

Motion till riksdagen 2011/12:T455

av Lars Ohly m.fl. (V)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

1 Sammanfattning

För att minska tåg förseningar, få fler att ta tåget samt att mer gods ska fraktas på spår, vill vi öka banunderhållet strukturellt och på en hög nivå. Vi vill att samtliga banor rustas upp med ytterligare 2,3 miljarder kronor under de närmaste tre åren. På nya järnvägar avsätter vi under en treårsperiod drygt 18 miljarder kronor. Genom att finansiera infrastrukturinvesteringar via en investeringsbudget i stället för att direktavskriva dem får vi en mer rättvis kostnadsfördelning av investeringen mellan generationerna. Genom att införa denna metod frigörs resurser under utgiftstaken. Det medför att man får bättre sammanhållning och mer långsiktighet i infrastrukturinvesteringarna under planperioden.

Vi vill påskynda utbyggnaden och användandet av förnybara bränslen från och med nästa år. Ett investeringsprogram ska stimulera utbyggnad av svensk biogasproduktion och distribution för att få tillgång till fler mackar med biogas runt om i landet. På samma sätt vill vi främja utbyggnaden av el-laddstationer. Det krävs också tydliga besked till landets tillverkare av tunga fordon om att påskynda övergången till bussar som framförs på förnybara bränslen – el, hybrid eller bränslecell. Vi vill investera i en allmän skrotningspremie som utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas.

Genom en båtskatt för fritidsbåtar skapar vi utrymme att använda för att sänka skatten på alkylatbensin. Vi har tidigare tillfört Gotlandstrafiken 220 miljoner kronor för att införa ett s.k. vägpris på färjorna mellan Gotland och fastlandet. Eftersom det pågående avtalet sträcker sig till 2015 kan vi inte tillföra dessa medel i närtid. Vi anser fortfarande att det ska införas ett vägpris så att gotlänningar kan färdas på samma villkor som övriga i landet.

När det gäller våra satsningar på banunderhåll ligger vårt förslag på 7,6 miljarder kronor per år och det är nödvändigt att underhållet upprätthålls på en hög och kontinuerlig nivå.

Förutom de lågtrafikerade banorna hotas även de s.k. kapillärspåren. För detta ändamål avsätter vi drygt 1 miljard kronor per år. Det är viktigt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Banverkets banor.

Fel! Okänt namn på

Så länge inte flygtrafik och vägtrafik betalar sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader. Vi avvisar därför regeringens höjning av banavgifter.

Vi avsätter 5 miljarder kronor för att öka kollektivtrafiken under en treårsperiod. Därtill vill vi ha försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän och vi vill att forskarstöd kopplas till försöken. Den interregionala kollektiva persontrafiken tillförs ytterligare medel för att främja en utveckling av regional pendlingstrafik. Det handlar om att öka tillgängligheten på grund av avregleringens negativa konsekvenser.

Vi föreslår kompensation för införande av klimatskatt på flyg som ska motverka en negativ regional utveckling, motsvarande 210 miljoner kronor.

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett landsbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.
2. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag	Regeringens förslag (tkr)	Anslagsförändring (tkr)
1:1 Väghållning	21 564 000	-4 202 000
1:2 Banhållning	14 731 000	+3 220 000
1:7 Trafikavtal	831 000	+2 575 000
Nytt Kompensation till Rikstrafiken för flygskatt		+210 000
Summa för utgiftsområdet	37 126 000	+1 803 000

3 1:1 Väghållning

3.1 Stimulans till utbyggnad av biogas och eltankställen

Vi vill påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram från och med nästa år. Programmet ska stimulera en utbyggnad av den svenska biogasproduktionen och distributionen för att möjliggöra tillgång på mackar med biogas runt om i landet. Vi vill på liknande sätt även främja utbyggnaden av el-laddstationer.

För denna satsning på biogas- och eltankställen avsätts 100 miljoner kronor i särskilda stimulanser för utbyggnad av laddstationer för elbilar och biogas.

3.2 Omställning till miljöbussar

Det krävs tydliga besked till landets tillverkare av tunga fordon att även dessa måste ta ansvar för miljöomställningen. Vi vill därför införa stimulanser för att påskynda utbytet av bussar som framförs på förnybara bränslen – el, hybrid eller bränslecell.

Vi föreslår att det avsätts 200 miljoner kronor i ett investeringsstöd för att stimulera förnyelsen av bussparken i en mer miljövänlig riktning, att stödet ska utformas tillsammans med bussbranschen och att stödet uppgår till ca 250 000 kronor per buss och omfattar ca 800 nya bussar.

3.3 Inför en skrotningspremie

Vi vill investera i en allmän skrotningspremie under de kommande åren och avsätter därför 100 miljoner kronor per år till Trafikverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar. Ersättningen som utgår bör vara cirka 5 000 kronor per bil. Systemet med skrotningspremie ska utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas.

4 1:2 Banhållning

4.1 Banunderhåll för att minska tågförseningar

Regeringen föreslår en väg- och järnvägssatsning som innebär en tillfällig anslagshöjning till underhåll inom järnväg med 1,8 miljarder kronor 2012 och 2013. Vänsterpartiet välkomnar regeringens underhållssatsning på infrastruktur som också är en bra investering för att skapa nya jobb. Men järnvägens problem är större än så och kräver långsiktiga lösningar. Då räcker det inte att tillfälligt anslå mer pengar. Dessa tillfälliga nivåhöjningar bör permanentas och höjas.

4.2 Banunderhåll för lågtrafikerade banor

Även om dessa banor inte alltid används i dag är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. I stället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och här utgör järnvägen ett modernt, effektivt och miljövänligt sätt att förflytta både gods och människor på. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå. Vi vill avsätta 11,75 miljarder kronor under planperioden 2010–2021. För 2012 betyder det 980 miljoner kronor.

Fel! Okänt namn

4.3 Kapillärspår

Förutom de lågtrafikerade banorna hotas även de s.k. kapillärspåren. År 1987 hade Sverige 1 200 industrispår. Sedan dess har det lagts ned 600 spår. I dag finns det 110 lokala förvaltare eller ägare för de återstående spåren, men det saknas ett övergripande ansvar. Det vore högst rimligt att staten tar det övergripande ansvaret för dessa kapillärspår. Det är endast en nationell instans som på ett effektivt och rationellt sätt kan göra överväganden om huruvida nedläggningar eller utbyggnader är till nytta för samhället. Det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Banverkets banor. Om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar det naturligtvis företagets vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik. Vi vill avsätta 1,2 miljarder kronor till kapillärspår under perioden 2010–2021, dvs. 100 miljoner kronor per år.

4.4 Nej till regeringens höjning av banavgifter

Regeringen har tydligt deklarerat och beslutat att banavgifterna ska höjas, detta för att finansiera en ökad ram för drift och underhåll. Vi anser att regeringens förslag är mycket märkligt. Redan i dag är avgifterna byggda på marginalkostnadsprincipen, vilket inte är neutralt i förhållande till andra trafikslag. Att i det läget ytterligare belasta järnvägstrafiken med ökade kostnader är helt fel. Så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader, vilket i längden leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken. Det är mer hederligt att då öka anslaget för underhåll, vilket vårt förslag går ut på. Vi säger därför nej till regeringens höjning, d v s 140 miljoner kronor år 2012 och 285 miljoner kronor år 2013.

4.5 Nya järnvägsspår

Regeringens investeringsnivå för nya järnvägar kan utläsas i tabellen här nedan:

Regeringens Järnvägsinvesteringar	2012	2013	2014
Anslag			
Lån			
Medfinansiering			
Summa	10 777	9 121	6 505

Regeringen satsar dessutom inte alls på nyinvesteringar. Vänsterpartiet menar att detta är en allvarlig brist när allt visar på att vi måste bygga fler spår. Vi avsätter därför 2 miljarder 2012, 4,5 miljarder 2013 och 11,4 miljarder år 2014 mer än regeringen på nyinvesteringar i järnväg.

5 1:7 Trafikavtal

5.1 Försök med avgiftsfri kollektivtrafik

En avgiftsfri kollektivtrafik med hög tillgänglighet för alla resandegrupper, inte minst funktionshindrade, borde leda till ett kraftigt ökat kollektivt resande, som ger en rad positiva effekter: grupper med låga inkomster ges ökade möjligheter att förflytta sig, vi får ett mer effektivt resursutnyttjande, positiva miljöeffekter, minskat vägsitage, färre trafikolyckor och därmed lägre trafikskadekostnader. En avgiftsfri kollektivtrafik skulle i dagsläget även gynna kvinnors resande i större utsträckning.

Det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett landsbygdsområde och forskarstöd bör kopplas till försöken. Detta bör ges regeringen till känna.

Kostnaden är svår att beräkna eftersom det beror på vilka län som deltar, men i det budgetförslag vi lagt fram till riksdagen har vi utgått ifrån att det är Skåne- och Örebro län som deltar. Det skulle på årsbasis betyda 1,8 miljarder kronor.

Försöken ska pågå under en längre tidsperiod (4–5 år). De ska vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening ska studeras och analyseras. Med ett brett och djuplodande utvärderingsunderlag är det lättare att senare fatta lämpliga framtida beslut. Forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, miljöpåverkan, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.

5.2 Ökat stöd till kollektivtrafik

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Riksdag och regering ska därför tillskjuta medel för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Vi föreslår att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor under en treårsperiod. Vi föreslår anslag för 2012 och 2013 på 1 500 miljoner kronor per år och 2014 ett årsanslag på 2 000 miljoner kronor.

5.3 Ökad tillgänglighet i interregional kollektiv persontrafik

Regeringen har under flera år sänkt anslaget för Rikstrafiken (sedan den 1 januari 2011 en del av Trafikverket). Mellan åren 2008 och 2010 har trafik-

Fel! Okänt namn på

avtalen för järnvägstrafik minskat med ca 100 miljoner kronor (från 389 miljoner kronor till 282 miljoner kronor). Det här äventyrar viss regional trafik och minskar tillgängligheten för människor. Ett exempel är att stödet för natttågstrafiken till Norrland avsevärt försämrats.

Samtidigt har Rikstrafiken i en rapport från 2009 (RT 2009/22) gjort en bedömning av vad regeringens konkurrens på spåret skulle innebära i ökade kostnader för staten.

Rikstrafiken konstaterar att när regeringens förslag om att ta bort SJ:s trafikeringsrätt på stambanorna (konkurrens på spåret) genomförs är det främst de lönsamma järnvägssträckorna som kommer att ha konkurrerande trafik. Det handlar då om Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö samt Stockholm–Sundsvall (framför allt Stockholm–Gävle).

Övrigt järnvägsnät kommer antagligen inte att ha konkurrerande trafik och SJ kan enligt Rikstrafiken väntas dra sig tillbaka från att köra många sträckor på kommersiell bas. Den totala lönsamheten för SJ kommer ju att gå ned i och med att andra operatörer kör på de mer lönsamma sträckorna. Rikstrafiken konstaterar:

Grunden för att SJ i dag kör vissa sträckor kommersiellt trots att de i sig inte är lönsamma är att de ofta har en betydande matarfunktion till den egna trafiken på mer lönsamma sträckor. Sammantaget med övriga intäkter ger de då en relativt rimligt lönsamhet. Om vinsten av matarfunktionen utblir kan stora delar av lönsamheten försvinna.

Rikstrafiken (nu Trafikverket) har statens uppgift att genom trafikavtal lösa tillgänglighetsbrister över hela landet (flyg, tåg, båt, buss). Förutsättningen är att det inte handlar om trafik som bedrivs av trafikhuvudmännen (länstrafikbolagen) eller som drivs på helt kommersiella villkor. Om utbudet försämras och tågsträckor läggs ned, måste Rikstrafiken upphandla den nedlagda järnvägstrafiken, eftersom det fortfarande finns ett samhällsbehov av att trafikera många sträckor. I annat fall finns det risk att det bedrivs trafik endast vissa dagar i veckan eller under vissa delar av året.

Rikstrafiken kommer fram till att regeringens avreglering på stambanorna leder till att följande sträckor blir föremål för Rikstrafikens framtida åtagande:

- ? Östersund–Stockholm
- ? Kalmar–Göteborg (Kust-till-Kust)
- ? Karlstad–Göteborg
- ? Stockholm–Mora, särskilt delen Borlänge–Mora.

Totalt bedömer Rikstrafiken att konkurrens på spåren kommer att leda till att Rikstrafiken får ökade kostnader med ca 100 miljoner kronor. Rikstrafikens medel kommer i dag helt och hållet från statens budget och det blir således en utökad ram inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Med andra ord kostar alltså konkurrens på spåren 100 miljoner kronor för staten, samtidigt som privata operatörer tjänar pengar på att ”plocka russin ur kakan”.

Sammantaget gör vi bedömningen att den interregionala kollektiva persontrafiken måste tillföras 200 miljoner kronor för att inte hindra en utveckling av regional pendlingstrafik.

5.3.1 Sammanfattning 1:7

Sammantaget föreslår Vänsterpartiet en ökning av anslaget 1:7 med 2 575 miljoner kronor 2012 jämfört med regeringens förslag.

5.4 Nytt anslag, Kompensation till Rikstrafiken för införande av klimatskatt på flyg

Totalt omfattar Rikstrafikens (sedan den 1 januari 2011 en del av Trafikverket) stöd till flyglinjerna 93 miljoner kronor år 2010. Vårt förslag till klimatskatt (21 000 kr per landning) för inrikesflyget ökar kostnaderna för dessa flyglinjer. Men för att inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter. Det sker ungefär 10 000 inrikes landningar i samband med ovanstående flyglinjer. Full kompensation för de ökade kostnaderna motsvarar då ett extra anslag på 210 miljoner kronor (21 000 x 10 00 landningar).

5.4.1 Sammanfattning nytt anslag

Sammantaget föreslår Vänsterpartiet att det nya anslaget tillförs 210 miljoner kronor 2012 jämfört med regeringens förslag.

Stockholm den 5 oktober 2011

Lars Ohly (V)

Ulla Andersson (V)

Eva Olofsson (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Hans Linde (V)

Jonas Sjöstedt (V)

Siv Holma (V)