kommunförbundet, dels att statskommunvägarnas finansiering tas upp i den översyn av finansieringsfrågor som regeringen aviserar i denna proposition (s 249). Detta bör ges regeringen tillkänna.

Även regeringens proposition synes präglad av ett ökande medvetande om att det svenska vägkapitalet håller på att förödjas på grund av eftersatt underhåll. Till skillnad från andra delar av infrastrukturen på kommunikationsområdet kan man inte säga att standarden utvecklas. Denna fortgående standardförsämring kommer att leda till sämre säkerhet i trafiken. Det kan också innebära att negativa effekter uppstår på sysselsättning och näringsliv. Detta kan bli särskilt tydligt om en lågkonjunktur inträder. Tillverkningar och verksamheter som finns i lägen, vars kommunikationsstandard försämrats, riskerar att lättare slås ut när de ekonomiska påfrestningarna växer.

Vägverket uppskattar för närvarande eftersläpningen av underhållet till 5,2 miljarder för en tioårsperiod. Behovet av förhållningsarbeten är samtidigt hela 21 miljarder för samma period. Drift- och underhållsresurserna behöver såldes enligt vägverket öka med 2,6 miljarder per år (s 234). Det torde inte vara möjligt att klara denna ambitionsnivå inom ramen för statsbudgeten. Vi motsätter oss därför inte att en översyn av finansieringsfrågorna nu kommer till stand. Vi kommer längre fram i denna motion att ange vissa principer för denna översyn.

En följd av det eftersatta underhållet är att avvägningen mellan kostsamma nybyggnadsprojekt på vägområdet och insatser för att bibehålla det existerande vägkapitalet måste betraktas på ett annat sätt. Det är anmärkningsvärt begränsade förbättringar i det samlade vägnätet som åstadkommes genom nybyggnader. Om vägnätet skall nå upp till en standard som av transporttekniska och ekonomiska skäl är rimlig tar det säkert hundratals år av nybyggande. Mot denna bakgrund föreslog vi redan förra året ett vidgat underhållsbegrepp som också inrymde vissa moderniseringar. Vi upprepar nu detta krav och utvecklar det samtidigt i vissa delar. För att främja en utveckling med denna inriktning anser vi att anslagen B2, Drift och underhåll av statliga vägar och B7, Särskilda bärighetshöjande åtgärder slås samman till ett nytt anslag betecknat Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar.

Vidgningen och sammanslagningen av anslagen bör innebära att insatser för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten främjas. Målsättningen måste vara att åstadkomma ett smidigare och jämnare trafikflöde inom ramen för det vägnät vi redan har. Detta kan exempelvis ske genom att s k stigningsfiler anläggs. Det är också möjligt att genom målning och skyltning även av vägsträckor utan stigning åstadkomma särskilda omkörningsfiler på vissa sträckor. Försök på riksväg 40 mellan Göteborg och Borås har enligt uppgift givit goda resultat. Om bilisten vet att en säker omkörningsmöjlighet finns inom rimligt avstånd avvaktar de flesta detta tillfälle. Säkerhet och framkomlighet kan också förbättras genom att dubbla filer anläggs vid korsningar. Vid sidan av vägverkets program för nybyggnad bör således utarbetas ett moderniserings- och uppgraderingsprogram för vägar som inte inom överskådlig framtid kan bli föremål för nybyggnad. År 2000 bör riksvägsnätet ha uppgraderats så att en säker omkörning av långsam trafik kan åstadkommas.

Positiv trend

Det finns många tecken som tyder på att järnvägen som transportmedel går mot en renässans. I stora delar av Europa pågår och förbereds omfattande investeringsprogram för att bygga ut och modernisera järnvägsnätet. Sedan några år pågår också i vårt land omfattande diskussioner som visar att tåget återigen finns med i bilden som ett attraktivt transportmedel hos såväl beslutsfattare, planerare och näringsidkare som hos den breda allmänheten. Framtitt ha varit en stel och trött myndighet är SJ idag i mångas ögon ett dynamiskt rese- och transportföretag. Nya sovvagnar, lekvagnar för barn, kontorsarbetsplatsvagnar, nya restaurangvagnar har introducerats under de senaste åren. Inom en nära framtid förestår också den snabbtågsintroduktion som initierades av den centerpartistiske kommunikationsministern Claes Elmstedt vid 80-talets början.

Regeringen sviker

Det är nu mycket angeläget att statsmakterna på ett framsynt sätt kan svara upp mot den positiva uppskattning av järnvägen som nu växer fram hos den breda allmänheten. Det är bl a på denna punkt vi är besvikna på de förslag regeringen nu lägger under benämningen infrastrukturproposition. Det framstår som helt klart att betydligt större satsningar måste göras om någon del av de väckta förväntningarna skall kunna infrias.

10 miljarder måste bli 40

Centern framhöll redan i samband med 1988 års trafikpolitiska beslut att de järnvägssatsningar regeringen då föreslog var helt otillräckliga. I en partimotion 1989 anförde vi att investeringsprogrammet fram till sekelskiftet snarare borde vara 40 miljarder än de 10 miljarder som regeringen angav i den trafikpolitiska propositionen 1988. Centerns linje i denna fråga har senare fått stöd i det förslag till ny- och ombyggnader av bannätet under 1990-talet som SJ utarbetat.

Vi anser det särskilt angeläget att arbetet med Arlandabanan snarast kan inledas. Det är vidare angeläget att klartecken kan ges till sammankoppling av de svenska och norska järnvägsnäten via en bro vid Svinesund. Mälardalensbanan, Svealandsbanan, Götalandsbanan, Bothniabanan och utbyggnad av dubbelspar längs hela den svenska västkusten är andra större projekt som enligt centerns mening bör komma till stånd. I ett särskilt avsnitt längre fram i denna motion tar vi upp finansieringsfrågorna.

Godstrafik

Inte minst av miljöskäl finns det ett stort och växande behov av att föra över allt mer av godstransporterna från landsväg till järnväg. För att detta skall kunna ske är det angeläget att ett fortlöpande utvecklingsarbete kan pågå inom detta område. Framförallt bedömer vi att den så kallade kombitrafiken har mycket goda framtidsutsikter. Det är dock angeläget att denna utveck-

ling sker på ett sådant sätt att den i första hand tar sina andelar från landsvägstransporterna. Det har på senare tid redovisats material som anger att expansionen i själva verket till stor del sker genom omfördelning mellan olika typer av järnvägstransporter. Framförallt tas andelarna från vagnslasttrafiken.

För att möjliggöra en fortsättning av de utvecklingsinsatser på godstransportområdet som inleddes efter 1988 års trafikpolitiska beslut bör enligt vår mening 100 milj kr anvisas för 1990/91.

SJ har idag i princip monopol på järnvägstransporter av gods. För att främja utvecklingen på detta område anser vi att konkurrensen bör stärkas. Exempelvis bör möjligheter för andra seriösa aktörer att bedriva godstrafik på länsjärnvägarna införas. Även på stomjärnvägarna bör andra transportörer kunna bedriva trafik mot erläggande av avgifter till banverket. Företag som har stående transportbehov i en viss relation bör exempelvis kunna få möjlighet att med egna lok och vagnar klara uppgiften.

Det är angeläget att utbyggnaden av terminaler för kombitrafiken sker på ett miljövänligt sätt. Det innebär att lämpliga lägen för nya terminaler måste sökas där viktiga vägar och järnvägar skär varandra utanför tätorternas kärnor. Många järnvägsstationer har idag sin kombigodshantering förlagd i nära anslutning till centralstationerna för persontrafik. Målsättningen att minimera de tunga transporterna i tätorterna främjas om externa lägen anvisas för kombitrafikterminalerna.

Snabbtåg

Enligt centerns mening är det angeläget att det svenska snabbtågsnätet snarast kan byggas ut så att det binder samman Stockholm, Göteborg och Malmö samt mellanliggande orter. Det bör vidare byggas ut från Stockholm i riktningarna mot Karlstad, Falun, Sundsvall, Östersund. Utbyggnaden bör också förbinda Oslo med Göteborg och Stockholm. En sådan utbyggnad skulle innebära välbehövlig såväl konkurrens som avlastning för flyget.

Det är angeläget att insatser kan göras för att öka snabbheten för järnvägen också i de delar av nätet som ej kan komma att betjänas av snabbtåg. Framtagande av en lätt, snabb vagn som kan klara ca 140 km/h på stora delar av det existerande järnvägsnätet måste därför ges hög prioritet. Inte minst för utvecklingen av trafiken på länsjärnvägarna har detta stor betydelse.

Enligt vår mening är det angeläget att såväl statsmakterna som SJ och banverket nu inleder förberedelser för utveckling av en "andra generation" av svenska snabbtåg som kan sättas i drift en bit in på nästa sekel. Dessa förberedelser bör bland annat utgå från att flera snabbtågsprojekt på kontinenten redan använder eller kommer att använda högre hastigheter än vad som nu är aktuellt i Sverige. De stora avstånden i vårt land gör det angeläget med en sådan utveckling även här.

Finansiering av infrastrukturens utbyggnad

Järnvägsobligationer

Som vi nämnt ovan föreslog centern redan förra året att åtgärder borde vidtas för att finansiera ett betydligt ambitiösare utbyggnadsprogram för det

svenska järnvägsnätet genom att finansiering söktes utanför statsbudgeten. Vi kan nu konstatera att denna handlingslinje får ett växande stöd. Bl a är SJ-ledningen inne på samma linje. Den finansieringsmetod vi särskilt förordat är utgivande av särskilda järnvägsobligationer. Tiden för introduktion av järnvägsobligationer kan just nu anses vara särskilt väl vald eftersom en betydande stock av premie- och sparobligationer förfaller till inlösen inom de närmaste åren. Eftersom statens eget lånebehov nu är mindre kommer dessa sannolikt inte att kunna växlas mot nya placeringsinstrument av samma typ. Det torde vara ett statsfinansiellt stabiliseringsintresse att de medel som kanaliseras till hushallssektorn vid inlösen inte förstärker den privata konsumtionsutveckling som man med andra medel försöker dämpa. Det är därför angeläget att kunna erbjuda spararna ett lämpligt långsiktigt placeringsalternativ. Utgivande av järnvägsobligationer skulle kunna vara ett sådant. Det kan i sammanhanget nämnas att Televerket finansierar en del av sina investeringar på i huvudsak det sätt vi här föreslår genom att ge ut certifikat och obligationer. Vi vill i detta sammanhang också notera att finansieringsmetoden torde kräva att SJ/Banverket får ansvar för utbyggnaden av flera klart lönsamma projekt så att trovärdigheten till placeringsalternativet stärks.

Strukturfond

Regeringen förslår att 5 miljarder kr avsätts till en strukturfond för väg- och järnvägsinvesteringar. Avsättningen är av engångskaraktär och kan kompletteras med upplåning exempelvis via järnvägsobligationer av det slag vi ovan skisserat. Vi motsätter oss inte upprättande av denna fond genom avsättning på det sätt som föreslås i propositionen. Vi noterar att i föredragandens förslag (s 264) ej finns någon koppling till särskild finansiering. Överhuvudtaget lämnas få besked om fondens uppbyggnad, funktion och uppgifter. Bland annat saknas beräkningar av hur stort tillskott till investeringsverksamheten som fonden totalt kan tänkas åstadkomma. Fondens styrning, placeringsprinciper och metoder för projektprövning är också obekant. Enligt centerens mening är det angeläget att dessa frågor snarast kan besvaras. Förslagen bör föreläggas riksdagen.

På en punkt lämnas dock besked redan nu – investeringarna ska i princip bara kunna ske i lågkonjunktur. Mot denna bakgrund vill vi påpeka att lågkonjunktur redan råder i vissa delar av landet. Den regionalpolitiska propositionens tabeller över sysselsättningsläget i kommunerna visar detta. Det är angeläget att detta beaktas. Det bör leda till att arbetet med att utforma regler bedrivs så att investeringsverksamheten snarast inleds i vissa landsdelar.

Extern finansieringsmedverkan

I propositionen anmäls att en ökad finansieringsmedverkan från näringslivet kommer att eftersträvas för den fortsatta utbyggnaden av infrastrukturen i form av vägar och järnvägar. Den ovan nämnda fondavsättningen är ett led i detta. Redan genom 1988 års trafikpolitiska beslut öppnades möjligheter för finansieringsmedverkan från näringslivet. Företag kan förskotta medel för att få vissa projekt utförda. Det är angeläget att en utvärdering av denna

finansieringsmedverkan kan ske snarast som underlag för den fortsatta utvecklingen.

Centern motsätter sig inte extern finansieringsmedverkan. Vi vill inte avvisa tanken på att öppna möjligheter för extern finansiering i någon form. Även en indirekt samlad näringslivsmedverkan bör studeras i den aviserade översynen. Flera sådana förslag har presenterats på senare tid. Det är dock angeläget att vissa principer läggs fast som grund för ansvarsfördelning m m ifråga om utvecklingen av infrastrukturen. Bli a bör följande riktlinjer gälla:

- Statsmakterna – riksdag, regering samt berörda verk – har planerings-, utvecklings- och prioriteringsansvar vid utvecklingen av infrastrukturen. Därvid skall miljöaspekter, regional fördelning och sociala faktorer beaktas.
- Företag eller annan intressent som vill se ett visst projekt förverkligat med kraftig tidigareläggning i förhållande till den fastlagda prioriteringsordningen måste själv stå för kostnaderna.
- Staten skall inte kunna ställa ultimativa krav på finansieringsmedverkan från kommuner och företag.
- Finansiering med avgifter skall kunna ske. Avgiftsfinansiering skall dock inte ske om något avgiftsfritt alternativ inte finns att tillgå på någorlunda rimliga villkor.
- För avgifter som tas ut av miljöskäl skall särskilda villkor gälla.
- Infrastrukturprojekt som finansieras av annan övergår i det allmännas ägo vid en i förväg utsatt bortre tidsgräns.

Sammanfattningsvis anser vi att klara spelregler bör gälla mellan staten och näringslivet vid medverkan i infrastrukturutvecklingen. Det är angeläget att sådana utformas inom ramen för det arbete som statsrådet aviserar i propositionen. Med tanke på den principiella betydelsen av dessa spelregler är det rimligt att de förelaggs riksdagen för ställningstagande.

Kollektivtrafiken i storstadsområdena

Av propositionen framgår att regeringen anser att trafiken är de tre storstadsregionernas största miljöproblem, samtidigt som en väl fungerande trafik är avgörande för medborgarnas välfärd och levnadsstandard. Vi delar denna uppfattning. Regeringen avser att utse tre förhandlare – en för varje storstadsområde – med uppgift att, tillsammans med berörda organ, lägga fram förslag till kraftigt förbättrade trafiksystem. Enligt vår uppfattning är det av miljöskäl av stor betydelse för de tre storstadsregionerna att rejäla satsningar omgäende kommer till stand. Utredningar finns i regel färdiga men samordning och prioritering samt rejäla satsningar återstår. Detta bör enligt vår mening riksdagen ge regeringen tillkänna.

Särskilt om länstrafikanslaget

Sedan 1988/89 finns ett särskilt anslag för byggande av länstrafikanläggningar. Regeringen har rätt att fördela medlen på de olika ändamål anslaget skall täcka. Enligt centerns mening utgör den inbördes fördelningen av dessa medel mycket centrala politiska frågeställningar. Det är därför rimligt att

riksdagen får ta ställning till huvudinriktningen genom att anslaget delas på specificerade delanslag. Detta bör ges regeringen tillkänna. Dessvärre saknas nu underlaget att bedöma regeringens överväganden eftersom de inte presenterats. Enligt vår uppfattning är det dock angeläget att ytterligare medel – 355 milj kr – tillförs anslaget i första hand med syftet att förstärka miljöprofilen.

Länshuvudmännen måste få en rejäl chans att utveckla länsjárnvägarna. Vi föreslår därför anslagsökningar fördelade enligt nedanstående tabell.

Anslaget B 4. Byggande av länstrafikanläggningar bör således enligt centrens mening fördelas på följande delposter och med de ytterligare tillskott vi här anger:

1. Länsvägar	–
2. Länsjárnvägar	+ 150 milj kr
3. Statskommunvägar	–
4. Kollektivtrafikanläggningar	+ 150 milj kr
5. Miljövänliga trafikmedel	+ 50 milj kr
6. Cykelleder	+ 5 milj kr

Anslaget bör således uppföras med sammanlagt 1 396,8 milj kr.

Hemstállan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär att ett tioårsprogram för förstärkt bärighet och beläggning av grusvägar utarbetas enligt de riktlinjer som anges i motionen,

2. att riksdagen för 1990/91 anvisar 1 000 000 000 kr. till förstärkning av bärigheten och beläggning av grusvägar enligt de riktlinjer som anges i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av enskilda vägar,

4. att riksdagen till B6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar för 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 100 000 000 kr. förhöjt anslag på 582 000 000 kr.,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dels överläggningar med Svenska kommunförbundet, dels översyn av finansieringsfrågorna angående statskommunvägarna,

6. att riksdagen beslutar sammanföra anslagen B2. Drift och underhåll av statliga vägar och B7. Särskilda bärighetshöjande åtgärder till ett nytt anslag Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar att nyttjas enligt de riktlinjer som anges i motionen,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om program för modernisering och uppgradering av det befintliga vägnätet,

8. att riksdagen beslutar att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning om 40 miljarder fram till år 2000.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av vissa järnvägsprojekt.

10. att riksdagen till utvecklingsinsatser på godstransportområdet för 1990/91 anvisar 100 000 000 kr.,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om andra aktörers möjlighet att bedriva godstrafik på det svenska järnvägsnätet.

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kombitrafikterminaler.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av det svenska snabbtågsnätet både på kort och lång sikt.

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen tillkänna vad i motionen anförts om järnvägsobligationer.

15. att riksdagen hos regeringen begär framläggande av preciserade förslag rörande infrastrukturfonden i enlighet med de riktlinjer som anges i motionen.

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användning av fonden i områden med svagt sysselsättningsläge.

17. att riksdagen hos regeringen begär förslag till riktlinjer för extern finansieringsmedverkan i enlighet med de principer som anges i motionen.

18. att riksdagen till B4. Byggnad av länstrafikanläggningar för 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 355 000 000 kr. förhöjt anslag om 1 396 800 000 kr. varvid förhöjningen fördelas till delanslagen Länsjärnvägar, Kollektivtrafikanläggningar, Miljövänliga trafikmedel och Cykelleder med de belopp som anges i motionen.

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade investeringar i kollektivtrafikanläggningar i storstadsområdena.

Stockholm den 26 mars 1990

Elving Andersson (c)

Rune Thorén (c)

Karin Starrin (c)

Anders Svärd (c)

Hugo Andersson (c)

