

Motion till riksdagen 2022/23:1279

av **Nooshi Dadgostar m.fl. (V)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

Anslagsfördelning

Tabell 1 Anslagsförslag 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391	4 590 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890	1 770 000
1:3 Trafikverket	1 455 481	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	151 013	±0
1:7 Trafikavtal	1 098 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	83 179	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 648 987	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 407 440	±0
1:13 Trafikanalys	70 527	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	920 705	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 600 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	351 000	±0
1:18 Lån till körkort	151 466	±0

1:19	Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1	Post- och telestyrelsen	119 862	±0
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278	±0
2:3	Grundläggande betaltjänster	25 037	±0
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	90 844	±0
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 549 014	±0
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	162 410	±0
2:7	Digital förvaltning	215 744	±0
99:1	Halverade biljettpriser i kollektivtrafiken	±0	12 000 000
99:2	Anslagsstöd Sjöfartsverket	±0	700 000
99:3	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart	±0	120 000
99:4	Godspendlar	±0	100 000
99:5	Klimatomställningsstöd för personbilar	±0	250 000
Summa		78 952 417	19 530 000

Sammanfattning

2023 påbörjar Vänsterpartiet satsningar för att planera, samverka och koordinera den mest omfattande investeringspolitiken för klimatet i modern tid, ett investeringsprogram som implementeras 2024 på transportområdet och växlas upp under 10 år.

Vänsterpartiets utgångspunkter för infrastrukturpolitiken är visionen om ett jämlikt samhälle och faktumet att världen befinner sig i ett klimatnödläge. Vårt budgetförslag är därför ett steg mot ett robust och jämlikt samhälle som syftar till att nå det av riksdagen antagna klimatmålet för transportsektorn: att minska växthusgasutsläppen från inrikes-transporter med minst 70 procent senast 2030. Vi behöver ställa om vårt transportsystem så att vi får tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter. Det kräver åtgärder som stärker medborgarnas möjligheter att resa hållbart och för att gods ska kunna transporteras med liten klimatpåverkan. Därför behövs statliga medel för att återställa allmänhetens förtroende för kollektiva färdmedel.

Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag. Vi vill därför bygga ut kollektivtrafiken genom att införa ett statligt investeringsstöd. Förslaget innebär ett investeringsstöd om 5 miljarder kronor årligen, varav 1 miljard kronor avsätts till en elbusspremie (se vidare Vänsterpartiets motion för utgiftsområde 20). Syftet med investeringsstödet är att säkerställa att nyinvesteringar genomförs för en utbyggnad av kollektivtrafiken, och en omställning till fossilfria fordon.

Vi vill från 2024 rikta satsningarna på utbyggnad av järnväg och cykelinfrastruktur och därmed omfördela pengar från klimatskadliga motorvägsprojekt till projekt som gynnar klimatomställningen. Vi vill prioritera s.k. trimningsåtgärder som förbättrar tillgängligheten och styr trafiken mot mindre energiintensiva trafikslag och till kollektivtrafiken. Trots samhällsvinsterna som ökad cykling skulle innebära är cykling förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen. Vi vill öronmärka medel till cykelinvesteringar i den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033.

Det finns ett stort behov av ett antal satsningar inom det regionala järnvägsnätet och brister i cykelinfrastrukturen som hindrar ökad cykling både i städer och på landsbygden. Dessa kräver en stadig statlig finansiering. Exempel på våra prioriterade järnvägsinvesteringar är Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan, Stockholm Oslo, Göteborg Oslo samt fyrspar Alingsås Göteborg och Uppsala Stockholm. Vår satsning på ny järnvägs- och cykelinfrastruktur uppgår till 9 miljarder kronor 2024.

Vidare vill vi öka investeringarna i nattågsfordon så att svenska nattåg kan köras i Europa, ge ett statligt stöd till tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland, samt avvisa regeringens förslag till omfördelning från anslaget till ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken.

Sammantaget avsätter vi 4 590 miljoner kronor mer än regeringen till anslaget.

Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

För att klara av klimatomställningen måste järnvägsinfrastrukturen fungera i hela landet. I nuläget är underhållet av järnvägsinfrastrukturen eftersatt, vilket förorsakar störningar i trafiken. Detta påverkar både person- och godstransporter. Det är nödvändigt att återställa allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägstrafiken. Att åtgärda brister i och öka robustheten av järnvägsinfrastrukturen är en viktig del av detta. Vi vill komma upp till en nivå som åtgärdar underhållsskulden både på stambanorna och de regionala banorna. Exempel på banor som vi vill åtgärda snarast är Inlandsbanan och Dalabanan, Bohusbanan/Lysekilsbanan, Kinnekullebanan, Stångadalsbanan och Tjustbanan samt Kust-till-kust-banan och Västkustbanan. Därför avvisar vi regeringens omfördelning inom anslaget på 750 miljoner kronor 2023, samt avsätter ytterligare 5,5 miljarder kronor 2024 jämfört med regeringens budget.

En stärkt konkurrenskraft för järnvägen krävs inte minst för att en ökad andel gods ska kunna transporteras klimatsmart på spår. Vänsterpartiet föreslår därför att tågoperatörerna inte ska behöva betala några banavgifter till staten under 2023 som en tillfällig åtgärd. Därmed slipper branschen en utgift på 2 020 miljoner kronor under året. Då intäkterna från banavgifterna går till järnvägsunderhåll ökas anslaget för detta ändamål med motsvarande summa. För att öka den klimatvänliga järnvägens konkurrenskraft föreslår vi en halvering av banavgifterna 2024-25.

I vissa delar av vägnätet i Sverige är underhållet mycket eftersatt och ökade medel behövs för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Vi vill därför rikta satsningarna särskilt på vidmakthållande av vägnätet i landsbygden. För oss är det en viktig jämlikhetsfråga och en förutsättning för att hela landet ska utvecklas. Därför anslår vi 900 miljoner kronor mer än regeringen för ändamålet 2024, men avvisar regeringens omfördelning från järnvägsunderhåll till en satsning på vägunderhåll på 1 miljard kronor 2023.

Sammantaget föreslår Vänsterpartiet att anslaget tillförs 1 770 miljoner kronor, i jämförelse med regeringens förslag 2023.

Nytt anslag: Halverade biljettpriser i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen och viktig för hushållens ekonomi. Biljettpriserna i kollektivtrafiken ska halveras genom att staten står för halva intäktsbeloppet genererat av biljettintäkter. Förslaget innebär att biljettpriserna

halveras från och med nästa år och framåt. Ett fungerande fördelningssystem till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna finns redan som kan användas. Det sker genom att staten går in med 12 miljarder kronor per år 2023 och 2024, samtidigt som ett nytt system utreds för att införas 2025. Det nya systemet ska ha de halverade priserna som utgångspunkt, men också säkra nödvändig priskontroll, kostnadseffektivitet och rättvis statlig och regional kostnadsfördelning. Utgångspunkten ska också vara att kollektivtrafiken måste ges rättvisa förutsättningar över hela landet och öka i en takt som krävs för ambitiösa klimatmål.

Vänsterpartiet föreslår att ett nytt anslag som uppgår till 12 miljarder kronor 2023 införs till följd av förslaget.

Nytt anslag: Anslagsstöd Sjöfartsverket

Sjöfarten är en grundläggande del av Sveriges transportsystem och väsentlig för både export och import, då majoriteten av allt gods till och från Sverige någon sträcka går på vatten. Sjöfarten behövs också när vi ställer om våra transporter till att bli klimat- och miljövänligare och har betydligt mer kapacitet än vad som används idag.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som till 75 procent finansieras av avgifter från handelssjöfarten, 15 procent av försäljning, olika uppdrag och avgifter från det civila flyget. 10 procent är skattefinansierat genom anslag som inte indexeras, vilket betyder att summan varit samma i årtionden, samtidigt som kostnaderna ökar. Handelssjöfarten får därmed finansiera delar av fritidssjöfarten och sådant som är myndighetsuppgifter och statligt ansvar. Samtidigt har Sjöfartsverket stora ekonomiska problem, som de inte har möjlighet att lösa på egen hand. Intäkterna varierar med konjunkturen och coronapandemin har kraftigt påverkat intäkterna. För en stabil ekonomi i framtiden behöver det statliga finansieringsansvaret bli tydligt och Sjöfartsverket kan inte tvingas att enbart förlita sig på osäkra inkomster från sjöfartsavgifter. Dessutom har sjöfarten redan i dag en kraftig konkurrensnackdel jämfört med de skitiga vägtransporterna som betalar väldigt lite för sitt nyttjande av väginfrastrukturen.

För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna utökar Vänsterpartiet stödet till Sjöfartsverket genom ett nytt anslag som uppgår till 700 miljoner kronor för 2023.

Nytt anslag: Utbildningsatsning järnväg och sjöfart

Det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen. Samtidigt råder det brist på personal som kan göra detta. Det saknas bantekniker, spårsvetsare, el-, signal- och teletekniker. För att ställa om samhället och satsa på järnvägen föreslås en satsning på att möjliggöra för de som studerar till viktiga yrken inom järnvägen att kunna kombinera studier och arbete. För att möjliggöra detta föreslås att ett nytt anslag införs. Trafikverket föreslås utökade resurser motsvarande med 110 miljoner kronor från anslaget för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år.

Sjöfarten har något annorlunda behov. Där handlar det framför allt om att möjliggöra för redan yrkesverksamma som nu blivit arbetslösa att få fortbildning för att kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter. För detta föreslås ett tillskott på 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser. Arbetsförmedlingen Sjöfart föreslås få ansvar för att ge stöd till de som har behov av fortbildning.

Sammantaget uppgår det nya anslaget till 120 miljoner kronor årligen.

Nytt anslag: Godspendlar

Som en del av vår satsning på hållbara godstransporter föreslår vi ett statligt stöd till godspendlar på järnväg. Den politiska ambitionen om att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har inte fungerat. Ett sätt att i närtid kunna göra det vore att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspendlar. Ett av förslagen handlar om att få till stånd en godspendel från södra Sverige norrut genom landet, exempelvis från Helsingborg till Stockholm/Älvsjö. Statliga fastighetsbolaget Jernhusen äger och driver kombiterminalen i Älvsjö och de har efter att ha gjort stora investeringar nu stor kapacitet och nya kranar. Det finns också förslag kring en godspendel från Göteborg till Stockholm. Dagligvaror som livsmedel och annat som i dag går med lastbil på våra motorvägar skulle kunna gå med tåg i stället.

Enligt bedömningar skulle det behövas 25–50 miljoner kronor per år för att få igång en godspendel. Efter ett eller ett par år skulle den kunna drivas utan statligt stöd. Enligt branschen skulle en godspendel kunna dras igång med mycket kort varsel. Under coronapandemin har vi sett att godstransporterna på järnväg har fungerat bra. Kapaciteten finns på våra spår särskilt nattetid och viljan finns hos branschen. Det enda som saknas är en mindre medfinansiering från regeringen. Varje godspendel av det här slaget skulle bespara Sverige 36 lastbilstransporter/dygn och på ett år minska utsläppen med 6 000 ton samt minska trängsel, vägslitage och buller.

Vänsterpartiet föreslår att ett nytt anslag inrättas för ändamålet. Anslag föreslås uppgå till 100 miljoner kronor för 2023.

Nytt anslag: Klimatomställningsstöd för personbilar

För att påskynda omställningen från fossildrivna bilar till elbilar i personbilsflottan i syfte att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn inför vi ett klimatomställningsstöd för personbilar. Satsningen omfattar ett omställningsstöd för elbilar som innehåller en skrotningspremie samt ett stöd till konvertering från bensin- och diesebil till drift med förnybara bränslen.

Vänsterpartiet föreslår att en konverteringspremie utbetalas till de som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Att konvertera en fossildriven bil till att bli eldriven är för dyrt för att motivera ett konverteringsstöd. Vårt föreslagna konverteringsstöd bör därmed ses som en övergångslösning för att snabba på minskningen av fossildrivna bilar.

Premien bör uppgå till minst 3 000 kronor, och avser att täcka delar av kostnaderna för nödvändiga åtgärder samt besiktning vid etanolkonvertering. För bilar yngre än 10 år är konverteringskostnaden högre. Av den anledningen stiger premien i vårt förslag med 1 000 kronor för varje år som bilen är yngre än 10 år. Maximalt stöd för etanolkonvertering kan därmed uppgå till en summa av 12 000 kronor.

För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslås en premie på minst 15 000 kr. För bilar yngre än 10 år är konverteringskostnaden högre för bilägaren och av detta skäl stiger premien med 1 000 kronor för varje år som bilen är yngre än 10 år. Maximalt stöd för efterkonvertering till biogasdrift kan därmed uppgå till 24 000 kronor enligt vårt förslag.

Vänsterpartiet vill investera i en allmän skrotningspremie för bilar i syfte såväl att skrotbilar inte hamnar som miljöproblem i naturen som att äldre bensin- och dieseldrivna bilar med större klimatpåverkan fasas ut under de kommande åren.

Vänsterpartiet har förslag som skulle möjliggöra elbilsinnehav för många fler än med den tidigare modellen. Genom de förändringar vi föreslår av elbilsstödet – den s.k. klimatbonusen – skapar vi en ny incitamentsstruktur för produktionen av elbilar med mer överkomliga priser som lättare kan efterfrågas av fler. Klimatbonusen leder också till sänkta leasingkostnader vilket ökar möjligheterna att ha tillgång till en elbil även för alla som inte kan eller vill äga sin egen elbil.

Vänsterpartiet föreslår att ett nytt anslag införs för klimatomställningsstödet för personbilar. Anslaget föreslås uppgå till 250 miljoner kronor 2023 och 550 miljoner kronor per år från 2024.

Nooshi Dadgostar (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Ida Gabrielsson (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Tony Haddou (V)

Vasiliki Tsouplaki (V)

Jessica Wetterling (V)

Linda Westerlund Snecker (V)