

Motion till riksdagen 2024/25:3234

av **Malin Östh m.fl. (V)**

med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

1 Innehållsförteckning

2 Förslag till riksdagsbeslut.....	3
3 Bakgrund	5
4 Inledning.....	5
5 Utgångspunkter för infrastrukturen	7
5.1 Våra klimatmål måste vara styrande för transportsystemet.....	7
5.1.1 Trängselskatter och trängselavgifter	10
5.1.2 Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart	10
5.2 Fyrstegsprincipen.....	11
5.3 Ett transporteffektivt samhälle – med lägre klimatpåverkan	12
5.4 En investeringsplan för grön omställning.....	14
5.5 Medfinansiering och alternativ finansiering	15
5.6 En hållbar samhällsplanering.....	16
5.7 I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning	17
6 Resor och transporter i dag och utveckling till 2040.....	17
7 Pågående arbete	18
8 Satsningar på att vidmakthålla och utveckla transportinfrastrukturen	18
8.1 Vidmakthållande av vägar och järnvägar	19
8.1.1 Järnväg	19
8.1.2 Vägar.....	20
8.1.3 Sjöfart.....	20
8.2 Utveckling av transportsystemet.....	22

8.2.1	Trimnings- och miljöåtgärder	22
8.2.2	Statliga investeringar för förbättrad kollektivtrafik	22
8.2.3	Cykelinfrastruktur	23
8.2.4	Elektrifiering av transportsektorn – med fungerande laddinfrastruktur.....	23
8.2.5	Större investeringar i järnväg.....	24
8.2.6	Större investeringar i sjöfart.....	25
8.2.7	Anslagskredit	25

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastruktursplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att banavgifterna inte bör höjas under hela planperioden så länge jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ställa sig bakom 4 av 10-målet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser samt ett utökat uppdrag om att verka för transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i

- såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 457 miljarder kronor i 2025 års priser.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya stambanor bör finansieras med lån utanför den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037 och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 332 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 340 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtas till offentlig regi och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statlig regi för Gotlandstrafiken med dithörande infrastrukturplanering och ägandeskap samt statligt stöd som kompenserar resenärer och fraktköpare och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i nationell plan för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra nödvändiga ändringar i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att isbrytning ska kunna finansieras genom nationell plan för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 785 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder, slussar och isbrytare, driftstöd till icke-statliga flygplatser, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal, samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av

transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslagskredit ska höjas till 10 procent för vidmakthållande samt utveckling av statens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

3 Bakgrund

Regeringen redovisar i propositionen förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Propositionen innehåller de ekonomiska ramar samt regeringens förslag till övergripande prioriteringar för den åtgärdsplanering som kommer att följa efter att propositionen blivit antagen av riksdagen. Regeringen föreslår att planeringsramen sätts till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Av detta föreslås 607 miljarder avsättas till utveckling av transportsystemet. Regeringen föreslår vidare 210 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statens järnvägar och 354 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av de statliga vägarna. Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2026–2037.

I presentationen av infrastrukturpropositionen har regeringen låtit göra gällande att detta är den största ekonomiska ramen till en infrastrukturproposition någonsin. Det är sant i så måtto att denna proposition har en större ram än tidigare, men sett till andel av BNP är den föreslagna infrastrukturpropositionen mindre än många tidigare. För ett antal decennier sedan låg svenska infrastrukturinvesteringar på 2 procent av BNP. Denna proposition följer de senaste decenniernas snåla investeringsram på ca 1 procent av BNP. Dessutom, sett utifrån de stora utmaningar som transportsektorn står inför, inte minst sektorns klimatmål att minska utsläppen med 70 procent till 2030 och det extremt ökande slitaget under de senaste årtiondena i en infrastruktur som är byggd för betydligt lägre transportvolym, är den föreslagna ramen otillräcklig.

4 Inledning

Sverige antog 2017 en klimatlag. Lagen utgår från tidsatta utsläppsmål och reglerar regeringens klimatpolitiska arbete. Klimatmålen är lag så länge inget annat beslutats, vilket betyder att målen ska vara styrande i all planering – inte minst i storskalig infrastrukturplanering.

De av riksdagen antagna 2030-målen för transportsektorn innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast till 2030, jämfört med 2010. Det betyder att den infrastrukturproposition som nu presenteras läggs fram vid en mycket kritisk tidpunkt. Det är vad vi gör de kommande åren som kommer att vara avgörande för om vi klarar klimatmålen eller ej.

För att den omställning av transportsektorn som krävs ska kunna genomföras måste klimatmålen vara den överordnade princip som styr planering, inriktning och ekonomiska ramar för samtliga satsningar i transportinfrastruktursplaneringen 2026–2037.

Att regeringen i ett sådant läge fortsätter ”business as usual” och hänger kvar i gamla planeringsgrunder är djupt problematiskt. Regeringen har inte klimatmålen som överordnad princip och saknar också en tydlig målbild för vad infrastrukturen ska bidra med, på både kort och lång sikt.

Att regeringen inte satt ned foten och tydligt deklarerat att det är klimatmålen som ska vara styrande påverkar Trafikverkets inriktningsunderlag. Hur inriktningsunderlaget utformas är viktigt, då det ligger till grund för infrastrukturpropositionens inriktning, utformning och fördelning av resurser.

De senaste årtiondena har Trafikverket konsekvent överskattat biltrafikresandet och underskattat utvecklingen av tågresande, vilket får konsekvenser på systemnivå. Samma problem finns i inriktningsunderlaget för de kommande åren, där Trafikverket utgår från att biltrafiken ska fortsätta öka med omkring 25 procent till 2040. En ökning med 25 procent skulle betyda en årlig ökning av biltrafiken med ca 2 procent. Det är en mycket stor ökning som inte överensstämmer med den historiska, faktiska utvecklingen av biltrafiken som sedan 1990-talet varit hälften så hög.

För höga prognoser för biltrafiken ger en skev resursfördelning och medför onödigt höga väginvesteringar, på klimatets och hållbara transportslags bekostnad. I infrastrukturpropositionen syns denna resursfördelning tydligt, med en fyrtioåttaprocentig ökning av resurser till drift och underhåll av vägar, medan resurserna till järnvägen bara ökar med fem procent.

Att ökningen av biltrafiken dessutom framför allt förutspås ske i och omkring de större städerna är också det problematiskt. Det är i, och omkring, de större städerna som det finns väl utbyggd kollektivtrafik och det är därför också där som utsläppen från transporter har bäst förutsättningar att minska – ett perspektiv som lyser med sin frånvaro i underlaget.

Behovet av omställning på systemnivå genom ökad transporteffektivitet är också det sorgligt underutvecklat. För att uppnå transporteffektivitet krävs inte bara att varje enskilt transportslag ställer om och blir mer hållbart, utan det som framförallt behövs är en reell förflyttning mellan trafikslag. Sammantaget betyder detta att Trafikverkets underlag baseras på ingångsvärden som medför att den utpekade riktningen leder till en utveckling där klimatmålen inte nås. Från Vänsterpartiet delar vi därför flera remissinstansers åsikt att inriktningsunderlaget behöver arbetas om i grunden.

Infrastrukturpropositionen läggs fram i en tid då det mycket tydligt framgår hur gravt eftersatt svensk infrastruktur är. Detta märks inte minst på järnvägen som präglas av kaosprivatisering och fragmentering, vilket gett nuvarande problem med både bristande kapacitet och ett eftersatt underhåll. Svensk järnväg beskrivs i dag som varande i ett skick där ”den vittrar sönder framför våra ögon”.

Underhållsskulden på järnvägen uppskattas uppgå till 75–90 miljarder, och enbart byte av uttjänta kontaktledningar och stolpar beräknas, med nuvarande takt, ta 350 år. Samtidigt är 75 procent av den svenska järnvägen över hundra år gammal, och stora delar av järnvägsnätet kommer att nå sin tekniska livslängd under planperioden (2026–2037).

Regeringen har tillsatt en ”produktivitetskommission” och talar mycket om vikten av kostnadskontroll men har inga förslag som kan lösa grundproblemet med en fragmenterad

järnväg och dysfunktionella tids- och resurskrävande upphandlingar. Regeringen saknar också, i allt väsentligt, målsättningar för en utökad cykel-, gång- och kollektivtrafik.

Vänsterpartiet har en helt annan ambition, inriktning och resursfördelning än regeringen och lägger fram en motion som visar vägen framåt – för ett robust och hållbart transportsystem som både möter medborgarnas behov och når antagna klimatmål.

5 Utgångspunkter för infrastrukturen

Vänsterpartiets utgångspunkt är att transportslag ska komplettera varandra och ses som en helhet. Förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslags-övergripande perspektiv. Centrala utgångspunkter när det gäller vägar, järnvägar, sjöfart, hamnar och flygplatser är på det övergripande planet att inriktningen av infrastrukturinvesteringarna ska leda till att

- klimatmålen nås
- de nationella miljömålen nås
- jämlikheten ökar
- jämställdheten ökar
- trafiksäkerheten förbättras
- det demokratiska inflytandet över infrastrukturen stärks
- transportsystemet byggs utifrån hela Sveriges behov
- tillgängligheten ökar för resenärer och näringsliv
- den regionala utvecklingen stärks
- kvaliteten inom transportsektorn förbättras.

De regionala skillnaderna kräver olika lösningar inom transportsektorn. Det går inte att använda en metod eller ett medel överallt, utan åtgärderna kommer att skifta beroende på var i landet gods och människor behöver transporter.

Vänsterpartiet instämmer i Folkhälsomyndighetens remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag, där myndigheten påtalar vikten av en mer fördjupad analys utifrån ett jämlikhetsperspektiv. Det folkhälsopolitiska målet om att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation beslutades av riksdagen 2018. Ska målsättningen få genomslag behöver den integreras och beaktas i all infrastrukturplanering på ett betydligt mer systematiskt sätt än vad som sker i dag. För att motverka transportfattigdom är det viktigt att belysa när, var, hur och för vilka grupper transportsystemet är tillgängligt respektive otillgängligt.

5.1 Våra klimatmål måste vara styrande för transportsystemet

Klimatmålet måste vara den överordnade principen för framtidens infrastruktur och styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastruktursplaneringen 2026–2037. Att så inte sker är en stor och allvarlig brist, för vilken ansvaret faller tungt på regeringen.

Vänsterpartiet har under många år kritiserat det planeringsarbete som föregått Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför transportinfrastruktursplaneringen.

Vår kritik är densamma också den här gången, för perioden 2026–2037. Åren 2026–2037 är en kritisk period eftersom den infrastrukturproposition som nu behandlas kommer att styra investeringarna i transportinfrastrukturen under en stor del av den tid som återstår fram till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått nettonollutsläpp av växthusgaser.

Klimathotet visar mycket tydligt att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen. Det gör det alltmer orimligt att hänga kvar i gamla – och inte sällan felaktiga – planeringsgrunder, inte minst i skuggan av riksdagens beslutade klimatpolitiska ramverk för Sverige med en klimatlag och klimatmål som ska ge oss en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Utöver Sveriges klimatlag finns också EU:s skärpta lagstiftning på transportområdet, liksom de transportpolitiska mål som antogs av riksdagen 2009, där hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utformas för att bidra till att miljö kvalitetsmålen och generationsmålet för miljö nås. Hänsynsmålet innehåller också 70-procentsmålet (minskade utsläpp från transportsektorn med 70 procent till 2030).

Så länge planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål kommer klimat- och miljömålen aldrig att nås. Det enda rimliga, ur både lagstiftnings- och mobilitetssynpunkt, är därför att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden har riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt – inte oönskade trafikökningar på våra vägar.

Det här är en kritik som vi från Vänsterpartiet länge lyft. Vi har inte varit ensamma om det och är det heller inte fortsatt, tvärtom. Kritiken har accentuerats över tid och delas nu av allt fler – av alltifrån Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut till Agenda 2030-sekretariatet och svenska miljö-rörelsen.

Agenda 2030-sekretariatet har sammanställt den systemmässiga kritik som finns av Trafikverkets inriktningsunderlag för åren 2026–2037 och beskriver den genom följande fem punkter:

- Inriktningsunderlaget styr inte mot de transportpolitiska målen.
- Inriktningsunderlaget bidrar inte till klimatmålet.
- Inriktningsunderlagets samhällsekonomiska modell ifrågasätts.
- Basprognosen ifrågasätts.
- Inriktningsunderlaget bortser från potentialen i ökad transporteffektivitet.¹

Flera tunga remissinstanser kritiserar att det överordnade transportpolitiska målet inte är styrande i Trafikverkets inriktningsunderlag och att underlaget inte heller presenterar något scenario för hur målet ska nås. Kritiken gäller i huvudsak 70-procentsmålet men omfattar också målen för frisk luft, biologisk mångfald, trafiksäkerhet och jämställd tillgänglighet. Svenska miljöinstitutet (IVL) anser att inriktningsunderlaget behöver arbetas om i grunden så att det tydligt visar hur planeringen av den statliga infrastrukturen bidrar till av riksdagen beslutade mål gällande klimatpåverkan (Parisavtalet) och hållbar utveckling (FN:s Agenda 2030) och påtalar att det faktum att inriktningsunderlaget inte presenterar några andra scenarier än ett business as usual-scenario gör det direkt olämpligt som beslutsunderlag.

Sammantaget är Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför transportinfrastruktursplaneringen för perioden 2026–2037 olämpligt som beslutsunderlag.

¹ <https://www.2030sekretariatet.se/trafikverkets-underlag-far-tung-kritik-missar-malen-och-raknar-fel/>.

Det innehåller inte någon inriktning som bidrar till att klimatmål och övriga nationella miljö kvalitetsmål nås och är därför ett otillräckligt underlag för fördelningen av den ekonomiska ramen till kommande transportinfrastruktursplaner – planer som måste bidra till minskad klimatpåverkan för att klimatmålen ska nås.

Detta bekräftas av ett stort antal remissinstanser. Men regeringen har valt att inte lyssna på denna varningssignal.

Vänsterpartiet delar remissinstansernas bedömning att inriktningsunderlagets trafikprognoser inte är förenliga med klimatmålen. Därmed vilar regeringens proposition på ett otillräckligt underlag samt en helt felaktig bedömning av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. Detta betyder alltså att klimatmålen *inte* nås genom de satsningar som regeringen föreslår.

Inte heller behoven och förväntningarna på infrastrukturen hanteras. Som inriktningsunderlaget är utformat så svarar det på regeringens uppdrag att utifrån ett antal förutsättningar beskriva vad som kan göras med en viss summa pengar. Det är en felaktig process. Här måste i stället faktiska behov och antagna mål vara utgångspunkten.

Det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på våra vägar.

Inriktningsunderlaget behöver därför kompletteras med analyser av hur, och i vilken grad, den statliga transportinfrastruktursplaneringen kan bidra till klimatmålet med de åtgärder som finns inom dess rådighet. Trafikverkets basprognos innebär att biltrafikarbetet med både bil och lastbil ökar kraftigt och är inte är förenlig med klimatmålen och flera andra av miljö kvalitetsmålen.

Regeringen bör återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastruktursplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Järnvägens underhållsskuld har tillåtits nå en kritisk nivå, samtidigt som den fortsätter öka. Trots detta så föreslås för järnvägen, på den högsta budgetnivån, en reduktion av underhållsskulden med blygsamma 14 procent, vilket kan jämföras med 100 procent för väg. Det betyder att vi i decennier kommer att leva med tåg som inte kommer eller som kommer för sent. Det är helt oacceptabelt.

Riksrevisionen konstaterar också att infrastrukturpropositioner aldrig når sina mål på grund av kraftiga kostnadsökningar och att delar av planerna därmed aldrig genomförs. Att regeringar gång på gång ger sken av att de köpt något som sedan inte levererats är en av grundorsakerna till infrastrukturhaveriet. Kan inte regeringen visa att dessa kostnadsökningar är lösta, vilket de inte är i regeringens fall, är det uppenbart återigen för lite pengar för det som de tror att de köper.

Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel. Vänsterpartiet föreslår därför en rad klimat- och miljöskatter inom trafikområdet i kombination med ökade infrastrukturinvesteringar och stöd för ett hållbart transportsystem. Dessa styrmedel har Vänsterpartiet i många år föreslagit, och det är vår förhoppning att regeringen snarast realiserar dem.

5.1.1 Trängselskatter och trängselavgifter

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på våra landsbygder. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgifter samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning.

Regeringen bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.1.2 Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

Regeringen har som ambition att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Med fler godstransporter på järnväg och till sjöss i stället för med lastbil på väg kan utsläppen minska kraftigt. Målsättningen om överflyttning av gods mellan trafikslag beskrivs både i infrastrukturpropositionen och i den tidigare s.k. godsstrategin. Vare sig i sagda strategi eller i infrastrukturpropositionen kan regeringen visa på några mätbara positiva effekter av vidtagna åtgärder avseende överflytt av gods. Det är uppenbart att det behövs tydligare styrmedel för att gods på allvar ska kunna flyttas över från lastbilar på väg till mer hållbara transportslag.

Det är därför hög tid att på allvar flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Vi har ett antal konkreta förslag som skulle göra betydande skillnad och skapa mer hållbara godstransporter. Vänsterpartiet föreslår därför att regeringens förslag till en kilometerskatt/vägslitageavgift för tunga transporter på väg förverkligas. I samarbete med Vänsterpartiet tog tidigare regering fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som körs i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygds-körning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil, som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Förutom den klimatnytta som en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. För vidare läsning och yrkande om avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik, se motion 2024/25:193 En järnväg för framtiden.

På samma sätt som det är bra att låta vägtransporterna betala mer vore det bra att sänka banavgifterna så att järnvägen får betala mindre. De senaste 15 åren har banavgifterna för järnvägen höjts med 300 procent. Det årliga anslaget om miljökompensation räcker inte till för att kompensera för de negativa effekter som banavgifterna medför. Sänkta banavgifter skulle öka järnvägens konkurrenskraft och mer gods- och persontransporter skulle kunna flyttas över till järnvägen. I synnerhet under pandemin drabbades järnvägsbranschen hårt av minskade biljettintäkter utan motsvarande kompensation från regeringen. Vänsterpartiet är inte ensamt i kritiken mot höjda banavgifter, kritiken delas också av bl.a. IVL som anser att ”ökade banavgifter är tveksamma i ljuset av klimatkrisen”.

Regeringen bör därför återkomma med förslag om att banavgifterna inte höjs under hela planperioden så länge som jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill också att fler fasta linjer för transport av gods på järnväg, s.k. godspendlar, utvecklas och stärks. En godspendel kan ta gods motsvarande 36 lastbilar och kan också gå företrädesvis på natten (då det finns kapacitet på spåren). Kapaciteten finns på våra spår nattetid, och viljan finns hos branschen.

5.2 Fyrstegsprincipen

Vänsterpartiet stöder propositionens bedömning att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av transportsystemet och välkomnar att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att förtydliga hur fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder kan få större genomslag.

Men väsentliga mått och steg som hade kunnat vidtagits av regeringen saknas. Utöver att ge Trafikverket ett tilläggsuppdrag om förtydligande av hur fyrstegsprincipen ska få genomslag hade regeringen också kunnat ge Trafikverket ett utökat uppdrag att verka för transporteffektivitet, vilket skulle ha bidragit till en mer resurs- och kostnads-effektiv transportplanering.

I Klimaträtsutredningen, från 2022, finns också färdiga förordningstexter som hade kunnat bli föremål för ny lagstiftning – vilket hade gett Trafikverket ett tydligt mandat och uppdrag att arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder. Inget av detta har gjorts, vilket betyder att regeringen bara har gått halvvägs och inte åstadkommer den förändring som är nödvändig för att fyrstegsprincipen ska få ett verkligt genomslag.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Flera aktörer har under en längre tid påtalat att fyrstegsprincipen inte fungerar och inte heller används som avsett. Redan 2012 lyfts i en bilaga till Riksrevisionens granskning av infrastrukturplaneringen kritik mot användningen av fyrstegsprincipen. Här påtalas

att det saknas metodutveckling som gynnar fyrstegsprincipen och att tillämpningen i transportplaneringen är så gott som obefintlig. Man konstaterar också att infrastrukturplanen i stället verkar vara uppbyggd ”som en omvänd fyrstegsprincip där dyra investeringsobjekt kommer först”.

Klimatpolitiska rådet konstaterade 2019 samma sak och kritiserade att användningen av fyrstegsprincipen fokuserar på steg 3- och steg 4-åtgärder och att detta får till följd att kostnaderna för transportsystemet ökar samtidigt som klimatomställningen försvåras.

Även Trafikverket har återkommande påtalat behovet av en ändrad planeringsinriktning för att kunna gå mot en bredare transportplanering jämfört med dagens infrastrukturplanering. I en rapport från 2018, riktad till ansvarigt departement, önskar Trafikverket bl.a. att regeringen ska låta utreda vilka effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder som saknar naturlig finansiär på lokal och regional nivå och förslag på lösningar.

Vänsterpartiet delar Klimaträttsutredningen med fleras slutsats att de hinder i regelverket som finns för att bredare arbeta med, samt finansiera, steg 1- och steg 2-åtgärder är angelägna att undanröja inför fördelningen av de ekonomiska ramarna. Vänsterpartiet instämmer också i Klimaträttsutredningens slutsats att ett flertal förordningsförändringar behövs för att hantera problemen kring tillämpningen av fyrstegsprincipen.

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med de beslutade klimatmålen krävs att fyrstegsprincipen tillämpas för ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetsätt är en förutsättning för att nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå mål om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent jämfört med 2010.

Så länge så inte sker försvåras Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Vänsterpartiet har under lång tid uppmärksammat dessa brister.

Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Ett transporteffektivt samhälle – med lägre klimatpåverkan

Bland såväl forskare som myndigheter finns i dag en samstämmig uppfattning om att de klimatmål som gäller för transportsektorn bara går att nå genom en kombination av bättre fordon, bättre drivmedel och en ökad effektivitet. Behovet av ökad effektivitet betyder att det inte räcker med att varje enskilt transportslag ställer om och blir mer hållbart, utan att det också behövs en reell förflyttning mellan trafikslag. Enkelt uttryckt betyder det att transporter med bil, lastbil och flyg behöver minska medan transporter med tåg, kollektivtrafik, gång och cykel behöver öka.

Styrmedel och åtgärder behövs för att åstadkomma den omställning av transportsektorn som krävs, men styrmedel och åtgärder påverkar olika samhällsgrupper olika. Vänsterpartiet anser att det är av central betydelse för acceptansen att utformning och genomförande av styrmedel och åtgärder tar hänsyn till fördelningseffekter och utformas med klimaträttsviseperspektiv.

För att Sverige ska nå uppsatta mål inom transportpolitiken måste enligt Vänsterpartiet mer kraftfulla åtgärder genomföras för att öka transporteffektiviteten

framför allt i våra städer och tätorter. En sådan inriktning kräver förutom en överflyttning av bil-, flyg- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt också en ökad beläggningsgrad i transporterna. På så sätt får vi person- och godstransporter med minskad energiförbrukning och klimatpåverkan. Även i glesbygd och på landsbygden finns potential för åtgärder för att stärka transporteffektiviteten, men här behöver tyngdpunkten vara att stärka tillgången till alternativ till fossila drivmedel.

Så länge infrastrukturplaneringen utgår från och baseras på en prognos om ökad biltrafik kommer biltrafiken fortsätta öka, samtidigt som den omställning av transportsektorn som krävs försvåras och försenas. Forskning visar att det som krävs för att nå klimatmål är en målstyrd planering för minskad biltrafik i kombination med elektrifiering och en ökad andel biodrivmedel.

Regeringen har under lång tid valt att inte prioritera åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle, detta trots det omfattande empiriska underlaget för att det är ekonomiskt lönsamt och nödvändigt för klimatomställningen. I stället har regeringen i stor utsträckning fortsatt i gamla spår i transportpolitiken, där stora anslag fortsatt går till nya vägprojekt och där anslag i stor utsträckning saknas för hållbara gods- och persontransporter.

Omställningen pågår för fullt runt om i världen. Skottland, Wales och Österrike har alla antagit nationella mål om minskad biltrafik. I städer som Milano, Rom, London, Paris och Barcelona har miljöväg gjorts om till gång- och cykelvägar och i Norge har man antagit ett nollväxtmål för biltrafiken i landets nio största tätortsområden. Målet beslutades 2012 och har sedan dess funnits med i Norges nationella trafikplaner. För att främja en hållbar utveckling av transportsektorn och uppnå nollväxtmålet kring biltrafik har Norge inrättat det som kallas för byveksavtal.

En svensk variant av byveksavtalet är stadsmiljöavtalet som innebär att kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 fanns det 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen 2022–2027.

Syftet med satsningen har varit att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Även hållbara godstransportlösningar premieras. Denna miljard vill regeringen avveckla, och inga medel läggs i aktuell infrastrukturproposition. Vänsterpartiet invänder starkt emot det och menar att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål.

I stället för att ta bort stadsmiljöavtalen vill vi använda dessa som styrmedel för att minska andelen biltrafik. Vänsterpartiet anser att det behövs ett mål om att minska andelen biltrafik med 20 procent till 2030. Vänsterpartiet föreslår i stället för avveckling av stödet att det behålls och utökas och att kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade förbinder sig att verka för en minskad biltrafik. Fokus bör ligga på storstadsregionerna och deras kommuner.

En utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik är en förutsättning för ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd. Att resa tillsammans är transporteffektivt, och i dag drivs över 90 procent av kollektivtrafiken med el eller förnybara drivmedel. Det innebär att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafiken sänker utsläppen och bidrar till att nå antagna klimat- och miljömål. Satsningar som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig motverkar också transportfattigdom och bidrar därmed till social hållbarhet, mer jämlika förutsättningar och ökad jämställdhet.

För att öka andelen kollektivtrafikresor har SKR tillsammans med kollektivtrafikbranschen enats om 4 av 10-målet, vilket innebär att var fjärde resa ska vara kollektiv 2030. Det är en målsättning som Vänsterpartiet står bakom. Kollektivtrafiken är ett delat ansvar. För att nå målet krävs både en utbyggd kollektivtrafik och betydligt lägre kollektivtrafiktaxor – först då blir kollektivtrafiken ett verkligt attraktivt alternativ till bilen. För att åstadkomma detta behöver resurser avsättas på nationell nivå, vilket Vänsterpartiet gör. Vänsterpartiet har föreslagit ett årligt statligt investeringsstöd på 5 miljarder för att möjliggöra utbyggnad av kollektivtrafiken i regionerna. Syftet med investeringsstödet är att säkerställa att nyinvesteringar genomförs för utbyggnad av kollektivtrafiken och omställning till fossilfria fordon.

Priserna för kollektivtrafiksresenärer är i dag alldeles för höga på många platser i Sverige. Att investera i kollektivtrafik är att investera i samhällsnytta. Vänsterpartiet vill se en modell som tar rygg på Tysklands populära rikstäckande månadsbiljett: Sverigebiljetten, som gör det möjligt att resa kollektivt över hela landet för 450 kronor i månaden. Det ska vara enkelt och billigt och man ska kunna resa obegränsat i all kollektivtrafik i hela landet. Förslaget innebär i praktiken en halverad taxa i kollektivtrafiken. Målet är att fler ska ställa bilen. För vidare läsning och yrkande, se motion 2023/24:2345 Sverigebiljett.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ställa sig bakom 4 av 10-målet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4 En investeringsplan för grön omställning

För att möta klimatkrisen kommer Sverige att behöva göra mycket stora investeringar i förnybar energi, industriomställning, upprustning av bostäder och hållbar livsmedelsproduktion och inte minst inom infrastruktursektorn. Sett till volymer är infrastruktur den sektor där staten lägger mest pengar på investeringar. Historiskt sett har Sverige investerat ungefär 2 procent av BNP i infrastruktur, men de senaste decennierna har den siffran sjunkit märkbart. En förklaring till detta är att regeringen inte längre finansierar infrastrukturinvesteringar med lån utan genom löpande anslag från statsbudgeten. För att göra de stora investeringarna i omställningen av transportsektorn anser Vänsterpartiet att det är rimligt att delar finansieras med lån utanför den ordinarie infrastrukturplanen. Vi anser dessutom att det är nödvändigt att göra detta nu. Vänsterpartiet anser att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt. Genom att lyfta ut stambanorna ur innevarande infrastrukturplan kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar.

Byggandet av nya stambanor bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Med en annan politik skulle Sverige ha goda förutsättningar att nå de nödvändiga klimatmål som vi har åtagit oss att leva upp till. Genom gemensamma ansträngningar och ett aktivt samhälle som investerar i klimat, miljö och social hållbarhet kan vi åstadkomma en verkligt meningsfull och effektiv omställning. Vänsterpartiet vill ta

sikte på en klimatpolitik som är strukturerad, omfattande och folkligt förankrad. För att klimatomställningen ska bli verkningsfull måste hela samhället och alla delar av ekonomin ställas om. Genom investeringar på 700 miljarder kronor vill vi de kommande tio åren se till att klimatomställningen accelereras på det sätt som efterfrågas av bl.a. Klimatpolitiska rådet. Med Vänsterpartiets föreslagna investeringar kommer Sverige att ta reella steg mot att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi går från ord till handling och föreslår en omställningspolitik som kommer att märkas i alla delar av vårt samhälle. Redan nästa år behöver samhället dels genomföra viktiga klimatinsatser, såsom att kraftigt sänka biljettpriserna i kollektivtrafiken och stärka järnvägsunderhållet, dels inleda ett strukturerat arbete inför vår tids stora investeringsåtagande.

Vänsterpartiet vill att en klimatinvesteringsmyndighet inrättas som ges i uppdrag att planera, samverka och strukturera ett grönt investeringsprogram som styr mot antagna mål och åstadkommer den klimatomställning som krävs.

I Vänsterpartiets klimatinvesteringspaket ingår investeringar på 490 miljarder över tio år för en stärkt transportinfrastruktur med fokus på järnvägsutbyggnad.

5.5 Medfinansiering och alternativ finansiering

Investeringar i infrastruktur är i hög grad, och bör också förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. All medfinansiering är frivillig, men metoden får inte bli ett sätt att ”köpa sig före i kön” och målet om samhällsekonomisk effektivitet får inte frångås.

Det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt. Förekomsten av medfinansiering får inte avgöra prioriteringen, och mindre lönsamma projekt med medfinansiering får inte konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Risker är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser. Konsekvenserna för fördelningen av resurser behöver utredas.

Vänsterpartiet är inte principiellt motståndare till medfinansiering men avvisar ett förfaringssätt som riskerar att både förändra prioritetsordningen för nationella infrastrukturobjekt och påföra kostnader från staten till lokala och regionala företrädare. Det måste finnas tydliga principer för att den samhällsekonomiska nyttan ska vara överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturobjekt.

Medfinansiering kan också gå åt andra hållet, då staten medfinansierar exempelvis kommunala projekt. På grund av Trafikverkets allt dyrare processer hjälper detta dock ofta inte mindre kommuner som inte har så mycket resurser. Statens medfinansiering sträcker sig till själva byggandet av t.ex. en cykelväg, men för själva prospekteringen och planeringen måste kommunen betala Trafikverket hela summan. På grund av de skenande kostnaderna för dessa delar så är det inte sällan den delen av projektet som innebär högst kostnader.

Att regeringen väljer att blunda för de risker som finns med OPS:er (offentlig-privat samverkan) är anmärkningsvärt. Här finns flera dyrköpta erfarenheter som avskräcker. Exempelvis har Vänsterpartiet under flera mandatperioder uppmärksammat och föreslagit åtgärder för de brister vi anser finns med OPS-projektet Arlandabanan. Mycket talar för att OPS-projekt som Arlandabaneavtalen leder till ökade samhällskostnader samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Vänsterpartiet anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i

verksamheten. Vår bedömning är att det är samhällsekonomiskt effektivt att äga och driva infrastruktur. Privat ägande av infrastruktur leder lätt till målkonflikter mellan företagsekonomiska bedömningar och samhällsekonomiska aspekter.

Vänsterpartiet anser inte att det som behövs är ytterligare marknadslösningar, tvärtom. Sverige har ett av världens mest avreglerade järnvägsnät. Avregleringen har skapat det tågkaos vi nu tvingas leva med, med en fragmenterad järnväg med bristande kapacitet och eftersatt underhåll – där helhetsansvar och överblick saknas och proaktiv framförhållning och nödvändig kontinuitet gått förlorad.

I marknadseringen av svensk infrastruktur ingår också ett avreglerat underhåll och konkurrensutsättning genom LOU (lagen om offentlig upphandling). LOU styr konsekvent mot lägsta pris. Att ha en kostnadsmedvetenhet är bra, men lägsta pris är sällan samma sak som ett tidseffektivt underhåll. Det betyder att det, trots att den ekonomiska ramen nu utökas för järnvägsunderhållet, kommer att ta för lång tid att renovera och underhålla järnvägen – om inget görs.

Tidsaspekten för underhållet behöver ges en betydligt mer avgörande roll inklusive vilka underhållsfordon som kan användas för att minska tiden för underhållet. Stråk som tar en dag att åtgärda i andra europeiska länder kan ta en vecka i Sverige. Så kan vi inte ha det.

Järnvägstrafik kräver helhetsansvar och långsiktighet. Vi behöver en järnväg för hela landet, och Vänsterpartiet vill att staten tar tillbaka kontrollen över tåg, spår och biljettpris. Vänsterpartiets förslag är att man samlar det som har splittrats upp och slagits sönder i en gemensam statlig organisation; vi kallar den Järnväg Sverige. Järnväg Sverige ska ha ett helhetsansvar, i linje med den brittiska återregleringen av tågen. Järnväg Sverige ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplanering. För vidare läsning och yrkande, se motion 2024/25:193 En järnväg för framtiden.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och alternativ finansiering och deras effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.6 En hållbar samhällsplanering

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Strukturellt och långsiktigt handlar det om att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter och en planering som bygger på mer energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter på spår och med buss. Även användning av it-infrastruktur för att möjliggöra virtuella möten är av stor betydelse för att minska sektorns klimatpåverkan.

Om bebyggelsen förtäts på ett klokt sätt, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs etc. kan samhällsplaneringen vara ett verktyg för ett mer transporteffektivt och energisnålt samhälle. Det skapar möjlighet för fler människor att gå eller cykla och ökar därmed även kapaciteten för övriga trafikslag.

Genom ökad och förbättrad kollektivtrafik och järnväg ges stora möjligheter att minska vägtransporter och klimatbelastning, men effekten blir även att behovet av nya väginvesteringar minskar. Med en förbättrad samverkan mellan transportslagen kan transporter effektiviseras. Därför är s.k. intermodala transporter, där godset kan byta

lastbärare i transportkedjan, av väsentlig betydelse för ett transportsnålt samhälle. Även sjöfarten är här av stor betydelse för att minska miljö- och klimatpåverkan.

På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i större städer har gång och cykling den största potentialen, vilket bl.a. kan stimuleras genom nya cykelbanor, låncyklar och regionala cykelleder. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor.

För att samhällsplaneringen ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem föreslår vi att

- regeringen återkommer med lagförslag som stärker den regionala samordningen så att klimatbelastande transporter kan minska
- staten ska föregå med gott exempel med effektiva och klimatanpassade transporter genom att alla myndigheter och offentligt ägda företag bör upprätta en miljöanpassad resepolicy
- kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskad miljö- och klimatpåverkan
- befintliga stadskärnor ska utvecklas och att det i plan- och bygglagen (PBL) ska införas begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen; i avvaktan på lagändringar angående detaljhandelsanläggningar i externa lägen bör det omgående införas ett moratorium mot externa köpcentrum.

Vad som ovan anförs om en hållbar samhällsplanering bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.7 I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning

Det behövs långsiktiga förutsättningar för transportbranschen och utvecklingen av svensk infrastruktur. Därför behöver planeringen för detta förändras och politiken komma överens, oavsett kulör på regeringen. Vänsterpartiet vill – i likhet med S, MP och C – införa en infrastrukturberedning, där politiken kan komma överens om framtida infrastruktursatsningar. Långsiktighet och samsyn över blockgränserna är viktigt. I infrastrukturberedningen skulle riksdagens partier arbeta tillsammans och möta branschens aktörer. Det skulle ge Trafikverket och en stor rad andra myndigheter en tydlighet och transportbranschen en långsiktighet. Infrastrukturen är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regering. För vidare läsning och yrkande, se motionen 2024/25:193 En järnväg för framtiden.

6 Resor och transporter i dag och utveckling till 2040

När Trafikverkets basprognos, som är regeringens enda prognos för utvecklingen av resor och transporter, pekar på en kraftig trafikutveckling framöver och läggs till grund för infrastrukturplaneringen så motverkar det såväl ambitiösa planer för omställning i många regioner och kommuner som regeringens egen ambition att stärka arbetet med exempelvis steg 1- och steg 2-åtgärder. Det blir en motsättning mellan regeringens prognos och ambitioner, som regeringen har att hantera, vilket sänder minst sagt tvetydiga signaler om Sveriges möjligheter att uppnå riksdagens beslutade klimatmål.

Trafikverkets, och därmed regeringens, underlag för beslut och analys- och beräkningsmodeller för prognoser för utvecklingen av transporter bygger på ålderdomliga modeller och är allvarligt bristfälliga. Klimaträttsutredningen SOU 2022:21 visar tydligt att Sveriges klimatmål inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. Utredningen pekar på vikten av att den nationella planen, länsplanerna och Trafikverket ska bidra till och verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar. Utredningen lyfter också behovet av att en bedömning görs av tidigare beslutade men ännu inte byggstartade infrastrukturobjekt för att avgöra om de följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen. Detta är kritik som är i linje med vad Vänsterpartiet tidigare uppmärksammat regeringen på och där vi föreslagit åtgärder och satsningar.

Vänsterpartiet anser därför att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser samt ett utökat uppdrag om att verka för transporteffektivitet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Därutöver ska regeringen ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Pågående arbete

I förslaget till infrastrukturproposition finns t.ex. projektet motorväg Östlig förbindelse mellan Nacka och Norra Djurgården, i Stockholm, med. Regeringen öppnar dessutom för att privata aktörer ska kunna finansiera projektet. Vänsterpartiet anser i princip att vägnätet i Sverige är färdigutbyggt och är emot att det ligger kvar beslutade större vägprojekt såsom Östlig förbindelse, följdprojekt till Förbifart Stockholm, samt E22 Malmö–Lund. Den nationella planen innehåller fortfarande betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg. Forskning visar att fler motorvägar också ger ökad biltrafik.

Regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Satsningar på att vidmakthålla och utveckla transportinfrastrukturen

Regeringen föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. Vänsterpartiet välkomnar att regeringen sedan förra infrastrukturpropositionen höjt sina ambitioner för transportsystemet. Mot bakgrund av

klimat- och miljöskäl och de stora brister i kapacitet och tillgänglighet som resenärer och godstrafik ställs inför är nivån dock otillräcklig.

Vänsterpartiet menar att vi måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella klimat- och miljömål och ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och så att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra transporter. Det behövs nya stambanor. Denna omfattande men nödvändiga investering bör lånefinansieras.

Med anledning av det ovan anförda bör den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037 uppgå till 1 457 miljarder kronor. Nya stambanor bör finansieras med lån utanför denna ekonomiska ram. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.1 Vidmakthållande av vägar och järnvägar

Regeringen föreslår att 210 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Av regeringens proposition framgår att regeringen inte har någon avsikt att återta det eftersatta underhållet på järnväg då det saknas medel i propositionen för det, vilket branschens remissinstanser påpekar vid åtskilliga tillfällen.

Vänsterpartiet delar flera remissinstansers bedömning och anser att Trafikverket bör upprätta en långsiktig och finansierad underhållsplan för järnvägar och vägar med målet att fullt ut ta igen det eftersläpande underhållet.

Vänsterpartiet vill särskilt uppmärksamma det extremt eftersatta underhållet av vägar på landsbygden och i glesbygd. Att företag låter bli att etablera sig på landsbygder på grund av bristande infrastruktur och att kollektivtrafiklinjer dras in för att vägar utgör ett arbetsmiljöproblem är inte hållbart. För att hela Sverige ska leva och både människor och företag ska kunna verka i hela landet behöver arbetet med att underhålla och rusta upp vägarna ute i landet prioriteras på ett helt annat sätt i dag.

Vänsterpartiet anser att underhållsskulden på järnvägen kraftigare bör åtgärdas under planperioden och att underhållsskulden på vägar på landsbygder och i glesbygd ska vara prioriterat tidigt i planeringen.

Av den ekonomiska ramen ska 332 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Av den ekonomiska ramen ska också 340 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.

8.1.1 Järnväg

Regeringens förslag räcker inte för att åtgärda den underhållsskuld vi har på järnvägen. Med den fortsatta underhållsskuld som blir följd av regeringens förslag kommer svensk järnväg fortsatt att lida av stora problem. Med detta följer ökade förseningar och en ökad risk för olyckor. Tilltron till järnvägen som transportslag riskerar att urholkas.

Detta är en utveckling Vänsterpartiet vill undvika, och den går att avhjälpa med ökade resurser till järnvägsunderhåll. Vänsterpartiet vill därför öka den ekonomiska ramen för vidmakthållande, inklusive reinvesteringar, av det statliga järnvägsnätet till 340 miljarder kronor.

Ett bra järnvägsunderhåll handlar inte bara om hur mycket pengar som anslås utan också om vem som har huvudmannskapet och ansvaret. I dag är järnvägsunderhållet helt och hållet avreglerat. Trafikverket är reducerat till en upphandlare av otaliga baskontrakt med olika entreprenörer. Resultatet har blivit att Trafikverket som förvaltare har dålig koll på sin egen anläggning. Denna negativa bild stärks av den statliga granskningen av järnvägsunderhållet, Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18). Utredaren konstaterar att avregleringen inte lett till det önskade resultatet med ett effektivare och bättre järnvägsunderhåll och skriver: ”Konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har inte lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen.” Dessutom har avregleringen bidragit till kraftiga kostnadsökningar. Riksrevisionen pekar i rapporten Drift och underhåll av järnvägar (RiR 2020:17) på att slutpriset för ett underhållskontrakt i snitt ökar med 74 procent jämfört med anbudspriset. Det är inte rimligt. Vänsterpartiet vill att järnvägsunderhållet ska återgå i statlig regi.

Regeringen bör återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtas till offentlig regi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.1.2 Vägar

Regeringen föreslår att 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Vänsterpartiet delar bedömningen att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll av vägar. Den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Sett i ett livscykelperspektiv kan det finnas klimatfördelar med att vårda det som finns och endast investera i ny infrastruktur som det finns behov av på lång sikt. Därför måste det eftersatta underhållet främst på landsbygden och i glesbygd återtas. Vi prioriterar dock satsningar på nya vägar i betydligt mindre omfattning än regeringen, vilket innebär lägre drifts- och underhållskostnader i framtiden. I princip bör inga större vägprojekt inledas under planperioden. Av den ekonomiska ramen bör 332 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

8.1.3 Sjöfart

Sjöfarten är en mycket viktig del i det svenska infrastrukturen, speciellt för godstransporter. 90 procent av all import och export i Sverige transporteras till någon del till sjöss. En fungerande sjöfart är helt avgörande för exempelvis vår basindustris konkurrenskraft. Den nationella godstransportstrategin innebär bl.a. att Sverige ska arbeta för att flytta över godstransporter från väg till sjöfart. Varken sjöfartens roll eller ambitionen att flytta över godstransporter till sjöfarten avspeglas i propositionen. För att nå klimat- och effektivitetsmål behöver satsningar på inrikes sjöfart göras och Sjöfartsverket behöver ges möjlighet att ta del av underhållsmedel, inte minst för att öka konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen, överbygga de strukturella hinder som

finns för ett effektivt transportsystem och underlätta en överflyttning av transporter från väg till sjö.

Sjöfartsverket styrs i dag som en vanlig förvaltningsmyndighet trots att myndigheten är ett affärsverk. Myndigheten styrs via förordningar, vilket innebär att myndigheten har begränsad möjlighet att bedriva affärer. Affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen. Därför anser Vänsterpartiet, i enlighet med Statskontorets utredning om Sjöfartsverkets finansieringsformer, att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och inte vara ett affärsverk. Regeringen bör utreda Sjöfartsverkets möjlighet att bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav.

Propositionen om en nationell plan för infrastruktur ska inte peka ut enskilda investeringsobjekt. Dock är sjöfarten underutvecklad både i Trafikverkets inriktningsunderlag och i propositionen, och vi i Vänsterpartiet ser oss nödgade att i detta fall lägga skarpa förslag om sjöfartsanslag som bör lyftas in i den nationella planen.

Vänsterpartiet menar att det är viktigt med en mer balanserad fördelning mellan trafikslagen av medel för underhåll och att sjöfarten inom området isbrytning ska få möjlighet att ta del av underhållsmedlen i planen, vilket inte är fallet i regeringens proposition om en nationell plan för infrastrukturen.

Regeringen bör införa ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare i den nationella planen för transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att kunna införa ett sådant anslag behöver dock förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur sannolikt förändras.

Regeringen bör göra nödvändiga ändringar i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att isbrytning ska kunna finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Vänsterpartiet anser att trafiken, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör sig bäst i statlig regi och ska ses som en del av den statliga infrastrukturen. Gotlandstrafiken bör alltså räknas som infrastruktur och följaktligen hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering. Det finns också ett stort behov av att säkra trafiken till och från Gotland ur ett totalförsvarsperspektiv. Därför ska fartygen ägas och drivas av Trafikverket. Biljettpriserna har höjts avsevärt de senaste åren, vilket har drabbat Gotland hårt, i fråga om såväl gotlänningar som företag och den viktiga besöksnäringen. Ett minimum om 200 miljoner kronor per år behöver skjutas till från statligt håll för att kompensera resenärer och fraktköpare.

Regeringen bör tillse vad som ovan anförs om statlig regi för Gotlandstrafiken med dithörande infrastrukturplanering och ägandeskap samt statligt stöd som kompenserar resenärer och fraktköpare. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2 Utveckling av transportsystemet

Regeringen föreslår att 607 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet. Det betyder att medlen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån. Vänsterpartiet föreslår en ökad ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet i enlighet med den målstyrning som behövs för att nå det av riksdagen beslutade klimatmålet, där klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar. Därtill föreslår Vänsterpartiet att satsningen på nya stambanor lånefinansieras.

Med anledning av det ovan anförda bör 785 miljarder kronor av den ekonomiska ramen användas till utveckling av transportsystemet.

8.2.1 Trimnings- och miljöåtgärder

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning att trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, om de görs med klimatmålet som den styrande huvudprincipen. Naturvårdsverket har genom åren drivit på för att trimningsåtgärder ska prioriteras som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag – cykel-, gång- och kollektivtrafik. Det är en hållning som Vänsterpartiet delar.

Regeringen bör prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel-, gång- och kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2.2 Statliga investeringar för förbättrad kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att staten måste ta ett ökat ansvar för att öka andelen kollektivtrafiksresenärer för att minska klimatpåverkan från våra transporter och för att stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster. Kostnaden för drift av den regionala kollektivtrafiken har ökat kraftigt det senaste decenniet, vilket resulterat i höjda taxor/biljettpriiser. Vänsterpartiet föreslår satsningen Statliga investeringar för förbättrad kollektivtrafik för att möjliggöra billigare och utbyggd kollektivtrafik både i tätorter och på landsbygder och i glesbygd. Det statliga stödet får användas för såväl drift av som investeringar i nya miljöanpassade fordon som t.ex. bussar som går på el eller biogas. Vänsterpartiet anser att finansiering av satsningen bör ske genom omprioriteringar inom utrymmet för den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet, genom de motorvägsbyggen som inte bidrar till en hållbar infrastruktur och som Vänsterpartiet därför avfärdar.

8.2.3 Cykelinfrastruktur

Det finns stora samhällsvinster med ökad cykling. Att öka andelen cyklande kan minska både klimat- och miljöpåverkan inom transportsektorn. Genom att man gör det attraktivare att cykla kan även trängseln minska på vägarna och stadsmiljöerna förbättras. Cykling bidrar även till förbättrad folkhälsa. Trots det har cykling ett litet utrymme i Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden. Trafikverket har valt att inte uppdatera det underlag som togs fram för åtgärdsplaneringen 2018–2029 för att tydliggöra hur cykelfrågor kan stärkas och hanteras i planeringen för utveckling av transportsystemet på såväl nationell som regional och kommunal nivå. Vänsterpartiet anser att detta är en brist då inte minst staten måste ta ett ökat ansvar för att möjliggöra de stora vinster som ökad cykling skulle kunna generera för människor och samhället. Det ska vara lätt och tryggt för människor att ta sig fram hållbart i vardagen. För att fler ska använda cykel som färdmedel krävs att cykelvägar och kollektivtrafikplatser känns trygga och säkra. Om dessutom barns och ungdomars cyklande stärks skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande.

Den europeiska cykeldeklarationen, som regeringen undertecknat, lyfter cykeln som ett centralt transportslag för den gröna omställningen, folkhälsa och framkomlighet. Deklarationen pekar på betydelsen av att ekonomiska medel frigörs till ökad cykling på alla politiska nivåer och av att cykling integreras på alla nivåer av transportplanering. I regeringens proposition saknas dock förslag på åtgärder som styr mot en åtgärdsplanering i enlighet med cykeldeklarationen.

För att stärka det nationella ansvaret för ökad cykling behöver infrastrukturen för cykling stärkas i planeringsarbetet. Stadsmiljöavtalen spelar en viktig roll för att stärka cykelinfrastrukturen, och Vänsterpartiet anser i motsats till regeringen och Sverigedemokraterna att stadsmiljöavtalen bör fortsätta med nya stödpengar för att stimulera fler hållbara resor med bl.a. cykel och kollektivtrafik i våra tätorter. Därutöver behövs både ökade volymer och separata statliga anslag för cykelinfrastruktur.

Regeringen bör återkomma med ett separat statligt anslag för cykelinfrastruktur till den nationella infrastrukturplanen som uppfyller krav på utbyggd cykelinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2.4 Elektrifiering av transportsektorn – med fungerande laddinfrastruktur

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning att elektrifiering av transportsektorn är en viktig del av de kraftfulla åtgärder som behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringen av transportsektorn bedöms dessutom ge andra positiva effekter för människors hälsa och miljön samt är ett viktigt bidrag till att Sverige ska klara sina bindande åtaganden mot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid. Därför ter det sig märkligt att regeringens förslag inte innehåller några konkreta förslag på detta område.

Regeringen bör snarast återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2.5 Större investeringar i järnväg

Vi anser att regeringens infrastrukturproposition är en missad möjlighet att göra något åt den katastrofala situation som råder runt om på landets järnvägar. Det behövs massiva investeringar och större ambitioner än det som presenteras i propositionen. I stället för att järnvägen utvecklats har trafiken på flera viktiga sträckor i stället utvecklats på senare tid. Staten har ett avgörande ansvar för att hela Sverige ska hänga samman. Det behövs tågtrafik som kopplar ihop våra landsändar. Det behövs en politik som satsar på järnvägen och som sätter samhällsnyttan före vinstmaximering.

Nya stambanor behöver byggas på grund av att det behövs mer kapacitet – det är fullt på spåren. Kapacitetstaket är nått. Lägg därtill den stora spelförändraren, Fehmarn Bältförbindelsen, och det är uppenbart att vi snabbt behöver bygga ut järnvägskapaciteten i Sverige. När den två mil långa Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland står färdig 2029 kommer vi att kunna resa snabbare till Hamburg från Malmö (på 3 timmar jämfört med dagens 5,5) än till Stockholm. Både gods- och persontransporterna väntas öka kraftigt. I dag finns det inte plats för detta. Bygger vi inte ut kapaciteten på våra spår nu kommer hela Sverige att förvandlas till en flaskhals; människor och gods kommer att resa med flyg och på väg. Därför måste de nya stambanorna byggas, och det måste ske i en snabbare takt. Sträckan Hässleholm–Lund är redan i dag hårt belastad. Efter att Fehmarn Bält-tunneln står klar är sträckan en tydligt identifierad flaskhals. Det finns beslut om att bygga ut kapaciteten Hässleholm–Lund genom fler spår, men enligt nuvarande planer kommer dessa att vara på plats tidigast 2043 – nästan femton år senare än när Fehmarn Bält-tunneln står klar. Det håller inte.

När vi bygger ny järnväg anser vi att det är rimligt att vi bygger för högre hastigheter. Kostnaden jämfört med att bygga för långsammare tåg är liten och vinns igen mångfalt när många fler kan transporteras när fler tåg kan köras i högre hastighet. Med nya stambanor skulle vi kunna ersätta 2–3,5 miljoner flygresor med klimatsmarta tågtransporter. Men kanske än viktigare är möjligheten till ökat regionalt resande. Med nya stambanor frigörs kapacitet på de ordinarie spåren, de som används i dag. De kan med fördel ta emot ett ökat regionalt resande samt betydligt mer godstransporter.

De regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Utvecklingen har tyvärr gått åt motsatt håll under en längre tid, och regionala banor tillåts förfalla för att sedan läggas ned med hänvisning till det dåliga skicket. Inte ens när det finns intresse av att trafikera vissa banor öppnas de åter för trafik. Vänsterpartiet anser att de regionala banornas potential bör förverkligas för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet. Nedläggningshotade banor bör rustas upp och moderniseras för att skapa möjligheter till ökad trafikering, och inga banor ska läggas ned.

Vi vill bygga de nya stambanorna som ett helt och hållet lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation vid sidan av den ordinarie infrastrukturbudgeten. Genom att bygga dem med lånade medel och som ett separat projekt finns ingen risk för att medel till de nya stambanorna kan konkurrera med viktiga investeringar i andra infrastrukturprojekt – en risk som regeringens betoning av vidmakthållande annars kan leda till.

Parallellt med nya stambanor finns flera andra viktiga järnvägsbyggen som kommer att spela en viktig roll i svensk ekonomi. Flera av dessa byggen finns med i innevarande infrastrukturplan, men problemet är att nästan alla saknar full finansiering och det kommer därför att ta lång tid innan de står klara.

Vänsterpartiet föreslår att alla järnvägsprojekt som finns i innevarande plan ska färdigställas. Vi vill dessutom att flera av dessa ska byggas fortare än regeringens förslag samt att ett antal viktiga byggen ska läggas till. Genom att vi finansierar de nya stambanorna med lånade medel, utesluter ett antal vägbyggen samt totalt sett utökar den ekonomiska ramen avsevärt har vi råd att bygga mer järnväg och göra det snabbare.

8.2.6 Större investeringar i sjöfart

Vänsterpartiet anser att den nationella planen för transportsystemet ska omfatta finansiering av investering i fyra nya isbrytare. I likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och i det statliga järnvägsnätet bör investeringsåtgärder i för sjöfart nödvändig infrastruktur finansieras via den nationella planen för transportsystemet. Att förnyelsen av Sveriges isbrytarflotta sker skyndsamt är avgörande för basen i svensk exportindustri samt särskilt för industrin längs Norrlandskusten där näringslivet nu dessutom gör mycket stora satsningar som kommer att kräva en stabil infrastruktur utan klimatavtryck. Basindustrin i Sverige är beroende av isbrytare på samma sätt som vägtrafiken är beroende av en effektiv vinterväghållning, och isbrytning är därmed en förutsättning för åretruntsjöfart.

Sveriges isbrytare har tjänat väl men är utslitna och omoderna, och tillgången på reservdelar är mycket begränsad. Haverier inträffar årligen och är vintern hård innebär det stora extrakostnader och tidsförluster för svensk industri när godstransporter försenas. Om finansieringen skulle ske med farledsavgifter skulle det krävas avgiftshöjningar för samtliga farleder i Sverige. Om sjöfarten ska behålla och öka sin konkurrenskraft gentemot andra transportalternativ är det viktigt att nya isbrytare finansieras på annat sätt. Vänsterpartiet anser därför att nya isbrytare ska finansieras inom ramen för den nationella planen. Detta skulle ge en hög samhällsekonomisk nytta genom att säkra goda villkor för hela landets närings- och samhällsutveckling.

Regeringen bör finansiera nya isbrytare inom den nationella planen för transportinfrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2.7 Anslagskredit

För att hantera produktionsvariationer i investeringsprojekt som löper över flera år disponerar Trafikverket över en angiven kredit, vilken generellt ligger på 3 procent. Det innebär att Trafikverket kan använda pengar från kommande års budget för att upprätthålla projekt under pågående budgetår. Trafikverket har ansökt hos regeringen om en högre anslagskredit för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Vi tycker att det är en god idé att höja Trafikverkets anslagskredit. På så sätt skulle Trafikverket kunna arbeta mer långsiktigt med både nyinvesterings- och underhållsarbete. Det finns tyvärr flera exempel från de senaste åren då Trafikverkets entreprenörer varit tvungna att avsluta underhållsarbete inom järnvägen för att budgetårets pengar tagit slut. Med en större anslagskredit hade det kunnat undvikas. I linje med Trafikverkets önskemål föreslår vi att anslagskrediten ska höjas till 10 procent för vidmakthållande samt utveckling av statens infrastruktur.

Trafikverkets anslagskredit ska höjas till 10 procent för vidmakthållande samt utveckling av statens infrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Malin Östh (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Kajsa Fredholm (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)