



2010 års ekonomiska vårproposition

Till finansutskottet

Finansutskottet har den 4 maj 2010 berett trafikutskottet tillfälle att senast den 25 maj 2010 yttra sig över *2010 års ekonomiska vårproposition* (prop. 2009/10:100) och den motion som har väckts med anledning av propositionen. Trafikutskottet behandlar de delar av ärendet som berör utskottets beredningsområde.

Utskottets överväganden

Propositionen

Regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken innebär att följande utgifter beräknas för utgiftsområde 22 Kommunikationer perioden 2010–2012:

År	2010	2011	2012
	Anslag*	Beräknat	Beräknat
Miljoner kronor	40 579	38 412	36 717

* Inklusive förslag i vårtilläggsbudgeten för 2010 (prop. 2009/10:99).

Med anledning av krisen och krisens efterverkningar aviserar regeringen ett antal åtgärder i vårpropositionen och lämnar förslag i den anslutande vårtilläggsbudgeten för 2010. Regeringen föreslår och aviserar bl.a. en tidigareläggning av vissa infrastrukturåtgärder samt en ny nationell planeringsram för transportsystemet.

Som utgångspunkt anges bl.a. att infrastrukturen har stor betydelse för produktivitet, sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Det framhålls att regeringens omfattande satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för företagen och deras konkurrenskraft. Vidare betonas att en väl fungerande infrastruktur är en viktig stomme i ett modernt samhälle. Det påminns också om att regeringen, för att stärka konkurrensen och uppnå ökad effektivitet på infrastrukturuområdet, har förändrat myndighetsstrukturen och renodlat beställar- och producentrollerna.

Tidigareläggning av vissa infrastrukturåtgärder

Regeringen anför att det finns ett ständigt behov av att effektivisera det befintliga transportsystemet och att det givet den rådande situationen på arbetsmarknaden är motiverat att tidigarelägga vissa underhållsinsatser och mindre investeringar. Regeringen föreslår följaktligen att anslagen för väghållning och banhållning ökas med 300 miljoner respektive 200 miljoner kronor 2010. Regeringen understryker att de tidigarelagda åtgärderna bör fördelas jämnt över landet. Regeringen framhåller också att den föreslagna tidigareläggningen innebär att anslagen dras ned med motsvarande belopp 2014 eftersom behovet av stimulansåtgärder av detta slag då bedöms vara mindre.

Nationell planeringsram för transportsystemet

Regeringen påminner om att en nationell plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 fastställdes i mars 2010 (dnr N2009/6374/TE m.fl.). Den statliga infrastrukturramen uppgår till 417 miljarder kronor.

Regeringen anför också att det har varit angeläget att möjliggöra medfinansiering av statlig transportinfrastruktur. Det framhålls att ökat samarbete kan ge bättre utformning av åtgärderna och skapar utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen. Regeringen meddelar således att bland de beslutade väg- och järnvägsinvesteringarna finns objekt som helt eller delvis kommer att finansieras med trängselskatt, vägavgifter och kommunala bidrag. Bland dessa objekt finns de statliga infrastrukturinvesteringar som ingår i Stockholmsöverenskommelsen liksom de som ingår i det västsvenska paketet. Regeringen understryker att dessa objekt är av stor betydelse för utvecklingen såväl regionalt som nationellt då förutsättningarna för effektiva gods- och persontransporter härigenom påtagligt kan förbättras. För att möjliggöra denna satsning föreslår regeringen i tilläggsbudgeten att riksdagen godkänner planeringsramar för investeringar i de medfinansierade objekten. Det föreslås således i vårtilläggsbudgeten att låneramen för 2010 för den del av de väginvesteringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter bör uppgå till 740 miljoner kronor.

Regeringen framför att sett över hela planperioden har den statliga finansieringsramen på 417 miljarder kronor kunnat kompletteras så att åtgärder på sammanlagt 482 miljarder kronor möjliggörs. För att möjliggöra medfinansieringen meddelar regeringen att vissa omfördelningar av de statliga anslagen har gjorts mellan åren.

Regeringens åtgärder för de kommande åren, såväl beslutade och föreslagna som aviserade *efter* budgetpropositionen 2010, redovisas i följande tabell.

Regeringens åtgärder 2010–2012 (miljoner kronor)

	2010	2011	2012
Tidigareläggning av infrastrukturåtgärder	500	0	0
Ökade infrastrukturåtgärder	624	1 316	1 773

Regeringen pekar även på att det i tilläggsbudgeten för 2010 föreslås att 490 miljoner kronor från EU under året tillförs till infrastrukturinvesteringar i Sverige som ingår i de transeuropeiska transportnätverken (TEN-T).

Följdmotionen

I *motion 2009/10:Fi15 av Mona Sahlin m.fl. (s, mp, v)* förespråkas ökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik både av klimat- och jobbskäl.

Det föreslås att Sveriges första höghastighetsbanor byggs under planperioden 2010–2021 genom byggandet av Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås. Det föreslås också ett antal andra strategiska järnvägsprojekt, bl.a. första etappen av Norrbotniabanan, samt en höjning av de generella ansla-

gen för investeringar i järnväg. För att finansiera dessa strategiska infrastrukturinvesteringar föreslås att Trafikverket får låna 55,3 miljarder kronor under planperioden. Utgifterna för räntor och lån skulle enligt motionärerna gradvis växa under planperioden till ca 3,5 miljarder kronor 2021.

Motionärerna vill också höja anslaget till drift och underhåll av järnväg med 8 miljarder kronor under planperioden. Vidare satsas 9 miljarder kronor på urban kollektivtrafik och cykelåtgärder och lika mycket i en särskild pott för infrastrukturåtgärder som har fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik. För att underlätta för godstransporter med smarta kombinationer av järnväg, sjöfart och väg föreslås ett fullständigt dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön samt en särskild godspott på 2 miljarder kronor för investeringar i transportslagsövergripande transporter.

Motionärerna föreslår en särskild Stockholmssatsning som med regional finansiering uppgår till ca 17 miljarder kronor för åtgärder som stärker kapaciteten i kollektivtrafiken och underlättar för cyklister. För att effektivisera nyttjandet av Essingeleden förordar motionärerna att en trängselskatt införs från slutet av 2011, vilket också skulle bidra till finansieringen av Stockholmssatsningen med ca 250 miljoner kronor per år.

Som huvudsaklig finansieringskälla till oppositionspartiernas infrastrukturensatsning vill motionärerna införa en kilometerskatt på tunga lastbilstransporter. Enligt deras bedömning kan detta införas tidigast 2013, och det årliga överskottet skulle vara runt 4 miljarder kronor. Motionärerna anser att en kilometerskatt skulle kunna öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller och utsläpp. Motionärerna framhåller samtidigt att hänsyn skulle behöva tas till skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg. Vidare betonas att kilometerskatten skulle omfatta såväl svenska som utländska åkare.

Oppositionspartiernas gemensamma infrastrukturensatningar under planperioden överstiger 100 miljarder kronor och sammanfattas i tabellen nedan.

Satsning	Belopp (miljoner kronor)
Strategiska projekt (t.ex. Ostlänken och Norrbottenbanan)	55 300
Höjda anslag för den nationella planen, i huvudsak järnvägsinvesteringar i hela landet	13 360
Urban kollektivtrafik och cykel, statsbidrag	9 000
Stockholmsobjekt	5 100
Hela-landet-potten	9 000
Drift och underhåll	8 000
Godspotten	2 000
Summa	101 760

Motionärerna föreslår i följdmotionen att 760 miljoner kronor respektive 2,4 miljarder kronor satsas 2011 respektive 2012 i höjt anslag för järnvägs- och kollektivtrafiksatsningar samt underhåll. Det uppges att anslagshöjningen på 2,4 miljarder kronor ska ligga kvar under planperioden fram till 2021.

I motionen understryks vidare att bilparken i Sverige måste bli mer miljövänlig. För att påskynda omställningen av den tunga fordonsparken föreslås ett tillfälligt stöd till förnyelse av tunga fordon på 25 miljoner kronor. Ett motsvarande belopp föreslås också avsättas årligen för efterkonvertering av bilar så att fler kan köra miljövänligt. Motionärerna anser även att beskattningen av fordon behöver utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt: fordon med låga utsläpp ska gynnas medan bilar med höga utsläpp ska betala mer. Motionärerna anger att de i samråd med fordonsindustrin vill utreda hur ett sådant system kan utformas.

I motionen konstateras vidare att många hushåll och företag alltjämt saknar tillgång till bredbandsuppkoppling, inte minst i gles- och landsbygd. Motionärerna vill motverka denna s.k. digitala klyfta och föreslår därför ett stöd på 50 miljoner kronor för att stimulera lösningar som gör Internet tillgängligt för fler.

Oppositionspartiernas sammanlagda förslag till utökade åtgärder inom trafikutskottets beredningsområde under 2011 och 2012 redovisas i tabellen nedan.

Utgifter 2011 och 2012 inom trafikutskottets beredningsområde (miljoner kronor)

	2011	2012
Bredband i hela Sverige	50	–
Infrastruktur	760	2 400
Stöd till omställning av tunga fordon	25	25
Efterkonvertering av bilar	25	25

Trafikutskottets ställningstagande

Betydande närtidssatsningar

Det behövs betydande insatser i infrastrukturen för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Stora insatser behövs såväl för skötsel av befintlig infrastruktur som för investeringar i syfte att öka kapaciteten i transportsystemet och inte minst för att möta klimatutmaningarna.

Anslagen till transportsystemet har under den tidigare mandatperioden varit otillräckliga i förhållande till de befintliga behoven samtidigt som trafiken ökat. Utskottet välkomnar därför de kraftfulla insatser som den nuvarande regeringen har genomfört och som har möjliggjort angelägna åtgärder redan i närtid. Utskottet påminner om att regeringen 2007 och 2008 genomförde engångsamorteringar som omfattade ca 35 miljarder kronor på lån som tidigare tagits upp för infrastrukturinvesteringar. Detta har inneburit att infrastrukturanslagen i större utsträckning kan användas för nya konkreta åtgärder i stället för amorteringar och räntebetalningar. I budgetpropositionen för 2008 presenterade regeringen en satsning på 1,2 mil-

jarder kronor till infrastrukturområdet (prop. 2007/08:1 utg.omr. 22). För att öka realismen i åtgärdsplanernas genomförande presenterade regeringen i budgeten för 2009 en närtidssatsning för åren 2009 och 2010 för vilken 7,6 miljarder kronor avsattes (prop. 2008/09:1 utg.omr. 22). I mars 2009 beslutade riksdagen på regeringens förslag om ökade insatser för drifts- och underhållsverksamhet med 1 miljard kronor under perioden 2009–2011 (prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, rskr. 2008/09:183). Syftet var bl.a. att undvika kapitalförstöring av den befintliga infrastrukturen. Vidare beslutade riksdagen på regeringens förslag i budgetpropositionen för 2010 att tillföra ytterligare 1,6 miljarder kronor till infrastrukturen under åren 2009–2011 i syfte att dämpa sysselsättningsnedgången och för att skapa ökad tillgänglighet i transportsystemet (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22, bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34). Sammantaget har regeringen därmed satsat omfattande medel på trafikens infrastruktur och därigenom på ett förtjänstfullt sätt brutit mot den tidigare regeringens infrastrukturpolitik där planer och anslagstilldelning inte kunde förenas.

Utskottet vill i sammanhanget även betona att regeringen under mandatperioden genomfört flera större organisationsförändringar och omregleringar inom transportområdet för att därigenom renodla beställar- och producentrollerna, stärka konkurrensen och bidra till ett effektivare resursutnyttjande.

Tidigareläggning av vissa infrastrukturåtgärder

Som redovisats ovan har den nuvarande regeringen tagit initiativ till en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturområdet. Det finns dock ett ständigt behov av att förbättra och effektivisera det befintliga transportsystemet. Utskottet understryker att infrastrukturen har stor betydelse för produktivitet, sysselsättning och ekonomisk tillväxt och att det därför i rådande ekonomiska läge är välkommet med tidigarelagda insatser i syfte att underbygga återhämtningen. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag att tidigarelägga vissa underhållsinsatser och mindre infrastrukturprojekt under 2010. Utskottet bedömer liksom regeringen att insatser för underhåll samt mindre investeringsåtgärder, såsom mötessepareringar och trimningsåtgärder, kan ge hög måluppfyllelse till relativt låg kostnad. Utskottet påminner om att bristerna och behoven i infrastrukturen finns över hela landet och välkomnar mot denna bakgrund regeringens uttalade avsikt att fördela de tidigarelagda åtgärderna jämnt över hela riket.

Planeringsram för transportsystemet 2010–2021

Utskottet vill påminna om att riksdagen i december 2008 beslutade om en ambitiös och framtåsyftande planeringsram för åtgärder i transportsystemet på 417 miljarder kronor för åren 2010–2021 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Detta innebär en kraftigt ökad satsning på infrastrukturen. Utskottet underströk i sammanhanget att frivillig medfinansiering kunde vara ett angeläget sätt att öka investeringsvolymen. Som

framhålls i 2010 års ekonomiska vårproposition kan ökat samarbete också ge bättre utformning av åtgärderna och skapa utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Utskottet välkomnar att regeringen sedermera inför åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 uttryckligen angav i planeringsdirektiven till trafikverken (dnr N2008/8698/IR m.fl.) att möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter skulle prövas som en permanent åtgärd. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det av redogörelsen i skrivelsen om den nyligen avslutade åtgärdsplaneringen (skr. 2009/10:197) framgår att intresset för att medverka med medfinansiering varit stort och att regeringen därigenom kunnat tillföra planeringssystemet totalt ca 65 miljarder kronor. Till detta kommer vidare enligt regeringen upp till ca 15,6 miljarder kronor att kunna tillföras under planperioden till följd av successivt ökade banavgifter. Regeringens initiativ har således enligt utskottets mening på ett förtjänstfullt sätt skapat ytterligare utrymme för betydande satsningar i ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter för vilka finansiering annars hade saknats.

Planeringsram för transportsystemet 2010–2021 (miljarder kronor)

Drift och underhåll	200
Statlig ram för utveckling av transportsystemet	217
Medfinansiering	65
Total planeringsram	482
Banavgifter	15,6
Total planeringsram inkl. banavgifter	497,6

Av redogörelsen ovan framgår att sammantaget kommer infrastrukturåtgärder på nära 500 miljarder kronor att kunna genomföras under planperioden för att förstärka transportsystemet i hela landet. Utskottet välkomnar denna angelägna och betydande kraftsamling på trafikens infrastruktur.

Anslagsfinansiering framför lånefinansiering

I följdmotionen föreslår oppositionspartierna utökade infrastruktursatsningar på ca 100 miljarder kronor under planeringsperioden. Mer än hälften av dessa, över 55 miljarder kronor, ska enligt motionen finansieras genom lån. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att grundprincipen enligt budgetlagen (1996:1059) är att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag över statsbudgeten. Förarbetena till lagen (prop. 1995/96:220) understryker att anslagsfinansiering av infrastrukturella investeringar ger riksdagen bättre överblick och större inflytande än lånefinansiering. Även trafikutskottet har vid ett flertal tillfällen, senast vid höstens behandling av budgetpropositionen (bet. 2009/10:TU1), anfört att genom anslagsfinansiering förbättras överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

Utskottet vill betona att lånefinansiering, på samma vis som anslagsfinansiering, påverkar (minskar) den offentliga sektorns finansiella sparande. En utökad lånefinansiering får således konsekvenser för möjligheterna att uppfylla överskottsmålet, enligt vilket den offentliga sektorns finansiella sparande ska motsvara 1 % av bruttonationalprodukten (BNP). Utskottet vill också framhålla att de allvarliga ekonomiska problem som drabbat flera länder i vår omvärld den senaste tiden tydligt understryker vikten av att värna de offentliga finanserna och att föra en ansvarfull ekonomisk politik.

Regeringen underströk i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) att lånefinansiering inte kommer att föreslås för nya objekt såvida kostnaderna inte täcks av brukaravgifter eller dylikt. Utskottet välkomnar denna utgångspunkt. Utskottet tar bestämt avstånd från en lånefinansiering som innebär att kostnaderna inte syns inom utskottets utgiftsområde 22 Kommunikationer men likväl inskränker det finansiella utrymmet i statsbudgeten samtidigt som transparensen i budgetberedningen eroderas. Med anledning av den bristande överensstämmelsen mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning under den föregående regeringen, vill utskottet också särskilt betona betydelsen av en realistisk planeringsram baserad på en väl underbyggd finansiering.

Höghastighetsbanor

I motionen föreslås att byggandet av höghastighetsbanor inleds under planperioden och att detta finansieras genom lån. Trafikutskottet anser att höghastighetsbanor är ett intressant framtidsprojekt. Samtidigt kan det konstateras att vid Regeringskansliets remittering av Utredningen om höghastighetsbanors betänkande *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) har flera remissinstanser angivit att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. I skrivelsen *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) meddelas att den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna har inneburit att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Trafikutskottet ansluter sig till denna prioritering. Utskottets öppna seminarium den 8 april 2010 om höghastighetstrafik på järnväg belyste också de väsensskilda bedömningar som finns om projektets samhällsekonomiska nytta, konsekvenserna för stärkt utveckling och konkurrenskraft och följderna för det svenska järnvägssystemet. Utskottet vill påminna om att en utbyggnad av ett nytt höghastighetssystem är en betydande investering och kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen i skrivelsen om åtgärdsplaneringen meddelar sin avsikt att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. Enligt utskottets mening är det

varken transportpolitiskt eller ekonomiskt ansvarsfullt att avbryta detta beredningsarbete till förmån för att etappvis inleda utbyggnaden av höghastighetsbanor i landet.

Kilometerskatt

I följdmotionen föreslås att kilometerskatt på tunga lastbilar ska införas och att intäkterna från denna skatt ska användas som huvudsaklig finansieringskälla till oppositionspartiernas infrastruktursatsning.

Riksdagen har behandlat och avslagit yrkanden om att införa kilometerskatt tidigare under innevarande riksmöte. Skatteutskottet instämde i betänkandet *Allmänna motioner om punktskatter* (bet. 2009/10:SkU29) i den syn på kilometerskatt som finansministern redovisade i en interpellation den 22 januari 2010 (2009/10:135). Ett kilometerskattesystem uppgavs vara dyrt att administrera både för företagen och för Skatteverket, eftersom det kräver utrustning för att registrera var och när ett fordon kör. Finansministern ansåg således att det inte fanns någon anledning att införa en kilometerskatt när samhällsvinsten inte påtagligt överstiger administrationskostnaderna. Statsrådet bedömde vidare att styrningen mot minskade koldioxidutsläpp är mer effektiv inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag. Trafikutskottet kan ansluta sig till denna bedömning. Vid en interpellationsdebatt den 7 maj 2010 (2009/10:322) underströk finansministern vidare att en kilometerskatt skulle slå hårt mot näringslivet, inte minst på grund av dess regressiva fördelningskonsekvenser eftersom de ökade kostnaderna skulle pressas över och drabba småföretagare högre upp i leverantörskedjan.

Från trafikutskottets utgångspunkt kan vidare framhållas att nio av tio lastbilstransporter är kortare än 30 mil, vilket är avstånd där järnvägen inte kan konkurrera och än mindre sjöfarten. En kilometerskatt ger därför i första hand ökade kostnader men inte någon miljöeffekt. Enligt utskottets mening är miljön en så viktig fråga att fokus i stället måste riktas mot fortsatt teknikutveckling av fordon (exempelvis hybridlastbilar), effektivare transportplanering, sparsam körning m.m. i stället för orättmätiga skattehöjningar. Utskottet vill dessutom tillägga att, som bl.a. Glesbygdsverket nyligen framhållit, en kilometerskatt innebär sämre förutsättningar för tillväxt i många regioner i landet samtidigt som landets möjligheter att delta i den internationella konkurrensen försvagas.

Stockholmsöverenskommelsen

I december 2007 nåddes en angelägen uppgörelse om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar. Större objekt som ingår i överenskommelsen är bl.a. Citybanan, Förbifart Stockholm och Mälarbanan Barkaby–Kallhäll. Insatserna i överenskommelsen ingår numera i de planer som fastställts i åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021. Investeringarna innebär bättre vägförbindelser och

ökad spårbunden trafikkapacitet i Stockholmsregionen. Dagens kollektivtrafik och vägar kommer härigenom att avlastas och framkomligheten förbättras, till gagn för både miljön, tillväxten och regionens pendlare.

Mot bakgrund av oppositionspartiledarnas utspel tidigare under året om att låta invånarna i Stockholms län genom en folkomröstning i september 2012 avgöra om Förbifart Stockholm ska byggas, vill utskottet betona att förbifarten är av stor betydelse för både tillväxt och jobb i en växande Stockholmsregion. Genom förbifarten säkerställs bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar, vilket därmed knyter ihop Stockholmsregionen. Därtill avlastar Förbifart Stockholm Sveriges hårdast belastade vägsträcka, Essingeleden. Som infrastrukturminister Åsa Torstensson påminde om vid en interpellationsdebatt den 15 december 2009 (2009/10: 50) har Essingeledens bärighet försvagats samtidigt som fordonen är tyngre i dag än när leden byggdes, och slitaget är stort på grund av betydligt högre trafikmängder än vad leden ursprungligen projekterades för. Statsrådet konstaterade också att förbifarten bedömts som ett angeläget projekt under många år och att redan den förra regeringen, tillsammans med sina stödpartier, drev igenom en prioritering av förbifarten. Även statsminister Fredrik Reinfeldt betonade vid riksdagens frågestund den 22 april 2010 Förbifart Stockholms betydelse för både Stockholmsregionen och övriga Sverige. Trafikutskottet instämmer i detta och vill understryka att förbifarten bidrar till att minska regionens sårbarhet då antalet förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet ökar. Denna sårbarhet åskådliggjordes tydligt av de stora trafikstörningar som uppstod när pråmkranen Lodbrok i oktober 2005 kolliderade med en av Essingebroarna. Utskottet bedömer det därför som angeläget att satsningen kan inledas utan otillbörligt dröjsmål. Utskottet vill framhålla att med tanke på Stockholms- och Mälarmregionens betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt och dess centrala placering i det nationella transportnätet får en försening av projektet konsekvenser för hela landet. Förbifartens stora betydelse för hela landet innebär dessutom enligt utskottets mening att det vore högst olämpligt att låta frågan avgöras i en regional folkomröstning. Utskottet vill även påtala att en utbrytning av förbifarten ur resten av Stockholmsöverenskommelsen skulle kunna äventyra hela denna efter långvarigt beredningsarbete framtagna överenskommelse.

Bredbandssatsningar

I följdmotionen föreslås ett stöd på 50 miljoner kronor för att göra Internet tillgängligt för alla. Med anledning av detta vill utskottet inledningsvis peka på att det av Post- och telestyrelsens (PTS) bredbandskartläggning för 2009 (PTS-ER-2010:5) framgår att en genomgång av ett urval aktuella bredbandsmätningar ger bilden av Sverige som en ledande bredbandsnation. PTS framhåller att drygt 98 % av hushållen och nästan 96 % av arbetsställena hade bredbandstäckning via trådbundna accesstekniker i oktober 2009. Beträffande trådlösa nät konstaterar myndigheten att täckningen

i princip är fullständig då över 99 % av hushållen och arbetsställena finns i områden där operatörerna uppgett att det är möjligt att leverera bredband med hjälp av trådlösa alternativ.

Trafikutskottet vill vidare hänvisa till betänkandet *Tillgängliga elektroniska kommunikationer* (bet. 2009/10:TU18) där utskottet redovisar ett betydande antal åtgärder som regeringen vidtagit i syfte att främja bredbandsutbyggnaden i landet. Vidare konstateras att omfattande insatser sker för att stärka delaktigheten i IT-samhället.

Omställning av den svenska fordonsparken

Med anledning av motionsförslaget om ett tillfälligt stöd till förnyelse av tunga fordon och efterkonvertering av bilar, vill utskottet påminna om att regeringen som en del av klimat- och energipropositionen (prop. 2008/09:163) i mars 2009 presenterat en långtgående handlingsplan om att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Regeringens ambitiösa handlingsplan omfattar såväl skatteförslag som satsningar på förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker.

Sammanfattande bedömning

Med sammanlagda satsningar på nära 500 miljarder kronor fram till 2021 har regeringen åstadkommit en angelägen kraftsamling för att skapa ett hållbart transportsystem för framtidens resor och transporter. Motionärernas förslag till alternativa riktlinjer får däremot allvarliga följder för såväl landets ekonomi som transportsystemets förmåga att främja ett långsiktigt hållbart transportsystem för medborgare och näringsliv i landet. Trafikutskottet välkomnar därför regeringens aviserade åtgärder inom utskottets beredningsområde och föreslår att finansutskottet tillstyrker regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yrkande 1 delvis). Motion 2009/10:Fi15 (s, mp, v) yrkande 1, 4 och 5 (alla delvis) avstyrks följaktligen.

Stockholm den 25 maj 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Désirée Liljevall (s) och Lars-Axel Nordell (kd).

Avvikande mening

2010 års ekonomiska vårproposition, utgiftsområde 22 Kommunikationer (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Désirée Liljevall (s) anför:

Vi socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister vill se en ny färdriktning för Sverige. Vi vill investera i en grön omställning för nya jobb och för klimatomställning. Sverige måste byggas om och byggas ihop för att klara framtidens utmaningar. Transportsystemets klimatpåverkan måste brytas. I dag står transportsystemet för ca 40 % av de svenska växthusgasutsläppen. Detta är inte hållbart.

Infrastruktursatsningar på 100 miljarder kronor till 2021

Vi rödgröna partier vill investera i ett bättre transportsystem. Det svenska transportsystemet måste moderniseras och klimatanpassas. Till skillnad från regeringen anser vi att det behövs kraftigt ökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Järnvägstransporter hör till de mest miljövänliga sätten att resa och frakta gods. Spårburna transporter måste därför bli det självklara valet för näringsliv och enskilda där tåget är ett alternativ. För att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem föreslår vi följaktligen den största investeringen i järnväg och kollektivtrafik i modern tid. Vi vill under perioden 2010–2021 satsa över 100 miljarder kronor mer på infrastruktursatsningar än vad den nuvarande regeringen gör. Satsningarna sammanfattas i tabellen på sidan 4.

Vi föreslår att Trafikverket under planperioden 2010–2021 får låna 55,3 miljarder kronor för strategiska infrastrukturinvesteringar. Härigenom möjliggörs en mycket kraftig modernisering och kapacitetsökning av järnvägsystemet. I likhet med många andra europeiska länder måste Sverige förse med en högklassig järnvägsinfrastruktur som ger snabba och effektiva persontransporter som konkurrerar med såväl flyg som bil. Därför föreslår vi att byggandet påbörjas av Sveriges första höghastighetsbanor: Stockholm–Linköping och Göteborg–Borås. Att som regeringen förordar dra ut på beslut och fördröja satsningen på höghastighetståg innebär i praktiken att förutsättningarna för järnvägarna gradvis försämrats. Vi motsätter oss detta. Bland övriga strategiska infrastrukturinvesteringar som vi vill påbörja kan nämnas Norrbottenbanan, dvs. en ny och strategiskt viktig kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå, samt förbättringar av sträckan Sundsvall–Gävle. Vi vill även höja anslagen i den nationella planen med ca 13,4 miljarder kronor, huvudsakligen för investeringar i järnväg så att samtliga

spårobjekt i Trafikverkets s.k. +15-procentsalternativ kan genomföras, dvs. prioriterade åtgärder som ger större kapacitet och höjda hastigheter i många olika delar av landet.

Det finns också stora behov av att säkerställa och förbättra tillförlitligheten i det befintliga järnvägssystemet. Bristerna i dagens system blottades inte minst i samband med de stora störningarna i järnvägstrafiken under den gångna vintern. Anslaget till drift och underhåll av järnväg måste därför höjas. Vi avsätter 8 miljarder kronor för detta ändamål under planperioden.

För att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem är det angeläget att godstransporter med smarta kombinationer av järnväg, sjöfart och väg underlättas. Vi vill därför bl.a. tidigarelägga Hamnbanan i Göteborg. Vidare föreslår vi en särskild godspott på 2 miljarder kronor för investeringar i transportslagsövergripande transporter.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Vi i det rödgröna samarbetet är därför angelägna om att investera i en bättre kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Många människor har kollektivtrafiken som enda resealternativ eller är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs mer kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Således avsätter vi 9 miljarder kronor under planperioden för satsningar på urban kollektivtrafik och cykelåtgärder. Vi satsar också 9 miljarder kronor i en särskild pott för infrastrukturåtgärder i hela landet med fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik. Syftet är att härigenom bidra till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång och att därigenom minska biltrafikens andel.

Kollektivtrafiken och framkomligheten i Stockholm måste förbättras. Vi föreslår för detta ändamål en särskild satsning på 10 miljarder kronor, varav ca 5 miljarder kronor utgörs av statsbidrag för byggande av spårvägar, utbyggd kollektivtrafik och bättre cykelbanor. Tillsammans med regional finansiering möjliggörs härigenom åtgärder för sammanlagt 17 miljarder kronor. För att effektivisera nyttjandet av landets hårdast trafikerade vägsträcka vill vi dessutom införa en trängselskatt på Essingeleden från slutet av 2011. Detta väntas kunna bidra till finansieringen av Stockholmssatsningen med ca 250 miljoner kronor per år. Vad beträffar Förbifart Stockholm konstaterar vi att detta är en fråga som delar opinionen i länet. Vi anser dock att det är rimligt att stockholmarna själva får vara med och bestämma hur de vill utveckla sin region. Vi menar därför att det är viktigt att låta invånarna i Stockholms län genom en folkomröstning avgöra om man vill bygga Förbifart Stockholm eller om man i stället vill satsa på ökad kapacitet i kollektivtrafiken.

Införande av kilometerskatt

Kilometerskatten finansierar med god marginal de lån vi tar upp för att göra ett antal strategiska järnvägsinvesteringar. Koldioxidutsläppen från lastbilar på våra vägar ökar stadigt på grund av allt fler och allt tyngre lastbilar. Denna trend måste brytas. Enligt vår mening är kilometerskatten ett effektivt styrmedel för att minska klimatpåverkan. Rätt utformad kan en sådan skatt öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller och utsläpp. I flera andra europeiska länder har man redan infört, eller planerar att införa, kilometerskatt för tunga lastbilar. Vi vill att detta sker också i Sverige, dock med hänsyn tagen till de delar av skogsindustrin som saknar alternativ till transporter på väg. Vi anser att kilometerskatten skulle kunna införas tidigast 2013 och att den skulle kunna generera ett årligt överskott runt 4 miljarder kronor.

Omställning av den svenska fordonsparken

För att man ska kunna nå klimatmålen är det enligt vår mening också angeläget med en omställning av den svenska fordonsparken så att bilarna i framtiden kan köras miljövänligt. Den svenska fordonsparken är förhållandevis ålderstigen samtidigt som många inte har råd att köpa en ny miljöbil. För att underlätta konverteringen av fordon föreslår vi därför ett stöd på 25 miljoner kronor per år. Vidare föreslår vi ett lika stort tillfälligt stöd för att stimulera fordonsindustrin att påskynda omställningen till produktion av mer miljösmyta tunga fordon.

Insatser för att motverka den digitala klyftan

Även om Sverige i ett internationellt perspektiv får anses ha mycket god täckning vad gäller elektroniska kommunikationsnät så kan vi inte slå oss till ro. Post- och telestyrelsens (PTS) senaste kartläggning av bredbandstillgången visar att försprånget gentemot andra länder minskar snabbt. Kartläggningen visar också att samhället blir alltmer beroende av bredband och att överföringshastigheten framöver behöver flerfaldigas jämfört med i dag. Samtidigt konstateras att det finns områden där den befintliga IT-infrastrukturen inte är framtidssäker eftersom den inte skulle klara ökade kapacitetskrav. Särskilt allvarligt är också att det i dag fortfarande finns vita fläckar där man helt saknar bredbandsinfrastruktur. Enligt PTS kartläggning finns det ett stort antal hushåll och företag, främst i glesbygden, som alltfjämt saknar tillgång till bredbandsuppkoppling. Detta är inte godtagbart. IT-samhället måste komma alla till del och åtgärder måste därför vidtas för att motverka denna digitala klyfta. Vi föreslår därför att 50 miljoner kronor avsätts 2011 för att stimulera lösningar som gör Internet tillgängligt för fler.

Sammanfattande bedömning

Sveriges framtid kräver ett effektivt och hållbart transportsystem. Vi i det rödgröna samarbetet föreslår i detta syfte en historisk utbyggnad av transportinfrastrukturen som fram till 2021 är över 100 miljarder kronor större än regeringens satsning. De rödgrönas sammanlagda satsningar inom trafikutskottets beredningsområde under 2011 och 2012 redovisas i tabellen på sidan 5.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi att finansutskottet tillstyrker motion 2009/10:Fi15 (s, mp, v) yrkande 1, 4 och 5 (alla delvis) och avstyrker regeringens förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yrkande 1 delvis).