

Motion till riksdagen 2013/14:T16

av Anders Ygeman m.fl. (S)
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 den statliga planeringsramen för åtgärder i transportsystemet under 2014–2025 bör tillföras ytterligare 46 miljarder kronor och att ytterligare 10 miljarder kronor ur ramen bör avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och ytterligare 5 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av längre och tyngre godståg och lastbilar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om transportpolitiskt samarbete i Norden, EU och globalt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunal medfinansiering.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om banavgifter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhåll.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägunderhåll.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafik.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfart.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om värdering av godstransporter.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om besöksnäringen i infrastrukturplaneringen.

Motivering

Sverige står inför stora utmaningar. Arbetslösheten är högre än i många andra jämförbara länder. Klyftorna växer fortare än i något annat OECD-land.

Detta är ingen bra utveckling för Sverige. Någonting håller på att gå sönder. Ett samhälle med ökade klyftor och hög arbetslöshet är inte bra för någon. Sverige behöver en socialdemokratiskt ledd regering som kombinerar jämlikhet och utveckling.

Socialdemokraternas jobbstrategi bygger på tre pelare. Investera för framtiden, öka efterfrågan på arbetskraft och utbilda för rätt kompetens. I investera för framtiden ryms satsningar på transportinfrastruktur men även fler bostäder och ett ledarskap för klimat och miljö.

För att klara jobben, få ordning och reda i transportbranschen och en minskad miljö-och klimatpåverkan behövs nyinvesteringar i infrastruktur, bättre underhåll och ett tydligt samhällsuppdrag till myndigheter och statliga bolag. Den negativa utveckling vi ser när det gäller tågans punktlighet, lönedumping i yrkestrafiken och att regeringens transportplan inte klarar klimatmålen visar att regeringen tappat kontrollen. Några verkkningsfulla, konkreta åtgärder för att styra upp situationen har heller inte presenterats för riksdagen. Trots den negativa utvecklingen för sysselsättningen släpar utvecklingen efter i nyinvesteringar och underhåll av transportinfrastrukturen. Åtta år med moderatledd regering har inneburit åtta förlorade år för jobb och infrastruktur i Sverige.

Trafikverkets prognoser pekar på att trafikarbetet kommer att öka fram till 2030. Efterfrågan på godstransporter öka kraftigt i Sverige då exporten väntas öka. Godstransporter på lastbil väntas öka med över 50 procent. Järnvägs-transporterna med gods väntas öka med 35 procent.

Vi ser även en tydlig urbanisering i Sverige. Allt fler flyttar till storstadsområdena samtidigt som basindustrins betydelse ute i landet är fortsatt stark. Urbaniseringen ställer stora krav på förbättrad arbetspendling. Industrin behöver fungerande godstransporter. Uppgifter från Kungliga Tekniska högskolan visar att exportindustrin i Sverige förlorar 1,5 miljarder i intäkter per år på grund av järnvägens problem.

Socialdemokraterna anser att Sverige kan bättre. Vårt mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Sveriges utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser måste samtidigt minska.

För att nå vårt mål om EU:s lägsta arbetslöshet till år 2020 är investeringar i transportinfrastruktur en av de viktigaste åtgärderna. Det handlar om rena nyinvesteringar men även att vi ska bli betydligt bättre på att underhålla och förbättra den infrastruktur vi redan har. Vi har redan i vår infrastrukturmotion från november 2012 presenterat huvuddelen av de investeringar vi vill göra. De felberäkningar som nu uppdragats på Trafikverket gör att alla beräkningar i den nationella planen har en viss osäkerhet.

För att skapa större arbetsmarknadsregioner för förbättrad matchning krävs en bättre kollektivtrafik både inom län och över länsgränser. Här bidrar alltifrån regionernas kollektivtrafiksystem till fjärrtåg på stambanorna.

För Socialdemokraterna är det även en målsättning att vi ska öka andelen kvalificerad, exportorienterad tillverkningsindustri i Sverige. För att uppnå detta och få investeringarna i Sverige att öka behövs bättre förutsättningar för godstransporter på både järnväg och väg. På järnvägssidan handlar det både om nyinvesteringar och förbättrat underhåll.

På vägsidan är bärighetsåtgärder något som ger snabb utdelning i närtid. Vi anser även att godstransporter måste få en samhällsekonomisk värdering som speglar deras betydelse för Sveriges utveckling och sysselsättningen i exportindustrin.

Även besöksnäringen gynnas av infrastruktursatsningarna. För besöksnäringen är det viktigt att belastningen på infrastrukturen under de mest intensiva besöksmånaderna tas med vid planering av både ny infrastruktur och underhållsåtgärder.

Våra prioriteringar

För att nå våra mål om EU:s lägsta arbetslöshet till år 2020 samt minskad klimat- och miljöpåverkan är vår bedömning att investeringar i ny infrastruktur kräver tydliga prioriteringar. Vi vill göra ett antal konkreta nyinvesteringar men även förbereda för nästa planperiod. Vi ställer oss samtidigt bakom de projekt som regeringen valt att lyfta fram i sin nationella plan.

Ett förbättrat underhåll av både järnvägar och vägar kan snabbt öka transportsystemets robusthet och delvis även kapaciteten. Såväl på järnvägssidan som på vägsidan är behoven stora. Åtgärderna skapar även snabbt arbetstillfällen i maskin-, åkeri- och järnvägs- och anläggningsbranscherna. Nyligen framkom uppgifter att det saknas flera miljarder i den nationella planen för järnvägsunderhållet. På vägsidan har regeringen bara i år dragit ned underhållet med över 770 miljoner kronor.

Vi vill anslå 10 miljarder till järnvägsunderhåll utöver regeringens anslag fram till 2025 och 5 miljarder utöver regeringen till vägunderhåll fram till 2025. Detta belopp är satt med tanke på den osäkerhet som råder om underhållsbehoven och det osäkra underlag hela den nationella planen vilar på.

Vi vill koncentrera investeringarna och de stora underhållsinsatserna på järnväg till de mest trafikerade områdena där kapacitetsbristen är som störst. De handlar på järnvägssidan om stambanorna, särskilt kring storstäderna och även de transportstråk som näringslivet har prioriterat som mest angelägna.

Kapacitetshöjningarna innebär fördelar både för persontransporter och godstransporter. Nya höghastighetsbanor avlastar befintliga banor. Det ger stora fördelar både för regional persontrafik och godstransporter. Bärighetsåtgärder för de vägar som är mest angelägna för skogs- och basindustrins godstransporter främjar också lokal besöksnäring och arbetspendling.

Vi vill även att staten tar ett samlat ansvar för järnvägsunderhållet. Ett första steg är att Trafikverket snabbt bygger upp en organisation för att inspektera banornas skick och underhållsbehov. I takt med att kontrakten löper ut ska de successivt tas över av en ny enhet inom Trafikverket.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen.

Målsättningar med vår politik: EU:s lägsta arbetslöshet till år 2020

Socialdemokraternas mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Dagens massarbetslöshet är ett stort slöseri med mänskliga resurser och skapar otrygghet hos individer, hushåll och samhällen i hela landet. Tillsammans med en aktiv arbetsmarknadspolitik och innovationspolitik och utbildningssatsningar är en bättre fungerande transportinfrastruktur en förutsättning för att nå målet om EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Ett samhällsuppdrag för statliga bolag och myndigheter

För att transportsystemet i Sverige ska fungera på bästa sätt behövs väl fungerande myndigheter och statliga bolag. Kärnverksamheten för bolag och myndigheter måste vara att säkra att samhället har tillgång till driftsäkra, miljöpålitliga och säkra transporter som främjar jobb och utveckling.

Myndigheter och statliga bolag måste få tydliga direktiv för att verksamheten ska bedrivas för att främja väl fungerande transporter. Jernhusen som ansvarar för tågdepåer, stationer och godsterminaler har ägnat sig åt ogenomtänkta fastighetsaffärer – detta i stället för att säkerställa tillgången till väl fungerande stationer, depåer och godsterminaler som ska främja en fungerande tågtrafik för transportköpare och resenärer.

Myndigheter och bolag måste även samverka på bästa sätt för att främja resenärer och transportköpare. Tågtrafikens statliga aktörer Trafikverket, Transportstyrelsen, SJ AB, Green Cargo och Jernhusen måste samverka på bästa sätt för en väl fungerande och punktlig tågtrafik.

Minskad klimatpåverkan – Ett klimatmål för transportsektorn

Transportsektorn står i dag för 33 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser. Räknas utrikes flyg och sjöfart med blir det 47 procent. Lastbilstransporternas utsläpp har ökat kraftigt sedan 1990 och aktiv politisk handling krävs nu för att minska lastbilstransporternas utsläpp.

Vi vill se ett särskilt sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp i Sverige. EU har exempelvis satt upp ett mål om att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 60 procent till 2050.

För att minska transportsektorns utsläpp behövs ett brett sektorsövergripande arbete. Det handlar om att de olika transportslagen måste bära sina miljökostnader, om förbättrad samhällsplanering, ökat kollektivtrafikresande och mer optimerad logistik.

Alla transportfordon på väg, sjöfart, flyg och järnväg måste bli mer energieffektiva samtidigt som användningen av hållbara biobränslen måste öka. För mer energieffektiva transportfordon behövs arbete både globalt och inom EU.

Nationellt finns förutsättningar att göra skillnad genom ekonomiska styrmedel och infrastruktur för laddning av elfordon. Även användningen av längre och tyngre tåg och lastbilar för godstransporter är värdefull. Det är både energieffektivt och ökar transportbranschens produktivitet.

Den plan som regeringen nu lagt fram klarar inte regeringens egna klimatmål. Vi ser det därför som angeläget med ett införande av en avståndsbarerad vägslitageavgift för lastbilstrafiken, en ökad andel kollektivtrafikresenärer och en robustare och mer punktlig järnväg. Regeringens misslyckande med målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 är oroväckande. De kommande åren måste flera olika åtgärder genomföras för att minska vägtrafikens klimatpåverkan.

Goda arbetsvillkor och sund konkurrens i transportbranschen

I flera transportbranscher arbetar anställda under hård press. Det kan gå ut över både personalens hälsa och säkerheten. Ofta verkar seriösa transportföretag som betalar skatter och avtalsenliga löner i en miljö där konkurrenter dumpar löner och använder sig av kreativa skatteupplägg. De åtta åren med moderatledd regering i Sverige har varit förödande för många seriösa företag i transportbranschen. Åtgärder för att skapa regelverk för att hindra skattefusk och lönedumpning har lyst med sin frånvaro. Moderaterna har passivt betraktat problemen i flera branscher och i stället satt sin tro till ytterligare avreglering i stället för att styra upp branscherna.

Exemplen är flera. I flygbranschen använder sig vissa bolag av kreativa upplägg för att kringgå både fackföreningar och skatter. I taxibranschen förekommer oseriösa friåkare som riskerar att skada Sverige som besöksland. I åkeribranschen är problemen med både illegal inrikestrafik och fusk med F-skattsedlar utbredda.

Den här utvecklingen måste stoppas. I Sverige ska svenska löner och villkor gälla. För alla. Lönedumpning och skattefusk innebär att seriösa företag slås ut. Produktiviteten i branscherna sjunker. Såväl säkerhet som miljöarbete kan bli lidande i kostnadsjakten.

Tyvärr har regeringen dragit frågan om trängselskatt för utlandsregistrerade fordon i långbänk. Tidigare har det sagts att detta skulle införas årsskiftet 2014/15 men nu saknas återigen klara besked. Detta ger en konkurrensnackdel för svenska åkerier och ger dessutom lägre trängselskatteintäkter. Det är stora belopp det handlar om då nära hälften av alla lastbilar på svenska Europavägar är utlandsregistrerade. Den trängselstyrande effekten kan också utebli för den tunga trafiken.

Obligatoriska redovisningscentraler för taxi som regeringen nu lagt fram efter åtta års väntan är ett viktigt verktyg för att skapa ordning och reda i taxibranschen. Vägslitageavgiften kommer att bidra till att skapa ordning och reda i åkeribranschen.

Bildar Socialdemokraterna regering efter valet i höst kommer arbetet för goda arbetsvillkor och sund konkurrens i transportsektorn ha högsta prioritet.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: EU-OLEN

Arbetet måste bedrivas både nationellt och i EU. Det är en förutsättning både för minskade klyftor i Sverige och Europa, ökade skatteintäkter till skola och välfärd, säkra transporter och minskad klimat- och miljöpåverkan. I samhällsuppdraget till myndigheter och statliga bolag måste goda arbetsvillkor och sund konkurrens vara en viktig del. Staten måste även väga in arbetsmiljö, trafiksäkerhet och klimatpåverkan i sin upphandling.

Färre dödade och skadade i trafiken – Nystart för nollvisionen

Sedan 1997 arbetar vi i Sverige efter Nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas för livet i trafiken. Det har varit en framgångsrik strategi för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Ofta har nollvisionen fått uppmärksamhet internationellt. Såväl EU som FN har tagit inspiration av nollvisionen i sitt eget trafiksäkerhetsarbete.

2013 omkom 264 personer i vägtrafiken. Vår uppfattning är att antalet dödade i trafiken måste minskas ytterligare. Vi vill därför skärpa etappmålet om antalet dödade i trafiken till 2020. I dag är målet satt till 220 döda. Trafikverket har redan undersökt möjligheterna att skärpa målet till 133 döda år 2020. Vi vill att etappmålet skärps enligt de studier som Trafikverket redan gjort. Målet kan nås med förbättrad infrastruktur, de säkerhetsförbättringar som sker av nya fordon och framför allt ett säkrare beteende i trafiken. Förbättrad hastighetsefterlevnad, minskat rattfylleri och ökad bältesanvändning är centralt. Starkt fokus måste även sättas på att öka cyklisternas säkerhet då antalet dödade och svårt skadade cyklister ökar.

Ett skärpt mål för nollvisionen till 2020 kan även innebära ökad sysselsättning, nya innovationer och minskad klimat- och miljöpåverkan.

Samarbete i Norden, EU och globalt för hållbara transporter

I Sverige finns en lång erfarenhet av att transportera produkter från Sverige över hela världen. För att utveckla både Sveriges transportinfrastruktur så att den underlättar för både export- och persontransport ser vi det som viktigt med ett utökat nordiskt transport- och infrastruktursamarbete. De nordiska länderna måste koordinera sig bättre både när det gäller gränsöverskridande transportinfrastruktur som Malmbanan, den botniska korridoren, transportstråket Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn, eller såväl den befintliga Öresundsförbindelsen som en framtida andra Öresundsförbindelse.

Fehmarn Bält-tunneln, en väg- och järnvägsförbindelse mellan Danmark och Tyskland kommer att vara klar redan 2021. Det kommer att ställa nya krav på ökad infrastrukturkapacitet även i Sverige.

Även inom EU måste samarbetet på transportområdet stärkas. För socialdemokraterna har arbetet för ordning och reda på vägarna en central roll i EU. Vinner vi valet i höst kommer en S-ledd regering att inleda ett samarbete med

Danmark, Finland och de andra länderna i EU som vill se att dagens regler för lastbilstrafik i EU efterlevs bättre.

EU-samarbete för gränsöverskridande järnvägstrafik är viktigt. Andra EU-länder ska genom beslut i EU inte behöva begå de misstag Sverige har gjort med att avreglera både järnvägsunderhåll och tågtrafik.

På bilateral nivå, såväl i Europa som globalt, finns goda möjligheter till samarbete när det gäller både höghastighetståg, ny miljöteknik för transportsektorn och trafiksäkerhet.

Finansiering

Vår bedömning är att regeringens ram på 522 miljarder inte är tillräcklig för att skapa ett robust transportsystem med högre kapacitet jämfört med i dag. Vi vill därför anslå 46 miljarder mer än regeringen till infrastrukturen under planperioden 2014–2025. Det ökade anslaget finansieras med en avståndsberäknad vägsplitageavgift för alla tunga lastbilar som kör på svenska vägar.

Tydligare regler för kommunal medfinansiering

Även den stora andelen medfinansiering är inte ekonomiskt hållbar i längden.

Socialdemokraterna kommer inte att riva upp befintliga medfinansieringsavtal om vi bildar regering i höst. Men vi vill ändå lyfta fram den kritik mot den borgerliga regeringens politik för medfinansiering som Riksrevisionen och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) riktat mot regeringen.

Riksrevisionens granskning visar att medfinansierade, mindre samhällsekonomiskt lönsamma projekt fått förtur framför andra projekt. Regeringen har därmed enligt Riksrevisionen frångått den viktiga principen om högsta möjliga samhällsekonomiska effektivitet i användningen av statens medel.

Under de åtta åren med moderatledd regering har vi sett hur resursstarka kommuner går in med finansiering för att gå före i kön eller att staten pressar kommuner på omfattande medfinansiering för att klämma in ytterligare projekt under planperioden.

Staten måste ta det huvudsakliga finansieringsansvaret för transportinfrastrukturen. Eftersom regeringen har sänkt skatterna med 134 miljarder sedan 2007 har medfinansieringslösningar säkert varit attraktivt för regeringen.

SKL är starkt kritiskt till regeringens politik för medfinansiering. Regeringen säkrade heller inte sina lösningar för finansieringen av de nya broarna i Sundsvall och Motala.

Vår uppfattning är att det behövs ett tydligt regelverk för medfinansiering, och inslagen av förskottering och medfinansiering måste minska i framtiden. Resursstarka kommuner ska inte få köpa sig före i kön.

I lägen då kommunal medfinansiering innebär klara fördelar för båda parter, exempelvis där stora exploateringsintäkter finns, är vi beredda att arbeta fram en hållbar modell för detta. Avtalen måste då föregås av klara förhand-

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: EU-OLEN

lingar mellan stat och kommun där staten inte ska kunna pressa kommunerna till dyra och ogenomtänkta avtal.

Banavgifter

Vi ser i dag hur kombinationen av banavgiftshöjningar, brister i järnvägen och lönedumpningen inom åkerinäringen slår mot godstransporterna på järnväg. Enligt gods företaget Green Cargo är det just denna kombination som gör att man fått dra ned på den klimatsmarta kombitrafiken och varslar personal.

Även om Sverige har låga banavgifter i ett europeiskt perspektiv vill vi inte se någon höjning av banavgifterna förrän robustheten och punktligheten hos järnvägen ökat. Banavgifterna har fördubblats sedan den borgerliga regeringen tillträdde och man planerar att femdubbla dem på sikt.

För att finansiera nyinvesteringar i järnväg och optimera trafiken är vi inte motståndare till höjda banavgifter. Men det kräver att järnvägen förbättras och även att vägslitageavgiften för lastbilstrafiken införs.

Medfinansiering genom EU

EU kan bidra till medfinansiering till infrastruktur i Sverige som förbättrar de gränsöverskridande kommunikationerna. Det kan handla om en medfinansieringsgrad kring 10 procent. Vi ser det som strategiskt viktigt att utnyttja denna EU-finansiering. Norrbotniabanan och hela Botniska korridoren har utpekats som ett projekt som kan få medfinansiering av EU.

Vägslitageavgift

För att skapa rättvisa villkor mellan svenska och utländska åkerier och samtidigt bekämpa den illegala lastbilstrafiken vill vi införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för alla tunga lastbilar som kör på svenska vägar.

Enligt studier från Sveriges åkeriföretag är i dag 50 procent av lastbilarna på E4:an vid Ljungby utlandsregistrerade. Tidigare studier från flera av Europavägarna i Sverige har pekat på att 40 procent av lastbilarna på de svenska vägarna är utlandsregistrerade.

Den s.k. cabotagestudien vid Lunds tekniska högskola visar att tusentals lastbilar kör illegalt i Sverige.

Vägslitageavgiften gör det också enklare att kontrollera att utlandsregistrerade lastbilar i Sverige följer EU:s cabotageregler.

Enligt Trafikverket beräknas också lastbilstrafiken öka med över 50 procent till 2030 om inget görs. Det kommer skapa mycket trängsel på vägarna och en kraftigt ökande klimatpåverkan från lastbilstrafiken. Regeringen har ännu inte presenterat några åtgärder för att ens dämpa ökningen av lastbilstrafiken.

Mot den bakgrunden anser vi det rimligt att genom en särskild avståndsbaserad avgift internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin och även skapa ordning och reda på vägarna. Vägslitageavgiften möjliggör investeringar i infrastruktur som gynnar exportindustrin i stort, seriösa aktörer i åkerinäringen och den svenska samhällsekonomin.

Det finns också anledning att genomföra vägslitageavgiften för att säkerställa bättre konkurrensneutralitet mellan väg, järnväg och sjöfart. Banavgifterna för järnväg har höjts och det är svårt att se en omfattande sänkning av banavgifterna mot bakgrund av det stora investeringsbehov som finns i järnvägssektorn. Sjöfarten möter ökade kostnader med införandet av de nya sva-velhalterna för sjöfartsbränsle från 2015.

I dag har totalt åtta länder i Europa ett system med avståndsbaserade avgifter. Det är Tyskland, Frankrike, Polen, Österrike, Tjeckien, Slovakien, Ungern och Schweiz. Även i Belgien och Holland finns planer på att införa avståndsbaserade avgifter. Storbritannien har nu infört tidsbaserade avgifter 2014. Även i Lettland pågår förberedelser för tidsbaserade avgifter.

Vägslitageavgiften är en del av lösningen för att komma åt den illegala inrikestrafiken i Sverige och skapa ordning och reda på vägarna.

Då Sverige kan komma att införa avståndsbaserade avgifter betydligt senare än många andra EU-länder är det viktigt att lärdomar dras av hur introduktionen har gått i andra länder. Det kan kraftigt minska kostnaderna för genomförandet av en avgift i Sverige.

Vägslitageavgiften ska vara differentierad efter vilken s.k. Euroklass på avgasreningen lastbilen har. En nyare lastbil och därmed högre Euroklass innebär lägre avgift. Från 2014 måste alla nyregistrerade lastbilar uppfylla EU:s senaste avgaskrav, Euro 6. För att förbättra luftkvaliteten och förnyelsen av lastbilsflottan finns det skäl att ge lastbilar som uppfyller Euro 6 en inledningsvis låg beskattning jämfört med äldre lastbilar. Vi vill även främja lastbilar som går att tanka med alternativa bränslen eller har hybriddrift. Även treaxlade fordon som har lägre vägslitage än tvåaxlade bör främjas.

Vägslitageavgiften måste utformas utifrån skogsindustrins speciella behov.

Vägslitageavgiften väntas inbringa 4 miljarder kronor årligen och kommer att användas till investeringar i såväl förbättrade vägar som förbättrad vinterväghållning, säkra uppställningsplatser och ökad kapacitet och kvalitet i det svenska järnvägsnätet. Sammantaget bidrar skatten på lastbilstransporter till att främja den seriösa åkerinäringen, trafiksäkerheten, miljön, klimatet och Sveriges konkurrenskraft.

Järnvägsunderhåll för en fungerande järnväg i närtid

Järnvägsunderhållet i Sverige fungerar inte. Antalet allvarliga urspårningsfel har ökat med 181 procent mellan 2009 och 2012, och en allvarlig urspårning med ett godståg mellan Stuvsta och Huddinge i januari 2014 orsakades av ett växelfel. Riksrevisionen riktar i rapporten Tåg förseningar stark kritik mot hur järnvägsunderhållet är organiserat. Regeringens egen utredare har gjort bedömningen att Trafikverket inte längre har tillräcklig kunskap om järnvägens

Fel! Okänt namn på dokumenttypen.

skick. Statens haverikommission har lyft fram säkerhetsriskerna med det stora antalet underentreprenörer.

Nyligen framkom uppgifter om att Trafikverket kraftigt har missbedömt underhållsbehoven i den nationella planen. Naturligtvis är regeringen ytterst ansvarig för järnvägens kris efter åtta år i regeringsställning.

Så här kan det inte fortsätta. Haveriet för järnvägsunderhållet är inte bara ett hot mot jobben och klimatet. Det är ett hot mot resenärernas säkerhet. Sverige får inte begå samma misstag som Storbritannien i skiftet mellan 90-tal och 00-tal. Där valde man att styra upp underhållet först efter tre allvarliga tågolyckor med många dödade och svårt skadade.

Det bristande järnvägsunderhållet innebär även självklart kapacitetsproblem, förseningar och inställda tåg. Med stor påverkan på både arbetspendling och industrins godstransporter.

Tillsammans med fler nyinvesteringar är ett förbättrat underhåll en grundförutsättning för att få ordning på tågtrafiken i Sverige. Regeringen har talat om historiska, extra satsningar på underhållet samtidigt som hundratals personer sagts upp inom underhållsbranschen. Det är tydligt att regeringens politik för järnvägsunderhållet misslyckats.

Socialdemokraterna anser att järnvägsunderhållet behöver såväl ökade resurser som en bättre fungerande organisation.

I januari 2014 föreslog vi att staten successivt ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet. Det skulle göra att kunskapen om anläggningens skick förbättras och stora fördelar för att kunna arbeta mer med förebyggande underhåll. I takt med att kontrakten för underhåll löper ut ska underhållet tas över av en ny enhet inom Trafikverket. Eventuellt kan det statliga aktiebolaget Infranord överföras till Trafikverket. I dag löper större underhållskontrakt i regel på fem år. Vissa speciella underhållsarbeten som kräver unik kompetens ska så klart kunna upphandlas. Även större underhållsarbeten som närmast kan ses som reinvesteringar ska kunna upphandlas.

Trafikverket måste självständigt inspektera banorna och entreprenörernas arbete. Redan innan underhållskontrakten löper ut måste Trafikverket skaffa sig gedigen kunskap om anläggningens skick. Därför måste Trafikverket omedelbart bygga upp kompetens för att inspektera både anläggningens skick och entreprenörernas arbete. Det handlar både om att upptäcka akuta brister och att ge kunskap om vilket förebyggande underhåll som måste göras.

Sedan Riksrevisionens rapport och den statliga utredningen En enkel till framtiden (SOU 2013:83) släpptes sent 2013 har ytterligare kunskap kring det svenska järnvägsunderhållet framkommit.

I ett reportage från SVT visas att regeringens myndighet Trafikverket i arbetet med Kapacitetsutredningen gjort allvarliga felräkningar när gäller bl.a. kontaktledningarna på det svenska järnvägsnätet. Hälften av kontaktledningarna har inte tagit med i beräkningen. Sammanlagt om även växlar och spår räknas med så är den plan som regeringen nu lagt fram kraftigt underfinansierad.

Vår bedömning är därför att huvudfokus redan i början av planperioden måste vara att kraftigt öka underhållsanslagen. Samtidigt måste den kritik som riktats mot styrningen av underhållet och järnvägens organisation nu tas till vara för att de ökade resurserna verkligen ger effekt. Varken den svenska

järnvägen eller de svenska statsfinanserna tål att järnvägsunderhållet utvecklas till ett svart budgethål där ökade medel inte ger effekt.

Ska Sverige nå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020 och klara klimatet, ska människor ta sig till och från jobbet i tid och andelen kvalificerad tillverkningsindustri öka i Sverige. Då måste järnvägen i Sverige förbättras i närtid genom mer och bättre järnvägsunderhåll. Detta är en av de största utmaningarna för att kunna minska både arbetslösheten och klimatutsläppen.

Vi vill satsa 10 miljarder mer än regeringen på järnvägsunderhållet under planperioden 2014–2025 – detta för att få en bättre fungerande järnväg i närtid.

Bättre vägunderhåll för ökad trafiksäkerhet och jobb i hela landet

Vi delar regeringens bedömning att de väginvesteringar som nu är beslutade är rimliga. Förbifart Stockholm behövs i en starkt växande Stockholmsregion. Det är positivt att byggstart nu sker.

Automatisk hastighetsövervakning med hjälp av fartkameror kommer att byggas ut, vilket är mycket bra. Arbetet med olika former av ITS-lösningar som variabla hastighetsgränser och elektronisk trafikinformation bör byggas ut. Tillsammans med energieffektivare fordon kan detta minska vägtrafikens klimatpåverkan.

Tyvärr har regeringen under 2014 skurit ned på vägunderhållet med 770 miljoner. Det här går ut över både skogs- och basindustrins godstransporter. Beräkningar från institutet Skogsforsk visar att bara vägarnas bristande bärighet kostar skogsindustrin mellan 600 miljoner och 1 miljard om året. Rätt resurser till vägunderhållet underlättar även arbetspendling med bil utanför storstadsregionerna.

Regeringens neddragning av vägunderhållet är naturligtvis negativt för sysselsättningen i skogs- och basindustrin. Arbetstillfällena inom anläggningssektorn och maskin- och åkeribranschen går också förlorade.

Vi vill därför öka anslagen till vägunderhåll med 5 miljarder utöver regeringens anslag under planperioden.

Kollektivtrafik

Den snabba urbaniseringen i Sverige ställer stora krav på kollektivtrafiken. De tre storstäderna i Sverige växer snabbt och har ett stort behov i närtid av ökad kollektivtrafik. Det behövs både för att förbättra arbetspendlingen, ge en minskad klimat- och miljöpåverkan och möjligheten till bostadsbyggande. I Stockholm pågår nu Stockholmsförhandlingen som kommer att lämna sitt slutbetänkande vid årsskiftet 2014/15.

I Göteborg är Västsvenska paketet avgörande för att skapa möjligheter för kraftigt ökat kollektivtrafikresande. Ett ja i folkomröstningen den 14 september är av stor betydelse både för Göteborgs och hela Sveriges utveckling.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEU-OL-2

Vi vill avsätta en särskild pott för statlig medfinansiering av kollektivtrafik. Vi ser kollektivtrafiken som särskilt lämpad för innovationsupphandling. Det kan handla om nya tågset med hög kapacitet och energieffektivitet eller eldrivna bussar som kan laddas under körning. Innovationsupphandling för kollektivtrafiken kan både förbättra klimat och miljö och stärka innovationsklimatet och därmed också sysselsättningen i Sverige.

Sjöfarten

För ett exportberoende land som Sverige är sjöfarten strategiskt viktig. Sjöfartens betydelse växer i takt med att världshandeln blir alltmer global. Väg- och järnvägsinfrastrukturen till de stora hamnarna är betydelsefull för sjöfartens funktionssätt. Sjöfarten måste även bindas samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter.

Sjöfartens utsläpp av koldioxid har ökat under senare år. För att minska sjöfartens klimatpåverkan bör sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom FN:s sjöfartsorganisation IMO eller på EU-nivå.

Nationella åtgärder i Sverige som distribution av alternativa bränslen, elanslutning i hamn och differentierade farledsavgifter kan bidra till en minskad miljö- och klimatpåverkan. Men då sjöfarten är ett globalt transportslag är överenskommelser i EU och allra helst på global nivå i IMO väldigt viktiga för att skapa en mer energieffektiv och miljövänlig sjöfart.

Smidig övergång till nya svavelregler

EU:s implementering av IMO:s nya svavelregler kommer att leda till kraftigt förbättrad miljöprestanda hos sjöfarten. Fördelarna för luftkvalitet och folkhälsa är stora. Tyvärr tog den svenska borgerliga regeringen inte vara på möjligheterna inom IMO att driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla åtminstone i hela Europa. Nu omfattas Östersjön, Engelska kanalen och delar av Nordsjön av hårdare krav än södra Europa. Det får ses som ett misslyckande för regeringen.

Det är nu viktigt att se till att implementeringen av de nya svavelreglerna blir kostnadseffektiv för sjöfarten och dess transportköpare. Farledsavgifterna måste fortsätta att utformas så att de främjar de redare som prioriterar ny teknik för avgasrening och nya bränslen. Det är även angeläget med ett fortsatt och intensifierat samarbete mellan rederier, raffinaderier, bränsledistributörer, tillverkare av reningsutrustning och sjöfartsforskningen för att snabbt och kostnadseffektivt förbättra och få ett brett genomslag för klimat- och miljölösningar för sjöfarten. Regeringen står passiv inför införandet av de nya svavelreglerna 2015. Ännu saknas skarpa förslag om hur övergången till de nya reglerna ska underlättas.

Tonnageskatt för konkurrensneutralitet

För att värna den svenska sjöfartsnäringen är det hög tid att tonnageskatt för sjöfarten införs i Sverige. Tonnageskatt gäller nu inom hela EU med undantag för Sverige. Det innebär att svenska redare har sämre konkurrensvillkor och därför flaggar ut sina fartyg. Sverige förlorar arbetstillfällen och marin kompetens, vilket på sikt kommer att slå mot ännu fler jobb.

Stockholm den 4 juni 2014

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Leif Pettersson (S)

Roza Güclü Hedin (S)

Lars Johansson (S)

Suzanne Svensson (S)

Lars Mejern Larsson (S)