

Motion till riksdagen 2012/13:T7

av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)
med anledning av prop. 2012/13:25

Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	3
4	Utgångspunkter för infrastrukturen	4
4.1	Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel	4
4.1.1	Trängselskatter	5
4.1.2	Kilometerskatt för tung trafik.....	5
4.2	Fyrstegsprincipen och transportprioriteringar	6
4.3	Inför en investeringsbudget.....	7
4.4	Medfinansiering	8
4.5	En hållbar samhällsplanering	9
4.6	Ökad it-användning för minskad klimatpåverkan	10
5	Planeringsram för transportinfrastrukturen	11
5.1	Investeringar	11
5.1.1	Järnväg	11
5.1.2	Vägar.....	13
5.1.3	Flexibel pott för investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet	14
5.1.4	Färjetrafik.....	15
5.2	Underhåll.....	15
5.2.1	Järnväg	16
5.2.2	Vägar.....	16

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommuners möjligheter att få införa trängselskatt samt om hur intäkterna ska användas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkter från trängselavgiften i Stockholm i enlighet med folkomröstningsresultatet i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att ett system med kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2014.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av en transporthierarki.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan vara huvudprincip.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utveckla tydliga principer för att den samhällsekonomiska nyttan är överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturobjekt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förslag för en hållbar samhällsplanering.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 bör uppgå till 595 miljarder kronor och att 352 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringsperioden 2014–2025 i utvecklingen av transportsystemet bör ha en nivå för järnvägsinvesteringar motsvarande 231 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 218 miljarder kronor till nya järnvägar och 13 miljarder kronor till lokal spårtrafik.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vissa prioriterade investeringsåtgärder och inriktningar för perioden 2014–2025.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet bör avsättas 8,4 miljarder kronor för riktade åtgärder för cykelinfrastruktur.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet bör avsättas 13,2 miljarder kronor för riktade åtgärder för kollektivtrafik.

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en flexibel investeringsram för hållbara transportlösningar bör avsättas med 10 miljarder kronor i utvecklingen av transportsystemet för investerings- och trimningsåtgärder på kort sikt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett ökat anslag för banunderhåll och ett moratorium för fortsatta höjningar av banavgiften under planperioden så länge man inte har uppnått villkor som är jämbördiga med konkurrerande trafikslag.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att 109 miljarder kronor av den ekonomiska ramen bör avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar inkluderande upprustning av lågtrafikerade banor och kapillärspår.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att 134 miljarder kronor av den ekonomiska ramen bör avsättas till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen under 2013 bör återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

3 Bakgrund

Regeringen redovisar i propositionen behov av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 och lämnar förslag till ekonomisk ram och vägledning för prioritering i den planering av åtgärder i nationell plan som följer efter riksdagens beslut.

Trafikverkets kapacitetsutredning har varit ett betydelsefullt underlag till regeringens proposition. I enlighet med regeringens beslut har utredningen omfattat alla trafikslag och tidsperspektiv till år 2021 (samma tidsperspektiv som nu gällande infrastrukturplan) och till år 2025 och dessutom en utblick till år 2050. I enlighet med regeringens beslut har arbetet inriktats på åtgärder som ger utökad kapacitet och som bidrar till ett robustare och effektivare användande och till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Behov som t.ex. trafiksäkerhet, bullernivåer, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt åtgärder för att hantera barriäreffekter eller effekter av klimatförändringar har inte kartlagts.

Vänsterpartiet anser att Sverige behöver ett systemskifte inom transportinfrastrukturen. Åtgärder inom infrastrukturen måste minska vår miljö- och klimatpåverkan, utjämna sociala skillnader samt stärka jämställdhet och tillgänglighet. I motionen redovisar vi våra riktlinjer för ett ekologiskt hållbart transportsystem för resenärer och näringsliv.

Fel! Okänt namn

4 Utgångspunkter för infrastrukturen

Vänsterpartiets utgångspunkt 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, hamnar och flygplatser är på det övergripande planet att inriktningen av infrastrukturinvesteringarna ska leda till att

- ? klimatpåverkan minskar
- ? de nationella miljömålen nås
- ? jämställdheten ökar
- ? trafiksäkerheten förbättras
- ? det demokratiska inflytandet över infrastrukturen stärks.

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 på ekologiska och sociala problem 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 Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel

Klimatförändringarna är en av de största politiska utmaningar vi står inför. Transportsektorn står för en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige, och 90 procent av sektorns energianvändning utgörs av fossila bränslen. Från tunga fordon har utsläppen ökat med 44 procent sedan 1990. För att Sverige ska ta sitt klimatanpassat ansvar och bli ett föregångsland måste samhället bli mer transportsnålt och den egna bilen få en minskad betydelse som transportmedel. 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. Vänsterpartiet föreslår därför en rad miljö- och klimatskatter inom trafikområdet i kombination med ökade infrastrukturinvesteringar för ett hållbart transportsystem.

Trafikverkets kapacitetsutredning konstaterar att det krävs mycket kraftfulla åtgärder och styrmedel fram till 2025 för att nå våra klimatmål. Inom fem år föreslås en rad styrmedel vara på plats. Bland annat föreslås höjda drivmedelsskatter inom vägtrafiken, trängselskatter i ytterligare städer, utvecklade styrmedel för flyg och sjöfart samt förändrat regelverk kring reseav-

drag. Dessa styrmedel har Vänsterpartiet under många år föreslagit och det är vår förhoppning att regeringen under de närmaste åren realiserar Kapacitetsutredningens förslag.

4.1.1 Trängselskatter

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på landsbygden. Större städernas kapacitetsbrist och miljöpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik.

Vänsterpartiet välkomnar införande av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselskatter som styrmedel i Stockholm samt i flera städer. Enligt beräkningar från KTH (Kungliga Tekniska högskolan) skulle trafiken på Essingeleden minska med 10–15 procent om en avgift på 20 kronor togs ut under rusningstid. Det skulle snabbt kunna genomföras och skapa förutsättningar för nödvändiga inkomster för att bygga ut kollektivtrafiken. Av samma skäl ser vi behov av att höja den befintliga trängselskatten i Stockholm.

En kommun kan i dag inte själv bestämma att införa trängselskatt. Kommuner bör själva få avgöra om de vill införa trängselskatt samt hur intäkterna ska användas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det var för oss en självklarhet att trängselavgifter skulle permanentas i Stockholm efter försöksverksamheten och resultatet av den lokala folkomröstningen. Den borgerliga regeringen bytte glädjande nog också åsikt i frågan om trängselskatt, men har tyvärr valt inriktningen att intäkterna från trängselavgiften ensidigt ska användas till att finansiera framför allt motorvägsbygget Förbifart Stockholm i stället för att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen. På valsedeln framgick med tydlighet att intäkterna skulle användas till både vägar och kollektivtrafik. Regeringens hållning är därför ett dubbelt svek: dels mot valresultatet, dels mot trafikmiljön i Stockholm.

Intäkter från trängselavgiften i Stockholm ska, i enlighet med folkomröstningsresultatet, i första hand användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.2 Kilometerskatt för tung trafik

Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast bara utgör några procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. I propositionen konstateras att olika studier sammantaget visar att godstransporter med tunga lastbilar har den största beräknade icke-internaliserade kostnaden för externa effekter. Trots detta tydliga konstaterande föreslår inte regeringen några styrmedel för att lastbilstrafiken ska betala för sina samhällsekonomiska kostnader.

För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon krävs åtgärder. Det handlar framför allt om att öka kapaciteten på järnväg och inom sjöfart. Inom järnvägstrafiken krävs bl.a.

Fel! Okänt namn på

ökade anslag till underhåll och nya spår samt ett moratorium för höjda banavgifter.

Men det handlar även om att med ekonomiska styrmedel låta lastbilstransporterna betala för sina samhällsekonomiska kostnader. Vi vill därför införa en kilometerskatt för tunga fordon. Det skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänseende. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolym, eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns i dag i flera europeiska länder, exempelvis Tyskland, Schweiz, Österrike och Tjeckien.

Om varje lastbil har gps-mottagare är det möjligt att avläsa hur långt man kört och i vilket land. De olika länderna kan sedan ta ut olika skattenivåer om de vill. Det finns enligt EU-reglerna även möjlighet att differentiera skatten på olika vägar, vilket är nödvändigt utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv. På så sätt kan t.ex. vägar med mycket transporter av skogsprodukter eller där det saknas alternativ till vägtransporter, få en betydligt lägre skattenivå.

Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar kommer att betala en kilometerskatt oberoende av i vilket land fordonet är registrerat, och det går inte heller att undgå beskattning genom att tanka utomlands. I dag färdas en stor andel utländska åkare gratis på svenska vägar, samtidigt som svenska åkare måste betala vägavgift.

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) har utrett hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna se ut i Sverige. Förslaget är så pass utarbetat att det fungerar som grund för att ta fram ett färdigt förslag. Det är oerhört angeläget att regeringen återkommer till riksdagen med förslag som möjliggör att ett system med kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2014. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.2 Fyrstegsprincipen och transportprioriteringar

Vänsterpartiet stöder propositionens och Kapacitetsutredningens bedömning 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. I propositionen saknas dock en tydlig prioritering för hållbara transportmedel. Vi anser att cykel- och kollektivtrafiken måste få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen ska nås. Dessutom krävs en från början 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 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.
6. Vägtrafik.
7. Flygtrafik.

Vad som här ovan anförs om införande av en transporthierarki bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.3 Inför en investeringsbudget

För att möjliggöra nödvändiga satsningar på järnvägar krävs ett förändrat förfaringssätt för investeringar. I statens nuvarande budgetsystem är inte en investering långsiktig utan snarare kortsiktig. Investeringar i väg och järnväg sker i regel genom att staten tar upp kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Det betyder en direktavskrivning vilket är ett ganska 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. 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

Fel! Okänt namn på

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 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.

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 som 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 huvudprincip. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.4 Medfinansiering

Investeringar i infrastruktur är i hög grad, och bör förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. Regeringen har i nuvarande åtgärdsplanering för transportinfrastruktur 2010–2021 ökat graden av medfinansiering. De bedömningar regeringen gör i propositionen visar i det avseendet inte på någon avvikande inriktning och överrensstämmer i huvudsak med Kapacitetsutredningens och Medfinansieringsutredningens förslag.

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 klaggjort varför detta inte kan ske genom att anslagen ökar. Riksgäldskontoret anser att det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt och bedömer inte att förslagen i Medfinansieringsutredningen kommer att kunna hindra att förekomsten av medfinansiering i praktiken avgör prioriteringen. I Riksrevisionens rapport om medfinansiering av statlig infrastruktur (skr. 2011/12:139) framgår att medfinansieringssatsningen som genomförts i åtgärdsplaneringen 2010–2021 inte 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 medfinansierings-

satsningen 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 är överordnad finansieringsform vid prioritering av infrastrukturobjekt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.5 En hållbar samhällsplanering

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 e-handel och 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 är här av 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 miljöbelastande transporter kan minska.
- ? Staten ska föregå med gott exempel med effektiva och miljöanpassade transporter genom att alla myndigheter bör upprätta en miljöanpassad resepolicy.
- ? Kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskad miljö- och klimatpåverkan.

Fel! Okänt namn på

- ? 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 som sin mening ge regeringen till känna.

4.6 Ökad it-användning för minskad klimatpåverkan

It-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljö- och klimatpåverkan. Med t.ex. videokonferenser och distansarbete minskar behovet av de fysiska transporterna. WWF (Världsnaturfonden) har i en rapport visat att it-sektorn snabbt kan minska koldioxidutsläppen i EU med 50 miljoner ton genom relativt enkla it-lösningar. De har räknat ut att om hälften av alla anställda i EU:s 27 medlemsländer skulle ersätta ett enda fysiskt möte med telefonkonferens, skulle utsläppen av koldioxid minska med drygt 2 miljoner ton koldioxid. I rapporten framgår även att om 20 procent av affärsresorna ersätts med en videokonferens skulle det reducera utsläppen med drygt 22 miljoner ton koldioxid i medlemsländerna.

För att alla ska kunna tillgodogöra sig den nya tekniken måste den finnas fysiskt tillgänglig för alla. Att bygga bredband går inte av sig självt. Marknaden har inte klarat av att förse hela landet med snabbt bredband, s.k. optisk fiber. Staten har därför förmedlat åtskilliga miljarder kronor till byggande av bredband. Men fortfarande finns det vita fläckar i förorter och landsbygden där människor saknar tillförlitlig infrastruktur. En utbyggd it-infrastruktur underlättar för människor att verka och bo i hela landet.

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. För att inte förstärka klyftan mellan tätbebyggda 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.

Regeringen har i Digital agenda för Sverige (2011) och i propositionen be-lyst betydelsen av digitaliseringen i samhället och att en utökad it-användning kan bidra till att möta framtida utmaningar såsom klimatfrågan. Bland annat konstateras att tjänsteresor står för ca 10 procent av resandet i Sverige. Att en trafikslagsövergripande strategi och handlingsplan för ITS (intelligenta transportsystem) planeras för förbättrad logistik och ökad effektivitet är utmärkt. Vänsterpartiet saknar dock en tydlig fokusering på ett konkret helhetsarbete för att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan.

I syfte att nå ett trafiksnålt samhälle bör staten sätta upp mål för hur en e-strategi inom it-sektorn kan medverka till att minska koldioxidutsläppen. Strategin ska också innehålla en redovisning av vilka konkreta medel som ska användas för att nå de uppsatta målen. De måste därefter kunna utvärderas och visa på om förväntade resultat uppnåtts eller inte.

5 Planeringsram för transportinfrastrukturen

Regeringen föreslår att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen 2014–2025 ska uppgå 522 miljarder kronor. Vänsterpartiet välkomnar att regeringen sedan förra infrastrukturpropositionen höjt sina ambitioner för transportsystemet. Mot bakgrund av miljö- och klimatskäl och de stora brister i kapacitet och tillgänglighet som resenärer och godstrafik ställts inför är nivån dock otillräcklig.

Vänsterpartiet menar att vi måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs 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 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. Med anledning av det ovan anförda bör den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 uppgå till 595 miljarder kronor, och 352 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.1 Investeringar

Regeringen föreslår att 281 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas för att utveckla transportsystemet. Det betyder att medlen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., och för medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar. Ramen ska även användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

5.1.1 Järnväg

Låga investeringar är generellt ett stort samhällsproblem. Brister i infrastrukturen försvårar resandet till och från arbete och försämrar möjligheten till en funktionell arbetsmarknad med hållbara transporter. Med regeringens redan presenterade preliminära ökade järnvägsinvesteringar, jämfört med den tidigare planperioden, på i genomsnitt ca 4 miljarder kronor per år under planperioden 2014–2025 är gapet ändå stort för att investeringarna ska kunna växa i takt med BNP.

Vänsterpartiet anser att det är en stor brist att regeringen inte specificerar hur stor andel som ska gå till investeringar i vägar respektive järnvägar. Vi anser att det krävs stora järnvägsinvesteringar och nationella satsningar på lokal spårtrafik för att möta behov hos medborgare och företag på klimatsmarta transporter i både storstäder och övriga delar av landet. Vänsterpartiet

Fel! Okänt namn på

föreslår en investeringsram för järnvägsinvesteringar och lokal spårtrafik på 231 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet enligt följande:

- ? 218 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar.
- ? 13 miljarder kronor till lokal spårtrafik.

Vad som ovan nämns om investeringsram och fördelning för järnvägsinvesteringar och lokal spårtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Regeringen specificerar vissa prioriterade investeringsåtgärder i spår för planperioden:

- ? Förhandlingar i syfte att bygga ut Stockholms tunnelbanas blå linje. Även utformning av en östlig vägförbindelse (Österleden) ska diskuteras i anslutning till tunnelbanans förlängning till Nacka.
- ? Planering för en ny stambana för snabbtåg. Under planperioden ska delsträckor påbörjas. Dessa är Ostlänken mellan Järna och Linköping samt en del av sträckan mellan Göteborg och Borås (Mölntycke–Bollebygd).
- ? Investeringar i Malmbanan.

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen nu insett behovet av ovan nämnda objekt som vi tidigare föreslagit skulle ingå under planperioden 2010–2021. Vi har dock invändningar mot inriktningen för en del av dessa objekt som t.ex. Österleden och utformningen av Ostlänken. Med vårt förslag på större ekonomisk ram för åtgärder i transportinfrastrukturen skapas dessutom utrymme för mer omfattande investeringar i spår. Vi vill därför inför kommande åtgärdsplanering tydliggöra några av dessa satsningar. Följande investeringsåtgärder och inriktningar bör även prioriteras under planperioden 2014–2025:

- ? Höghastighetsbanor. Höghastighetsbanor skapar attraktiva resmöjligheter för långväga resenärer samtidigt som invånarnas regionala tillgänglighet till arbetsplatser och utbildning förbättras. Dessutom frigörs ökad gods-kapacitet 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.
- ? 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 olika utspel har företrädare för regeringen klargjort att banorna ska byggas för trafik i upp till 250 kilometer i timmen. 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.

Fel! Okänt namn på

- ? Byggande av Norrbotniabanan. Den nya banan på sträckan Umeå–Luleå har stor betydelse för att öka det regionala resandet, och i ännu högre grad för att öka kapaciteten för hållbara godstransporter.
- ? Utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm. För att öka kapaciteten för kollektivtrafik i regionen bör följande projekt prioriteras: förlängd tunnelbana Odenplan–Nya Karolinska sjukhuset/Hagastaden, tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka/Orminge utan östlig vägförbindelse i form av Österleden, utbyggnad av trådbusstrafik längs Spårvägs Syds sträckning med standard som möjliggör framtida konvertering till spårväg.
- ? Dubbelspårsutbyggnad påbörjas av Ostkustbanan med sträckan Gävle–Sundsvall.
- ? Järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara. För att skapa hållbara transporter mellan järnmalmsgruvan i Kaunisvaara i Pajala kommun och befintliga Malmbanan bör kostnadsförslag utarbetas.
- ? Investeringar för att höja Malmbanans kapacitet måste kompletteras med att starta utbyggnaden av dubbelspår mellan Riksgränsen och Luleå.
- ? Investeringar för utökad kapacitet för hållbara godstransporter på Inlandsbanan med tillhörande tvärbanor måste utvecklas under planperioden.
- ? Investeringsinriktning Godsstråket genom Bergslagen för att säkerställa god person- och godstrafik under perioden. Med inriktning att Bergslagsbanan och godsstråket genom Bergslagen används mer som ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken.
- ? Kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan och Hamnbanan Göteborg.
- ? Ökad järnvägskapacitet Hallsberg–Degerön.
- ? Gemensam finansieringslösning tas fram tillsammans med Finland och EU för att långsiktigt garantera att färjetrafiken Umeå–Vasa ingår i en intermodal transportlösning.
- ? Vad som ovan anförs om vissa prioriterade investeringsåtgärder och inriktningar för perioden 2014–2025 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.1.2 Vägar

Regeringen anvisar ingen specifik ram som ska gå till nya vägar. Investeringar i järnväg och väg ingår i potten ”Utveckling av transportsystemet”. Dock tydliggör regeringen att nuvarande och kommande intäkter från trängselskatten i Stockholm även fortsättningsvis ska gå till finansieringen av bl.a. Förbifart Stockholm. Dessutom planeras en förstärkning och utbyggnad av vägen mellan Pajala och Svappavaara för att säkerställa malmtransporter.

För att stärka konkurrenskraften för järnvägstrafiken krävs byggande av nya järnvägar, men även att utbudet av vägar inte ökar. Ett ökat utbud av vägar leder till ökad vägtrafik och ökad efterfrågan. Förbifart Stockholm är inte att betrakta som annat än en gigantisk felinvestering i en tid där behov av hållbara transportlösningar är som störst.

I Kapacitetsutredningens klimatscenario konstateras följande: ”Om klimatmål, andra samhällsmål samt nytta och trender pekar mot ett samhälle

Fel! Okänt namn på

med mindre biltrafik och lastbilstrafik ställer det inte lika stora krav på utbyggnad av väginfrastruktur. I stället ställs desto större krav på effektiva kollektivtrafiksystem och ett järnvägssystem som klarar att ta emot den ökade mängden person- och godstransporter.” I några enstaka fall anser vi att det behövs medel till nya vägar, men huvuddelen av väginvesteringar anser vi under planeringsperioden bör gå till projekt som redan är påbörjade. I stället för nya vägar vill vi inom vägtrafiken satsa mer på bärighet, miljöåtgärder, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykeltrafik. Det är åtgärder som leder till ett klimatanpassat och socialt hållbart transportsystem som i stor utsträckning bidrar till ökad kapacitet i befintligt transportsystem.

För att öka kapaciteten i transportsystemet och stimulera hållbart resande måste det statliga stödet för t.ex. cykelbanor och cykelparkeringar i kommunerna öka. I den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet bör 8,4 miljarder kronor avsättas för riktade åtgärder för cykelinfrastruktur. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Staten har ett ansvar för utveckling och stöd till kollektivtrafiken. Vänsterpartiet anser därför att man i den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet bör avsätta 13,2 miljarder kronor till riktade åtgärder för kollektivtrafiken. Riktade åtgärder för kollektivtrafik ska bidra till:

- ? **Satsning på snabbussar s.k. BRT.** Trafikverket bör ges i uppdrag att genomföra två systemförsök med BRT, Bus Rapid Transit. Bussystemet ges tydliga företräden i trafiken eller egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar, och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik.
- ? **Kollektivtrafik på vatten.** För att utnyttja den potential som finns för dessa hållbara transporter bör riktat statligt stöd utgå till nya linjer. I större orter vid sjöar eller vattendrag kan sjöburen kollektivtrafik avlasta kollektivtrafiken på land.
- ? **Ökad tillgänglighet och jämställdhet.** Exempel på åtgärder är attraktiva bytespunkter, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum.
- ? **Anpassa kollektivt resande för personer med funktionsnedsättning.** Kollektivtrafiken är trots tidigare riksdagsbeslut inte tillgänglig för många personer med funktionsnedsättning och åtgärder saknas för att målet ska uppfyllas.

Vad som ovan anförs om avsättning av medel till riktade åtgärder för kollektivtrafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.1.3 Flexibel pott för investeringar i hållbara transportlösningar för näringslivet

Behovet av hållbara transportlösningar för näringslivet kan uppstå inom en relativt kort tidsperiod och kan vara svåra att förutse. Den sedan en tid uppkomna efterfrågan på hållbara godstransporter för gruvnäringen är ett exempel. Införande av adekvata styrmedel för att flytta godstrafik från väg till spår eller sjöfart krävs men även tillgång till statliga medel för investeringar inom en relativt kort tidsrymd. För att möjliggöra tillgång till t.ex. godstransporter

till sjöss eller på järnväg bör ekonomiskt utrymme skapas för kortsiktiga investeringar för hållbara transportlösningar.

En flexibel investeringsram inom utvecklingen av transportsystemet för investerings- och trimningsåtgärder på kort sikt för hållbara transportlösningar på 10 miljarder kronor bör avsättas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.1.4 Färjetrafik

Gotland är en landsbygdsregion som trots nedläggning av storföretag och militära förband haft en relativt positiv utveckling under 2000-talet. En viktig orsak till det är övergången till moderna snabbfärjor som förkortat restiden och gjort en bättre tidtabell möjlig. Förutsättningarna för att bo, leva och driva företag på Gotland förbättrades genom detta.

Det nuvarande avtalet för trafiken har dock genom sin konstruktion inneburit problem, då resenärer och fraktköpare drabbas av kraftiga prishöjningar på grund av stigande oljepriser. I dagsläget utgör de höga priserna ett hot mot öns näringsliv, och speciellt utsatta är två av de viktigaste näringarna: lantbruket med förädlingsindustri och besöksnäringen.

Vänsterpartiet anslår i sin motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2012/13:T479) medel på 100 miljoner kronor för att sänka priserna på Gotlandstrafiken 2013. Vi ser det som ett första steg till att börja övergå till ett system med ”vägpriser”. Efterföljande år höjer vi nivån med ytterligare 200 miljoner kronor och därmed har vi täckt statens nettokostnad för övergången.

På Näringsdepartementet pågår ett arbete med att ta fram underlag inför nästa upphandlingsperiod som beräknas starta 2017. Kraven inför en ny avtalperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling. Det sker genom att trafiken har en god tillgänglighet vad avser tidtabell, turlista och pris. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor (28 knop) som helst ska drivas med miljövänligt bränsle. Tillgängligheten får inte försämrats. Färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland. Den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige. Den måste därför ses som en del av den nationella infrastrukturen.

Regeringen bör under 2013 återkomma med ett konkret förslag till ett vägprissystem för Gotlandstrafiken.

5.2 Underhåll

Regeringen föreslår att 241 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska avsättas för drift och underhåll av järnväg och väg. Trafikverket beskriver i Kapacitetsutredningen att det finns behov av utökade underhålls- och reinvesteringsåtgärder motsvarande ca 2,5 miljarder kronor för järnväg och ca 1,5 miljarder kronor för väg årligen under perioden 2014–2025 jämfört med nivån i gällande nationell plan. Sammanlagt således en föreslagen utökning med 4 miljarder kronor per år.

Fel! Okänt namn på

I propositionen framgår att regeringen delar Trafikverkets bedömning av behoven för att återställa och anpassa transportsystemet men bedömer att endast 3 miljarder kronor årligen behöver tillskjutas. Dessa ökade resurser ska möjliggöra en upprustning av standarden av det befintliga järnvägssystemet och en höjd ambition för vägunderhållet.

5.2.1 Järnväg

Regeringen föreslår att 86 miljarder kronor ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar. Det motsvarar en genomsnittlig ram per år på ca 7,2 miljarder kronor. Vänsterpartiet ser positivt på att regeringen höjt ambitionerna för banunderhållet men att det fortfarande inte når nödvändiga nivåer. Trafikverket beräknar i Kapacitetsutredningen en ram per år för underhåll och reinvestering på 8,2 miljarder kronor per år.

Vi menar att Kapacitetsutredningens föreslagna nivå bör betraktas som en absolut miniminivå. Dessutom anser regeringen att intäkterna från banavgifterna i högre utsträckning ska täcka kostnaderna för banunderhållet och successivt höjda avgiftsnivåer är planerade under perioden. Intäkterna från banavgifterna ska utgöra ett komplement till finansiering av banunderhållet genom anslag. Vänsterpartiet menar att höjda banavgifter allvarligt riskerar att påverka järnvägstrafikens konkurrensförutsättningar gentemot andra trafikslag. Vi delar därmed många remissinstansers oro för att detta tvingar fram en överflyttning av transporter till väg från järnväg.

Vänsterpartiet anser att alla transportslag på sikt ska bära sina samhällskostnader och har inget principiellt motstånd till banavgifter. Men så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader är det inte rimligt att ytterligare belasta ett hållbart transportslag, vilket i längden leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken. I stället bör ökat anslag för banunderhåll och moratorium för fortsatta höjningar av banavgiften införas under planperioden så länge jämbördiga villkor inte är uppnådda med konkurrerande trafikslag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Av den ekonomiska ramen för drift och underhåll av och reinvestering i järnväg bör det avsättas 109 miljarder kronor inkluderande upprustning av lågtrafikerade banor och kapillärspår. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.2.2 Vägar

Regeringen föreslår att 155 miljarder kronor ska avsättas till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Det innebär en genomsnittlig ram per år på ca 12,9 miljarder kronor. Det innebär att regeringen med avseende på underlaget i Trafikverkets kapacitetsutredning något överstiger föreslagen ram för underhåll av vägar. Regeringen väljer åter att lägga huvudfokus på nya vägar och vägtrafik trots rådande klimathot. Att Kapacitetsutredningen i sitt klimatscenario visar på behov av att minska biltrafiken

Fel! Okänt namn på

med 20 procent till 2030 för att nå klimatmålen får ingen återspeglning i regeringens fördelning av medel i propositionen.

Vänsterpartiet delar bedömningen att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar. Den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Vi prioriterar dock satsningar på nya vägar i betydligt mindre omfattning än regeringen, vilket innebär lägre drifts- och underhållskostnader i framtiden. Av den ekonomiska ramen ska det avsättas 134 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 7 november 2012

Jonas Sjöstedt (V)

Ulla Andersson (V)

Hans Linde (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Jens Holm (V)

Eva Olofsson (V)

Siv Holma (V)