

## Motion till riksdagen 2018/19:20

av **Jens Holm m.fl. (V)**

# med anledning av skr. 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029

---

## 1 Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som utgår från en utveckling av klimatpåverkande utsläpp från transportinfrastrukturen som ligger på nivåer som är förenliga med riksdagens klimatmål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## 2 Bakgrund

I skrivelsen redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period.

## 3 Våra klimatmål måste vara styrande för transportsystemet

Klimatförändringarna är en ödesfråga för mänskligheten och Sverige ska vara ett föregångsland i klimatomställning. Sveriges riksdag har nyligen antagit ett klimatpolitiskt ramverk för att vårt samhälle ska kunna genomföra den omställning som krävs för att lösa klimatutmaningen. Ett antal klimatmål antogs samtidigt med den viktiga klimatreformen. Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Vänsterpartiet har länge varit drivande för att ett ramverk införs som omfattar hela samhället och samtliga politikområden för att minska utsläppen i nödvändig takt. Även

om Vänsterpartiet anser att det krävs tuffare nationella klimatmål än vad som antagits av riksdagen är det för våra klimatansträngningar helt avgörande att riksdagen tar beslut som är i enlighet med antagna klimatmål.

Utsläppen från transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Den största delen av de växthusgaser som släpps ut kommer från vägtrafiken och det är personbilar och tunga fordon som står för majoriteten av utsläppen. Koldioxid ackumuleras under lång tid i atmosfären. Om vi väntar med åtgärder fortsätter investeringar att gå till koldioxidintensiv infrastruktur med höga framtida utsläpp. Därför måste enligt vår uppfattning en åtgärdsplanering för vårt transportsystem de kommande tolv åren, om den ska vara förenlig med de av riksdagen uppsatta klimatmålen, utgå från just dessa mål. Så är dock inte fallet med den åtgärdsplanering som antagits av regeringen och som regeringen redogör för i skrivelsen. Den nationella plan som regeringen antagit bygger i allt väsentligt på det förslag som Trafikverket tagit fram, vilket baserar sig på prognoser av de olika transportslagens utveckling. Dessa prognoser visar att vägtrafiken förväntas öka kraftigt när det gäller både persontrafik och transporter och att också flyget beräknas öka kraftigt. Så i stället för att våra beslutade klimatmål är utgångspunkten för planeringen låter regeringen prognoser om oönskade trafikökningar för klimatet styra planen. Med en sådan ohållbar utgångspunkt blir det möjligt för regeringen att besluta om en plan som innehåller nya vägsatsningar och investeringsstöd till Sälens flygplats. Vänsterpartiet anser därför att regeringens planbeslut inte är förenligt med det klimatansvar som riksdagen tidigare enats om att Sverige ska ta.

## 4 Klimathotet kräver tillgång på hållbara transporter

För att nå en fossilfri transportsektor krävs en rad åtgärder inom en mängd områden. För det första krävs åtgärder för minskad trafik med personbil, lastbil och flyg. Detta kan ske genom överflyttning av transporter, att transporterna blir effektiviserade eller kortade eller att de helt enkelt ersätts. Kort sagt är detta åtgärder som ger ett mer transporteffektivt samhälle.

Våra fordon måste därutöver bli energieffektiva och fossilfria. Denna utveckling styrs till betydande del på internationell nivå, men även på nationell nivå går det att styra mot minskade utsläpp från fordon som säljs i landet samt att de nyttjas mer effektivt. Stärkta styrmedel krävs på samma sätt genom påverkansarbete gentemot EU samt genom nationella styrmedel för att stärka hållbara förnybara drivmedel.

Den nationella transportplanen för de närmaste tolv åren är av stor betydelse för att vi ska nå ett transporteffektivt samhälle med minskat trafikarbete för personbil, lastbil och flyg. Investeringar i ny infrastruktur bör enligt Vänsterpartiet i princip ske för att stimulera ökad andel transporter med järnväg och kollektivtrafik och cykel och gång. Det krävs även ökade investeringar i sjöfarten för att öka dess andel transporter samt minska dess miljö- och klimatpåverkan.

I regeringens antagna nationella plan ökar andelen och volymen investeringar i järnväg jämfört med planen för 2014–2025. Det är enligt vår bedömning ett steg i rätt riktning. Den antagna planen innehåller dock fortfarande betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare

investeringsutrymme för järnväg. Vi ställer oss oförstående till att t.ex. en satsning på Tvärförbindelse Södertörn kan ingå i regeringens planering. Naturvårdsverket avfärdade 2017 satsningen då den motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö. Forskning visar att fler motorvägar också ger ökad biltrafik.

I sitt yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, vilket endast marginellt avviker från regeringens nu antagna plan, avstyrker Naturvårdsverket förslaget då det är otillräckligt i förhållande till vad som krävs för att uppfylla klimatmålen. Myndigheten konstaterar att investeringarna påverkar förutsättningarna för trafik- och samhällsutvecklingen samt möjligheterna och kostnaderna för att nå målen under lång tid framöver. Miljö- och klimatfrågorna har under lång tid fått alltför litet genomslag i infrastrukturplaneringen, trots den kunskap och de politiska målsättningar som finns. Mot denna bakgrund vill Naturvårdsverket se en plan som ser radikalt annorlunda ut än vad Trafikverket föreslår. Det är starka ord från den myndighet som är vår drivande och samordnande kraft i miljö- och klimatarbetet. Men regeringen har valt att inte lyssna ens på denna varningssignal. Inte heller har man valt att följa Naturvårdsverkets andrahandsförslag som innebär att samtliga vägobjekt som beräknas bli samhällsekonomiskt olönsamma vid 12 procents minskat trafikarbete med personbil (2030 jämfört med 2014) ska strykas ur planen.

## 4.1 Ökade järnvägsinvesteringar i hela landet

Vänsterpartiets utgångspunkt är att vårt vägsystem i princip är färdigbyggt och att nya motorvägsbyggen inte är förenliga med våra antagna klimat- och miljöambitioner. En nationell plan som, i motsats till den av regeringen nu antagna, tar sin utgångspunkt i våra klimatmål måste enligt vår uppfattning radikalt öka investeringarna i nya järnvägar och minska väginvesteringarna. Därutöver krävs ökade infrastrukturinvesteringar för övrig kollektivtrafik, cykel och gång och hållbar sjöfart.

Vänsterpartiet är för byggande av höghastighetsbanor. Vårt järnvägssystem har stor kapacitetsbrist och höghastighetsbanor möjliggör klimatsmart resande med tåg i stället för flyg och bil samt frigör utrymme för ökade godstransporter på järnväg. Därutöver ger denna satsning en rad positiva regionala effekter för arbetsmarknaden. Vi anser att höghastighetsbanor för 320 km/h borde vara det mest klimateffektiva och att de bör färdigställas så fort som det är möjligt för att samhällsnyttorna ska kunna realiseras. En snabb utbyggnad bidrar till våra klimatmål men ska inte ske på bekostnad av andra nödvändiga järnvägsinvesteringar i landet. Regeringens planförslag är otillräckligt för att åstadkomma en snabb utbyggnad i enlighet med våra ambitioner. Samtidigt är byggande av nya stambanor och deras finansiering ett långsiktigt åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. För att medverka till att denna problematik blir möjlig att lösa över partigränserna avser Vänsterpartiet att fortsätta delta i de samtal som den socialdemokratiskt ledda regeringen tagit initiativ till angående finansiering av höghastighetsbanor.

Det råder i dag kapacitetsbrist på våra spår och ett modernt järnvägssystem måste rymma satsningar på både höghastighetsbanor mellan våra storstäder och utökade möjligheter till klimatsmarta transporter och resor för hela vårt land. En sådan inriktning är fullt möjlig med nuvarande ekonomiska ram om vi väljer att prioritera investeringar i nya järnvägar framför nya vägar och minskar investeringsvolymen i ny signalanläggning i form av den EU-gemensamma standarden ERTMS.

Norra Sverige har i dag, trots stor tillgång på naturtillgångar och basindustri samt stor potential för regional utveckling och turism, begränsad tillgång på klimatvänliga transporter och resor med järnväg. Vi vill stärka Norrlands möjligheter att flytta godstransporter och resor från väg till järnväg. Tillgång till en fungerande järnväg ökar människors möjligheter att bo, studera eller arbeta på annan ort. Vänsterpartiet saknar även beskrivningar av hur norra Sverige ska knytas ihop med grannlandet Finland i transportplanen. EU-kommissionen har i CEF-förordningen föreslagit förlängning av stomnätskorridoren till att gå längs Norrlandskusten och vidare till norska gränsen. Vi anser att bl.a. följande investeringar bör ingå i en klimatinriktad nationell plan för transportsystemet:

#### **4.1.1 Tidigare och utökade satsningar på Norrbotniabanan**

Vänsterpartiet har under många år i riksdagen motionerat om satsningar på Norrbotniabanan. Vi ser det därför som ett stort framsteg att vi i samarbete med regeringen fått igenom beslut om byggstart av första delsträckan av Norrbotniabanan under 2018. En modern kustjärnväg mellan Umeå och Luleå är nödvändig för att utveckla kapacitetsförstärkning för en miljövänlig basindustri i norra Sverige. Banan stärker möjligheter till arbetspendling och bidrar till ökat bostadsbyggande. Det skapar en förbättrad kompetensförsörjning i området och stärker en mer jämställd arbetsmarknad då den motverkar dagens långa avstånd mellan kommuncentrum som gett en starkt könsuppdelad arbetsmarknad. För att tidigare få Norrbotniabanan klar föreslår vi tidigare byggstart av sträckan Dåva–Skellefteå till 2021 samt att ekonomiska medel tillförs för att hela denna sträcka ska kunna färdigställas under planperioden.

För att påskynda byggandet av hela Norrbotniabanan föreslår Vänsterpartiet att byggande av sträckan Skellefteå–Luleå även ska inledas under planperioden. Vi anser att ekonomiska medel bör tillföras för att denna sträcka ska kunna byggstartas 2021–2022. Det skulle innebära att byggnad av sträckorna Dåva–Skellefteå och Skellefteå–Luleå skulle kunna pågå samtidigt och ett färdigställande av hela Norrbotniabanan skulle kunna ske tidigare än vad regeringens planförslag medger.

#### **4.1.2 Tidigarelägg och öka satsningen på Ostkustbanan**

Ostkustbanan förbinder södra Norrlands kustland med Stockholm och järnvägssystemet i de södra delarna av landet. Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är en enkelspårig bana med person- och godstrafik, vilket skapar trängsel och kapacitetsbrister och därmed längre transporttider. Genom att bygga ut till dubbelspår kan kapaciteten fyrdubblas och norra och södra Sverige knyts ihop. Gods och människor får plats och restiderna halveras. Vänsterpartiet har i tidigare riksdagsmotioner lyft behovet av satsningar på dubbelspår på banan då den enkelspåriga banan i dag begränsar kapaciteten för hela vårt järnvägssystem.

Vi välkomnar att regeringens förslag innehåller investeringar på sträckan Gävle–Kringlan under planperioden. Denna sträcka har i dag låg hastighetsstandard, vilket leder till långa restider för resenärer och stor risk för förseningar. Regeringens planförslag innehåller dock endast påbörjad utbyggnad till dubbelspår av Ostkustbanan med ny sträckning mellan Gävle och Kringlan under perioden 2024–2029.

Vänsterpartiet anser att denna satsning är mycket angelägen och att dubbelspår på sträckan Gävle–Kringlan därför bör färdigställas under planperioden (2018–2029) genom att ytterligare ekonomiska medel tillförs för full finansiering samt att byggstarten

tidigareläggs till 2021–2023. En sådan satsning ger stora värden för såväl Gävle som länet i stort och ger positiva effekter gällande bostäder. Tillgängligheten till stora studie- och arbetsplatser som Gävle sjukhus och Högskolan i Gävle kommer att öka.

### 4.1.3 Ökad kapacitet för Inlandsbanan

Inlandsbanan är en koncern bestående av bl.a. Inlandsbanan AB. Inlandsbanan AB ägs av 19 kommuner längs banans sträckning Mora–Gällivare. Inlandsbanan får driftsbidrag för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen. Någon utökad satsning på Inlandsbanan ingår därmed inte i regeringens planförslag.

Inlandsbanan går genom ett mycket rikt råvarulandskap där gruv- och metallbaserade samt skogsbaserade näringar dominerar. Tillgången till stabil transportkapacitet på järnväg är därmed viktig för konkurrenskraften. Inlandsbanans standard har under senare år förbättrats men når trots detta inte upp till normal svensk järnvägsstandard. Med en genomgripande upprustning av banan skulle den på kort tid kunna bidra till avsevärt ökad järnvägskapacitet i hela Norrland men även positivt påverka trafikförutsättningarna i Norge. I Jämtland-Härjedalen är besöksnäringen att betrakta som en basnäring och har större betydelse för sysselsättning och tillväxt än i många andra regioner. Under senare år har ny persontrafik etablerats på delar av banan.

Vänsterpartiet anser att ökade ekonomiska medel bör satsas på att öka kapaciteten på Inlandsbanan för ökad persontrafik och stärkta transporter för basnäringarna.

## 5 Fungerande vägar även i glesbygden

Vänsterpartiet anser att det svenska vägnätet i princip är färdigbyggt. Däremot ser vi ökat behov av underhåll av redan befintliga vägar. Vägförbättringar kan även krävas av trafiksäkerhetsskäl.

De ekonomiska ramarna för underhållet av järnväg och väg har redan beslutats i riksdagen med anledning av regeringen proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). Vi anser att fördelningen av resurser inom anslaget för underhåll av vägar inte är balanserat för att säkerställa en god tillgång till kommunikationer i hela landet. I regeringens antagna nationella plan anser vi inte att det är acceptabelt att en större del av det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en försämring under planperioden. Det skulle negativt påverka möjligheten för boende i gles- och landsbygd att färdas på vägar med rimlig standard. För att åtminstone bibehålla den standard som i dag finns på dessa vägar anser vi att den omfattande satsningen på 10 miljarder till att stärka ett begränsat vägnät för 74-tonstrafik bör reduceras och bl.a. samordnas med enskilda vägars behov av investeringar. Vi ställer oss bakom en satsning för att möjliggöra 74-tonstrafik på ett begränsat vägnät men anser det inte vara rimligt att det leder till att glesbygdsbor i sin vardag ska få försämrade vägar.

Upphandlingsregler som Trafikverket börjat anamma gällande t.ex. snöröjningar på allmänna vägar har fått oönskade konsekvenser med ökade utsläpp och sämre vägunderhåll på enskilda vägar i anslutning till allmänna vägnätet. Dessa regler måste anpassas till glesbygd där förhållandena skiljer sig enormt jämfört med tättrafikerade orter.

## 6 Trafikverket måste få ett nytt uppdrag

Vänsterpartiet har under flera år kritiserat det planeringsarbete som föregått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. Det enda rimliga är att underlag och förslag till planering för vårt transportsystem under en tolvårsperiod ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på våra vägar. I denna kritik har vi inte varit ensamma; både miljörorelsen och Naturvårdsverket delar denna bedömning. Då klimathotet med icke önskvärd tydlighet visar att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen av växthusgaser är det alltmer orimligt att hänga kvar i gamla planeringsgrunder, inte minst i skuggan av riksdagens nyligen beslutade klimatpolitiska ramverk för Sverige med klimatlag och nya klimatmål som ska ge oss en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Därför bör regeringens beslut inom nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 rivas upp och Trafikverket ges ett nytt uppdrag. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med ett nytt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som utgår från utveckling av klimatpåverkande utsläpp från transportinfrastrukturen som ligger på nivåer som är förenliga med riksdagens klimatmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Jens Holm (V)*

*Lorena Delgado Varas (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*

*Birger Lahti (V)*

*Elin Segerlind (V)*

*Hanna Gunnarsson (V)*

*Amineh Kakabaveh (V)*

*Yasmine Posio (V)*

*Håkan Svenneling (V)*