

Motion till riksdagen 2011/12:T458

av **Siv Holma m.fl. (V)**

Järnvägstrafik

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Inledning	2
4	Bygg nya spår	4
4.1	Olika järnvägssatsningar	4
4.2	Bygg höghastighetsbanor	5
4.3	Gynna lokal spårtrafik	5
4.4	Ge stöd till lokala spårfordon	5
4.5	Minska tåg förseningarna	6
4.6	Skyll inte på den förra regeringen	7
4.7	Rusta upp lågtrafikerade banor	7
5	Stoppa avregleringen	7
6	Utveckla SJ	8
6.1	Ta bort avkastningskravet	8
6.2	Kombinera ensamrätt med en trafikeringsplikt	9
6.3	Samordna interregional och regional järnväg	9
7	Mera godstrafik	10
7.1	Rusta upp lågtrafikerade banor	10
7.2	Bevara och utveckla kapillärspåren	11
7.3	Specifik godspott	11
7.4	Bygg fler kombiterminaler	12
8	Låt Trafikverket äga mer	12
8.1	Låt Trafikverket sköta tågstationerna	12
8.2	Överför Arlandabanen till Trafikverket	13
9	Jämställd järnvägstrafik	14
9.1	En jämställd representation	14
9.2	Se över den samhällsekonomiska kalkylen	14
9.3	Låt ej regionförstoringen påverka jämställdheten negativt	15
10	En järnväg för personer med funktionsnedsättning	16
11	Rationell ekonomisk järnvägstrafik	17
11.1	Medfinansiering	17
11.2	Banavgifter	17

Fel! Okänt namn på

11.3 Inför en investeringsbudget! 17

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på nya järnvägar och höghastighetsbanor, investeringar i lokal spårtrafik och stödandet av lokala spårfordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska tåg förseningarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta bort SJ:s avkastningskrav, sänka SJ:s lönsamhetsmål, införa trafikeringsplikt för SJ och samordna den interregionala och regionala järnvägstrafiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp lågtrafikerade banor, säkerställa gods- och industrispår och bygga nya kombiterminaler.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska ansvara för tågstationerna och Arlandabanan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en jämställd representation i transportbranschen, miljö- och genusperspektivet i den samhällsekonomiska kalkylen och regionförstoringens påverkan på jämställdheten.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättningar och om att dessa personer inte får diskrimineras när de färdas med tåg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska medfinansieringen, sänka banavgifterna och införa en investeringsbudget.

3 Inledning

Järnvägstrafiken i Sverige styrs idag utifrån företagsekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället. Resultat av privatiseringar och konkurrensutsättningar är att t.ex. SJ tvingats minska antalet anställda, höja biljettpriserna och dra in på underhåll till tågen. Det medför att många resenärer, t.ex. studenter, pensionärer och andra med låga inkomster, väljer bort tåget. Dessutom har förseningar och inställda tåg inte förbättrat situationen.

Fel! Okänt namn på

Då kvinnor använder sig av tåg i högre utsträckning än män, har deras transportbehov försämrats i högre grad.

Även företagens möjligheter att transportera gods på ett miljövänligt sätt har försämrats under de senaste åren. För att mer gods ska färdas på spår, måste det finnas tillräcklig kapacitet och flaskhalsar måste försvinna.

Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om resande och godstransporter till ekologiskt hållbara transporter. Mer tågtransporter ger minskad miljöbelastning. Det är hög tid att vi får en ändring av färdriktningen när det gäller tågtrafiken.

Vi ser följande behov inom järnvägstrafiken:

- ? Kraftigt ökade anslag till banunderhåll av järnvägssträckor.
- ? Mycket högre investeringsnivåer i nya spår.
- ? Andelen resor med kollektivtrafik måste öka påtagligt.
- ? Andelen gods på järnväg måste öka påtagligt.
- ? Restiderna måste kortas på längre sträckor. Det kan innebära nya höghastighetsbanor och/eller förstärkningar av befintliga spår och/eller fler dubbelspår.
- ? För att även möjliggöra snabba järnvägsresor på kortare sträckor krävs investeringar så att "vanlig" tågtrafik kan kombineras med de tåg som går snabbare.
- ? Den lokala spårtrafiken i större städer är i hög grad ett nationellt ansvar.
- ? Fler kombiterminaler vid stora produktions- och konsumtionsområden, där stora stråk möts och där det är lätt att byta mellan trafikslagen.

Regeringens politik går ut på att höja banavgifterna, satsa på vägar istället för nya järnvägar, ha ett mycket lågt anslag till banunderhåll, behålla avkastningskravet på SJ, låta tågstationer skötas som isolerade öar utanför järnvägssystemet samt låta avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning försämra järnvägen.

Vänsterpartiet vill ompröva avreglering och bolagiseringen inom järnvägen. Vi vill utveckla SJ som bolag genom att ta bort avkastningskravet samtidigt som SJ:s trafikeringsrätt kombineras med en trafikeringsplikt. Det är även viktigt att utveckla ett helhetsansvar som ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Tågstationerna måste flyttas till Trafikverkets ansvar och ses som en del i en helhet inom järnvägen. Vi vill rusta upp de lågtrafikerade järnvägsbanorna och bevara och utveckla industrispår och kapillärspår. Underhållet till järnvägen måste ökas kraftfullt. Vi anser att staten ska införa en investeringsbudget för att möjliggöra ökade investeringar i järnväg, men även för att fördela kostnaderna bättre mellan olika generationer. Vi vill bygga nya järnvägar motsvarande ca 16 miljarder kronor per år fram till 2021 och överföra Arlandabanan till samhällets regi. Nya höghastighetsbanor ger snabba moderna och högkvalitativa persontransporter, samtidigt som de nya banorna frigör kapacitet för gods- och regionaltrafiken. Den samhällsekonomiska kalkylmodellen behöver ses över så att den bättre speglar miljöpåverkan och inte motverkar jämställdheten mellan könen. Regionförstoringen får inte motverka jämställdheten, och

Fel! Okänt namn på

åtgärder för en ökad regionförstoring måste alltid beakta miljö- och energipåverkan.

4 Bygg nya spår

Om vi ska lyckas minska miljö- och klimatpåverkan och möjliggöra att fler kan ta tåget måste mer pengar gå till nya järnvägar. I Vänsterpartiets Nationella plan för infrastruktur har vi förslag på massiva satsningar på nya järnvägar. Vår ambitionsnivå är att satsa 16 miljarder kronor per år till nya järnvägar fram till 2021. Våra järnvägsinvesteringar är i genomsnitt ungefär dubbelt så höga per år jämfört med regeringens förslag.

Vilka konkreta objekt som får plats i Vänsterpartiets infrastrukturplan redovisas i vår Infrastrukturplan för perioden 2010–2021. Här nedan beskrivs de viktigaste.

4.1 Olika järnvägssatsningar

- ? Vänsterpartiets framtidssatsningar inom järnvägen leder till att vi har råd att påbörja:
- ? utbyggnaden av fyra spår mellan Malmö och Lund
- ? ett tidigareläggande av Västkustbanans utbyggnad genom Varberg
- ? ett tidigareläggande av hamnbanan i Göteborg
- ? byggandet av Västlänken i Göteborg
- ? byggandet av en rad olika spårsträckor i Stockholms län, bl.a. färdigställa dubbelspårsutbyggnad mellan Tomtebodavägen och Kallhäll som är nödvändigt för att få ut den fulla effekten av Citybanan
- ? byggandet av ökad kapacitet Borlänge–Stockholm
- ? byggandet av dubbelspår längs Ostkustbanan mellan Gävle–Sundsvall
- ? byggandet av Norrbottenbanan
- ? omfattande kapacitetshöjningar runt om i landet när det gäller godstrafik.

Vänsterpartiets satsningar leder till att vi kan höja de generella anslagen för investeringar i järnväg så att samtliga spårprojekt i trafikverkens så kallade +15-procentsnivå kan genomföras. Det är prioriterade åtgärder som ger större kapacitet och höjda hastigheter i många olika delar av landet. Genom anslagshöjningen kommer bland annat följande objekt att kunna realiserats:

1. Storvik–Frövi, mötesstation och samtidig infart
2. Ramnäs–Brattheden, mötesspår
3. Gävle Hamn, ny spåranslutning inklusive elektrifiering befintlig linje
4. Kävlinge–Arlöv, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation m.m.
5. Åstorp–Teckomatorp, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation, fjärrblockering m.m., etapp 2
6. Karlstad C, funktionsanpassning av bangård inklusive resecentrum
7. Gävle–Storvik, mötesstation

Fel! Okänt namn på

8. Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet
9. Hässleholm–Helsingborg, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet
10. Åstorp–Teckomatorp, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation, fjärrblockering m.m. etapp 3
11. Övriga statsbidragsobjekt i Göteborg och Malmö
12. Lund–Hässleholm, förbigångsspår
13. Falun–Borlänge, två simultiga infarter, tre mellanblock
14. Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet

Vi har kraftfulla förslag som underlättar godstransporter med smarta kombinationer av järnväg, sjöfart och väg. Näringslivets transporter kan på så sätt effektiviseras samtidigt som klimatpåverkan minskar. Vi föreslår bl.a. tidigarelagda och utökade investeringar i det viktiga godstråket Hallsberg–Degerön, elektrifiering av hamnbanan i Norrköping, tidigareläggning av Hamnbanan i Göteborg samt en särskild godspott om 6 miljarder kronor för investeringar i intermodala transporter. Vi anser även att strategiska hamn- och kombiterminaler bör pekas ut i syfte att ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Vi utvecklar våra tankar om godstrafiken i kapitel 7.

4.2 Bygg höghastighetsbanor

Vi ser det som strategiskt viktigt att påbörja bygget av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg i första hand och i ett senare skede ända ned till Malmö. Med Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås bygger vi Sveriges första höghastighetsbanor. Det möjliggör snabba och attraktiva resor med tåg samtidigt som kapacitet för gods och regionaltrafik frigörs på befintliga banor.

4.3 Gynna lokal spårtrafik

Staten bör ta ett aktivt ansvar för uppbyggande av lokal spårväg. Vi har tidigare föreslagit att det i Nationell plan ska avsättas 6 miljarder till detta och att det primärt ska gå till de tre huvudstadsområdena och de städer som har ca 50 000 invånare, t.ex. Umeå, Sundsvall, Gävle, Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Växjö, Malmö, Lund, Helsingborg, Göteborg och Borås.

4.4 Ge stöd till lokala spårfordon

Regeringen har beslutat att fasa ut stödet till trafikhuvudmännen (dvs. de som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken) när det gäller att få 50 procent i bidrag till nya spårfordon. Vi avvisar regeringens förslag och ser det tvärtom som en viktig nationell insats och vill fortsätta att ha kvar det 50

Fel! Okänt namn på

procentiga stödet under hela planperioden fram till 2021. Vi har därför avsatt 400 miljoner kr/år, dvs. totalt 4,8 miljarder under planperioden.

Vad som här ovan anförs om satsningar på nya järnvägar och höghastighetsbanor, investeringar i lokal spårtrafik och stödandet av lokala spårfordon bör riksdagen ge regeringen till känna.

4.5 Minska tåg förseningarna

De senaste åren har vi översköljts av berättelser om människor som inte kommer fram i tid och istället får vänta på kyliga stationer. Vädrats makter kan visserligen ingen rå på men många människor är dagligen drabbade av tåg förseningar, vilket skapar irritation och stress över att inte vara säkra på att komma i tid till arbetet eller studierna. Vi hade kunnat förebygga problemen om vi satsat mer på järnvägen. För även när det inte är snökaos drabbas många av tåg förseningar.

En av orsakerna är att det saknas spår att köra tåg på. Därför har Vänsterpartiet under lång tid krävt mer pengar till järnvägen, dels för miljöns skull, dels för att fler ska kunna färdas med järnväg och dels för att nya järnvägar leder till fler arbetstillfällen. Våra satsningar på nya spår redovisas här ovan i kapitel 3.

Men ett viktigare skäl till förseningarna är bristande underhåll av den järnväg som redan är byggd. Banverket (nu Trafikverket) menar att för att minska tåg förseningarna med 50 procent och öka godskapaciteten med 50 procent behöver 7,6 miljarder kronor per år läggas på banunderhåll. Men den borgerliga regeringen har bara avsatt 5,3 miljarder kronor per år under planperioden 2010–2021. Det saknas alltså i genomsnitt per år 2,3 miljarder kronor enligt regeringens nationella plan för infrastruktur.

Banverket redovisade i sitt förslag för ny infrastrukturinvestering hur olika nivåer för anslag till drift och underhåll påverkar järnvägen. Vill man upprätthålla befintlig standard kostar det 6 miljarder kronor per år, dvs. 700 miljoner över det regeringen i genomsnitt avsätter till banunderhåll. Vill man återställa underhållet till en nivå som är berättigad utifrån den nuvarande och den förväntade trafiken och därefter upprätthålla denna nivå kostar det 7 miljarder kr/år och leder bl.a. till att punktligheten i järnvägsnätet förbättras med 50 procent.

Regeringen har under 2012 och 2013 gjort en extra satsning på underhåll, så att underhållet når en nivå på 7 miljarder kronor. Även om det fortfarande saknas 600 miljoner utifrån Vänsterpartiets perspektiv, är det naturligtvis bra att regeringen äntligen vaknat och tillför mer pengar till underhållet. Men problemet med regeringens tillfälliga satsning är just att den är tillfällig och inte en permanent nivåhöjning. Järnvägen behöver stabila och långsiktiga satsningar och är på lång sikt inte hjälpt av tillfälliga höjningar. Järnvägssystemet lider av ett strukturellt problem och inte ett konjunkturellt.

4.6 Skyll inte på den förra regeringen

Regeringens låga ambitioner under de kommande tio åren kommer tyvärr bara att marginellt leda till minskade tågförseningar. Regeringen skyller ofta dagens brister på tidigare socialdemokratiska regeringar. Detta är dock bara ett retoriskt knep som handlar om att försöka flytta bort skulden från sig själv och är som att jämföra äpplen med päron. För hur har borgerligheten agerat historiskt? Jo, när de borgerliga partierna satt i opposition under perioden 2002–2006 föreslog M, C eller FP aldrig högre nivåer på banunderhåll än den socialdemokratiska regeringen. Tvärtom finansierade både C och FP vid ett antal tillfällen ökade vägsatsningar genom att dra ned på anslaget banhållning, där banunderhåll ingår. KD föreslog under ett enda år (2002–2003) mer pengar till banunderhåll men då med blygsamma 200 miljoner kronor. Året efter sänkte Kd dock anslaget banhållning med 300 miljoner kronor. Till skillnad mot regeringspartierna har de rödgröna under mandatperioden 2006–2010 lagt fram förslag på ökat banunderhåll. Då har regeringen alltid röstat emot. De borgerliga partierna har följaktligen aldrig gemensamt haft mer pengar till banunderhåll än Vänsterpartiet och de rödgröna.

Vänsterpartiet har hela tiden hävdats att ett lågt underhåll påverkar järnvägssystemet mycket negativt. Politikens ambitioner måste vara att mer transporter ska färdas på spår och inte på väg. Men regeringens politik kommer tyvärr att leda till att näringslivets godstransporter försenas, att resenärer får stå ute i kyla och vind när tågen inte kommer i tid samt att både företag och anställda blir lidande när resenärerna blir försenade till jobbet.

4.7 Rusta upp lågtrafikerade banor

Vi vill bevara de lågtrafikerade banorna och öka möjligheterna för en utveckling av persontrafik på dessa banor. Då lågtrafikerade banor är viktiga även utifrån ett godsperspektiv utvecklar vi våra tankar om dessa banor i kapitel 7.

Vad som här ovan anförs om att minska tågförseningar bör riksdagen ge regeringen till känna.

5 Stoppa avregleringen

Som om regeringens låga järnvägsambitioner inte räcker, vill de även privatisera och dela upp den kollektiva trafikverksamheten ytterligare. Detta kommer att försvåra för den enskilda individen att se helheten. Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst, utan att trafiken fungerar, är prisvärd och har en god kvalitet. Men detta försvåras genom användandet av företagsekonomiska principer på samhällspolitiskt viktiga områden. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Resenären blir knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det inte fungerar. Vänsterpar-

Fel! Okänt namn på

tiet har hela tiden drivit kravet på en sammanhållen järnväg, just för att det gynnar miljön och resenärerna. Avreglering, bolagisering och konkurrensut-sättning tvingar fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafi-ken. Det är alltså inte rätt väg att gå om man vill sätta resenären i centrum.

Vår syn på avregleringen och våra förslag till en mer sammanhållen järn-väg och kollektivtrafik utvecklar vi i en egen motion som vi lägger fram till riksdagen samtidigt som denna motion.

6 Utveckla SJ

Från att ha varit en samhällelig nyttinghet, ja ”hela folkets järnväg”, förändra-des SJ AB genom olika trafikpolitiska beslut till att ha som främsta mål att gå med företagsekonomisk vinst. Men det är inte bara vinst SJ AB ska göra, utan företaget har även ett avkastningskrav till staten, som kräver utdelning till statskassan. Även om det inte går att göra en helt rättvis jämförelse med Danmarks motsvarighet, Danske Bahn, (p.g.a. att det är ett affärsverk och inte ett aktiebolag som SJ AB) kan vi ändå notera att den danska staten ser sitt tåg-företag som så viktigt att det varje år tilldelas medel från staten. Staten måste ändra sin styrning av SJ, så att målet med verksamheten omfattar mer än vinstkrav. Ägardirektiv och liknande måste även inriktas mot att nå mål inom miljöområdet, regionalpolitiken och andra samhällspolitiska sektorer.

6.1 Ta bort avkastningskravet

SJ är av staten ålagd att skapa företagsekonomisk vinst. SJ:s lönsamhetsmål uppgår till 10 procents avkastning av det egna kapitalet. Därutöver har SJ ett avkastningskrav, utdelningsmål, som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på 33 procent av den redovisade nettovinsten.

Avkastningskravet leder till stark fokus på att skapa vinst. SJ tvingas se till marknadsandelar och därmed konkurrera med flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar. Det gör att kvinnors, ungdomars och pensionärens behov prioriteras ner.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen, eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför istället välja flyg eller bil. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och så höga lönsamhetsmål, skulle man kunna sänka priserna på biljetter och enklare reinvestera i nya tåg och vagnar. Det skulle då bidra till att få fler att åka kollektivt och därmed minska miljö- och klimatpåverkan. Vi vill därför att SJ AB:s utdelningsmål, avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet minskas till 5 procent.

6.2 Kombinera ensamrätt med en trafikeringsplikt

Vi anser att SJ ska ges trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart.

Om trafikens sträcka idag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket (tidigare Rikstrafiken). Om SJ ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade de ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. genom en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. När vi kräver att SJ:s trafikeringsrätt och ensamrätt på länsgränsöverskridande sträckor ska återinföras vill vi även att ägardirektivet ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

6.3 Samordna interregional och regional järnväg

Järnvägsnätet kan också trafikeras av regionala tåg i de olika trafik huvudmännens regi. Trafiken finansieras då i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip ej överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafik huvudmännen i län som gränsar till varandra bestämmer sig för att sköta trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna.

I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala, delvis skattefinansierade, tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Därmed hotas den långväga persontrafiken på järnväg. Vi bör istället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Skåne regionens och Norrlandstågs trafikeringsrätt är på lång sikt ett hot mot de längre tågresorna. Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) har i en rapport konstaterat att det kan leda till ett minskat utbud av resor med tåg på längre sträckor. När tågförbindelser försämras söker sig människor till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge

Fel! Okänt namn på

trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen.

Vad som här ovan anförs om att ta bort SJ:s avkastningskrav, sänka SJ:s lönsamhetsmål, införa trafikeringsplikt för SJ och samordna den interregionala och regionala järnvägstrafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Mera godstrafik

I dag färdas allt för mycket gods på väg. Delvis beror det på felriktade ekonomiska styrmedel, men även på att det föreligger stora kapacitetsproblem på spåren. För låga anslag till underhåll och för lite investeringar i nya spår har lett till brister i många delar av landet. Det gäller t.ex. godstrafik genom Bergslagen, stråket ned till Skåne, längs Västra stambanan och längs med Norrlandskusten. Kan dessa fysiska brister avhjälpas finns goda förutsättningar för näringsliv och andra att förflytta mer gods på järnvägspår.

Vi har kraftfulla förslag som underlättar godstransporter med smarta kombinationer av järnväg, sjöfart och väg. Näringslivets transporter kan på så sätt effektiviseras samtidigt som klimatpåverkan minskar. Vi föreslår bl.a. tidigarelagda och utökade investeringar i det viktiga godsstråket Hallsberg–Degerön, tidigareläggning av Hamnbanan i Göteborg samt och en särskild godspott om 6 miljarder kronor för investeringar i intermodala transporter. Vi anser även att strategiska hamn- och kombiterminaler bör pekas ut i syfte att ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar.

Kapillärspår (eller industrispår) fyller en mycket viktig funktion för att näringslivet ska ges tillgång till järnvägsnätet. Idag finns det stora brister när det gäller möjligheten att använda sig av ett industrispår och därefter hamna ut på de svenska stambanorna. Detta problem gör att näringsidkare istället låter en stor del av godset gå med lastbil, eftersom det är enklare rent logis-tiskt. Detta vill vi ändra på och anser att Trafikverket måste ta ett större ansvar för landets kapillärspår.

Om de flesta flöden av gods som ska fraktas längre sträckor kan ske på järnväg, leder det till stora reduceringar av koldioxidutsläpp och andra luftföroreningar. Genom ökad grad av containerfrakt ökar möjligheterna till intermodalitet mellan olika transportslag. Det kommer alltid att finnas gods som till en del måste transporteras på väg. Men genom fler kombiterminaler vid hamnar och längs viktiga godsstråk möjliggör man smidiga omlastningar av gods till tåg, inte minst genom järnvägsskyttlar.

7.1 Rusta upp lågtrafikerade banor

Vi har i vårt egna förslag till Nationell plan föreslagit att det ska avsättas 11,75 miljarder kronor för upprustning och drift av de lågtrafikerade banorna, vilket skulle innebära att ingen bana behöver läggas ned. Även om dessa

Fel! Okänt namn på

banor inte alltid används idag är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. Istället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och här utgör järnvägen ett modernt, effektivt och miljövänligt sätt att förflytta både gods och människor på. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå. Ökad användning av lågtrafikerade banor möjliggör en utökad godstrafik, men även en ökad persontrafik.

Våra medel räcker för att bevara och utveckla samtliga lågtrafikerade banor i landet, som t.ex. Lysekilsbanan och banan mellan Hällnäs, Lycksele och Storuman. Men vi har även tillfört ytterligare medel till följande banor:

- ? Bohusbanan (30 mkr)
- ? Kinnekullebanan (60 mkr)
- ? Älvsborgsbanan (570 mkr)
- ? Viskadalsbanan (470 mkr)
- ? Västerdalbanan (35 mkr)
- ? Stångådalsbanan (160 mkr)
- ? Inlandsbanan (260 mkr)

7.2 Bevara och utveckla kapillärspåren

År 1987 hade Sverige 1 200 industrispår. Sedan dess har 600 spår lagts ner. Idag finns det 110 lokala förvaltare eller ägare för de återstående spåren, men det saknas ett övergripande ansvar. Det vore högst rimligt att staten tar det övergripande ansvaret för dessa kapillärspår. Det är endast en nationell instans som på ett effektivt och rationellt sätt kan göra överväganden om nedläggningar eller utbyggnader är till nytta för samhället. Det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Trafikverkets banor. Om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar det naturligtvis företagets vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik.

Vi anser att staten bör ta ett övergripande ansvar för landets kapillärspår. Det är endast en nationell instans som på ett effektivt och rationellt sätt kan göra överväganden om nedläggningar eller utbyggnader är till nytta för samhället. Det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Trafikverkets banor. Om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar det naturligtvis företagets vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik. Vi vill därför avsätta 1 miljard kronor till kapillärspår fram till 2021.

7.3 Specifik godspott

Vi vill även avsätta 6 miljarder kronor till en godspott med medel för att finansiera exempelvis spåranslutning till hamnar, kombiterminaler eller elektrifiering av hamnanslutna spår. Medlen ska fördelas via Trafikverket utifrån

Fel! Okänt namn på

lokala och regionala behov efter en ansökningsprocess där åtgärden bedöms utifrån samhälls- och klimatnytta. Vi anser även att strategiska hamnar och kombiterminaler ska pekas ut i syfte att ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar.

7.4 Bygg fler kombiterminaler

I juni 2006 fick även Banverket i uppdrag av regeringen (tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet) att utreda behovet av strategiska kombiterminaler. Syftet var precis som med Hamnstrategiutredningen att peka ut ett antal viktiga platser för kombiterminaler (en kombiterminal är en omlastningspunkt mellan olika transportslag, t.ex. mellan väg och järnväg).

Regeringen vill inte peka ut strategiska kombiterminaler. Vi tror tvärtom att det är nödvändigt för att kunna optimera statens resursfördelning av investeringar inom infrastrukturen.

Vår utgångspunkt är att strategiska hamnar och kombiterminaler går hand i hand. Där det finns strategiska hamnar är det även av avgörande betydelse att det finns strategiska kombiterminaler. Därtill behövs det ytterligare strategiska kombiterminaler på orter som finns i korridorer med stora godsflöden.

Orter där vi ser behov av strategiska kombiterminaler är i hamnarna i Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlskrona/Karlshamn, Visby, Norrköping, Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå. Därtill finns behov av kombiterminaler i en eller två hamnar i Stockholmsområdet och en i Vänerområdet.

Förutom på dessa platser behövs det kombiterminaler längs viktiga godsstråk. Söder (Älvsjö) respektive norr (Rosersberg) om Stockholm är viktiga landbaserade kombiterminaler. Hallsberg är en av landets viktigaste godsleder, vilket gör orten viktig som strategisk kombiterminal. Som viktiga omlastningspunkter mellan järnväg och väg är Jönköping och Älmhult nödvändiga strategiska noder för kombiterminaler.

Vad som anförs här ovan om att rusta upp lågtrafikerade banor, säkerställa gods- och industrispår och bygga nya kombiterminaler bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8 Låt Trafikverket äga mer

8.1 Låt Trafikverket sköta tågstationerna

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Vi anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen, vars syfte är att enbart tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt oppethåll-

lande eller försäljning av stationsbyggnader. Trafikverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vi anser att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.

Det är viktigt att den enskilda resenären får god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär. I annat fall kan det vara svårt att öka det kollektiva resandet. Kvinnor och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Vi vill att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka trygghetsupplevelsen för bl.a. kvinnor.

8.2 Överför Arlandabanan till Trafikverket

Vi anser att staten ska använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Trafikverket övertar ansvaret för järnvägssträckan. Det finns en rad argument som talar för att staten bör överta drift och ansvar för Arlandabanan. För det första för att öka den demokratiska insynen, för det andra för att staten redan tar ett stor finansiellt ansvar och för det tredje för att nå trafikpolitiska mål. Tanken var att byggandet av banan skulle knyta samman det svenska järnvägssystemet med Sveriges största flygplats. Arlandabanan ansågs ge ett effektivare lokalt, regionalt och nationellt transportsystem och bidra till minskad miljöbelastning. Men trafikutvecklingen av antalet resenärer har istället bara nått upp till hälften av prognosen. Målet om att integrera Arlandabanan med lokal tågtrafik är inte tillfredsställande. Vill man t.ex. åka tåg till Arlanda krävs i många fall ett byte av tåg i Stockholms central, vilket medför olägenheter för den enskilda resenären. Genom att plattformshöjden för Arlanda express är annorlunda än vad som är brukligt, är det svårt att samordna och integrera trafik med varandra.

Ett överförande av Arlandabanan till staten innebär större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Dagens situation betyder istället att det är företagsekonomiska mål som vägleder Arlandabanans drift. Rationella beslut och övervägande av privata intressen överensstämmer inte alltid med samhälliga mål. En önskan om att öka antalet resenärer genom att sänka biljettpriset är kanske inte företagsekonomiskt intressant. För att klara en kapacitetshöjning måste företaget göra investeringar i nya tåg, vilket är en ökad finansiell risk. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan ett sänkt pris däremot vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Den samhälliga finansiella risken kan därför ses i ett större sammanhang och i ett längre perspektiv. Staten ska därför äga och driva Arlandabanan.

Vi utvecklar våra tankar kring Arlandabanan i en separat motion som vi lägger fram till riksdagen samtidigt med denna motion.

Vad som anförs här ovan om att Trafikverket ska ansvara för tågstationerna och Arlandabanan bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Fel! Okänt namn

9 Jämställd järnvägstrafik

9.1 En jämställd representation

Transportsystemets utformning beror i hög grad på vilka behov och värderingar som innehas av de personer som arbetar och beslutar inom sektorn, i synnerhet hos dem som innehar ledande befattningar. De undersökningar som gjorts visar på en stor dominans av män i hela transportbranschen. Att kvinnor sitter på de högsta befattningarna inom den politiska ledningen är naturligtvis ett stort politiskt framsteg. Men betydelsen av detta begränsas av att resten av ledningsfunktionerna i sektorn till över 90 procent består av män. Det är män som påverkar, planerar och fattar beslut. Dessutom kan den politiska ledningen snabbt bytas ut medan området för den manliga dominansen har visat stor beständighet och tröghet mot förändringar. Även om män försöker tillgodose krav som ställs av kvinnor kan systemet aldrig till fullo utformas efter kvinnors behov så länge som kvinnor inte har samma inflytande i besluts- och påverkansprocesserna.

För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning och förändring som män, behöver det finnas kvinnor på lika många ledande poster som män. Företag och organisationer måste medvetet arbeta för att få in kvinnor i ledande funktioner. En viktig del i detta är att branschen själv måste bli medveten om att den har svårt att tillgodose kvinnors behov så länge kvinnor inte har samma representation i ledningen som männen. Den låga kvinnorepresentationen är pinsam för branschen. Sektorn omsätter många miljarder kronor per år och har ett avgörande inflytande över hur samhället organiseras, planeras och gestaltar sig.

Även om jämställdhet inte kan uppnås genom enbart lika representation av könen, är detta en viktig grundförutsättning. Med anledning av ovan ska inget kön i Trafikverkets ledningsgrupper ha en representation som understiger 40 procent.

9.2 Se över den samhällsekonomiska kalkylen

Regeringen har deklarerat att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Inte heller verkar miljöeffekter vara medräknande på ett sätt som leder mot ett hållbart resande.

Tidigare värderades t.ex. tid olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil var högt värderat medan buss och tåg var mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling hade inget värde alls. Frågan många ställde sig är varför det är värt mer att spara en timme med bil

och flyg än med buss och tåg. På detta sätt gynnades projekt som underlättade bil- eller flygresor, medan förbättringar i kollektiv-, cykel- och gångtrafik missgynnades. De trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor ansågs ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Det har dock skett revideringar av den kalkyl som tidigare används. En del av dessa förändringar är bra, medan det fortfarande skulle behövas diskussion om andra delar.

Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte heller hänsyn till åtgärder som minskad efterfrågan på transporter. Med en utbyggd cykeltrafik minskar kravet på dyra väginvesteringar. Med en god samhällsplanering får vi minskad stadsutglesning och därmed minskat behov av att färdas med motorfordon. Med en annan prissättning på koldioxid skulle cykelns konkurrenskraft stärkas.

Den samhällsekonomiska kalkylmodellen måste ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor.

9.3 Låt ej regionförstoringen påverka jämställdheten negativt

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna regionförstoring hyllas av många. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten samt miljön. Överensstämmer verkligen ytterligare större reseavstånd med kvinnors värderingar och behov? Kommer kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnorna förblir i hemmets närhet och får ta ett än större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? Är längre och längre resor bra för miljön? Hur mycket energi ska vi använda till att utöka pendlingsmöjligheterna?

Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan. Regeringen bör i regleringsbrev till Trafikverket påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.

Vad som anförs här ovan om en jämställd representation, miljö- och genusperspektivet i den samhällsekonomiska kalkylen och regionförstoringens påverkan på jämställdheten bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

10 En järnväg för personer med funktionsnedsättning

Människors lika värde är en grundläggande utgångspunkt i vårt samhälle och alla människor har kunskaper, förmågor och erfarenheter som är viktiga för samhället. Därför måste samhället formas på ett sådant sätt att alla kan medverka i utvecklingen och nå full delaktighet. Människor som har en funktionsnedsättning utgör givetvis inget undantag i detta avseende. Personer med funktionsnedsättning är medborgare med lika rättigheter och skyldigheter som personer utan funktionsnedsättning.

I Sverige beräknas ca 1 miljon människor ha en funktionsnedsättning i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som personer med funktionsnedsättning genomför sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov.

Riksdagens tidigare mål om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010 blev ett stort misslyckande. Det behövs därför omedelbart en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning så att man kan säkerställa att transportsystemet så fort som möjligt ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

Under hösten 2009 gick en rullstolslift på ett X 2000-tåg sönder. Detta föranledde SJ att genomföra en säkerhetsöversyn av rullstolsliftarna. Det är bra att SJ tog frågan på allvar och verkligen vill säkerställa sig om att det ska vara tryggt att använda rullstolsliftar. Men frågan fick låg prioritet och det tog månader innan problemet var löst. För resenärer som hade behov av rullstolsliftarna var situationen minst sagt besvärligt. En resenär som skulle åka med X 2000 mellan Stockholm och Skövde måste åka tåg hela vägen till Göteborg och sedan ta taxi tillbaka till Skövde, eller åka taxi hela vägen till Skövde från Stockholm. Tillgängligheten för tågresor blev alltså kraftigt beskuren för denna grupp resenärer.

Problemen har fortsatt. Människor med en funktionsnedsättning har drabbats på olika sätt. Någon har nekats tågplats med rullstol för att X 2000-liftarna inte fungerar. En annan person i rullstol nekades att komma ombord på ett SJ-tåg, fast hon hade biljett och ledsagare. En tredje kunde inte åka från Göteborg till Gävle, men dock Göteborg till Östersund och där ta färdtjänst 80 mil tillbaka till Gävle. En fjärde person lämnades kvar på perrongen p.g.a. att tåget kört för långt in på plattformen.

Den här behandlingen av människor är ingenting annat än diskriminering och känns ovärdigt ett välfärdsamhälle där alla människor ska ha möjlighet att förflytta sig på det sätt man önskar. Det verkar föreligga något systemfel med tanke på alla dessa händelser. Egentligen skulle kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla människor senast 2010, men så har inte blivit fallet. Istället

verkar situationen ha försämrats under de senaste åren. Regeringen bör vidta åtgärder som leder till att personer med funktionsnedsättning inte diskrimineras genom att inte kunna färdas med tåg.

Vad som anförs ovan om behovet av att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning och att dess personer inte diskrimineras när det färdas med tåg bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11 Rationell ekonomisk järnvägstrafik

11.1 Medfinansiering

Regeringen har ökat graden av medfinansiering när det gäller investeringar i nya järnvägar. Det betyder att kommuner och landsting är med och betalar för nationella angelägenheter. Regeringen skriver att medfinansieringen ”syftar till att utöka den totala volymen av tillgängliga medel för transportinfrastrukturen”. Ja, det är en annan omskrivning för att staten inte är beredd att ta det nationella ansvaret för infrastrukturen, utan istället påföra kostnader till lokala och regionala företrädare. Vi avvisar detta finansieringssätt av nationellt viktig infrastruktur. Regeringen bör inom ramen för infrastrukturplaneringen inte använda medfinansiering som metod för att överföra kostnader på kommuner och regioner.

11.2 Banavgifter

Regeringen har tydligt deklarerat och beslutat att banavgifterna ska höjas. Detta för att finansiera en ökad ram för drift och underhåll. Vi anser att regeringens förslag är mycket märkligt. Redan idag är avgifterna byggda på marginalkostnadsprincipen, vilket inte är neutralt i förhållande till andra trafikslag. Att i det läget ytterligare belasta järnvägstrafiken med ökade kostnader är helt fel. Så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader, vilket i längden leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken. Det är mer hederligt att då öka anslaget för underhåll, vilket vårt förslag går ut på.

11.3 Inför en investeringsbudget!

För att få till stånd kraftfulla investeringar på det sätt som Vänsterpartiet föreslår krävs en investeringsbudget, dvs. att staten lånefinansierar till investeringar istället för att direktavskryva dem. Statens nuvarande budgetsysteem ser inte en investering som något långsiktigt. Istället betraktar budgetlagen en långsiktig investering som kortsiktig konsumtion. Företag, kommuner och

Fel! Okänt namn på

organisationer, ja i stort sett alla andra än staten, delar upp budgeten i en del för drift och en del för investeringar. Så gör även en familj i praktiken. De tar ett lån och gör en avbetalningsplan på huset eller bilen. Knappast någon betalar av ett hus eller lägenhet samma dag som köpet äger rum.

När infrastrukturinvesteringar finansieras med anslag innebär det att anslag tas i anspråk i takt med att utgifterna uppstår. Det finns därmed även en risk för att projekt dras ut tidsmässigt och ökar i totalkostnad när staten anser att hela summan inte kan tillföras under ett och samma år. När vägen eller järnvägen är färdigställd finansieras sedan drift, underhåll och återinvestering av vägen med anslag årligen under vägens hela livslängd.

Men det är inte alltid en investering skrivs av under ett och samma år. Budgetlagen öppnar i § 23 för att riksdagen kan besluta om att finansiera infrastrukturinvesteringar genom lån i Riksgäldskontoret. Lånefinansiering används för att kunna tidigarelägga vissa projekt. Exempel:

1. Väg E18/20 delen Örebro–Arboga
2. Väg E4 delen Stora Åby–Väderstad
3. E22 delen Söderåkra–Hossmo–Grödingebanan
4. Södra länken i Stockholm

Men även Öresundsbron och Botniabanan är exempel på lånefinansierade projekt. Dessa lån återbetalas sedan med anslag över en förutbestämd amorteringsperiod, vilket kan variera men dock aldrig mer än vägens eller järnvägens beräknade ekonomiska livslängd. Kostnaderna för planering av projektet täcks som regel av anslag och lånen börjar oftast återbetalas när vägen eller järnvägen tas i drift. På samma sätt som med direktavskrivna investeringar betalas drift, underhåll och reinvestering årligen med anslag.

Med andra ord: huvudregeln är att investeringar ska skrivas av direkt, men staten kan göra undantag och även använda lån till infrastrukturinvesteringar. Vi anser att det snarare borde vara tvärtom, dvs. att man som regel lånar till en investering. En investering ska ses som något man kan konsumera under en längre tid. Hus, vägar, spår, fabriker, osv. är tydliga investeringar. Investeringar skiljer sig från konsumtionsvaror, eftersom de sist nämnda inte kan konsumeras under en längre tid. Löner, livsmedel och dryck är exempel på konsumtionsvaror som naturligtvis tas upp i en "driftbudget".

Det finns ibland de som hävdar att om man låter investeringar finansieras genom lån istället för anslag, påför man en skuld till nästa generation. Det är dock en totalt felaktig syn! Det är snarare så att om man betalar hela investeringskostnaden under ett och samma år, påför man hela kostnaden till dagens generation, fast det är uppenbart att ett hus eller en järnvägssträcka kan användas av många generationer framöver. Vill man ha en rättvis fördelning av kostnader ska dagens generation betala för allt som konsumeras idag, medan det som kan konsumeras under en längre tid, dvs. en investering, ska delas upp under en längre amorteringstid.

Konsekvensen för statens offentliga finanser kommer inte att förändras med en investeringsbudget, eftersom Riksgäldskontorets lån för investeringar påverkar statens totala låneram. Men utrymmet under utgiftstaket ökar, eftersom investeringssumman då flyttas från en utgiftspost till ett lån för staten.

Fel! Okänt namn på

Investeringarna får då även ses som del i en expansiv finanspolitik, vilket bl.a. leder till ökad sysselsättningsgrad och minskad arbetslöshet.

Med dagens modell för investeringar tappar vi tempo när det gäller att förbättra och förstärka infrastrukturen och därmed minskar möjligheten att nå miljö- och klimatmål. Det är dags för omprövning av det stelbenta budgetsystemet så att kollektivtrafikens andel av antalet resor kan öka.

Vad som anförs här ovan om att minska medfinansieringen, sänka banavgifterna och införa en investeringsbudget bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 5 oktober 2011

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jonas Sjöstedt (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)