

## Motion till riksdagen 2013/14:T14

**av Siv Holma m.fl. (V)  
med anledning av skr. 2013/14:233**

# Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ny ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 med inriktning på klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål samt ett transportsnålt samhälle.

## 1. Bakgrund

I skrivelsen redogör regeringen för åtgärdsplaneringen som lett fram till regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet under 2014–2025 och fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur under samma period.

## 2. Klimathotet kräver hållbara transporter

Världens samlade utsläpp av växthusgaser ökar i allt snabbare takt. I april 2014 presenterade FN:s klimatpanel (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) sin rapport med en analys av vilka lösningar som finns för att stabilisera klimatet. I analysen betonar man vikten av snabba och kraftiga utsläppsminskningar. Starkare styrning och åtgärder utöver de i dag befintliga behövs. Att vänta med ytterligare åtgärder till 2030 beräknas göra det betydligt svårare att nå låga utsläppsnivåer.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEL\_GLES

Koldioxid ackumuleras under lång tid i atmosfären. Om vi väntar med åtgärder fortsätter investeringar att gå till koldioxidintensiv infrastruktur med höga framtida utsläpp. Det är förödande både för klimat och ekonomi. IPCC:s rapport visar att investeringar i infrastruktur och långlivade produkter som låser samhället till utvecklingsvägar med höga utsläpp kan bli svåra eller mycket kostsamma att ändra. Rapporten redovisar att omställning till ett samhälle med låga utsläpp kan ske med en begränsad minskning, eller senareläggning, av den globala tillväxten. Sveriges inrikes transporter står för en tredjedel av våra klimatutsläpp. Inom transportsektorn är vägtrafiken den helt dominerande utsläppskällan. Jämfört med de flesta andra sektorer i Sverige, som har minskat sin klimatpåverkan, är utsläppen från trafiken i princip kvar på samma nivåer som 1990. I regeringsuppdraget Färdplan 2050, med målet att ta fram underlag för inga nettoutsläpp av växthusgaser år 2050, identifieras transportsektorn som en sektor där mycket stora förändringar måste ske i förhållande till nuvarande utveckling. Naturvårdsverket genomförde uppdraget bl.a. genom samråd med Trafikverket, som tog fram en underlagsrapport som konstaterar att klimatmålen inte kan nås enbart med tekniska lösningar och att ett transportsnålt samhälle är nödvändigt. För att uppnå ett transportsnålt samhälle påtalar Trafikverket behovet av en inriktning mot minskad biltrafik där tillgänglighet i högre grad löses med gång, cykel och effektiv kollektivtrafik. Godstransporter behöver ske genom effektivare logistik och bättre utnyttjande och utveckling av transporter med järnväg och sjöfart. Trafikverket konstaterar även att ett transportsnålt samhälle förutom låga utsläpp av växthusgaser uppfyller en rad andra mål. Man betonar de positiva nyttorna i bl.a. attraktivare städer, förbättrad hälsa, ökad social integration och långsiktigt lägre kostnader som en sådan samhällsutveckling kan leda till. Vänsterpartiet arbetar för att Sverige ska ta sitt klimatansvar och bli ett föregångsland. Då måste samhället bli mer transportsnålt och den egna bilen få en minskad betydelse som transportmedel, inte minst i våra städer. För detta krävs ett systemskifte inom vårt transportsystem. Tillgängligheten till kollektivtrafik måste öka och möjligheterna att gå och cykla förbättras. Resor måste flyttas från flyg till järnväg. Ökningen av godstrafik på vägarna måste bromsas genom förbättrad logistik och i betydande omfattning överflyttas till järnväg och sjöfart. Åtgärder inom infrastrukturen måste ske med långsiktig inriktning för att minska vår miljö- och klimatpåverkan, utjämna sociala skillnader samt stärka jämställdhet och tillgänglighet. Vänsterpartiet föreslår därför en rad styrmedel inom trafikområdet i kombination med ökade infrastrukturinvesteringar för ett hållbart transportsystem. I vår motion 2012/13:T7 med anledning av proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem redovisar vi vår syn på åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 samt förslag till ekonomisk ram.

### 3. Fyrstegsprincipen och transportprioriteringar

Vänsterpartiet delar regeringens uppfattning att fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för den fortsatta förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis och avse åtgärder för att styra efterfrågan (steg 1), underhålla och optimera befintlig infrastruktur (steg 2), trimma och på så sätt förbättra infrastrukturen och dess förhållande till omgivningen (steg 3) och investera i ny infrastruktur (steg 4).

Fyrstegsprincipen skapar därmed en bra grund för att stegvis pröva möjliga förbättringar. Vänsterpartiet anser dock att det behövs en tydlig prioritering för hållbara transportmedel när principen tillämpas för att de transportpolitiska målen och miljömålen ska nås. Dessutom krävs från början en bättre samhällsplanering och ett större användande av digitala tjänster. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som ska prioriteras för att det övergripande målet ska nås.

Transporthierarkin ska genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens ekologiska hållbarhet och förmåga ska leda mot det övergripande målet om ekologisk hållbarhet. 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. 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 där ökad andel förnybara drivmedel bör eftersträvas. Är inte det möjligt 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 som 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
6. Vägtrafik
7. Flygtrafik

## 4. Inför en investeringsbudget

Investeringar i infrastruktur är i hög grad, och bör så förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. Regeringen har i den nuvarande åtgärdsplaneringen för transportinfrastruktur ökat graden av medfinansiering. För att möjliggöra nödvändiga satsningar på hållbara transporter som järnvägar krävs ett förändrat förfaringssätt för investeringar. I statens nuvarande budgetsystem är en investering inte långsiktig utan snarare kortsiktig. Investeringar i transportinfrastruktur sker i regel genom att staten tar upp kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Detta betyder en direktavskrivning, vilket är ett relativt ovanligt förfaringssätt beträffande investeringar om man jämför med andra sektorer i samhället.

Vänsterpartiet anser 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, landsting m.fl. En investering bör ses som något som man konsumerar under en längre tid. Hus, vägar och järnvägsspår 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 det nuvarande synsättet riskerar i stället nödvändiga investeringar för ett hållbart samhälle att utebli. Kostnaden för investeringar i transportinfrastruktur som kan användas av många generationer framöver och bidra till ökad hållbarhet ska rimligen kunna delas upp under en längre amorteringstid.

Sättet på vilket staten redovisar infrastrukturinvesteringar blir särskilt problematiskt i kombination med systemet med utgiftstak. Kombinationen av snålt tilltagna utgiftstak och infrastrukturinvesteringar som direktavskrivs innebär att investeringar dessutom får konkurrera om utrymmet under utgiftstaken med löpande utgifter för sjukpenning, barnbidrag m.m. Detta riskerar att leda till att viktiga samhällsinvesteringar inte kommer till stånd eller att de skjuts på framtiden.

För att finanserna ska vara stabila över tid och hållas under god kontroll bör också ett tak för investeringsbudgeten införas. Den ska enbart omfatta fysiska investeringar, och de offentliga finanserna ska vara i balans över en konjunkturcykel. Budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan utgöra en huvudprincip.

## 5. Medfinansiering

Regeringen har i åtgärdsplanering för transportinfrastruktur under 2010–2021 ökat graden av medfinansiering i form av bidrag från kommuner och landsting. I nuvarande planperiod 2014–2025 beräknas, utöver de 281 miljarder kronor man beslutat att avsätta för utveckling av transportsystemet, drygt 85 miljarder kronor tillkomma genom trängselskatter, brukaravgifter och medfinansiering i form av bidrag från kommuner, landsting eller företag. Vänsterpartiet anser att investeringar i infrastruktur i hög grad är, och bör förbli, en

huvudsakligen statlig angelägenhet. All medfinansiering är frivillig, men Vänsterpartiet delar många instansers tidigare framförda farhågor om att metoden kan bli ett sätt att ”köpa sig fri i kön” och att målet om samhällsekonomisk effektivitet frångås.

Medfinansiering får heller aldrig enligt vår mening villkoras. Statskontoret menar att om transportsektorn bedöms ha för lite resurser och samhällsekonomiska kalkyler visar att det är ekonomiskt lönsamt att investera, är det inte helt klargjort varför detta inte kan ske genom att anslagen ökar. I Riksrevisionens rapport om medfinansiering av statlig infrastruktur (skr. 2011/12:139) framgår att medfinansieringssatsningen som genomförts i åtgärdsplaneringen 2010–2021 inte har varit effektiv och att prioriteringen av objekt påverkades av medfinansieringen. Detta innebär att mindre lönsamma projekt med medfinansiering kan konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Riksrevisionen menar att det sammantaget leder till en påtaglig risk för att medfinansieringssatsningen lett till att mer resurssvaga kommuner och regioner inte fått ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som tidigare.

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

## 6. Den statliga ekonomiska ramen är otillräcklig och baseras på felaktigt underlag

Riksdagen fastställde 2012, med anledning av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, den statliga ramen för planeringsperioden 2014–2025 till 522 miljarder kronor. Det är en nivå som vi menar är otillräcklig för att utveckla en hållbar infrastruktur som är förenlig med våra klimat- och miljömål. Vänsterpartiet menar att vi måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs kraftigt ökade anslag på hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella miljö- och klimatmål. Människor ska ges möjlighet att färdas hållbart och företag ska kunna frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra transporter. Vänsterpartiet föreslog därför av ovan nämnda skäl att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under perioden 2014–2025 skulle uppgå till 595 miljarder kronor. För att möjliggöra nödvändiga hållbara investeringar föreslog vi att av vår föreslagna totala ekonomiska ram skulle 352 miljarder kronor avsättas för utveckling av transportsystemet. Med vårt förslag skulle utrymme för omfattande investe-

**Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEL\_GLES**

ringar och åtgärder för hållbara transporter skapas som inte ryms i regeringens åtgärdsplanering för transportsystemet. Vi vill med anledning av skrivelsen uppmärksamma några av dessa objekt och satsningar som ryms i vår föreslagna ram:

- Höghastighetsbanor. Höghastighetsbanor skapar attraktiva resealternativ för långväga resenärer samtidigt som invånarnas regionala tillgänglighet till arbetsplatser och utbildning förbättras. Dessutom frigörs ökad godskapacitet på andra järnvägssträckor genom byggande av höghastighetsbanor. Första etappen av höghastighetsbana bör vara Ostlänken (Stockholm–Linköping) och sedan sträckan Göteborg–Borås samt i ett senare skede ända ned till Malmö. En planering bör påbörjas för att vi i framtiden ska få ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor i Sverige.
- Byggande av Norrbotniabanan. Trafikverket har utrett en ny järnväg på sträckan Umeå–Luleå. En ny järnväg har stor betydelse för att öka det regionala resandet och öka kapaciteten för hållbara godstransporter. Trafikverket har konstaterat att Norrbotniabanan ger ökad kapacitet, kraftigt sänkta transportkostnader och halverade restider längs kusten. Botniska korridoren, inklusive Norrbotniabanan, ingår i det Europeiska stornätet för järnväg. Om objektet ingår i nationella transportplanen eller sanktioneras av regeringen på annat sätt skapas förutsättningar för delfinansiering från EU för planeringsarbete och byggnation.
- Ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm. Vänsterpartiet har länge förespråkat en tunnelbana till Nacka Forum, men vi vill även se en förlängning i steg två till Orminge centrum. Vi har även under en längre tid förordat utbyggd tunnelbana från Odenplan till Karolinska/Hagastaden med vidare förlängning till Solna station/Arenastaden. Vi ser även behov av en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö station samt en förlängning av grön linje från Skarpnäck till Älta. En angelägen satsning som måste till i närtid är utbyggnaden av Spårväg Syd i två etapper. Man bör även utreda möjligheten till tunnelbana från Liljeholmen till Fridhemsplan med vidare förlängning i nordostlig eller nordvästlig riktning. En förlängning bör införas inte bara från Akalla till Barkarby station utan även från Hjulsta till Barkarby station så att en ”ringlinje” bildas mellan Hjulsta och Akalla. Genom att sammanlänka de blå linjerna skulle tillgängligheten öka ytterligare för boende runt Järvafältet och nya resealternativ skapas.
- Högre hastigheter längs Ostkustbanan, Dalabanan och Södra stambanan. Om tåget ska konkurrera med flyget krävs avsevärt kortare restider längs de stora stråken. Regeringen har klargjort att höghastighetsbanor inte ska vara aktuellt på Ostlänken. I underlag från Trafikverket framgår dock att myndigheten rekommenderar att sträckan förbereds så att den kan bli en del av ett framtida höghastighetsnät och att tåg som går i 320 kilometer i timmen ger bättre lönsamhet än andra studerade alternativ. Vänsterpartiet anser att standarden för Ostlänken och Göteborg–Borås bör vara en topphastighet på 320 kilometer i timmen.

- Inlandsbanan med tillhörande tvärbanor. Ytterligare investeringar för att säkerställa ett starkt transportsystem med ökad kapacitet till och från norra Sverige.
- Järnväg Kaunisvaara- Svappavaara. Påskyndad process för återstående utredningar och förberedelse för byggande.

Bristerna i underhållet på våra järnvägar blir alltmer uppenbart och växer i omfattning. För att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet järnvägssystem. Den uppstyckning och privatisering som skett av vår järnväg ger negativa effekter både för pålitligheten och säkerheten. I SVT Östnytt den 20 november 2013 uppdagades stora brister vad gäller åtgärder i underhållet av våra järnvägar. Av 61 stora urspårningar sedan 2008 var bristerna kända på över 20 av olycksplatserna, men ändå inte åtgärdade. Bristerna i underhållet av våra järnvägar var dock inte överraskande för flertalet verksamma inom järnvägen som konstaterar att en allt större underhållsskuld byggts upp i vårt järnvägssystem. Vänsterpartiet bedömer att för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet system där nödvändigt banunderhåll och kontroll av detsamma sker i Trafikverkets egen regi. I dag är järnvägssystemet avreglerat och underhållet och kontrollen av underhållet sker av privata entreprenörer genom egenkontroll. Myndigheterna har därmed bristande kontroll av vår gemensamma infrastruktur. Det bristande underhållet riskerar att allvarligt försämra säkerheten och även i fortsättningen ge stora störningar i trafiken för pendlare och gods. När behovet av hållbara transporter på järnväg av klimatskäl är som störst riskerar förtroendet och kapaciteten att raseras.

En stor andel av Trafikverkets upphandlingar sker numera genom s.k. totalentreprenader i stället för genom utförandeentreprenader. Totalentreprenader innebär en större frihet för entreprenören att utforma anläggningen. Riksrevisionen konstaterade i sin rapport Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar – leder den till hög produktivitet? (RiR 2012:14) att en risk med totalentreprenad består i att kvaliteten blir lidande, t.ex. för att beställaren inte lyckats specificera kvaliteten på ett entydigt och rättssäkert sätt. Man konstaterar vidare i rapporten att Trafikverket är en av Sveriges största offentliga beställare, då man köper varor och tjänster för ca 40 miljarder kronor årligen, och att Riksrevisionens granskning inte ger stöd för att Trafikverkets senaste upphandlingsstrategi är ändamålsenlig. På längre sikt finns enligt Riksrevisionen risker för ineffektivitet, eftersom kvaliteten kan befaras bli sämre och livscykelkostnaderna högre till följd av den ökade variantrikedom som totalentreprenader medger. Med anledning av rapporten motionerade Vänsterpartiet om tillkännagivanden baserade på Riksrevisionens rekommendationer i rapporten. Tillkännagivandena fick majoritet i riksdagen, och vi förväntar oss att regeringen inom en snar framtid informerar riksdagen om uppnådd effektivitet. Vi befarar att en effekt av avregleringen både på järnväg och på väg är att priserna är så pressade att kvaliteten blir lidande.

Vi menar att åtgärder redan nu måste vidtas för ett underhåll som klarar både nödvändig kapacitet och förbättrad säkerhet. För detta krävs både ökade anslag för banunderhåll och åtgärder för att säkra att skattepengar för ända-

**Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEL\_GLES**

målet används långsiktigt effektivt och med hög kvalitet. En förutsättning för detta är att Trafikverket till en början får kontroll över statusen på anläggningarna. Därför bör Trafikverket som en första åtgärd mäta statusen på anläggningarna i egen regi. Ett lämpligt andra steg bör vara att göra om det statliga Infranord till en ren underhållsorganisation. Dessutom finns mycket som talar för att Trafikverket inte längre bör upphandla reinvesteringar och nyinvesteringar på lägsta pris utan att de i stället bör säkerställa att beställd funktion fås till lägsta pris.

I maj 2014 kom nästa avslöjande från SVT angående brister i Trafikverkets hantering av järnvägen. Enligt SVT har Trafikverket gjort ett grovt räknepfel när man beräknat kostnaderna för att byta ut kontaktledningar längs det svenska järnvägsnätet. Beräkningarna som myndigheten gjorde grundade sig på att järnvägsnätet endast hade hälften så långt ledningsnät som i verkligheten, nämligen 12 000 spårkilometer i stället för förmodade 6 000 spårkilometer. Dessutom hade Trafikverket räknat fel på antalet spårväxlar. Med dessa felberäkningar i beslutsunderlaget skulle det enligt SVT innebära att det fattas 19,5 miljarder kronor för underhåll av kontaktledningar, spår och spårväxlar i regeringens ekonomiska ram för transportsystemet under 2014–2025. Även om Trafikverket bedömer att felberäkningen är mindre i omfattning än 19,5 miljarder kronor är det uppenbart att betydande belopp saknas i den nuvarande ekonomiska ramen för infrastrukturen. Detta är desto allvarligare då regeringens ram för drift och underhåll och reinvestering av statliga järnvägar under planperioden endast uppgår till 86 miljarder kronor (exklusive Trafikverkets intäkter från banavgifter, som ökar anslaget för underhåll men försvårar tågets konkurrenssituation). Vänsterpartiet föreslog i stället en ram på 109 miljarder kronor för banunderhållet för planperioden och har dessutom i de senaste budgetförslagen i riksdagen kompenserat för höjda banavgifter för att inte försvaga järnvägens konkurrenssituation.

Vänsterpartiet ser mycket allvarligt på att en redan otillräcklig ram för vårt transportsystem under 2014–2025 ytterligare riskerar att försvagas genom oacceptabla felräkningar hos Trafikverket. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på ny ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7. Åtgärdsplaneringen är inte förenlig med våra klimat- och miljömål

När regeringen i skrivelsen lägger fram sitt förslag på åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 är det i stora delar samma förslag som Trafikverkets plan. I juni 2013 överlämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för utveckling av transportsystemet för perioden. Förslaget gick ut på remiss och har fått kraftig kritik för sin brist på analys av vilken effekt det ger på miljö och klimat.



I Naturvårdsverkets yttrande (ställt till Näringsdepartementet den 30 september 2013) över Trafikverkets förslag till nationell plan påtalar man allvarliga brister. Trafikverket har inte beräknat och analyserat hur förslaget till nationell plan påverkar trafikutvecklingen. Därmed går det enligt Naturvårdsverket inte att bedöma i vilken utsträckning planen bidrar till att uppfylla våra mål för transportpolitiken eller direktiven för planen. Inte heller går det att beskriva planens miljöpåverkan, vilket är ett grundläggande krav vid miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken.

Naturvårdsverket ansåg därför att Trafikverket borde utarbeta en alternativ plan med inriktning på klimatmål, övriga miljömål och med ett transportsnålt samhälle i fokus. Därmed skulle man uppfylla miljöbalkens krav på att identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ och samtidigt överlåta avvägningen mellan två oförenliga politiska mål (ökad tillgänglighet/ökad kapacitet och hänsynsmålen rörande klimat, miljö och hälsa).

Trafikverkets prognoser pekar på en fortsatt trafikutveckling som inte är förenlig med klimatmål och en fossiloberoende fordonsflotta. Trots detta har regeringen valt att fastställa en åtgärdsplanering med objekt som låser fast vår infrastruktur med satsningar som ger hög klimat- och miljöpåverkan. Förbifart Stockholm är inte att betrakta som något annat än en gigantisk felinvestering i en tid där behov av hållbara transportlösningar är som störst. Erfarenheterna från andra europeiska storstäder visar att inte heller trängselproblematiken löses genom nya motorvägar. Nya motorvägar leder till ökad biltrafik och ökad trängsel med ytterligare försämrade luftkvalitet och klimatpåverkan. Dessutom dränerar ett byggande av Förbifart Stockholm kollektivtrafiken på nödvändiga ekonomiska satsningar. Av samma skäl motsätter vi oss ett utformande av en s.k. östlig vägförbindelse (Österleden) i Stockholm. Vänsterpartiet anser det även ytterst anmärkningsvärt att prioritera byggande av en ny flygplats i Sälen då de största utsläppen per passagerarkilometer kommer från flygtrafiken.

Sverige tar sitt klimatansvar genom att investera för en hållbar utveckling. Infrastrukturinvesteringar som inte leder till ökad hållbarhet låser samhället i höga framtida klimatutsläpp med ökade ekonomiska kostnader som följd. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 med inriktning på klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål samt ett transportsnålt samhälle. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 3 juni 2014

*Siv Holma (V)*

*Torbjörn Björlund (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jens Holm (V)*

*Kent Persson (V)*