

Motion till riksdagen 2024/25:3236

av **Gunilla Svantorp m.fl. (S)**

med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 210 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 255 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
4. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 309 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb, tillväxt och grön omställning och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra, för det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem, och att knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet, som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 och att detta fullt ut ska reflekteras i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snabbt behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de internationella resornas och transporternas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både med EU och med våra nordiska grannar och att möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att se över den gränsöverskridande järnvägstrafikens potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att rusta den svenska järnvägen och beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett välutbyggt och välunderhållet vägnät och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader, och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten i ökad utsträckning skulle kunna bedriva järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar kraftigt måste skärpas och att det pågående arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på ytterligare skarpa åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri, och därmed behöver arbetet öka för att de svenska vägarna ska nå den högre bärighetsklassen BK4 och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de enskilda vägarnas stora betydelse, varför samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över och en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som nationellt mål för kollektivtrafiken sätta upp att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utarbeta en offensiv hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull, och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett ambitiöst nationellt mål för cykling ska antas i beaktande av de utredningar som gjorts på området och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av långsiktiga blocköverskridande infrastrukturöverenskommelser och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Infrastruktur för sammanhållning, tillväxt och klimat

Våra transporter har en avgörande påverkan på att hålla samman Sverige som land, ge förutsättningar för arbete, näringsliv och tillväxt. Vi vet att industrin är motorn i Sveriges ekonomi. Den står för 15 procent av det samlade förädlingsvärdet och sysselsätter direkt eller indirekt 800 000 personer, och för industrin är fungerande transporter helt avgörande när det handlar om att få in råvaror och ut färdiga produkter. Liksom att kunna ha arbetskraft på sina olika verksamheter runt om i landet. Men fungerande transporter är lika viktiga för att människor i vårt land ska kunna förflytta sig till släkt och vänner.

Vår infrastruktur och våra transporter påverkar klimatet. Nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken.

De olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra. Det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem. Knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar.

Jämförelse mellan infrastrukturpropositionerna

Den stora politiska skillnaden mellan infrastrukturpropositionen 2021 och den som presenterades i oktober 2024 ligger i prioriteringarna för investeringar i väg på bekostnad av järnväg. Den nya SD-regeringen har retirerat helt när det gäller ambitionerna att bygga nya stambanor för att kunna avlasta de i princip fulla spåren.

2021 års infrastrukturproposition, som lades fram av den tidigare socialdemokratiska regeringen, fokuserade på klimatomställningen och prioriterade järnvägsinvesteringar över vägprojekt, i linje med målen för hållbar utveckling. Det fanns också en stark betoning på att minska utsläpp genom transportsektorn, och man framhöll vikten av kollektivtrafik och minskade transportrelaterade utsläpp som centrala frågor.

En annan tydlig skillnad är i synen på privat finansiering av statlig infrastruktur, där SD-regeringen på ett oreflekterat sätt verkar sätta sin tillit till ”Arlandabaneliknande” finansieringslösningar bl.a. av Malmbanan. Detta riskerar bara bli dyrt och dåligt – och är alls ingen ”quick fix” eller ”gratis lunch”. För all finansiering måste alltid i slutändan betalas, och privata finansierare kräver rejäl avkastning – som trafikanterna får betala. Staten lånar alltid billigt. Regeringens aningslöshet på detta område oroar.

Inte heller problematiserar regeringen kring riskerna med att frånhäva sig rådighet över samhällskritisk infrastruktur, vilket kan bli ett faktum med helt privat finansiering. Inte heller problematiserar man kring risken för att pengarna kan styra investeringar och att man därmed kan frånga tidigare prioriteringar som t.ex. att hela landet ska leva och utvecklas.

En annan sak som är anmärkningsvärd är att regeringen visar så svag vilja att styra trafikutvecklingen i samhällseffektiv och klimatförnuftig riktning, utan man flyter bara med i prognoserna. Man har inga ambitioner att lägga över mer gods och persontrafik på järnväg, kollektivtrafik, sjöfart eller cykel och gång. Det är svagt och det är viljelöst. Klimatarbetet, näringslivet och människor som vill ha en fungerande vardag drabbas, och kommer att drabbas, av denna lågambitionspolitik.

Sverige behöver bättre underhåll, ny spårkapacitet i järnvägen, utvecklade inre vattenvägar och bättre samordning mellan samtliga trafikslag

Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar, samt underinvesterat i underhåll av dessa. Det märks nu akut genom exempelvis inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Det är ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva, utvecklas och hålla ihop, och det är ett hot mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Detta är därtill ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom anläggandet av nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetenskapen om att ”förebyggande underhåll” är så mycket billigare än det ”avhjälpande underhåll” som krävs när en olycka väl har inträffat.

Takten i klimatomställningen måste öka. Likaså måste Sverige byggas ihop för att dels via ett väl fungerande och starkt transportsystem knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra, dels förstora arbetsmarknadsregionerna så som tanken var med utbyggnaden av nya stambanor. Utbyggnaden av järnvägskapaciteten tillsammans med underhållet av prioriterade järnvägslinjer och vägar i hela vårt land måste vara en del i ett större infrastruktur- och klimatpaket där lånefinansiering skulle kunna vara en möjlig väg att snabba på nödvändiga stora infrastrukturprojekt av avgörande betydelse för klimatet och för vårt lands tillväxt och jobbskapande.

När Sverige går mot hårdare ekonomiska tider är det centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe. En ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är också viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. För att detta ska lyckas så behöver trafikslagen samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. Förbättras transportmöjligheterna för industrin ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige, också för andra näringar är utvecklade och fullgoda transportmöjligheter A och O. Det är därför avgörande att vi fortsatt håller i transportpolitikens mål.

Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glesbefolkat. Det ställer stora krav på ett välutbyggt och underhållet vägnät. Vägarna måste vara välskötta och potthål måste lagas.

Sverige är ett land i norra Europa och som genomskärs av polcirkeln. Vinterväglag är vardagsväglag hos oss. Vinterväghållningen är en avgörande förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. Det kaos vi sett på de svenska vintervägarna de senaste åren är oacceptabelt. Vinterväghållningen måste förbättras. Alla mått och steg måste tas för att Trafikverket ska ta och kunna ta en proaktiv och fungerande roll för vinterväghållningen – inklusive sin roll som samordnare vid vinterväglagsincidenter.

Vi ser också fler både tyngre och längre fordon på våra vägar. För att säkerställa vägnätets robusthet och för att bibehålla kapaciteten måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta. Arbetet med att säkra s.k. BK4-status på de svenska vägarna måste öka.

En viktig del av det svenska vägtrafiknätet är enskilda vägar. Exempelvis bor nio av tio lantbrukare vid en enskild väg. De enskilda vägarna måste lyftas fram och värnas. Samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över.

Behovet av att öka anslagen till de enskilda vägarna behöver definitivt ses över. Därutöver behöver en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram.

Sverige, med sina stora avstånd, sin glesa befolkning och sin placering i Europas utkant, är starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är därför av yttersta vikt för såväl individer och näringsliv som för att vårt land hålls samman. Sveriges många statliga, kommunala och privata flygplatser är viktiga, inte minst alla dom som är utpekade beredskapsflygplatser.

I syfte att redan på kort och medellång sikt öka kapaciteten på våra väg- och järnvägar måste vi samtidigt satsa på att förbättra för våra inre vattenvägar. Här finns åtgärder som mycket snabbt skulle kunna få effekt.

Sverige har mer än 50 hamnar, flera stora sjöar och en lång kust, därigenom ger våra vattenvägar stora möjligheter att avlasta vägnätet, men också järnvägsnätet. Regeringen behöver ta fram en offensiv nationell hamnstrategi. Sverige har som sagt en geografi som passar väl för sjöfart på inre vattenvägar, dvs. på kanaler, insjöar och älvar – och kusttrafik. Ett genomsnittligt pråmfartyg lastar lika mycket gods som 200 lastbilar. Om vi skulle anamma Kontinentaleuropas användning av modern pråmtrafik – skulle vi få ett mer klimatsmart, kostnadseffektivt och diversifierat transportsystem. Det som saknas i Sverige är inarbetade ruttor och tidtabellsstyrda transporter samt intermodala hubbar där gods effektivt skulle kunna lastas om från landbaserade transporter och från fraktfartyg till pråmtrafiken.

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag. I takt med att kostnaderna för överfart har ökat, har avståndet mellan fastlandet och Gotland de facto ökat. Detta är allvarligt. Gotland är en del av Sverige, därför måste kostnaderna för transporter till och från Gotland vara rimliga. Regeringen behöver återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas.

Nya stambanor måste byggas för ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare trafik

En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg, att kunna boka en efterlängtd semesterresa med tåg och vara säker på att komma fram i tid borde vara en självklarhet. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan resande ske tryggare, snabbare och mer klimatsmart.

Inte minst för godstrafiken är satsning på nya stambanor viktig. Den gröna nyindustrialiseringen vi nu ser i alla delar av vårt land, inte minst i de norra delarna, kräver kraftigt utbyggd järnväg och trafikslag som hänger ihop. Regeringen behöver skyndsamt och med kraft investera i respektive färdigställa Malmbanan och Norrbottenbanan.

Nyindustrialiseringen är en stor möjlighet för Sverige med fler välbetalda industrijobb och ökad tillväxt. Men det är bråttom. Företagen behöver handlingskraft och långsiktiga besked annars söker de sig utomlands. Men regeringen förmår inte leverera utan låter Sverigedemokraterna bromsa industripolitiken. De håller på att sjabbla bort jobb och investeringar i Sverige. Nu behövs en offensiv målsättning till 2030 med konkreta åtgärder för att möta industrins behov.

I södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn Bältförbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt

mellan Skandinavien och kontinenten. Därför är den högerkonservativa regeringens inställning till de stambanor mycket olycklig och riskerar att hålla fast Sverige i ett föråldrat transportsystem, i stället för att bygga en infrastruktur i världsklass.

Satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välbefinnande vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart, arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas och arbetstillfällen skapas. Det behövs ökad kapacitet på spåren om transportköparna ska välja järnväg före väg. Därtill behöver infrastrukturplaneringen ändras från att alltför mycket fokusera på enskilda delprojekt – till att i stället fokusera på hela järnvägsstråk för nationella nyttor.

Ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad rälskapacitet, för vi vet att det är trångt på spåren. Sverige har världens mest avreglerade järnväg och många aktörer slåss om plats på spåren, för att frakta både människor och gods. Punktligheten sjunker och godstransporternas ”skogstid”, när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör motsvarande för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. Därtill behöver vi investera själva för att vi ska kunna dra nytta av våra grannländers investeringar. Men regeringen har valt att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser.

Nationell beredskap och Natomedlemskap

Natomedlemskapet ökar kraven på den svenska infrastrukturen, inte minst kraven på järnvägen. I den nationella säkerhetsplanen uttrycks det: ”Hela Sveriges infrastruktur-system behöver ses över för ökad kapacitet, redundans och motståndskraft mot kriser och krig. Sveriges motståndskraft, såväl under kris som under höjd beredskap och ytterst krig, förutsätter att försörjningen av kritiska varor och tjänster kan upprätthållas. Säker tillgång till kritiska råvaror och insatsvaror är av avgörande betydelse för samhällets funktionalitet.”

Sverige får i och med Natomedlemskapet nu bl.a. ta höjd för att klara stora trupp-förflyttningar. En enda soldat som ska förflyttas kräver en hel container med materiel. En truppförflyttning på flera tusen man kommer först och främst att behöva göras med järnväg. Detta ställer enligt Sveriges Natoåtagande krav på betydligt ökad kapacitet inom järnvägen. Likaså är Sveriges hamnar viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Natos generalsekreterare har tydligt uttryckt att Sverige behöver investera i mer infrastruktur för att klara kraven på bl.a. transporter i väst-östlig riktning.

Samarbetet inom Norden kommer att öka genom att alla länder är Natomedlemmar. Då behöver framför allt den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur. Vikten av detta har blivit alltmer påtaglig då det geopolitiska säkerhetsläget blivit alltmer spänt i och med Rysslands anfallskrig mot Ukraina som i allra högsta grad påverkar våra nordiska länder. Konsekvensen av detta blir att de öst-västliga transportstråken, med tillgängligheten till Norges isfria atlanthamnar, vid en eventuell upp-trappning av konflikten blir helt avgörande för truppförflyttning och export och import av varor. Järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm är central och måste få hög prioritet.

Aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför betydande.

I detta sammanhang måste det påpekas att regeringen bör göra allt den kan för att Sverige ska kunna kvalificera sig för så mycket additionella EU-medel som möjligt. Hittills har dock regeringen mest visat upp förmågan att sjabbla bort EU-medel.

Kollektivtrafikens betydelse i hela vårt land

Välfungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt, på detta sätt kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är därtill klimatsmart och absolut viktig för att vi ska klara klimatomställningen.

Busstrafik är en viktig del av kollektivtrafiken. Inte minst i de stora områden i landet där järnväg inte är ett alternativ, bär busstrafiken upp kollektivtrafiken. Mycket av denna är småskalig, och ger lokal sysselsättning över hela landet. Välfungerande busstrafik kräver bra och välunderhållna vägar.

Regeringens havererade klimatpolitik slår också mot elektrifieringen av bussarna. Den sänkta reduktionsplikten tillsammans med förändringen av elbusspremien har lett till katastrofala försäljningssiffror för både elbilar och elbussar. Under 2024 års första sex månader har antalet elbussar av nyregistreringarna gått från 41 procent av marknaden till 3,5 på bara ett år (första sex månaderna jämförda med varandra). Regeringens beslut om att hastigt förändra elbusspremien har alltså fått brutal effekt och skadar kollektivtrafiken mitt i en återhämtnings- och nyinvesteringsfas.

Den röda tråden i omställningen

Kommuner och regioner har kunnat söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. Syftet med dessa satsningar har varit att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, samt hållbara godstransportlösningar. SD-regeringens avveckling av denna framgångsrika satsning är olycklig, och är ytterligare en försvagning av klimatpolitiken.

Kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av den anledningen behöver också samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras.

Cykel är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka. Framför allt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. Inte minst är välplanerade och säkra cykelvägar viktiga för barnen, så att goda cykelvanor uppmuntras och sätter sig redan från början.

Många har vägarna som sin arbetsplats. Det gäller transportsektorn, räddningstjänst, ambulans, hemtjänst och kollektivtrafiken. De kör i ur och skur, sol och snö, värme och sträng kyla, dag och natt efter vägar som är i dåligt skick och inte alltid väl upplysta. Att vägarna är trygga och säkra är en förutsättning för en bra arbetsmiljö.

Trafiksäkerhet

Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och trafikövervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. Ett sätt att direkt öka trafiksäkerheten vore att göra det obligatoriskt att ha varselväst i bilen.

Säkrare vägar ska ske genom trafikseparering, inte genom sänkta hastigheter. Det krävs också ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten.

Arbetssituationen för många vägarbetare är djupt otillfredsställande. Arbetet med att ta fram en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål.

Antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska både i Sverige och i världen i övrigt. Förutom investeringar i mötteseparering av vägar ser vi behovet av ytterligare säkerhetsfrämjande åtgärder. Tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, hastighet och nykterhet.

Förbättrad kostnadskontroll

Det är viktigt med mer resurser till underhåll och investeringar men också lika viktigt att de resurser som finns används så effektivt som möjligt – genom noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar, då dessa gång efter annan drasits med skenande kostnadsökningar.

Den förra socialdemokratiska regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom Nationell plan för transportinfrastrukturen. Ett uppdrag som ska redovisas årligen och fortgå till år 2028 – och syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Uppföljningen av detta arbete med ökad kostnadskontroll behöver följas upp löpande med förslag på åtgärder som sedan kan följas upp om det ger avsedd effekt. Det är angeläget att arbetet innebär ständiga förbättringar under de år som arbetet pågår fram till 2028 och inte avvaktar tills uppdraget är slutfört.

Transparensen kring orsakerna till den bristande kostnadskontrollen behöver stärkas. Genom att Trafikverket får möjlighet att bedriva underhåll av sina anläggningar i egen regi kan både snabbare och effektivare underhållsarbeten uppnås samtidigt som det leder till bättre kostnadskontroll då man jämför utfall hos olika utförare.

Samhällsekonomisk bedömning genom modell från ASEK

På 1990-talet inrättades Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK). Det är en arbetsgrupp som innehåller ledamöter från olika myndigheter. ASEK rekommenderar vilka metoder och värden som ska användas för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning inom transportområdet. Besluten fattas dock

av Trafikverket. Den 2 april 2024 presenterades uppdaterade beräkningar, i det som kallas ASEK 8.0. Justeringarna är inte tillfyllest.

Modellen och de kalkylvärden ASEK/Trafikverket beslutat sig för – på alla ingående faktorer i ett trafikprojekt/satsning/aktivitet – genererar till slut fram ett nettonuvärde som sedan kan användas för att jämföra olika satsningars samhällsekonomiska lönsamhet med varandra. Detta är bra. Men det visar ingen total och objektiv sanning. Hur modellen ser ut, och hur viktningen av olika delmoment sker, bestämmer helt hur den slutliga lönsamhetssiffran ser ut.

Modellen innehåller en systematisk bias för och emot vissa typer av projekt. Vi vet alltså att viktiga satsningar på Malmbanan gärna räknas som samhällsekonomiskt olönsamma enligt modellen. Vi vet också att modellen systematiskt missgynnar järnvägssatsningar till förmån för satsningar på vägar, särskilt döms större järnvägsprojekt ut av föreliggande modell. Vi vet att modellen dåligt bedömer värdet av byggda järnvägsdelsträckor, i det som senare ska bli ett stråk. Vi ser att modellen tenderar undervärdera samhällsekonomiska vinster på lång sikt. Vi vet att projekt som modellen anser vara samhällsekonomiskt olönsamma, klassas som lönsamma så fort de är färdigbyggda.

Tillväxtverket skriver följande i sitt remissvar över Trafikverkets inriktningsunderlag till ny Nationell plan för transportinfrastrukturen: ”Ska samhällsekonomiska bedömningar väga tungt måste de bidra till en framtid som är hållbar, önskvärd, politiskt beslutad och värdesätter synergier och samplanering. Vi står inte bakom att Trafikverkets modell för samhällsekonomiska kalkyler ska tolkas som svaret på insatsen enligt direktivet.”

Tillväxtverket uttrycker det vidare: ”Vi ser en risk att kalkylmodellens begränsningar blir styrande för utfallet. Vi är oroliga att Trafikverkets fokus på basprognosen och nyttjandet av sina samhällsekonomiska kalkyler som främsta underlag för prioriteringar riskerar att göra i princip alla järnvägssatsningar i hela landet olönsamma och att det inte styr mot ett transporteffektivt samhälle.”

Det är skarpa ord mot den samhällsekonomiska lönsamhetsmodell som används, för det är vår skyldighet att använda våra gemensamma resurser på bästa sätt, men för att lyckas måste underlagen utgå från korrekta siffror och analyser.

Marknadsmisslyckanden

Det finns områden i olika verksamheter i vårt land som har avreglerats och bolagiserats, vilket har lett till ett annat syfte än att verka för det gemensammas bästa. Vi behöver ta tillbaka den samhällseliga kontrollen över det som vi menar är samhällsviktiga funktioner, och dit hör i allra högsta grad infrastrukturen. Självklart är samarbete mellan stat, region, kommun och privata aktörer en förutsättning för att infrastrukturens olika delar ska fungera runt om i vårt land, men det får aldrig ske utan att det är samhällets bästa som är i fokus. Inom detta område finns några verksamheter som bör utvärderas och ses över.

Flera tydliga marknadsmisslyckanden har drivit på flera samhällsproblem vi nu brottas med, exempelvis bristande kvalitet på vägar, järnvägar och mobilnät. Våra skattefinansierade verksamheter ska ha medborgarnas bästa i fokus. Resurserna måste gå dit de behövs. Utförarkompetensen hos exempelvis Trafikverket behöver bli bättre genom att mer av basuppgifterna återförs till att utföras i egen regi. Sverige befinner sig

i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge. Att då överlåta viktiga uppgifter i samhället till marknaden riskerar göra att vi inte kommer att klara av kriser som naturkatastrofer, extremväder, pandemier eller terror- och säkerhetshot – och i värsta fall krig. Vi behöver stärka hela samhällets motståndskraft. Det förutsätter en stark sjukvård, pålitliga vägar och järnvägar och ett motståndskraftigt elsystem för att nämna några områden. Rikets och medborgarnas säkerhet och trygghet ska alltid prioriteras före marknadsintressen. Framför allt måste samhället behålla rådigheten över den samhällskritiska infrastrukturen.

Stora områden i ekonomin ska vara konkurrensutsatta. Marknadskrafterna skapar drivkrafter för tillväxt, fler arbetstillfällen och välbefinnande. Men i dag ser vi att många marknader inte fungerar tillräckligt bra eller är kvasimarknader och att vanligt folk får betala priset. De här marknaderna måste fungera bättre än i dag om de ska finnas kvar. Här krävs reglering eller att vi använder styrkan i att många går ihop för att få lägre priser, bättre kvalitet och en starkare förhandlingsposition.

Myndigheten Trafikverket

År 2010 beslöt regeringen Reinfeldt att slå samman Vägverket och Banverket till ett sammanhållet trafikverk. På många sätt verkar denna sammanslagning inte ha medfört några större samordnings- eller andra vinster. Delvis beror detta på att man inte längre utför underhåll i egen regi – och därigenom har en stor del av den egna kompetensen inom staten förlorats. Sammanslagningen, samt den inriktning man har att bara vara en upphandlingsmyndighet, måste granskas noga. Och de granskningar och utredningar som gjorts behöver beaktas och ligga till grund för ställningstaganden. Bland annat står det klart att utförarkompetensen inom Trafikverket behöver utökas.

Efter halvtannat decennium av sammanslagning bör nu en granskning genomföras av om denna lösning har varit optimal för verksamheten samt om skattebetalarna tilldelats den förstärkning och utveckling av väg och järnväg som kan förväntas för pengarna, eller om sammanslagningen i stället lett till försämringar och ökade kostnader. En uppdelning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel bör övervägas.

Vikten av långsiktiga blocköverskridande infrastrukturöverenskommelser

Infrastrukturpolitiken tillhör de politiska områden där tidshorisonterna är mycket långa, ibland sekellånga – och där investeringskostnaderna är mycket höga. På dessa områden är det särskilt viktigt att få till parti- och blocköverskridande överenskommelser som står sig över decennier. Vi socialdemokrater är beredda, men nu krävs att regeringen antar vårt erbjudande om blocköverskridande samarbete.

Regeringens omfördelning av förvaltningsutgifter

En sak som förvånar i regeringens infrastrukturproposition är omfördelningen av förvaltningsutgifterna som inte funnits med i några tidigare förslag och heller aldrig har nämnts för utskottet men där regeringen utan att blinka med dessa resurser höjer sina egna prognoser för hur mycket resurser man kan använda. Det är därför svårt att ta

ställning till om det är ett siffertrixande eller något som faktiskt kommer att göra skillnad. Vi avvaktar därför att ta ställning till detta förslag innan det har utretts mer och vi fått tillfälle att ställa frågor.

Gunilla Svantorp (S)

Åsa Karlsson (S)

Mattias Ottosson (S)

Zara Leghissa (S)

Kadir Kasirga (S)

Carina Ödebrink (S)

Inga-Lill Sjöblom (S)