

Motion till riksdagen 2005/06:T24

**av Stefan Attefall och Maria Larsson (kd)
med anledning av prop. 2005/06:160**

Moderna transporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett långsiktigt program för investeringar i partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn för att tidigarelägga och effektivisera infrastrukturinvesteringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en speciell delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att öka planeringsramen för investeringar i det nationella stamvägnätet mellan 2004 och 2015 i förhållande till riksdagens tidigare beslut.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnad och upprustning av väg 40, 26/47, 31 och 604.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att Banverket genomför en förstudie om Götalandsbanan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att undersöka en PPP-lösning för finansiering av Götalandsbanan.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kombiterminalen i Gamlarp/Nässjö och en ny terminal i Torsvik/Jönköping bör ingå i Banverkets strategiska nät.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte äventyra de mindre flygplatsernas överlevnad genom införandet av en flygskatt.

Fel! Okänt namn på

Inledning

Jönköpings län ligger befolkningsmässigt sett ”mitt i Sverige”. Länet är ett av landets mest framgångsrika vad gäller sysselsättning, industriproduktion och småföretagarverksamhet. Även skogsnäringen är stor, och jordbruket är en viktig faktor för länets utveckling. Alla dessa faktorer sammantaget pekar entydigt mot ett stort behov av en fungerande infrastruktur.

I förhållande till både folkmängd och väglängd har dock Jönköpings län fått alldeles för små resurser att satsa på infrastruktur. Pengar som utlovats till viktiga satsningar har strukits och andra projekt har skjutits på framtiden. Senast inträffade detta i samband med det s.k. Trollhättepaketet. Som helhet har infrastrukturen därmed blivit väldigt eftersatt, trots att den är en livsnödvändig förutsättning för att länet ska kunna fungera.

Vi finner det märkligt att regeringen saknar insikt om behovet av ökade vägsatsningar när en stor transportpolitisk inriktningsproposition läggs fram inför riksdagen. Eftersom Jönköpings län är ett utpräglat småföretagarlän utgör vägarna en viktig logistisk länk mellan företagen. Detta var en faktor som helt förbisågs när man valde att ta pengar från Jönköpingsregionen och satsa i Trollhättepaketet. Många företag i Jönköpings län är underleverantörer till företag i Trollhättan. Vissa av de vägprojekt, vars medel frusit inne, är dessutom hårt olycksdrabbade, så som exempelvis väg 27/47.

Upprustningen av Södra stambanan har skett på ett vis som varken gynnar Jönköpings län eller södra Sverige som helhet. Europabanans tillblivelse ligger i framtiden men länet behöver redan idag en upprustning och utbyggnad av befintlig järnväg. Frågan om den s.k. Götalandsbanan behöver prioriteras och lyftas fram.

För att Jönköpings län ska kunna fortsätta expandera ekonomiskt och vara landets ”tillväxtregion”, måste infrastrukturen vara väl utbyggd. Möjligheten att säkert och snabbt kunna förflytta både sig själva och de varor man producerar måste förbättras.

Regeringens finansieringsroulett

Regeringen har under det senaste decenniet inte uppfyllt sina åtaganden för infrastrukturen i Sverige. Detta har inneburit försenade projekt och ett alltmer eftersatt vägunderhåll. Utvecklingen har fört Sverige allt längre bort i från de transportpolitiska målen. Idag uppgår eftersläpningen i vägunderhållet till ca 17 miljarder kronor.

Kristdemokraterna har ställt sig bakom den totala planeringsramen. Vi anser dock att en oproportionerligt stor del av dessa resurser fördelas till järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler. En större del av resurserna behöver satsas på vägarna, både för investeringar och underhåll. Med den föreslagna resursfördelningen kommer Vägverket inte ens att kunna börja minska eftersläpningen i vägunderhållet.

För Jönköpings läns infrastruktur är grundproblemet väl bekant: Regeringen har systematiskt och under många år, avsatt alldeles för lite pengar till regionens infrastruktursatsningar.

I ett pressmeddelande från november förra året uttrycket även Vägverket sitt missnöje med ändrade förutsättningar för planeringen av vägbyggen i hela landet. Regeringens beslut om det så kallade Trollhättepaketet, vilket togs i oktober 2004, medförde att Vägverket fick revidera hela sin nationella plan för vägtransportsystem 2004–2015. Ett antal planerade projekt fick skjutas på framtiden. Vägverket bad då om möjlighet att få utreda förutsättningarna för kompletterande finansiering i enlighet med förslag som tidigare inkommit från Alliansen. Vägverket ville undvika att vägbyggen som många väntat på senarelades, vilket skulle bli de oundvikliga följderna av regeringens tvära lappkast. Dessutom var de föreslagna anslagen till investeringar i stamvägar perioden 2004–2008 ca 0,5 miljarder lägre än den beslutade nationella planen. För länsvägar och bärighetsinvesteringar är skillnaden mellan anslag och plan ännu större, för länsvägsplanerna ca 1,5 miljarder och för bärighetsplanen ca 1,2 miljarder. Även det nödvändiga driftsanslaget är i farozonen till följd av neddragningar med 2,6 miljarder kronor för åren 2004–2008.

I Jönköpings län kompliceras denna ekonomiska roulett av att tillstånden för miljöprövning snart går ut för exempelvis väg 31. Får inte kommunerna pengar från Vägverket att åtminstone påbörja satsningarna, tvingas de börja om från början med bl.a. aktuella vägsträckors miljöprövning. För sina företags och industriers överlevnad, kan kommunerna därmed tvingas gå in och satsa egna medel, utan att veta när eller om regeringen kommer ge någon kompensation. Regeringen med sin oberäknliga finansieringsroulett tvingar kommunerna att gå in och ta ett ekonomiskt ansvar som egentligen tillhör staten.

Den stora arbetsmarknadspolitiska utmaningen i Jönköpings län är kompetensförsörjningen till näringslivet. Inte minst riskerar företagen och kommunerna på de mindre orterna att få svårt att rekrytera kompetent personal på nyckelpositioner om inte goda möjligheter finns till arbetspendlingar genom bra väg- och tågförbindelser, både med andra orter i länet och med omgivande regioner.

PPP-finansiering

För att kunna tidigarelägga och effektivisera investeringar i väg- och järnvägsprojekt bör regeringen istället för lånefinansiering utnyttja de stora fördelar som partnerskap med det privata näringslivet erbjuder. Detta kallas ofta för PPP och innebär ett partnerskap mellan det offentliga och det privata. Det kan användas för att hålla nere både risker och kostnader. Internationella erfarenheter pekar på många framgångsrika projekt. Både i Finland och Norge finns exempel. Det svenska avståndstagandet från partnerskapslösningar är en socialdemokratisk eftergift till stödpartierna, som av ideologiska skäl motsätter sig privata lösningar. Svenskt näringsliv och inte minst svenska

Fel! Okänt namn på

byggföretag har dock visat ett stort intresse att ta del av sådana projekt. Skanska har varit och är involverat i PPP-projekt i såväl Finland, Norge som Storbritannien. Många privata intressenter väntar på att regeringen ska glömma sina ideologiska låsningar och ge de tillstånd som behövs.

Eftersatta vägar

Det finns ett antal olika vägsträckor i Jönköpings län som är i mer eller mindre kritiskt tillstånd. Deras betydelse är stor, inte bara för länets industrier och småföretag, utan även för människors möjlighet att arbeta, pendla, utbilda sig på annan ort, samt bo på landsbygd. Möjligheten för både kvinnor och män att starta och driva företag underlättas av goda kommunikationer. Trots infrastrukturens betydelse ur tillväxt-synpunkt, präglas regeringens handläggning av ärendena med stor nonchalans. Beslut skjuts på obestämbar framtid och pengar tas från regionen och satsas i andra län.

Infrastrukturen är viktig för att skapa en livskraftig och levande landsbygd. Vill vi att människor ska kunna bo i hela länet, också i mindre orter. Då krävs möjlighet att snabbt kunna förflytta sig mellan arbete, hem och fritidsaktiviteter, både i privat och kollektiv regi. Bättre infrastruktur kan också leda till en bättre försörjning av kompetens till småföretag på mindre orter.

Väg 40

Väg 40 mellan Jönköping och Göteborg utgör tillsammans med E 4:an en huvudförbindelse mellan Göteborg och Stockholm. Utbyggnaden från Haga till länsgränsen mot Västra Götaland är av stor betydelse för trafiksäkerheten från Jönköping till Göteborg och Gislaved/ Halmstad. Det är minst sagt förvånande att man anslagit medel för utbyggnaden av väg 40 i Västra Götalands län, men inte fullföljt projektet med motorvägsstandard hela vägen till Jönköping!

Planeringen för en utbyggnad till fyrfältsväg med två körbanor i vardera riktningen har funnits länge. Men på grund av regeringens förändrade anslag låter den alltjämt vänta på sig. Vägverket uppskattar att utbyggnationen kommer att dröja ytterligare några år på grund av rådande budgetläge. Idag pågår enbart byggnation vid Haga i Jönköping, och senare ska eventuellt också ett tredje körfält uppför "Göteborgsbacken" byggas.

Väg 26/47

Vid genomförandet av det så kallade Trollhättepaketet togs pengar från Jönköpings län och lades till Västra Götaland. Beslut om att rusta väg 26/47 sköts då på framtiden. Detta trots att länets underleverantörer till Trollhättans industrier är beroende av denna väg för att frakta sina produkter.

Regionförbundets styrelse har skickat en skrivelse till Vägverket där de betonar vägens betydelse. De menar att ständiga förseningar och förskjutningar i planerna gör att planeringen upplevs som meningslös. Skillnaden mellan fastlagda ramar och faktisk medelstildelning måste minska. Regionförbundet hemställer att vägprojekt 26/47 genomförs utan vidare förseningar. Men trots att regionförbundets skrivelse skickades för flera månader sedan har man fortfarande inte fått respons från Vägverket och ingenting händer med väg 26/47.

Väg 31

Väg 31 ingår i det nationella stamvägnätet och har stor betydelse som förbindelse mellan Jönköping och ostkusten. Vägen sträcker sig genom Tenhult där den har mycket låg standard och trafikmiljön är farlig. Framkomligheten förhindras av ett stort antal anslutande vägar, en lång brant backe och ett avsnitt där vägen är smal. Utsläpp och buller från trafiken är dessutom besvärlig för de boende i Tenhult.

Arbetsplanen för att åtgärda och bygga om väg 31 med bland annat viltstängsel och omläggning av allmänna vägar, ingick redan 1998 i Nationell plan för vägtransport-systemet. Arbetsplanen slutar dock gälla den sista december i år. Vägverket har uppmärksammat detta och arbetar på en förlängning av tillståndet. Trots att det bästa ur nyttyosynpunkt vore en byggstart på förbifarten vid Tenhult redan nu, planeras byggstarten tidigast år 2007.

Enligt Vägverkets egna beräkningar vore nyttan mer än dubbelt så stor som investeringen i detta vägprojekt. Effekterna skulle bl.a. bli minskad restid med 128 000 timmar per år, minskade kväveoxidutsläpp med 364 kg/år och minskade kolväteutsläpp med 636 kg/år. Försurning, som är det allvarligaste miljöproblemet i Jönköpings län, påverkas i allra högsta grad av transportsektorns utsläpp av kväveoxider. Cirka 50 procent av utsläppen av kväveoxider kan härröras från biltrafiken. Kanske viktigast av allt är att antalet dödade och svårt skadade beräknas minska med ca 9 personer på tio år.

Väg 604

Väg 604 är idag en ovärderlig förbindelse mellan Gnosjö och Anderstorp för godstransporter och arbetspendlare. För att upprätthålla utvecklingen av industrin i området måste denna vägsträcka vara väl underhållen. Idag präglas dock väg 604 av dålig sikt i plan och profil. Vägen går genom Anderstorps tätort där gång- och cykeltrafikanter måste samsas om utrymmet. Olyckor och olyckstillbud är vanliga. Genomfarten ger även bullerstörningar för fastigheter och boende längs vägen.

Genom att bygga en ny väg norr om Anderstorp kan man minska utsläppen, förbättra säkerheten samt skapa en regional och lokal förbindelse. Enligt länsstyrelsens beräkningar kan denna nya väg ge en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med 1,3 personer under en 10-årsperiod.

Fel! Okänt namn på

Men byggstart för denna lokalt och regionalt viktiga väg beräknas nu först till år 2007. Vi vill se en påbörjad ombyggnation redan under 2006.

Slutsatser om eftersatta vägar

Socialdemokraterna fortsätter att ge efter för Vänsterpartiets och Miljöpartiets ambitioner att försvåra för vägtrafiken. Varje form av satsning på vägnätet lyser med sin frånvaro i regeringens nya transportpolitiska proposition. De vägsträckor och på framtiden ovisst skjutna projekt vi i denna rapport nämner är några av de regionalt och nationellt viktiga förbindelser i Jönköpings län som behöver åtgärdas. Att den socialdemokratiska regeringen inte bara förnekar länet de ekonomiska medel de blivit lovade, men hittills även förvägrat Vägverket möjligheten att använda PPP-metoden för att finansiera väginvesteringar, är minst sagt anmärkningsvärt.

Väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringssamarbete. Vägunderhållet försämras kontinuerligt och det har uppenbarligen blivit ett allt för svårt företag att sammanbinda ens de största svenska städerna med acceptabla vägar.

Det behövs en kraftfull satsning på det förfallande svenska vägnätet, med ökade årliga anslag i budgeten. Vi menar att regeringen snarast bör tidigarelägga väginvesteringarna för Jönköpings län, och därmed kompensera den minskning av utlovade medel man tidigare genomfört. Dessutom bör det möjliggöras för Vägverket att söka andra samarbetspartners för finansiering av sedan länge planerade vägprojekt. Sverige kan inte längre vända ryggen åt den framgångsrika modell med alternativ finansiering i form av partnerskap med det privata näringslivet, som utnyttjas i många av våra grannländer. Betydande internationella erfarenheter pekar på att projekt i partnerskap kan genomföras snabbare, billigare och med bättre kvaliteter.

Järnvägar

Jönköpings län har en god struktur när det gäller järnvägar. Cirka 60 procent av invånarna har mindre än två kilometer till närmaste järnvägsstation och järnvägsnätet i länet har en banlängd på totalt ca 690 kilometer. Vad som behövs är därför främst en förstärkning av befintlig kapacitet och förbättrad framkomlighet.

Upprustningen av Jönköping/Värnamo-banan har skjutits på framtiden trots att den fanns med i tidigare planer. Detta har gjort att länstrafikbolaget, som satsade på nya tåg, nu bara kan köra med reducerad hastighet på banan. För trafikeringen mellan Jönköping och Värnamo med mellanliggande orter, är det av mycket stor vikt att denna upprustning sker omgående. Vidare har uteblivna satsningar på Nässjö-Värnamo-Halmstad-banan skapat problem för både person- och godstrafik.

Jönköpingsbanans utbyggnad är viktig för att binda samman de östra delarna av länet med Jönköping. Arbets- och studiependling behöver underlättas

även på lite större avstånd i länet, och då är utbyggnaden av denna bana med bland annat fler mötesplatser avgörande för att öka kapaciteten på banan. Vi anser att dessa åtgärder behöver komma åren 2008–2012.

Satsningar behöver också göras för att rusta Södra stambanan, för att få fungerande trafik i både norr och söder. Trafiken i västlig riktning är i dag undermålig och därför behöver diskussionerna om Götalandsbanan snabbt föras upp på den politiska dagordningen. Götalandsbanan skulle medföra en positiv regional utveckling då transporterna tvärs över Sverige kommer att underlättas. För att påskynda utbyggnaden av Götalandsbanan bör en PPP-lösning för finansiering undersökas. Denna satsning behöver också omfatta utbyggnad av befintlig kombiterminal i Gamlarp/Nässjö. Styrkan med Gamlarp är det strategiska läget med spår direkt ut på stambanan samt 25 minuters väg till E 4:an. Terminalen har idag kapacitetsproblem. En terminal bör även byggas i Torsvik/Jönköping. Länet har goda förutsättningar att vara en viktig logistisk knutpunkt för hela Sverige. Därför bör såväl Gamlarp som Torsvik ingå i det strategiska nät av kombiterminaler som Banverket ska få i uppdrag att peka ut.

Götalandsbanan utgör också en viktig länk i Europabanan, som är en viktig framtidssatsning för att öka kontakterna med Europa. Vi vill att Banverket nu får i uppdrag att genomföra en fördjupad studie så att Götalandsbanan kommer med i Banverkets stomnätplan.

Flyget

Det grundläggande ansvaret för att säkerställa att flygtrafikstrukturen fungerar i landet åligger staten. Idag brister dock staten i detta ansvar. Jönköping har under senare år utvecklats till ett viktigt frakt- och logistiknav. Det gör att flygplatsen har en ökad strategisk betydelse som komplement i detta nav. För näringslivskontakter och för mässbesök på Elmia av såväl utländska som inhemska gäster är flygtrafiken till/från Jönköping helt oumbärlig. Även fraktrafiken är en nödvändig förutsättning för att Jönköpings län ska kunna fortsätta vara tillväxtmotor i landet. Antalet flighter per dag tur och retur Stockholm har reducerats, inte minst på helger, vilket är djupt olyckligt och till men för såväl näringsliv som organisationer och privatpersoner. Olika ekonomiska lösningar och satsningar måste prövas för att såväl utöka antalet turer som att förstärka flygtrafiken till nya områden.

Vi ser positivt på att regeringen i sin nya trafikpolitiska proposition väljer att inte dra in stödet till flygplatsen i Jönköping. Men å andra sidan finns inga garantier för den närmaste framtiden. Osäkerheten består således.

Regeringens förslag om ökat skatteuttag på flygresor kommer dock att minska resandet, vilket kommer att påverka även Axamo flygplats negativt. Det är anmärkningsvärt att regeringen tänker utforma skatten som ett fast belopp per resa, vilket får till följd att låginkomsttagare drabbas hårdast.

Näringslivet i Jönköpings län, liksom Sverige i stort, är på grund av långa avstånd inom landet och till viktiga regioner utomlands extremt beroende av

Fel! Okänt namn på

frekventa och kostnadseffektiva transporter. Den nya flygskatten riskerar att hämma tillväxten och bidrar till en accelererande social och regional klyvning av Sverige. Åtskilliga jobb kommer att försvinna. Luftfartsverket räknar med att det svenska flyget kommer att förlora ca 4,6 procent av passagerarna som en följd av skatten, vilket motsvarar 1,4 miljoner passagerare. Flygskatten hotar därmed 1 000 arbetstillfällen och försvårar ytterligare möjligheterna att göra Axamo flygplats till en lönsam flygplats. Riksdagen bör tillkännage för regeringen sin mening att överlevnaden av de mindre flygplatserna, såsom Axamo flygplats, inte får äventyras genom införandet av en skatt på flygresor.

Stockholm den 6 april 2006

Stefan Attefall (kd)

Maria Larsson (kd)