

Motion till riksdagen 2022/23:3

av **Linda Westerlund Snecker m.fl. (V)**

med anledning av skr. 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	3
3 Bakgrund	5
4 Utgångspunkter för infrastrukturen	5
4.1 Våra klimatmål måste vara styrande för transportsystemet.....	6
4.1.1 Trängselskatter och trängselavgifter	7
4.1.2 Överflyttning av gods till järnväg och sjöfart	8
4.1.3 Delmål för att uppnå klimatmålet för transportsektorn.....	9
4.2 Fyrstegsprincipen.....	9
4.3 Ett transporteffektivt samhälle – med lägre klimatpåverkan	11
4.4 Inför en investeringsbudget	12
4.5 Medfinansiering	13
4.6 En hållbar samhällsplanering.....	14
4.7 Ökad it-användning för minskad klimatpåverkan	14
5 Resor och transporter i dag och utveckling till 2040.....	15
6 Pågående arbete	16
7 Ekonomiska ramar.....	17
7.1 Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur	17
7.1.1 Vidmakthållande av järnvägar	18
7.1.2 Vidmakthållande av vägar	19
7.1.3 Vidmakthållande av sjöfart	19

7.2 Utveckling av transportsystemet.....	20
7.2.1 Trimmings- och miljöåtgärder	21
7.2.2 Inför satsning på hållbara, jämlika och transporteffektiva städer	21
7.2.3 Statligt investeringsstöd för förbättrad, utbyggd kollektivtrafik.....	22
7.2.4 Cykelinfrastruktur	23
7.2.5 Elektrifiering av transportsektorn – med fungerande laddinfrastruktur.....	24
7.2.6 Tillgång till bredband och mobiltäckning i hela landet	24
7.2.7 Flexibel pott för investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet	25
7.2.8 Större investeringar i järnväg.....	25
7.2.9 Större investeringar i sjöfart.....	29
7.2.10 Anslagskredit	29

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 2022–2033 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 transportinfrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2022 samt att banavgifterna inte höjs under hela planperioden så länge som jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör ta fram ett stödsystem för godspendlar som löper under några års tid och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut i fråga om transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030 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 deras 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 bredbandsutbyggnaden är en infrastruktursatsning som bör ingå i Sveriges infrastrukturplan och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner tidigare kan identifiera beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål och tillkännager detta för regeringen.
14. 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.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till hur järnvägsunderhållet ska kunna återtast till offentlig regi och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportsystemet även bör omfatta Sjöfartsverkets förvaltning av samtliga kanaler och slussar samt att anslaget bör höjas för att säkra full kostnadstäckning och möjlighet till utveckling och räknas upp precis som anslagen till vidmakthållande respektive utveckling av väg och järnväg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera trimningsåtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast 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.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur den s.k. näringslivspotten ska utvecklas samt den ekonomiska ramen utökas för att kunna ge stöd till kombiterminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader, insatser inom sjöfarten samt andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till mer hållbar inhemsk åkerinäring, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslagskredit även fortsättningsvis bör uppgå till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

3 Bakgrund

Regeringen redovisar i skrivelsen för planeringsarbetet sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period.

Regeringen föreslår att planeringsramen sätts till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Av detta föreslås 437 miljarder kronor avsättas till utveckling av transportsystemet, 165 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statens järnvägar och 197 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av de statliga vägarna. Till detta tillkommer ytterligare 52 miljarder kronor i form av inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter (främst banavgifter från järnvägen).

I presentationen av infrastrukturplanen har regeringen låtit göra gällande att detta är den största ekonomiska ramen till en infrastrukturplan någonsin. Det är sant i så måtto att denna infrastrukturplan har en större ram än tidigare, men sett till andel av BNP är den föreslagna infrastrukturplanen mindre än många tidigare. För ett antal decennier sedan låg svenska infrastrukturinvesteringar på 2 procent av BNP. Denna infrastrukturplan 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 helt och hållet otillräcklig. Skrivelsen understryker att alla tidigare objekt ska finnas kvar; lagt kort ligger. Det innebär dessvärre att regeringen planerar för många fortsatta stora motorvägsbyggen, som kommer att konkurrera om anslagen med andra transportslag samt leda till ökade utsläpp när de färdigställts.

4 Utgångspunkter för infrastrukturen

Vänsterpartiets utgångspunkt för infrastrukturen är att transportslag ska komplettera varandra och ses som en helhet. Förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslagsövergripande 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.

I princip, under förutsättning att det inte kommer i konflikt med något av ovanstående, anser vi att infrastrukturinvesteringarna även ska leda till att

- 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.

4.1 Våra klimatmål måste vara styrande för transportsystemet

Klimatmålet måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen 2022–2033.

Vänsterpartiet har under flera år kritiserat det planeringsarbete som föregått Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på våra vägar. I denna kritik har vi inte varit ensamma – både miljöförbundet, Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet delar denna bedömning. Då klimathotet med icke önskvärd tydlighet visar att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen av växthusgaser är det alltmer orimligt att hänga kvar i gamla planeringsgrunder, inte minst i skuggan av riksdagens beslutade klimatpolitiska ramverk för Sverige med klimatlag och nya klimatmål som ska ge oss en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik.

Även Klimatpolitiska rådet uppmanar regeringen att låta klimatmålet vara styrande gällande den nationella transportinfrastrukturplanen. En av de största bristerna i regeringens infrastrukturplan och Trafikverkets inriktningsförslag är den missade möjligheten att verka för ett mer transporteffektivt samhälle, med förändrat och ibland minskat resande. Den genomgångna coronapandemin har dessutom visat att det finns stor potential för just förändrade resmönster, något regeringen hittills har missat möjligheten att dra nytta av.

Klimatpolitiska rådet anser därför inte att regeringen kan lägga fram förslag till en infrastrukturproposition och ny nationell infrastrukturplan baserat på det inriktningsunderlag som Trafikverket presenterat. Infrastrukturplanen måste hålla sig inom transportsektorns klimatmål och tydligt bidra till ett mer transporteffektivt samhälle. Klimatpolitiska rådet skriver:

Klimatpolitiska rådet menar därför att det föreliggande inriktningsunderlaget inte kan ligga till grund för ett så stort och långsiktigt beslut. Den kommande infrastrukturpropositionen kommer att styra investeringar i transportinfrastrukturen under minst halva den period som återstår till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått noll utsläpp av växthusgaser. Det är oroande att ännu en planeringsperiod riskerar att förflyta utan att transportplaneringen på något påtagligt sätt förändras utifrån det klimatpolitiska ramverket. Regeringen behöver göra ett omtag, dels vad gäller det föreliggande inriktningsunderlaget, dels för att förändra den nuvarande processen för infrastrukturplanering till en mer integrerad transportplanering.

Klimatpolitiska rådets tydliga uppmaning till regeringen är: ”Se till att den nationella planen för transportinfrastruktur bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle inom klimatmålen ramar.”

Likaså avstyrker Naturvårdsverket förslaget i sitt yttrande över Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037, vilket endast marginellt avviker från regeringens nu antagna plan, då

det i sin nuvarande form inte innehåller någon inriktning som bidrar till att klimatmål och övriga nationella miljö kvalitetsmål nås, och menar att det därför är ett otillräckligt underlag för fördelningen av den ekonomiska ramen till kommande transportinfrastrukturplaner. Myndigheten konstaterar att transportinfrastrukturplanerna behöver bidra till minskad klimatpåverkan för att klimatmålen ska nås. Inriktningsunderlaget behöver därför kompletteras med analyser av hur och i vilken grad den statliga transportinfrastrukturplaneringen kan bidra till klimatmålet med de åtgärder som finns inom dess rådighet. Naturvårdsverket konstaterar vidare att det saknas inriktningar som visar hur den ekonomiska ramen då behöver fördelas. Därtill noterar myndigheten att Trafikverkets basprognos innebär att biltrafikarbetet med både bil och lastbil ökar kraftigt och konstaterar att Trafikverkets basprognos inte är förenlig med klimatmålen och flera andra av miljö kvalitetsmålen. Det är starka ord från den myndighet som är vår drivande och samordnande kraft i miljö- och klimatarbetet. Men regeringen har valt att inte lyssna på denna varningssignal. Vänsterpartiet delar Naturvårdsverkets bedömning att inriktningsunderlagets trafikprognoser inte är förenliga med klimatmålen. Därmed vilar regeringens infrastrukturplan på otillräckligt underlag samt helt felaktig bedömning av framtida transportbehov för att nå klimatmålen. Med andra ord nås inte klimatmålen genom de satsningar som regeringen föreslår.

Därför bör regeringen återkomma med ett nytt förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som är helt förenligt med Sveriges klimatmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet delar miljörelsens, Naturvårdsverkets och Klimatpolitiska rådets bedömning att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen ska ersättas 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 transportinfrastrukturplaneringen.

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 transportinfrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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

4.1.1 Trängselskatter och trängselavgifter

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på våra landsbygder. Större städernas 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 trängselavgift 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 lagstift-

ning. Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta har vi tidigare lyft i Vänsterpartiets motioner 2020/21:4037 och 2021/22:3203.

4.1.2 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 överflytt beskrivs både i regeringens infrastrukturplan och tidigare i regeringens s.k. godsstrategi. Vare sig i nämnda godsstrategi eller i infrastrukturplanen 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 hållbarare 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 hållbarare godstransporter. Vänsterpartiet föreslår därför att regeringens förslag till en kilometer-skatt/vägslitageavgift för tunga transporter på väg förverkligas. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen 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 kör 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 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. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik. Detta har vi tidigare lyft i Vänsterpartiets motioner 2020/21:4037 och 2021/22:3203.

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 på 400 miljoner kronor 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 flytta över till järnvägen. I synnerhet under pandemin har järnvägsbranschen drabbats hårt av minskade biljettintäkter utan motsvarande kompensation från regeringen. Regeringen bör därför återkomma med förslag om avskaffade banavgifter för hela 2022 samt 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 det tas fram ett antal fasta linjer för transport av gods på järnväg, s.k. godspendlar. Det finns redan nu konkreta förslag på godspendlar från Helsingborg till Stockholm/Årsta samt Göteborg–Stockholm/Årsta. Statliga fastighetsbolaget Jernhusen äger och driver kombiterminalen i Årsta och de har efter att ha gjort stora investeringar nu stor kapacitet och nya kranar. En godspendel skulle kunna ta gods motsvarande 36 lastbilar och gå företrädesvis på natten (då det finns kapacitet på spåren). Enligt bedömningar skulle det behövas några tiotal miljoner kronor för att få igång en godspendel, troligen ett mindre belopp då finansieringen bara behöver täcka tomma platser i tåget. Efter ett eller ett par år skulle den kunna drivas utan statligt stöd. Enligt branschen skulle godspendlar till nämnda destinationer 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. En godspendel av det här slaget skulle bespara Sverige 36 lastbilstransporter per dygn och på ett år minska utsläppen med 6 000 ton samt minska trängsel, vägslitage och buller. Regeringen bör snarast ta fram ett stödsystem för godspendlar som löper under några års tid. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1.3 Delmål för att uppnå klimatmålet för transportsektorn

En avgörande del av de transportpolitiska målen är hänsynsmålet där klimatmålet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 är ett mål. Hänsynsmålet omfattar även det s.k. generationsmålet att ”bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås”. I andra delar av världen exempelvis Wales, utgör de nationella målen för ”kommande generationernas välbefinnande” en viktig grund för att bedöma motorvägsprojekts relevans. Wales har som en konsekvens av det s.k. generationsmålet antagit ett nationellt klimatmål som anger att trafikarbetet med bil per invånare ska minska med 10 procent till 2030. Skottland har följt efter Wales och antagit ett mål om 20 procent minskat biltrafikarbete till 2030. Vänsterpartiet tycker att Sverige borde ha konkreta delmål i syfte att uppnå klimatmålet för transportsektorn, och ett tydligt siffer-satt mål för exempelvis minskat biltrafikarbete i syfte att nå det av riksdagen beslutade klimatmålet på transportsektorn är ett gott exempel på det.

Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel och att sätta upp delmål för att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 är ett konkret sätt att tydliggöra vägen till måluppfyllelse för transportsektorn.

Regeringen bör därför återkomma med förslag om delmål för transportsektorn i syfte att uppnå det av riksdagen beslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Fyrstegsprincipen

Vänsterpartiet stöder skrivelsens bedömning att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av transportsystemet. Däremot har regeringen i skrivelsen inga förslag till förändringar för att så ska bli fallet. Vänsterpartiet delar Naturvårdsverkets bedömning att de hinder i regelverket som Trafikverket anser finns

för att bredare arbeta med samt finansiera och medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder är angelägna att undanröja inför fördelningen av de ekonomiska ramarna.

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med våra klimatmål krävs att fyrstegsprincipen tillämpas för ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt 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. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

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

Riksrevisionen har i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) konstaterat att steg 1-och steg 2 åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. Vänsterpartiet har under lång tid uppmärksammat dessa brister. I juni 2019 tillkännagav riksdagen för regeringen, med anledning av motion från bl.a. Vänsterpartiet, att åtgärder behöver vidtas för att fyrstegsprincipen ska tillämpas. Regeringen har sedan i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65) aviserat att den i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). I regeringens uppdrag till Trafikverket, i juni 2020, att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod upprepar regeringen att man har denna avsikt. Regeringen har vidare i Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 gett Trafikverket i uppdrag att senast den 21 januari 2023 redovisa vilka steg 1- och steg 2-åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur och vilka som inte kan finansieras på detta sätt och skälen till detta. Hittills har dock inte regeringen vidtagit konkreta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag och för att stimulera fler steg 1- och steg 2-åtgärder i våra kommuner och regioner.

Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. 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.

4.3 Ett transporteffektivt samhälle – med lägre klimatpåverkan

Transporternas klimatpåverkande utsläpp kan reduceras genom minskat trafikarbete, ökad energieffektivitet hos fordon och drivmedel eller minskad andel fossil energi. Kunskapsläget om hur transportsektorn ska kunna minska sina utsläpp i enlighet med uppsatta mål är gott då ett flertal utredningar och rapporter tagits fram i detta syfte. En viktig slutsats av dessa underlag är att styrmedel och åtgärder för omställningen 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 klimaträttviseperspektiv.

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 överflyttning av bil-, flyg- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt, men även ökad beläggingsgrad i transporterna. På så sätt får vi person- och godstransporter med minskad energiförbrukning och klimatpåverkan. Även i glesbygder och på landsbygder finns potential för åtgärder för att stärka transporteffektiviteten, men här behöver tyngdpunkten vara att stärka tillgången till alternativ till fossila drivmedel.

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.

Med anledning av coronapandemin har vi kunnat skönja stora beteendeförändringar i världens städer. Inte minst i trafiken har detta blivit uppenbart. Efter ett halvår med fysisk distansering börjar människor uppskatta städer utan buller och luftföroreningar och vill sannolikt inte ha ett rakt återgående till hur det var innan pandemin. Krisen ger därmed en möjlighet att bygga mer hållbara städer där transporter och resor sker med minskad påverkan på miljö och klimat och med förbättrad folkhälsa. Med gröna investeringar och styrmedel för ett transporteffektivt samhälle stimuleras sysselsättningen efter pandemin.

En transporthierarki bör genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behov av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering. Det kan också vara fördelaktigt att använda digitala tjänster för att på så sätt minska behovet av transporter. Beroende på bostadsort och yrke ser förutsättningarna olika ut. Det är stor skillnad mellan storstad, tätort och landsbygd om cykel är ett alternativ eller om kollektivtrafik ens finns. Även förutsättningarna för att kunna arbeta digitalt hemifrån beror på yrke, sjukvårdspersonal kan inte arbeta hemifrån medan tjänstemäns förutsättningar för ett mer flexibelt arbetsliv har förbättrats. Men digitala alternativ är något som kräver bredbandsförutsättningar och mobiltäckning. Men om det ändå finns behov av att förflytta sig i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt ska kollektiva transportmedel såsom buss, spårtrafik och järnväg användas. För busstrafik ska drivmedlet i första hand vara förnybart och för spårtrafik ska elen komma från förnybar energi. Sedan följer sjöfart som ett alternativ i transporthierarkin

främst för godstransporter. Det är viktigt att en ökad andel förnybara drivmedel eftersträvas för en hållbar sjöfart. Är det inte möjligt att använda något av dessa transportslag måste man använda vägtransporter och då i första hand de som utnyttjar drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

Delar man in olika transporter och kommunikationssätt i en önskad rangordning kan det se ut enligt nedan:

1. samhällsplanering
2. it och bredband
3. gång och cykel
4. kollektivtrafik
 - a) spår- och järnvägstrafik samt busstrafik med förnybara drivmedel
 - b) buss med fossila drivmedel
5. sjöfart för främst godstransporter
6. vägtrafik
7. flygtrafik.

Regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut för transportplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.4 Inför en investeringsbudget

För att möta klimatkrisen kommer Sverige att behöva göra mycket stora investeringar i förnybar energi, industriomställning, upprustning av bostäder, hållbar livsmedelsproduktion och inte minst inom infrastrukturen. 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 mycket lämpligt att göra detta nu. Våra ekonomier behöver återstartas efter pandemin och investeringar i hållbar omställning av transportsystemet både skapar nya gröna jobb och bidrar till att våra miljö- och klimatmål kan nås. Dessutom har EU uppmanat medlemsstaterna till stora hållbara investeringar som ett sätt att återstarta ekonomierna efter pandemin. EU har tydliggjort att det numera råder ”full flexibilitet” avseende EU:s finansiella ramverk, dvs. tidigare regler avseende statskund och budgetunderskott är pausade för att underlätta stora investeringar. Detta gäller också EU:s annars rigida statsstödsregler, där EU som en pandemiåtgärd numera är mer tillåtande till statlig intervention.

Vänsterpartiet anser därför att staten ska införa en investeringsbudget, vilket innebär att kostnaden för investeringen fördelas över dess livslängd. Det är ett system som används av företag, kommuner, regioner m.fl. Även hushåll agerar i praktiken på samma sätt då det är få som kan betala av sitt hus eller sin bil samma dag som köpet görs. En investering bör ses som något som man konsumerar under en längre tid. Hus, järnväg, vägar och cykelinfrastruktur är exempel på typiska investeringar. Det finns de som hävdar

att om man låter investeringar finansieras genom lån i stället för anslag så lämnar man en skuld till nästa generation. Vi hävdar att det är tvärtom. Med nuvarande synsätt riskerar i stället nödvändiga investeringar för ett hållbart samhälle att utebli. Kostnaden för järnvägssträckor som kan användas av många generationer framöver och bidra till ökad hållbarhet ska rimligen kunna delas upp under en längre amorteringstid.

Vänsterpartiet anser att byggandet av nya stambanor för höghastighetståg 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. Att bygga höghastighetsbanorna som ett lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation har också föreslagits av Trafikverket. Både Riksgälden och Europeiska investeringsbanken har signalerat sin beredvillighet att finansiera svenska infrastrukturinvesteringar. Byggandet av nya stambanor för höghastighetståg bör därför göras till ett sammanhängande projekt som finansieras med lånade medel med sikte på att färdigställa banorna till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5 Medfinansiering

Investeringar i infrastruktur är i hög grad, och bör 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. Risken 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 förfaringsätt 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 för hela summan. På grund av de skenande kostnaderna för dessa delar så är det inte sällan den delen av projektet som innebär högst kostnader.

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. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.6 En hållbar samhällsplanering

Vänsterpartiet menar att den genomgångna krisen med coronapandemin också ger möjligheter. Med coronapandemin har stora beteendeförändringar varit nödvändiga, men också enklare att genomföra eftersom arbetslivet har tvingats att bli mer flexibelt. Under pandemin har människor runt om i världen kunnat erfara hur ett liv också kan levas.

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 förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs etc. kan samhällsplaneringen vara ett verktyg för ett mer transporteffektivt och energisnålare 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 behov 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 kan ha stor betydelse för att minska miljö- och klimatpåverkan.

På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i större städer har gång och cykel 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 det ska i plan- och bygglagen (PBL) 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.

4.7 Ökad it-användning för minskad klimatpåverkan

Klimatnödläget och överkonsumtionen innebär att vi måste minska transportarbetet i Sverige och i världen, oavsett ny teknik och nya drivmedel. Teknikutvecklingen gällande bredband och digitala lösningar har gått fort. Inte minst har coronapandemin visat att

vissa yrken kan ställa om så att de anställda kan resa betydligt mindre och därmed spara både utsläpp och pengar. Det har också inneburit att många genom minskade pendlings-tider upplever att de har betydligt mer tid och stressar mindre, vilket ger stora hälso-vinster.

Pandemin har också visat de stora samhällsklyftorna, inte bara mellan de människor som har privilegiet att kunna arbeta hemifrån och de som måste vara på plats för att göra sitt arbete och därmed utsätta sig för smittorisk, utan också mellan dem som har tillgång till digitala verktyg och tillräckligt snabb uppkoppling och dem som inte har det. Dessa skillnader är såväl geografiska, då stora delar av landet inte har utbyggt bredband och därmed inte tillgång till den digitala världen, som mellan befolkningsgrupper när det gäller kunskap men också ekonomiska möjligheter. Även operatörers mobiltäckning skiljer sig stort över landet, där vissa mobiloperatörer inte fungerar över huvud taget. Samtidigt kräver både myndigheter och företag att man har möjlighet att använda sig av digitala tjänster.

Det finns stora samhällsvinster i att snabbt bygga ut Sveriges digitala infrastruktur. Inte minst under coronapandemin har bristerna i denna infrastruktur blottlagts. Så många som vart femte hushåll i Sverige, de flesta på landsbygder, saknar i dag bra bredband. Regeringens mål om att 95 procent av alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband senast 2020 har inte nåtts. Bredbandsutbyggnaden har dessvärre tappat i tempo snarare än att ha ökat de senaste åren, vilket hade krävts för att nå regeringens mål.

Sveriges bredbandsutbyggnad utförs av en mängd olika aktörer, och detta med mycket varierande utfall. Som ett exempel kan nämnas att det bolag som fått mest statliga bidrag också är det som fått mest kritik av konsumenter i form av anmälningar till Allmänna reklamationsnämnden. Detta kan ses som ett direkt resultat av en politik där den bärande delen är att utbyggnaden ska vara ”marknadsdriven”. Vänsterpartiet hade önskat en utbyggnad där marknaden inte är ett självändamål utan bredband ses som grundläggande infrastruktur och där samhället tar ett större ansvar.

Vänsterpartiet vill också poängtera faran i att 5G-nätet inte byggs ut av staten. Vi riskerar att få samma utveckling som när det gäller det fasta bredbandet, att inte alla delar av landet nås eftersom privata bolag inte ser vinster i att bygga ut överallt. Dessutom ser vi redan nu hur systemet man valt orsakar förseningar och dyra rättsprocesser och det finns fortfarande en risk att Sveriges säkerhet äventyras genom att främmande makt får makten över viktig infrastruktur. Vänsterpartiet inser att auktionerna är genomförda men anser fortfarande att utbyggnaden ska ske i statlig regi.

Vänsterpartiet ser bredband, internet och it som det sjätte trafikslaget. Staten måste ta ett betydligt större ansvar för att bredband och digitalisering når ut i hela landet och till alla befolkningsgrupper. Bredbandsutbyggnaden är en infrastrukturensatsning som bör ingå i Sveriges infrastrukturplan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 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 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, analys- och beräkningsmodeller för prognoser för utvecklingen av transporter bygger på ålderdomliga modeller och är allvarligt bristfälliga. Rapporten Miljömålen i transportplaneringen från forskningsprojektet Stafetten som tagits fram av IVL Svenska Miljöinstitutet, Trivector och Lunds universitet, visar att Sveriges klimatmål inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. I rapporten konstateras att vägutbyggnader som genererar ny trafik går emot flera viktiga miljömål och att det inte är i linje med miljömålen att spendera miljardbelopp på vägobjekt som dels leder i motsatt riktning i förhållande till miljömålen, dels innebär att stora ekonomiska resurser tas i anspråk som behövs för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Rapporten föreslår därför 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. Trafikverket behöver utveckla modeller för att göra det möjligt att riva upp och ompröva gamla beslut om den typen av objekt utan att radera tilliten mellan parterna. 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, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. 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.

6 Pågående arbete

I regeringens antagna nationella plan ökade andelen och volymen investeringar i järnväg jämfört med planen för 2014–2025. Det är enligt vår bedömning ett steg i rätt riktning. Den antagna planen innehåller dock fortfarande betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg. Vi ställer oss oförstående till att t.ex. en satsning på Tvärförbindelse Södertörn fortfarande kan ingå i regeringens planering. Naturvårdsverket avfärdade 2017 satsningen då den motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö. Forskning visar att fler motorvägar också ger ökad biltrafik. 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.

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.

7 Ekonomiska ramar

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 uppgå till 799 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. Satsningen på nya stambanor för höghastighetståg bör lånefinansieras. Därmed frigörs 71 miljarder kronor ur regeringens föreslagna ekonomiska ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033, som ska satsas på andra järnvägsinvesteringar. Med anledning av det ovan anförda bör den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033 uppgå till 969 miljarder kronor, samt att nya stambanor finansieras med lån utanför denna ekonomiska ram. Detta har vi tidigare lyft i Vänsterpartiets motion 2020/21:4037.

7.1 Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige ska 165 miljarder kronor av den ekonomiska ramen användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt 197 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 att det finns behov av att återta det eftersatta underhållet på järnväg med 43 miljarder kronor i 2017 års priser (dvs. ca 45,3 miljarder kronor i 2021 års priser enligt SCB) respektive på väg med 23 miljarder kronor i 2017 års priser (dvs. ca 24,3 miljarder kronor i 2021 års priser enligt SCB). Det eftersatta underhållet beräknas sammantaget därmed till 66 miljarder kronor i 2017 års priser (dvs. ca 69,6 miljarder kronor i 2021 års priser enligt SCB).

Av regeringens skrivelse framgår att regeringen inte har någon avsikt att återta det eftersatta underhållet på väg och järnväg då denna underhållsskuld inte ens nämns,

annat än som återgivande av remissinstansernas yttrande. Vänsterpartiet delar den bedömning som remissinstanserna Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, Green Cargo AB, Svenskt Näringsliv och Transportföretagen gör och anser att Trafikverket bör upprätta en långsiktig och finansierad underhållsplan för järnvägar och vägar med mål att ta igen det eftersläpande underhållet.

Vänsterpartiet vill särskilt uppmärksamma det extremt eftersatta underhållet av vägar på landsbygder och i glesbygder. Att företag låter bli att etablera sig på landsbygder på grund av bristande infrastruktur och indragna kollektivtrafiklinjer 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.

Med anledning därav bör den ekonomiska ramen för vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar ökas och uppgå till 225 miljarder kronor, samt ökas till 207 miljarder kronor att användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Detta har vi tidigare lyft i Vänsterpartiets motion 2020/21:4037.

7.1.1 Vidmakthållande av järnvägar

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige ska 165 miljarder kronor avsättas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar för planperioden. Det är en höjning jämfört med innevarande underhållsram men dessvärre långt ifrån tillräckligt. Trafikverket har i sitt underlag pekat på ett behov av 194 miljarder kronor i underhållsinvesteringar för planperioden, dvs. ca 30 miljarder kronor mer än regeringens förslag. Sveriges tåg företag har pekat på att med regeringens förslag kommer underhållsskulden att växa till 60 miljarder kronor under planperioden. Regeringens förslag räcker med andra ord inte ens till för att vidmakthålla det järnvägssystem vi har. Med den fortsatta underhållsskuld som blir följderna av regeringens förslag kommer svensk järnväg successivt att brytas ned. Med detta följer ökade förseningar och ökad risk för olyckor. Tilltron till järnvägen som transportslag riskerar att urholkas. Vi ser att regionala banor och järnväg i glesbygd överlag kommer att drabbas extra hårt när Trafikverkets underhållsbudget inte räcker till. Risken för nedläggningar är uppenbar. 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 225 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 i dagsläget 34 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.

Utredningen Framtidens järnvägsunderhåll föreslår att Trafikverket ska ta tillbaka åtta baskontrakt och bedriva det underhållet i egen regi. Vänsterpartiet ser det som ett bra första steg mot ett mer robust och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll som drivs i egen regi, men vi hade önskat att utredningen dragit den logiska slutsatsen och föreslagit att järnvägsunderhållet ska återgå till statlig regi. I en osäker värld där den civila beredskapen och samhällets motståndskraft måste stärkas kan inte järnvägens dåliga underhåll utmana Sveriges resiliens.

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

7.1.2 Vidmakthållande av vägar

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige ska 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar. Det innebär en genomsnittlig ram per år på ca 16,4 miljarder kronor.

Vänsterpartiet delar bedömningen att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar. Den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Sett i ett livscykelperspektiv kan det finnas klimatfördelar i 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 landsbygd och i glesbygd återtast. Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 att det finns behov av att återta det eftersatta underhållet på väg med 23 miljarder kronor i 2017 års priser (dvs. ca 24,3 miljarder kronor i 2021 års priser enligt SCB). 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 ska 207 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

7.1.3 Vidmakthållande av sjöfart

Sjöfarten är en mycket viktig del i det svenska infrastrukturens system, 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. Medan vägar och järnvägar lider av allvarliga kapacitetsbrister och stort slitage har vi stor överkapacitet i hamnar och farleder, ett transportslag vars underhåll och drift dessutom har relativt låga kostnader. Varken sjöfartens roll eller ambitionen att flytta över godstransporter till sjöfarten avspeglas i skrivelsen om nationell plan. För att nå klimat- och effektivitetsmål behöver satsningar på inrikes sjöfart göras och Sjöfartsverket behöver ges möjlighet att ta del av underhållsmedel från planen, inte minst för att öka konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen, överbrygga de strukturella hinder som finns för ett effektivt transportsystem och underlätta en överflyttning av transporter från väg till sjö.

Sjöfarten var negligerad både i Trafikverkets underlag till och i proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, och vi i

Vänsterpartiet såg oss nödgade att i detta fall lägga skarpa förslag om sjöfartsanslag som bör lyftas in i den nationella planen.

Riksdagen ställde sig bakom Vänsterpartiets yrkande om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. I regeringens skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 ingår därför medel för investering i två nya isbrytare. Vi ser nu fram emot att regeringen lever upp till det beslutet, även om vi anser att den nationella planen för transportsystemet ska omfatta finansiering i totalt fyra nya isbrytare.

Vänsterpartiet anser också att regeringen bör överväga att i enlighet med Sjöfartsverkets äskande utvidga det statliga anslaget 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur till att omfatta alla kanaler och slussar att inkluderas i nationell plan för transportsystemet samt höjas till full kostnadstäckning och att det indexeras årligen.

1994 tog Sjöfartsverket över förvaltningen av slussarna i Göta älv med ett anslag på 62,3 miljoner kronor. Det anslaget indexeras inte och har inte räknats upp sedan dess, vilket betyder att handelssjöfarten tar en allt större kostnad för varje år samtidigt som infrastrukturen i många delar övervägande brukas av fritidsbåttrafiken. Vänsterpartiet anser att nationell plan för transportsystemet även ska omfatta Sjöfartsverkets förvaltning av samtliga kanaler och slussar samt att anslaget höjs för att säkra full kostnadstäckning och möjlighet till utveckling. Anslagen bör också räknas upp precis som anslagen till väg och järnväg. Detta skulle öka möjligheten att använda farlederna för inlandssjöfart för att på ett effektivt sätt avlasta landtransporter och förbättra den samlade effektiviteten i transportsystemet.

Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till att nationell plan för transportsystemet även omfattar Sjöfartsverkets förvaltning av samtliga kanaler och slussar samt att anslaget höjs för att säkra full kostnadstäckning och möjlighet till utveckling och räknas upp precis som anslagen till vidmakthållande respektive utveckling av väg och järnväg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.2 Utveckling av transportsystemet

Enligt regeringens beslut ska 437 miljarder kronor av den ekonomiska ramen 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 för höghastighetståg lånefinansieras. Därmed frigörs 71 miljarder kronor ur regeringens föreslagna ekonomiska ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2022–2033, som ska satsas på andra järnvägsinvesteringar.

Med anledning av det ovan anförda bör 537 miljarder kronor av den ekonomiska ramen användas till utveckling av transportsystemet. Detta har vi tidigare lyft i Vänsterpartiets motion 2020/21:4037.

7.2.1 Trimmings- och miljöåtgärder

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning att trimmings- 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 betonar i sitt yttrande att trimmingsåtgärder ska prioriteras som leder till förbättrad tillgänglighet och standard för mindre energiintensiva trafikslag – cykel, gång och kollektivtrafik. Det är en uppfattning som Vänsterpartiet delar.

Regeringen bör prioritera trimmingsåtgärder 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.

7.2.2 Inför satsning på hållbara, jämlika och transporteffektiva städer

Vänsterpartiet menar att nuvarande pandemikris också ger möjligheter. Coronapandemin har medfört stora, nödvändiga beteendeförändringar. Människor runt om i världens städer har kunnat erfara hur ett liv också kan levas. Luften i våra storstäder går att andas, människor slipper slösa bort timmar i ringlande bilköer och fågellivet låter sig åter höras. Ledarna för många större städer har lovat sina medborgare att återstarten efter coronapandemin inte ska bli en återgång till trafikinferton och luftföroreningar. I städer som Milano, Rom, London, Paris och Barcelona har miltals med bilväg gjorts om till gång- och cykelvägar. I Paris har nio långa cykelstråk från förorter in till city börjat byggas. Milano är i full färd med att skapa 35 kilometer gång- och cykelväg, sannolikt den största konverteringen av bilstråk till gång- och cykelväg. New York, Seattle och London är exempel på städer där trottoarer har byggts eller vidgats för att underlätta för gående samt minska risken för trängsel och smittspridning. Parkeringsplatser har tagits bort; bl.a. Paris har beslutat att ta bort 72 procent av parkeringsytan till förmån för annat. Städer som Milano, Bryssel och Paris har infört sänkt bashastighet i stadskärnorna. Inför lättandet på coronarestriktionerna i början av maj 2020 lanserade London enligt The Guardian en av världens största bilfria zoner.

Sverige har stor potential att följa denna globala trend 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 att ta sig till arbete och aktiviteter i en miljö utan luftföroreningsproblem och med låg klimatpåverkan. Genom att skapa ekologiskt och socialt hållbara, jämlika och transporteffektiva lösningar i våra städer kan vi minska utsläppen av växthusgaser, bidra till bättre folkhälsa och överlag bättre liv för miljontals människor. 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 ska bli energisnåla och ha låg klimatpåverkan.

Vi föreslår därför satsningen Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer för att med statlig medfinansiering stödja kommuner genom följande:

- 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.

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.

Regeringen bör finansiera satsningen Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer genom omprioriteringar inom utrymmet för den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet, genom att de motorvägsbyggen som inte bidrar till en hållbar infrastruktur avfärdas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.2.3 Statligt investeringsstöd för förbättrad, utbyggd kollektivtrafik

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).

I syfte att öka klimatambitionerna med kollektivtrafiken och säkerställa förbättrad turtäthet, tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet föreslår Vänsterpartiet ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken. Det krävs omfattande investeringar i strävan efter att det ska finnas en bra och prisvärd kollektivtrafik där man behöver den, inte minst i mer glesbefolkade delar av landet. Till exempel är ett angeläget behov på många håll att rusta upp bussflottan genom att köpa in elbussar, biogasbussar och bygga laddinfrastruktur. Vänsterpartiet avser återkomma med ytterligare preciseringar i kommande budgetmotion.

7.2.4 Cykelinfrastruktur

I proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, aviserade regeringen att den avser att återkomma med ett nationellt mål för ökad cykling, vilket dock inte görs i skrivelsen. Utöver det ökar regeringen satsningarna på cykelåtgärder och ger Trafikverket i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga vägar.

Vänsterpartiet välkomnar de ökade satsningarna på cykelåtgärder, men ambitionen behöver höjas ytterligare. Vi anser att cykel är ett effektivt och klimatsmart transportmedel. Även om statistiken inte är helt fullständig talar mycket data för ett kraftigt ökat cyklande runt om i Sverige. Detta är särskilt intressant med tanke på att det totala resandet gick ned för alla andra transportslag under 2020. Sverige följer en internationell trend som pekar på ökat cyklande runt om i hela världen under pandemin. Många länder har valt att dra nytta av pandemins förändrade beteende och investerat stort i utbyggnad av cykelinfrastruktur. Bara under pandemins första månader investerade europeiska städer över 10 miljarder kronor extra för att bygga ut cykelinfrastrukturen, enligt Europeiska cykelfederationen. Paris, Milano, London och Berlin är några exempel på städer där man satsat stort på ökat cyklande. Dessvärre har ingen svensk stad utmärkt sig med stora cykelsatsningar under pandemin.

Vänsterpartiet anser att Sverige måste svara upp mot det ökade intresset för cykling. Cykeln, och elcykeln, kan ofta vara ett mycket bra alternativ till att resa med egen bil. De flesta resor i tätort med bil är korta och oftast bara med en person i bilen. Dessutom bidrar ett ökat cyklande till en förbättring av folkhälsan. Världshälsoorganisationen (WHO) hävdar att 100 minuter cykling i veckan minskar risken för att dö i förtid med 10 procent i åldern 20–64 år. 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.

Trots de stora samhällsvinsterna är cykling förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen. Det är symptomatiskt att de två namngivna cykelstråken föreslagna till innevarande nationell infrastrukturplan båda blev strukna av regeringen: Märsta- respektive Täbystråket, båda norr om Stockholm. De resurser som anslås i stadsmiljöavtalet är dels otillräckliga i volym och fordrar dessutom medfinansiering av kommunerna. Därför går det inte enbart att förlita sig på stadsmiljöavtalet som ett verktyg för att bygga ut cykelinfrastrukturen, i synnerhet inte de viktiga regionala stråk som behöver byggas. I övrigt preciserar inte regeringen hur stora cykelanslagen väntas bli för den kommande planperioden. Detta talar för att cykelinfrastruktur bör föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt. Det behövs både ökade volymer och separata anslag vid sidan av stadsmiljöavtalet. Vi noterar att de svenska cykelorganisationerna i sitt remissvar föreslår att minst 10 procent av de statliga medlen i den nationella investeringsplanen öronmärks för cykelinvesteringar. Vänsterpartiet anser att det är en rimlig nivå och skulle i så fall fordra ökade cykelinvesteringar vid sidan av stadsmiljöavtalet.

Cykelinfrastruktur måste också få en mer framskjuten plats i planeringsarbetet i sig. I dag förhindrar nationell lagstiftning byggandet av cykelinfrastruktur oberoende av bilvägar. Glädjande nog har riksdagen ställt sig bakom förslag om att väglagen ska

ändras så att cykelväg ska kunna byggas oberoende av befintliga vägar, vilket även nämns i skrivelsen. Därför är det otillfredsställande att regeringen inte adresserar några lagändringar på det området.

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.

7.2.5 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 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 skrivelse inte innehåller några konkreta förslag på detta område.

Det är samhällets ansvar att möjliggöra en omställning av fordonsflottan och tillse behovet av laddinfrastruktur i hela landet. Vänsterpartiet avser återkomma med preciseringar på investeringar på laddinfrastruktur i hela landet samt eventuell möjlighet att hyra ut privata laddstolpar, i kommande budgetmotion.

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.

7.2.6 Tillgång till bredband och mobiltäckning i hela landet

Takten för utbyggnaden av fiberbredband har de senaste åren stannat av då man allt mer närmar sig områden där det inte är ekonomiskt lönsamt för privata aktörer att bygga. 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 landsbygder ges digitala förutsättningar för framtida välfärd och stärkt beredskap, inte minst i kristider. Vart femte hushåll har i dag bristande bredband, de flesta av dem på landsbygder. En ökad digitalisering minskar även de fysiska transportbehoven och därmed klimatpåverkan och stärker förutsättningarna för småföretagare utanför våra tätorter.

Utgångspunkten för regeringens politik är att marknaden ska tillhandahålla säkra och goda elektroniska kommunikationer. Marknaden har inte klarat av att förse hela landet med bredband eller mobiltäckning. För att inte förstärka klyftan mellan tätbyggda områden och glesare bygder måste staten ta huvudansvaret för att alla ska få tillgång till bra bredband och att detta sker till kostnader som är likvärdiga över hela landet.

Det behövs också insatser för att de som inte har råd eller kunskap att använda it ska få tillgång till den världen. Det är inte minst en demokratifråga. Därför är det viktigt att stärka publika platser med tillgång till internet för alla, t.ex. biblioteken.

Regeringen bör därför snarast återkomma med ett finansierat förslag hur staten ska ta huvudansvaret för att alla ska få tillgång till bra bredband och att detta sker till kostnader som är likvärdiga över hela landet.

7.2.7 Flexibel pott för investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet

Coronapandemin har visat att behov inom en kort tidsperiod kan uppkomma av tillgång till hållbara godstransporter för näringslivet. Vänsterpartiet välkomnar den flexibla pott för hållbara transportlösningar för näringslivet, den s.k. näringslivspotten, som finns inom gällande nationella plan 2018–2029. Vi vill att potten ska utvecklas och att ramen ska ökas för att kunna ge stöd till kombiterminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader, insatser inom sjöfarten samt andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till mer hållbar inhemsk åkerinäring. Det är avgörande att sjöfarten inkluderas i näringslivspotten, att denna även kan omfatta satsningar på infrastruktur till och från hamnar och att satsningen ökas. Motkrav gällande klimat- och miljöanpassning både i satsningarna och i de transporter som ska använda sig av dem ska alltid ställas.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur den s.k. näringslivspotten ska utvecklas samt den ekonomiska ramen utökas för att kunna ge stöd till kombi-terminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader, insatser inom sjöfarten samt andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till mer hållbar inhemsk åkerinäring. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.2.8 Större investeringar i järnväg

Det är under de närmaste åren Sverige och resten av världen ska ta sig ur år av akut krishantering efter coronapandemin och Rysslands krig mot Ukraina till hållbar återstart av ekonomierna med en klimatomställning i syfte att nå Sveriges klimatmål. En klimatomställning innebär för oss i Vänsterpartiet att hundratusentals nya jobb skapas genom investeringar samtidigt som investeringarna bidrar till att lösa våra stora miljö- och klimatutmaningar. I det här sammanhanget ser vi framför oss århundrandets järnvägsinvestering i Sverige. Vi hämtar inspiration ur andra postkrisprogram som Roosevelts nya giv på 1930-talet, arbetarrörelsens efterkrigsprogram, bygget av det svenska folkhemmet och Sveriges utfasning av olja och kol under oljekrisen i början på 1970-talet. Gemensamt för dessa är stora investeringar som både skapade många nya jobb och löste den tidens samhällsutmaningar.

Vi anser att regeringens infrastrukturplan är en missad möjlighet att bli den hållbara återstart som Sverige nu behöver. Vi vill både bygga nya stambanor för höghastighetståg och färdigställa alla järnvägsobjekt som finns i innevarande nationell infrastrukturplan. Vi vill dessutom bygga färdigt projekten snabbare än föreslaget och vi lägger till ett antal för oss mycket prioriterade järnvägsbyggen.

Gällande höghastighetsbanorna behöver de byggas av det enkla skälet att vi behöver mer kapacitet på spåren mellan våra tre största städer. Det är redan nu fullt på spåren och det är svårt att i någon större utsträckning öka järnvägstransporterna för personer och gods. Lägg därtill den stora spelförändraren, Fehmarn Bält-förbindelsen, 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 senast 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 inte plats för detta. Bygger vi inte ut kapaciteten i 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.

När vi bygger ny järnväg anser vi att det är rimligt att vi bygger för höga hastigheter, dvs. 320 km/h. Kostnaden jämfört med att bygga för långsammare tåg är liten och vinnns igen mångfalt när många fler kan transporteras när fler tåg kan köras i högre hastighet. Erfarenheterna från andra höghastighetsbanor är att om restiden blir under tre timmar väljer resenären tåget framför flyget. Det gäller t.ex. sträckorna Paris–Bryssel, Paris–London, Barcelona–Madrid och Madrid–Sevilla, för att nämna några exempel. Med höghastighetsbanorna skulle vi kunna resa mellan Stockholm och Göteborg på två timmar. Med detta skulle inrikesflyget på vår vanligaste flygrutt i praktiken bli helt obsolet, detsamma gäller Malmö–Stockholm, en resa som skulle göras på två och en halv timme med höghastighetståget. Med höghastighetstågen skulle vi alltså kunna ersätta 2–3,5 miljoner flygresor med klimatsmarta tågtransporter. Men kanske än viktigare är möjligheten till ökat regionalt resande, exempelvis Linköping–Norrköping, Göteborg–Jönköping, Göteborg–Borås eller Malmö–Jönköping. Enligt beräkningar kommer den största delen av resandet att ske just där, vid de mellanliggande stationerna och inte från ändpunkt till ändpunkt. Med höghastighetsbanorna 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. Vi vill bygga de nya stambanorna som ett helt och hållet lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation vid sidan av den ordinarie infrastrukturbudgeten, vilket har förordats av både Trafikverket och infrastrukturministern. Därför är vi mycket förvånade och besvikna över att propositionen tidigare och skrivelsen nu föreslår att höghastighetsbanorna ska finansieras med anslag från den ordinarie statsbudgeten och byggas etappvis.

Genom att bygga med lånade medel och som ett separat projekt finns ingen risk för att medel till höghastighetsbanorna kan konkurrera med viktiga investeringar i andra infrastrukturprojekt. För Sverige är läget gott att låna och såväl Riksgälden som Europeiska investeringsbanken har signalerat beredvillighet i att finansiera de nya stambanorna. Med vårt förslag kan de nya stambanorna färdigställas till 2030. Att bygga 8–10 mil per år klarar vi av om vi bygger enligt de modeller som tillämpas i t.ex. Spanien, Frankrike, Kina och de baltiska länderna där man nu bygger 90 mil ny järnväg under namnet Rail Baltica. Vi kan också med fördel studera bygget av Öresundsbron som gick över förväntan och nu faktiskt har finansierat sig självt, 20 år senare. Vårt förslag stämmer i stort överens med den s.k. Sverigeförhandlingen. Det är viktigt att respektera de avtal som staten ingått med kommuner och regioner längs banornas sträckning. Det är exempelvis viktigt att stationerna byggs i centrala lägen, och inte utanför stadskärnorna. Vi ser också bygget av höghastighetsbanorna som en möjlighet att bygga klimatsmart med minskade utsläpp från nya betongtyper liksom i trä där det är möjligt.

Med nya stambanor, finansierade med lånade pengar som ett separat projekt (både finansieringen och projektformen är viktiga), kommer attraktiviteten för hela järnvägs-systemet att höjas. Parallellt med höghastighetsbanorna finns flera andra viktiga järnvägsbyggen som kommer att spela en viktig roll i den hållbara återstarten av svensk ekonomi. Flera av dessa byggen finns med i innevarande infrastrukturplan, men problemet är att nästan alla saknar full finansiering och det kan därför ta lång tid innan de blir färdiga. 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 vi vill lägga till ett antal byggen. Genom att vi finansierar höghastighetsbanorna

med lånade medel, utesluter ett antal vägbyggen samt totalt sett utökar den ekonomiska ramen avsevärt har vi råd att bygga mer järnväg och snabbare.

Låt oss ge några exempel på de mest prioriterade järnvägsinvesteringarna för den kommande infrastrukturplanen. Vi vill färdigställa Norrbottenbanan, 27 mil ny järnväg Umeå–Luleå, till senast 2030. Vi vill bygga färdigt dubbelspåret från Gävle till Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, också till senast 2030. Detta skulle ge oss en snabb och bekväm järnvägsförbindelse längs med hela Norrlandskusten. Skulle vi bygga färdigt en modern järnväg längs Norrlandskusten skulle resan från Umeå till Stockholm göras på under fyra timmar och från Sundsvall på lite drygt två. Helt nya hållbara pendlingsmöjligheter mellan Norrlandsstäderna skulle uppstå, vilket inte minst etableringen av industrisatsningar som Northvolt och Hybrit påkallar. Restiden mellan Umeå och Luleå skulle halveras till under två timmar. Dessutom skulle en stor del av de godsflöden som i dag går på väg kunna flyttas över till järnvägen. Flyg, bilism och lastbilstransporter skulle minska till förmån för klimatsmarta tågtransporter. I dag är dessa byggen kraftigt försenade på grund av regeringens oförmåga att finansiera det som behövs till de båda Norrlandsbyggena.

Det planerade fyrspåret mellan Stockholm och Uppsala måste skyndas på och få en tidigare byggstart. Detta gäller även för järnvägen mellan Alingsås och Göteborg. Vi vill investera i bättre järnvägsförbindelse både Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo, med förlängning till Köpenhamn. Här skulle en stor del av flygresandet snabbt kunna flyttas över till moderna tågförbindelser liksom ökade godstransporter. För både Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo finns långt framskriden planering på lokal och regional nivå i våra båda länder. Därför behöver Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo läggas in och finansieras i den nationella infrastrukturplanen.

Vänsterpartiet anser att förslagen om bättre järnvägsförbindelse både från Stockholm respektive Göteborg till Oslo bättre borde tas om hand av regeringen. Det är inte rimligt att det ska ta så lång tid att resa mellan våra två största städer till den norska huvudstaden. Här skulle stora volymer både vägtransporter och flygresor kunna flyttas över till järnvägen och stora utsläpp av växthusgaser undvikas. Dessa byggen kan lämpa sig som lånefinansierade investeringsobjekt eller i andra finansieringsformer. Vi förväntar oss att regeringen återkommer med finansierade och tidsatta förslag i samarbete med den norska staten till hur järnväg Göteborg–Oslo respektive Oslo–Stockholm kan byggas.

Järnvägens godskapacitet måste stärkas med utbyggda och upprustade spår. Vi syftar bl.a. på den 110 mil långa Inlandsbanan från Gällivare till Kristinehamn i Värmland, som har ett betydande upprustningsbehov. Där skulle sedan en stor del av godstransporterna från norr till söder gå liksom turisttrafik för den snabbt växande fjällturismen, och banan skulle dessutom kunna drivas med klimatsmart vätgas. Vi vill också bygga ett industrispår mellan Svappavaara och Kaunisvaara, nära den finska gränsen och ersätta de lastbilar som i dag kör skytteltrafik från gruvan i Kaunisvaara till omlastnings-terminalen 15 mil bort i Svappavaara. Järnvägen har föreslagits av Region Norrbotten, Trafikverket och även av EU som en del av det europeiska godsstråket Scanmed. I vårt förslag får gruvindustrin på plats medfinansiera bygget. På så sätt skulle drygt 60 000 lastbilstransporter kunna undvikas och stora utsläppsbesparingar göras. En godsinvestering som nyligen färdigställts är ett godsspår samt terminal till Malungsfors i norra Dalarna. Vi vill att spåret ska dras vidare de fem milen upp till Sälenfjällen. Sälenfjällen är norra Europas största alpina område med 5 miljoner gästnätter per år. Vintertid är Sälen invånarmässigt som en mellanstor svensk stad med 100 000 besökare dagligen. Nästan alla reser med egen bil, och ett fåtal tar numera flyget till den statligt finansierade

privatägda flygplatsen Scandinavian Mountain Airport. Oavsett hur man reser till Sälen kan man räkna med att utsläppen blir betydande. Fram till i början av 1970-talet gick det tåg hela vägen på den s.k. Västerdalsbanan upp till Sälen. Det handlar alltså om att väcka den gamla järnvägen till liv. För uppskattningsvis 2 miljarder kronor skulle vi kunna få ett klimatsmart resealternativ inte bara till Sälen by utan hela vägen upp till Sälenfjällen (Lindvallen). I ett senare skede skulle också den kortare fjällsträckan mellan Lindvallen och Tandådalen/Hundfjället kunna byggas ihop med järnväg. Dessutom skulle många godstransporter kunna flyttas över från vägen till den nya järnvägen. Nära Sälen by ligger kommunens största industri, sågverket Fiskarheden med 130 anställda och orsakare av mängder med timmertransporter med lastbil på den smala väg 66. Mängder med utsläpp skulle kunna sparas in, liksom trängsel på vägen, om gods och fjällturister kunde transporteras på järnvägen i stället för med lastbil och egen bil. I Malungsfors finns en nybyggd godsterminal där det går att ta emot och lasta om stora mängder gods. Detta förutsätter också att Dalabanan upprustas.

Det 30 mil långa godsstråket mellan Storvik i Gävleborg ned till Hallsberg och Mjölby finns utpekade i den nationella infrastrukturplanen, men tempot behöver höjas för att bygga färdigt de dubbelspår, tunnlar, broar och förbispår som behövs för att stråket verkligen ska kunna utnyttja sin fulla potential och massor av lastbilstransporter kan flyttas över till järnvägen. Vi ser också stor potential i att bygga ut spår till hamnar, exempelvis Göteborgs hamn, Ystad och nybyggda Norviks hamn, söder om Stockholm. Med statliga investeringar i järnväg till våra hamnar kan vi säkerställa att inkommande färjegods transporteras vidare på räls och inte på väg.

Med färdigställandet av Fehmarn Bält-tunneln mellan Tyskland och Danmark 2029 väntas både person- och godstransporterna öka kraftigt. Restiden från Skåne till Hamburg krymper till under tre timmar. Av klimat- och trängselskäl måste denna transportökning ske till järnväg och inte väg. Därför kan en ny fast järnvägsförbindelse mellan Sverige och Danmark vara nödvändig. Sverige och Danmark har nyligen utrett en kombinerad väg-/järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, men vi anser att en bredare utredning måste göras där även förslagen kring godsspår, Landskrona–Köpenhamn samt en s.k. Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn inkluderas. Det är viktigt att utredningen inte bara tittar på ökad kapacitet i sig utan också hur en fast förbindelse kan bidra till att klimatmålen nås med ökade järnvägstransporter för både personer och gods. Det planerade fyrspåret mellan Lund och Malmö, en av Sveriges mest trafikerade sträckor, måste skyndas på så att det uppfyller tidsplanen. Tvärförbindelsen Helsingborg–Hässleholm borde utvecklas så att fler och snabbare tåg kan köras i form av ett extraspår så att det blir dubbelspår längs hela den sju mil långa sträckningen genom Skåne. Längs Väst-kustbanan från Helsingborg till Göteborg byggs nu dubbelspår. Det måste skyndas på så att mer personer och gods kan transporteras från Göteborg till Skåne och ut i världen. Återigen, behovet av utbyggd kapacitet växer med den ökade trafiken från Tyskland och Danmark i och med bygget av Fehmarn Bält. Göteborgsregionen är spårmissigt underdimensionerad. Vid Alingsås, nordost om Göteborg, blir det ofta förseningar när persontåg, regionaltåg och gods trängs på samma knappa utrymme. Här finns konkreta förslag att avhjälpa detta genom att dra nya järnvägsspår. Göteborg–Borås är en av de utpekade sträckorna för höghastighetståg. I dagsläget pendlar 100 000 personer, en stor del med egen bil, vilket gör sträckan till ett av Sveriges största pendlingsstråk. Med byggandet av höghastighetsbanan kommer restiden att halveras och nästan alla resor kan i stället göras med tåg. Men bygget är hopplöst försenat liksom hela höghastighetstågsprojektet. Göteborg–Borås är bara ett exempel på hur viktiga höghastighetsbanorna är, inte bara

för de långväga resorna och för att ersätta flygresor utan också för den regionala pendlingen och för att minska pendlingen med egen bil.

I dag står många regionala järnvägsbanor för fäfat. Till en inte alltför stor kostnad skulle järnvägar som Bohusbanan/Lysekilspanan, Kinnekullebanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan kunna rustas upp och en stor del vägtrafik skulle i stället kunna flyttas över till järnvägen. Med en upprustning av Blekinge kustbana skulle fler och snabbare resor kunna göras från Blekinge ned till Skåne och in i Danmark. Invigningen av Fehmarn Bält påkallar behovet ytterligare.

Vidare anser vi att förslagen om bättre järnvägsförbindelse från Stockholm respektive Göteborg till Oslo är intressanta och borde tas om hand av regeringen. Det är inte rimligt att det ska ta så lång tid att resa mellan våra två största städer och den norska huvudstaden. Här skulle stora volymer både vägtransporter och flygresor kunna flyttas över till järnvägen och stora utsläpp av växthusgaser sparas in. Dessa byggen kan lämpa sig som lånefinansierade investeringsobjekt eller i andra finansieringsformer. Vi förväntar oss att regeringen återkommer med finansierade och tidsatta förslag i samarbete med den norska staten till hur järnväg Göteborg–Oslo respektive Oslo–Stockholm kan byggas.

7.2.9 Större investeringar i sjöfart

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen har tillgodosett Vänsterpartiets tidigare yrkande och riksdagens beslut om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16 punkt 8, rskr. 2020/21:409). Dock noterar Vänsterpartiet att det endast är finansiering av två isbrytare som regeringen fördelar medel till.

Vänsterpartiet vill till att börja med understryka att det är viktigt att existerande projekt för sjöfarten i nationell plan ska finansieras fullt ut i kommande plan och genomföras, så även de projekt som i nuvarande plan anses som utpekade brister. Det är av yttersta vikt att de projekt som påbörjats i nuvarande nationell plan får fortsatt finansiering och inte senareläggs. Investeringarna får heller inte uppfattas som osäkra och oförutsägbara av transportbranschen, då risken blir att mycket gods läggs över på lastbil och det blir mycket svårt att sedan vända den utvecklingen.

Vänsterpartiet anser också 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 nationell plan för transportsystemet. Att förnyelsen av Sveriges isbrytarflotta startas senast 2023 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.

7.2.10 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.

Vänsterpartiet välkomnar, i linje med Trafikverkets önskemål, att regeringen har tillgodosett Vänsterpartiets tidigare yrkande och riksdagens beslut om att Trafikverkets anslagskredit bör höjas till 10 procent för både vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur (bet. 2020/21:TU16 s. 150 f.). Dock noterar vi att det endast är anslagskrediten på ovan nämnda anslag för budgetåret 2022 som höjts. Vänsterpartiet anser att anslagskrediten även fortsättningsvis bör uppgå till 10 procent för vidmakthållande och utveckling av statens infrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Linda Westerlund Snecker (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Kajsa Fredholm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Håkan Svenneling (V)