

Motion till riksdagen 2020/21:3195

av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

Anslagsfördelning

Tabell 1 Anslagsförslag 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884	4 620 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 316	2 945 000
1:3 Trafikverket	1 418 687	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 013	±0
1:7 Trafikavtal	1 058 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 694	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 238 770	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 232 912	±0
1:13 Trafikanalys	70 855	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 008 049	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 630 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	5 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	231 000	±0
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 000 000	±0

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:19 Lån till körkort	151 466	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	74 724	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	54 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 845 014	±0
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	145 691	±0
2:7 Digital förvaltning	73 644	±0
99:1 Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer	±0	3 350 000
99:2 Sjöfartsverket	±0	600 000
99:3 ERTMS	±0	500 000
Summa	73 916 227	12 015 000

Sammanfattning

Ett robust jämlikt samhälle förutsätter tillgängliga och fungerande hållbara transporter. För att möta klimatkrisen och effekter av pandemin krävs åtgärder som stärker medborgarnas möjligheter att resa hållbart och för att gods ska kunna transporteras med liten klimatpåverkan. Vänsterpartiet vill ge ökade resurser för att hela Sverige, oavsett geografiskt läge och inkomst, ges dessa möjligheter. Staten bör i ökad utsträckning stimulera att nödvändiga resor med bil, såväl med nya som begagnade bilar, sker med lägre klimatpåverkan och att en ökad andel resor sker med cykel, kollektivtrafik och tåg. För att våra godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske på spår och till sjöss i stället för på våra vägar krävs ytterligare styrmedel och investeringar för att stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft.

Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

För att uppnå ett transportsystem med låga klimatutsläpp måste investeringsnivåerna öka för hållbara person- och godstransporter på järnvägen. Vänsterpartiet föreslår bl.a. ökade investeringar och resurser för planeringskostnader för att byggandet av Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan ska färdigställas tidigare än vad som föreslås i nationella planen 2018–2029. Vänsterpartiet anser att Norrbotniabanan ska färdigställas till 2030. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget för ökade järnvägsinvesteringar med 1 miljard kronor jämfört med regeringens förslag 2021. För perioden 2021–2023 anslår vi sammanlagt 4,2 miljarder kronor i ökat anslag för järnvägsinvesteringar jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet anser att staten måste ta ett ökat ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer 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/biljettpriser. Coronapandemin har därutöver kraftigt minskat biljettintäkterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Vänsterpartiet föreslår satsningen Förbättrad kollektivtrafik för att möjliggöra billigare och utbyggd kollektivtrafik både i tätorter och i våra lands- och glesbygder. Det statliga stödet får användas för såväl drift

som investeringar i nya miljöanpassade fordon som t.ex. bussar som går på el eller biogas. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget till statligt stöd för förbättrad kollektivtrafik till RKM med 3 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag 2021. För perioden 2021–2023 anslår vi sammanlagt en ökning med 9 miljarder kronor för detta ändamål.

Investeringsbehovet är stort för nattågsfordon både för behovet nationellt och för trafik till Europa. Det råder enligt Trafikverket brist på både lok och vagnar. De befintliga fordonen är byggda med nordisk profil som är bredare än den europeiska profilen och kan därför inte köras söderut i Europa. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget för investeringar i vagnar och lok för nattågsfordon med 370 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag 2021.

Coronakrisen visar att behoven av hållbara godstransporter för näringslivet kan öka med mycket kort varsel. För att möjliggöra sådana investeringar, som inte tillgodoses eller uppmärksammas i gällande nationella plan 2018–2029, föreslår Vänsterpartiet en flexibel investeringspott om 200 miljoner kronor, utöver nuvarande näringslivspott, för stöd till kombiterminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader (rondell för tåg) eller andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till mer hållbar inhemsk åkerinäring. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget för flexibel investeringspott för hållbara godstrafiklösningar med 200 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag 2021.

Sverige har stort behov av järnvägssatsningar de närmaste decennierna, både för byggande av nya spår och för stärkt banunderhåll. Vänsterpartiet föreslår därför ett riktat anslag till Trafikverket för att i samverkan med järnvägsbranschen genomföra åtgärder för att stärka kompetensförsörjning av bantekniker, eltekniker, signaltekniker och spårsvetsare etc. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget för stärkt kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen med 50 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag 2021. Sammantaget föreslår vi att anslaget tillförs 4 620 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2021.

Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Nuvarande anslagsnivåer för järnvägsunderhållet i nationell plan 2018–2029 är endast dimensionerade för att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet. För att även åtgärda den eftersläpning av underhållet som växt under lång tid behövs ytterligare 36–40 miljarder kronor under planperioden. Då skulle utrymme ges för kraftigt ökade reinvesteringar för underhållet och planerade underhållsåtgärder skulle kunna tidigareläggas. Det bristande underhållet på järnvägen är en viktig faktor för det tågkaos som ofta uppstår i vårt järnvägssystem. Vi anslår medel för att successivt under de kommande tre åren nå en nivå som åtgärdar det eftersläpande underhållet. Vänsterpartiet vill även tidigarelägga satsningar på Inlandsbanan. Satsningen möjliggör bl.a. att i stor skala påbörja säkerhetshöjande åtgärder såsom siktröjning och gallring längs järnvägsfastigheten. För perioden 2021–2023 föreslår vi sammanlagt en ökning på 6,7 miljarder kronor för förbättrat underhåll på våra järnvägar. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget för drift och underhåll av järnväg med 1 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag 2021.

Redan innan coronakrisen var konkurrensläget tufft för järnvägsoperatörerna gentemot vägtransporterna. I synnerhet påverkas godstransporterna på järnvägen men även persontrafiken av banavgifterna. 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 får halverad banavgift under 2021 som en tillfällig åtgärd. Därmed slipper branschen en utgift på 1 045 miljoner kronor under året. Då intäkterna från banavgifterna går till järnvägsunderhåll ökar Vänsterpartiet anslaget för detta ändamål med motsvarande kostnad. Vänsterpartiet föreslår med anledning av detta en ökning av anslaget för drift och underhåll av järnväg med 1 045 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag 2021.

På ett antal regionjärnvägar har man lagt ned underhållet helt och många lågtrafikerade banor får inte heller något investeringsstöd i den antagna nationella planen 2018–2029. Förutom att bristande underhåll av dessa banor är ekonomiskt oförsvarbart ger bristande satsningar på dessa banor negativa effekter för landsbygder och regioner i form av bristande kapacitet för hållbara person- och godstransporter. Vi ser därför ett behov av riktat ökat stöd för dessa järnvägar på sammanlagt 1,2 miljarder kronor under perioden 2021–2023. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget för underhåll av regionjärnvägar och lågtrafikerade järnvägsbanor med 400 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag 2021.

Lönsamheten för företag som tillhandahåller godstransporter på järnvägen har försvagats. För att motverka överflyttning av godstransporter från järnväg till väg och stimulera en överflyttning i motsatt riktning föreslår Vänsterpartiet, efter en halvering av banavgifterna 2021, att anslag för miljökompensation för godstransporter på järnväg ökar med 200 miljoner årligen under åren 2022–2023 jämfört med regeringens förslag. Sammantaget föreslår vi att anslaget tillförs 2 945 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2021.

2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Takten för utbyggnaden av fiberbroadband har de senaste åren stannat av då man alltmer närmar sig områden där det inte är ekonomiskt lönsamt för aktörer. Stödbehovet för att en absolut majoritet ska få tillgång till tekniken beräknas till 10–20 miljarder kronor. Vänsterpartiet anser att det är mycket angeläget att den digitala klyftan minskas och att även landsbygden ges digitala förutsättningar för framtida välfärd och stärkt beredskap inte minst i kristider. Vårt femte hushåll har idag bristande bredband. En ökad digitalisering minskar även de fysiska transportbehoven och därmed klimatpåverkan och stärker förutsättningarna för småföretagare utanför våra tätorter. Vänsterpartiet föreslår att PTS under åren 2022–2023 får ökat anslag med sammanlagt 2,2 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag.

Nytt anslag: Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer

Sverige har stor potential att följa den globala trenden och bygga transporteffektiva städer som minskar utsläppen och stärker jämlikheten. Genom konsekventa satsningar som minskar utrymmet för bilismen, och därmed de med högst inkomster, kan vi ge förutsättningar för en mer jämlik tillgång till det offentliga rummet och allas rätt till tillgängligt hållbart resande. Detta kommer att gynna alla invånare i samhället, men i synnerhet arbetarklass och låginkomsttagare, grupper som i dag drabbas värst av utsläpp och buller. Det ger oss möjlighet att bygga moderna städer som minskar bilberoendet

och ger barn och vuxna, oberoende av inkomst, goda möjligheter ta sig till arbete och aktiviteter i en miljö utan luftföroreningsproblem och med låg klimatpåverkan.

Vi vill genom satsningen Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer ge ökat utrymme efter coronapandemin för människor att gå, cykla, dela tillgång till bil i stället för att äga egen samt resa kollektivt. Det är satsningar som gynnar de ekonomiskt mest utsatta och minskar klimatutsläppen. Med vår satsning vill vi även frigöra utrymme i städerna för att stärka allmänhetens tillgång till lokaler och investera i åtgärder för att lokalerna blir energisnåla med låg klimatpåverkan. Vi föreslår ett nytt anslag för att främja följande ändamål:

- Utbyggnad av gång- och cykelbanor. Detta kan göras antingen som tillfälliga s.k. pop-up eller permanenta.
- Omdaning av parkeringsplatser till grönområden enligt principen om nature based solutions alternativt områden för gång, cykel och kollektivtrafik.
- Stöd till cykelpooler, bilpooler/bildelning genom gratis parkering, informationsinsatser, erbjudande till anställda.
- Stöd till bilfria städer/områden. Stöd ska kunna ges till ombyggnad, skyltning, informationsinsatser.
- Smarta och hållbara urbana godstransportlösningar. Upprättande av smarta logistikcenter, it-lösningar för koordinering av transporter.
- Stöd till intelligenta trafikljus för att motverka köbildning/folksamlingar vid övergångsställen. Stöd till inköp av it-system och nya trafikljus.
- Ombyggnad av kontor till bostäder eller andra lokaler för allmänt nyttjande. När distansarbetet ökar minskar i förekommande fall behovet av kontor. Många kontor ligger i centrala lägen och har hög attraktivitet som bostäder, alternativt allmänna lokaler som förskolor, skolor, äldreboenden och annan offentlig service. Stöd ges till ombyggnation av kontor till bostäder och allmänna lokaler.

Trafikverket ges i uppdrag att administrera anslaget i samarbete med Energimyndigheten och Boverket. Vänsterpartiet föreslår att anslaget tillförs 3 350 miljoner kronor 2021. Därefter anslås 3 200 miljoner kronor 2022 och 3 000 miljoner kronor för 2023.

Nytt anslag: Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras genom farleds- och lotsavgifter. Sjöfartsverkets isbrytarflotta måste förnyas. När detta sker bör kapitalkostnaderna för isbrytarna åtminstone delvis finansieras via anslag.

Vänsterpartiet föreslår ett nytt anslag för Sjöfartsverket för att stärka sjöfarten. Med anslagsfinansiering halveras farledsavgifterna 2021 för sjöfarten och Sjöfartsverket kompenseras för minskade intäkter som coronapandemin inneburit. Anslaget tillförs 600 miljoner kronor 2021 för detta ändamål som stärker sjöfartens konkurrenskraft.

Nytt anslag: Statlig medfinansiering ERTMS-ombordutrustning

Tågoperatörerna beräknas ha en samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa tekniken i loken för det nya signalsystemet ERTMS. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige till skillnad mot ett antal andra länder där staten

tar ett betydande ansvar för finansieringen. Kostnaden för varje enskilt lok är minst 3 miljoner kronor och ungefär 1 000 lok behöver denna åtgärd. Nuvarande plan är att en stor andel av lokflottan ska vara anpassad till ERTMS-systemet till oktober 2023. Vänsterpartiet anser att staten bör finansiera kostnaden för ombordutrustning för ERTMS med 50 procent för att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed dess klimatnytta. Vi föreslår ett anslag på sammanlagt 1,5 miljarder kronor för detta ändamål under perioden 2021–2023. Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget med 500 miljoner kronor för statlig medfinansiering av ERTMS-ombordutrustning jämfört med regeringens förslag 2021.

Jonas Sjöstedt (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Maj Karlsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Jens Holm (V)

Tony Haddou (V)

Karin Rågsjö (V)

Jessica Wetterling (V)