

Motion till riksdagen 2024/25:193

av **Nooshi Dadgostar m.fl. (V)**

En järnväg för framtiden

1 Innehållsförteckning

2 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3 Mer järnväg och nya stambanor	2
4 Järnväg Sverige	3
5 Samhällsnytta i stället för vinstmaximering	4
6 Sverige får inte bli en järnvägsflaskhals.....	5
6.1 Järnvägsförbindelser mellan de nordiska länderna.....	6
7 I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning	6
8 Vem ska betala?.....	7
8.1 Malmbanan	8
9 Snabba tåg i stället för höghastighetståg	8
10 Mer och fler godstransporter på järnväg	8
11 Bygg klart järnvägssträckor.....	9
12 Utveckla de regionala järnvägarna	9
13 Sänk banavgifterna	10
14 Statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning	10
15 Intermodala lösningar.....	11
15.1 Från väg till järnväg och sjöfart.....	11

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inrättandet av en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka i EU för att SJ ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.

3 Mer järnväg och nya stambanor

Riksdagen beslutade om klimatmålen 2017 och de transportpolitiska klimatmålen 2009. På EU-nivå har unionen inom ramen för Fit for 55 samlat transportbranschen och kommit överens om mål för samlade utsläpp. Det är ett bra och viktigt steg för att nå en klimatomfattigt hållbar transportsektor.

Transportsektorn står i dag för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och över 90 procent av dessa kommer från vägtrafiken. Sverige har som mål att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 samt att Sverige ska vara klimatneutralt senast 2045. Med undantag för pandemiåret 2020 visar uppföljningar att transportomställningen går alltför långsamt för att vi ska nå våra mål.

Vänsterpartiet har i likhet med Naturvårdsverket och miljöorganisationerna i många år uppmärksammat det orimliga med att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. För att

uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030 och därmed för ett mer transporteffektivt samhälle krävs en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering.

I dag arbetar transportsektorn för att ställa om genom elektrifiering och alternativa drivmedel. EU stiftar lagar som sätter hårda regleringar för transporterna, och bränslet, vilket i många fall välkomnas av transportbranschen som vill göra sin del för klimatomställningen. Sveriges nya moderatledda regering har däremot under sin korta tid vid makten satt stora käppar i hjulet för att Sverige ska kunna ställa om. Att stoppa nya stambanor för höghastighetståg var den första åtgärden som Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna kunde komma överens om inom regeringssamarbetet. I stället påstår regeringen att satsningar ska ske på elektrifiering av transportsektorn, men förslag och stora investeringar lyser med sin frånvaro.

Järnvägen i Sverige är till ca 80 procent elektrifierad. Det är ett transportsätt som måste öka, både med resenärer och gods. Det behöver byggas nya stambanor – i dag är det för trångt på rälsen.

Under 2022 presenterade Vänsterpartiet det största infrastrukturpaketet i modern tid. Vänsterpartiet vill investera 170 miljarder kronor mer än den nuvarande SD-stödda högerregeringen de kommande tio åren. Om förslaget röstas igenom i riksdagen skulle det innebära bl.a. att befintlig infrastruktur kan rustas upp, att Malmbanan blir dubbelspårig, att Nya Ostkustbanan kan färdigställas och att flera av de nu existerande regionalbanorna räddas från nedläggning. Det innebär en järnvägssatsning som på riktigt binder samman alla delar av vårt land och som underlättar arbetspendling på en rad platser i landet och gör tågresa snabbare.

Under Almedalsveckan 2023 presenterade Vänsterpartiet en gemensam statlig organisation för järnvägen: Järnväg Sverige. Järnväg Sverige ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur och det ska ske i egen regi. Det är alltifrån rälsen, växlarna och signalsystemen till stationsbyggnaderna och verkstäderna. Priserna ska sänkas och bli förutsägbara.

Vänsterpartiets utgångspunkt för infrastrukturen är att transportslag ska komplettera varandra och ses som en helhet. Förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv och att de regionala skillnaderna kräver olika lösningar 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 Järnväg Sverige

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. En fungerande järnväg är en samhällsviktig verksamhet som också har stor betydelse för totalförsvaret.

Trafikverket utför sedan 2010 inget underhåll i egen regi, utan samtliga underhåll sker numera genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag huvudsakligen 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer. Allt faktaunderlag pekar

på att underhållet varken har blivit effektivare eller billigare efter konkurrensutsättningen.

Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen. Förslaget innebär att helhetsansvaret för den svenska järnvägen samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Den ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. De olika tågoperatörerna kvarstår p.g.a. EU-krav men får verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas.

Järnväg Sverige ska sätta förutsägbara priser. Biljettpriserna ska sänkas med 20 procent jämfört med dagens priser för att nå ambitionerna om ökad spårbunden trafik. Vänsterpartiet föreslår även att ett konkret mål sätts för en ökning av spårbundna transporter och att ny räls byggs för att öka spårkapaciteten.

Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi lägre priser och pålitliga tåg. Vinnare är resenärerna, klimatet och industrin.

Vad som ovan anförs om inrättandet av en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Samhällsnytta i stället för vinstmaximering

Järnväg Sverige är Vänsterpartiets svar på det kaos som råder på svenska järnvägar. Det är dock ett politiskt förslag som ännu inte är förverkligat. Vi har fortfarande ett avreglerat SJ att förhålla oss till.

SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till ett starkt fokus på att skapa vinst. SJ:s aviserade nedläggning av pendeltåget mellan Stockholm och Uppsala och de inställda nattågen Göteborg–Umeå/Åre är de senaste exemplen på detta systemfel. SJ AB tvingas se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. Bolaget har exempelvis tagit bort biljettförsäljningen över disk och även ombord, vilket innebär att resenärerna hänvisas till appar och försäljning på internet och via biljettautomater. Personlig service är tillgänglig endast via telefon efter långt köande, och att köpa en biljett kontant är svårt och dyrt.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas att prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ ha kunnat sänka priserna på biljetter, förbättra servicen och trafikera fler banor och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. I dagsläget sätter dock EU:s lagstiftning stopp för en sådan styrning och utveckling av SJ AB.

Vänsterpartiets mål är – i strid mot EU:s lagstiftning – att det överskott som SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och till en minskad miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen bör verka i EU för att SJ ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Sverige får inte bli en järnvägsflaskhals

När den två mil långa Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland står färdig senast 2029 förväntas både gods- och persontransporterna öka kraftigt. Förbindelsen, med sina möjligheter till gröna resor och godstransporter, bär på en potential att bidra till klimatomställningen i norra Europa och smörja den ekonomiska motor som Öresundsregionen har kommit att bli för både Danmark och Sverige. Men byggs järnvägskapaciteten inte ut med nya spår kommer hela Sverige att förvandlas till en flaskhals och järnvägens bristande kapacitet riskerar att öka lastbilstransporterna mångdubbelt genom Skåne till övriga Sverige.

Av klimat- och trängselskäl måste denna transportökning ske till järnväg och inte bilväg. Därför kan en ny fast järnvägsförbindelse mellan Sverige och Danmark vara nödvändig. Sverige och Danmark har nyligen utrett en kombinerad väg-/järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör, men Vänsterpartiet anser att en bredare utredning måste göras där även förslagen kring godsspår Landskrona-Köpenhamn samt en s.k. Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn inkluderas.

Det är viktigt att utredningen inte bara tittar på ökad kapacitet i sig utan också på hur en fast förbindelse kan bidra till att klimatmålen nås med ökade järnvägstransporter för både personer och gods. Det planerade fyrspåret mellan Lund och Malmö, en av Sveriges mest trafikerade sträckor, måste skyndas på så att det uppfyller tidsplanen. Tvärförbindelsen Helsingborg-Hässleholm borde utvecklas så att fler och snabbare tåg kan köras i form av ett extraspår så att det blir dubbelspår längs hela den sju mil långa sträckningen genom Skåne. Längs Västkustbanan från Helsingborg till Göteborg byggs nu dubbelspår. Det måste skyndas på så att fler personer och mer gods kan transporteras från Göteborg till Skåne och ut i världen. Återigen, behovet av utbyggd kapacitet växer med den ökade trafiken från Tyskland och Danmark i och med bygget av Fehmarn Bält. Göteborgsregionen är spårmissigt underdimensionerad.

Det är uppenbart att den moderatledda regeringen inte har tagit hänsyn till hur järnvägsförbindelser i andra länder hänger ihop med Sverige och hur både gods och passagerare gynnas av att transporteras på järnväg. Att inte bygga nya stambanor kommer att resultera i att Sverige inte kan vara en ledande industrination eftersom industrierna inte kommer att kunna frakta sitt gods. Behovet av att frakta stål och timmer är avgörande för Sveriges industrier, som efterfrågar mer järnväg.

Tungt gods kräver stor kapacitet som lastbilar inte kan tillgodose. Sveriges ekonomiska utveckling är beroende av klimatomställigt hållbara transporter från industrierna. Järnvägen är navet i framtidens ekonomi. Därför behöver det dels byggas nya stambanor, dels byggas nytt och befintliga banor underhållas. Oavsett hastighet på tågen behöver kapaciteten ökas. För framtidens klimatomställning, för industrins framväxt från norr till söder och för att Sverige behöver vara en del av resten av Europas transportvägar.

6.1 Järnvägsförbindelser mellan de nordiska länderna

Varje år görs 1,4 miljoner flygresor mellan Stockholm och Oslo. Endast en liten del av svenskarna och norrmännen tar tåget mellan våra nordiska huvudstäder. I dag tar det alldeles för lång tid att resa mellan Stockholm och Oslo och avgångarna är få. Med fler och snabbare tågförbindelser skulle flygandet minska kraftigt, vilket skulle vara positivt för klimatet och utvecklingen mellan huvudstäderna.

En central del av Vänsterpartiets klimatpolitik är en kraftig utbyggnad av tågnätet, både i Norden och runt om i Europa. Vi vill ha samordnade tidtabeller och fler nattåg genom Europa och då också mellan våra nordiska länder, något som skulle underlätta resandet även i den arktiska regionen. I dag har vi järnväg från Nordnorge till Sverige. Finland har en annan spårbredd än övriga nordiska länder. Värt att notera är dock att Finland överväger att övergå till europeisk spårbredd p.g.a. säkerhetsläget. En utredning är under vardande och ska vara klar andra halvan av 2024.

I Haparanda finns goda möjligheter till överflyttning av både svensk-finsk persontrafik och gods. Den järnväg som finns är dåligt underhållen och har för låg kapacitet. Dessutom behöver kopplingen mellan länderna bli bättre. En bättre utbyggd och underhållen tvärbana mellan de nordiska länderna skulle kunna öka inte bara människors resande utan också godstransporter och därmed avlasta vägnätet som i dag har en tung godstrafik. Vänsterpartiet vill därför att Sverige tar initiativ till ett effektivt samarbete med Norge och Finland för att knyta ihop den nordiska delen av Arktis. Sverige ska inom det nordiska samarbetet verka för att utveckla de gränsöverskridande järnvägarna. För vidare resonemang, se motionen Samarbetet i Norden och Baltikum (mot. 2020/21:597).

7 I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning

När en regering misslyckas med att ge transport- och infrastruktursektorn långsiktiga förutsättningar, har hela politiken misslyckats.

Regioner och kommuner i Sverige har under årtionden förberett sig på att nya stambanor ska byggas. Kommuner har byggt om sina stadskärnor och resecentrum, arbetsmarknadsregioner har vidgats och företag etablerats. När M-KD-L-regeringen följde Sverigedemokraternas förslag om att inte bygga höghastighetsstambanor svek de samtidigt hela näringslivet och Sveriges möjlighet att nå klimatmålen.

När infrastruktursatsningar på miljarder och åter miljarder med ett enkelt penndrag kan försvinna betyder det att den moderatledda regeringen har avlivat den nationella planens betydelse. Det betyder att arbetet med nationell planering inte fungerar. Därför föreslår Vänsterpartiet att infrastrukturens arbetssätt ska förändras. Transportbranschens budskap till politiken är tydligt, branschen vill ha långsiktiga förutsättningar. Branschen vill veta att lagt kort ligger, att utpekade infrastruktursatsningar blir av för att människor, industrier och företag ska ha möjlighet att framtidsplanera och göra investeringar så att hela Sverige kan leva.

Politiken har tyvärr svikit transportbranschen men också stora delar av Sverige genom att göra tvära vändningar i nationellt viktiga frågor.

Vänsterpartiet föreslår att det tillsätts en infrastrukturberedning, liknande Försvarsberedningen, där politiken på allvar samlas kring transportbehoven och utgår från ett mål baserat på det verkliga behovet av finansiering av järnvägen. Med anledning av det

gjorde Vänsterpartiet, Socialdemokraterna, Centerpartiet och Miljöpartiet ett utskottsinitiativ – i trafikutskottet – våren 2024.

En infrastrukturberedning, med Förvarsberedningen som modell, skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor kring vårt lands infrastruktur. Infrastrukturen är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regering. En infrastrukturberedning skulle däremot få ett bredare mandat och större möjligheter att ta in sakkunniga och att tillsammans med branschföreträdare på riktigt ta sig an svensk infrastruktur och dess behov av utveckling. Vänsterpartiets svar på den nationella planen för 2022–2023 utvecklas i motion 2022/23:3.

Vad som ovan anförs om att tillsätta en infrastrukturberedning bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Vem ska betala?

Sett till volymer är infrastruktur den sektor där staten lägger mest pengar på investeringar. Historiskt sett har Sverige investerat ungefär 2 procent av BNP i infrastruktur, men de senaste decennierna har den siffran sjunkit märkbart. En förklaring till det är att regeringen inte längre finansierar infrastrukturinvesteringar med lån utan genom löpande anslag från statsbudgeten. För att göra de stora investeringarna i omställningen av transportsektorn anser Vänsterpartiet att det är rimligt att delar finansieras med lån utanför den ordinarie infrastrukturplanen.

Vänsterpartiet anser därför 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 och regioner 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 konsumerar under en längre tid.

Vänsterpartiet anser att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt. Genom att stambanorna lyfts ut ur innevarande infrastrukturplan kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar. Att stambanorna byggs som ett lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation har också föreslagits av Trafikverket.

Investeringar i infrastruktur är i hög grad, och bör förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. All medfinansiering är frivillig, men metoden får inte bli ett sätt att ”köpa sig före i kön” och målet om samhällsekonomisk effektivitet får inte frångås. Det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt; förekomsten av medfinansiering får inte avgöra prioriteringen, och mindre lönsamma projekt med medfinansiering får inte konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Risken är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser. Konsekvenserna för fördelningen av resurser behöver utredas.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst för fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.1 Malmbanan

På kvällen den 17 december 2023 spårade ett fullastat malmtåg från Kiruna på väg till Narvik ur. Sträckan Kiruna–Narvik står för ca två tredjedelar av LKAB:s leveranser av järnmalmsproduktionen med tio fullastade malmtåg om dagen. Varje vecka som malmtågstrafiken ställs in till Narvik betyder en miljard i förlorade intäkter för LKAB. Det tog mer än en månad innan trafiken återupptogs igen. Malmbanan är navet i svensk järnmalmsindustri, det finns inga andra alternativ än att transportera den tunga malmen på godståg. Malmbanan är 50 mil lång och där trängs persontåg, godståg och malmtåg. Det behövs dubbelspår, vilket både Vänsterpartiet och LKAB har förordat länge. Regeringens svar är tre mil dubbelspår på sträckan Luleå–Boden. Det räcker inte. Staten behöver skyndsamt finansiera ett dubbelspår längs hela sträckan och avsätta medel för att rusta upp där kapacitetsbrist i dag råder.

9 Snabba tåg i stället för höghastighetståg

Sveriges järnvägar är för få, för gamla och för slitna. Det behöver byggas ny järnväg och det som finns behöver rustas upp. Tågen står stilla – eller går inte alls – när järnvägen genomgår en upprustning. Med fler parallella spår skulle tågen kunna ledas om och trafiken fortgå som vanligt. Nya stambanor behövs dels för att kapaciteten ska öka mellan Sveriges regioner, dels för att kunna separera de långsammare godstågen från snabbtågen.

Eftersom konflikten angående höghastighetstågen har förstört byggandet av nya stambanor oavsett hastighet på tågen anser Vänsterpartiet att hastigheten på tågen inte är det avgörande. Det som behövs här och nu är nya stambanor för snabba tåg. Det måste gå att resa med tåg i Sverige. Det är redan nu fullt på spåren och det är svårt att i någon större utsträckning öka järnvägstransporterna för personer och gods.

Andra länder satsar på järnvägen och bygger ut, inför billigare biljetter och ser till att resan går smidigt och enkelt för både passagerare och gods. Gör inte Sverige detsamma kommer resorna och transporterna med tåg att minska och våra bilvägar proppas fulla med lastbilar. Klimatmålen kommer aldrig att kunna nås och bilden av Sverige som ett ledande industriland kommer aldrig att förverkligas.

Vänsterpartiet vill att regeringen lägger undan konflikten om höghastighetståg och ser till att nya stambanor byggs för snabba tåg så att vi kan resa mellan våra stora städer på ett snabbt och smidigt sätt.

Dessutom behöver Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan färdigställas till 2030. Vi vill investera i bättre järnvägsförbindelser för både Stockholm–Oslo och Göteborg–Oslo med förlängning till Köpenhamn. Detta gäller även för järnvägen mellan Alingsås och Göteborg, Göteborg–Borås, dubbelspår på Malmbanan samt regionala spår som Tjustbanan och Stångådalsbanan.

10 Mer och fler godstransporter på järnväg

Industrin, företag och näringslivet vet att det gör stor klimatnytta att transportera gods på järnväg. Det enda som hindrar ökade godstransporter är att det saknas järnväg.

Vänsterpartiet vill öka antalet godstransporter på järnväg och föreslår därför att ett flertal nya banor byggs, rustas upp eller förses med dubbelspår.

Godskapaciteten måste stärkas på Inlandsbanan från Gällivare till Kristinehamn och ett industrispår byggas mellan Svappavaara och gruvan i Kaunisvaara. Dubbelspår måste byggas på Malmbanan och på godsstråket mellan Storvik i Gävleborg till Hallsberg och Mjölby måste dubbelspåret färdigställas och likaså tunnlar, broar och förbispår som behövs för att stråket verkligen ska kunna utnyttja sin fulla potential. På så vis kan en betydande del av lastbilstransporterna flyttas över till järnvägen. Sveriges hamnar, som Göteborg, Ystad och Norvik, behöver i större grad ha järnväg för att färjegods ska vidaretransporteras via sjöfarten.

11 Bygg klart järnvägssträckor

Trots att det råder kapacitetsbrist på järnvägen finns det ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda. Som exempel kan nämnas sträckan Hallsberg–Mjölby, där fyra femtedelar är färdigbyggda men där den sista biten fortfarande återstår och har skjutits på framtiden. Ett annat exempel är Hamnbanan Göteborg och Norrbottenbanan norrut från Umeå (Dåva) där anslutande Haparandabanan redan står klar. Sträckan Ängelholm–Maria (Helsingborg), dvs. Västkustbanan, är även den påbörjad men ej färdigställd. Kapaciteten och dess potential – samhällsnyttan – kan inte tas i bruk och de fulla effekterna av redan gjorda investeringar kan inte tillgodogöras förrän den sista etappen är klar. Det är ett gigantiskt resursslöseri. Det är av högsta vikt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att slutföra arbetet med dessa redan påbörjade järnvägssträckor.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

12 Utveckla de regionala järnvägarna

De regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Utvecklingen har tyvärr gått åt motsatt håll under en längre tid, och regionala banor tillåts förfalla för att sedan läggas ner med hänvisning till det dåliga skicket. Inte ens när det finns intresse av att trafikera vissa banor öppnas de åter för trafik. Ett exempel på detta är Lysekilsbanan. Vänsterpartiet anser att de regionala banornas potential bör förverkligas för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet. Nedläggningshotade banor bör rustas upp för att skapa möjligheter till ökad trafikering och inga banor ska läggas ner. Vi preciserar vår syn på utveckling av regionala banor i vår motion med anledning av proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (mot. 2020/21:4037) samt vår motion med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 (mot. 2022/23:3).

Regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

13 Sänk banavgifterna

I dag är det EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Genom järnvägslagen har kraven skrivits in i svensk rätt. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att de successivt årligen höjs, ska tillse att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitaget. Intäkterna använder Trafikverket till banunderhåll. 2018 uppgick Trafikverkets intäkter från banavgifterna till 1 767 miljoner kronor. Till 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Sedan 2009 har regeringar av olika kulör höjt banavgifterna för godstransporter på järnväg med nästan 300 procent. Detta är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp utan att behöva betala för dem. Det är en orimlig ordning, enligt vår uppfattning. Vi motsätter oss inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge då den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimatet och vägslitaget gynnar inte rådande situation en utveckling för hållbara godstransporter.

EU-kommissionens senaste rapport om utvecklingen på järnvägsmarknaden visade att banavgifterna, särskilt för tyngre godståg, var högre i Sverige än i många andra länder redan 2020. Sedan dess har de svenska banavgifterna höjts och kommer att höjas ytterligare för godståg 2025. Regeringen anser att både avgifter och kostnadsunderlag behöver ses över och eventuellt justeras och gav därför under 2024 Trafikverket i uppdrag att se över dagens nivåer och beräkningsgrunder för banavgifter som tas ut i det statliga järnvägsnätet.

Vänsterpartiet anser att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta som en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter.

Regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

14 Statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett nytt, gemensamt signal-system för järnväg som EU har beslutat ska införas. ERTMS ska förenkla trafikledning, underhåll och trafik mellan medlemsländerna. Det är omfattande och kostsamma investeringar som behöver göras. Tågoperatörerna beräknas ha en uppskattad samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa tekniken i loken för det nya signal-systemet. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Kostnaden för varje enskilt lok uppgår till minst 3 miljoner kronor och uppskattningsvis behöver ca 1 000 lok denna åtgärd. Det är en orimlig kostnad att som enskild tågoperatör behöva ombesörja.

Regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

15 Intermodala lösningar

Regeringen har som ambition att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Med fler godstransporter på järnväg och till sjöss i stället för med lastbil på väg kan utsläppen minska kraftigt. Målsättningen om överflytt beskrivs både i regeringens infrastrukturplan och tidigare i regeringens s.k. godsstrategi. Vare sig i nämnda godsstrategi eller i infrastrukturplanen kan regeringen visa på några mätbara positiva effekter av vidtagna åtgärder avseende överflytt av gods. Det är uppenbart att det behövs tydligare styrmedel för att gods på allvar ska kunna flyttas över från lastbilar på väg till hållbarare transportslag.

90 procent av Sveriges import och export går helt eller delvis på sjön. Överflyttningspotentialen mellan väg och sjö är enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ungefär 5 procent. Sjöfartsverkets avgifter bidrar marginellt till att styra om mot ökad överflytt från vägtransporter till sjötransporter.

Undantaget är inlandssjöfartens kortare transporter i Mälaren och Vänern, där en sänkning av avgifterna skulle kunna styra mot en överflytt. Avgifterna för inlands-sjöfarten är höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt. I dag finns en rabatt på lotsningen i Mälaren och Vänern; att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s regler om statsstöd, vilket behöver anmälas till EU-kommissionen. Det skulle även krävas att Sjöfartsverket får ökade statliga ekonomiska medel.

Vänsterpartiet anser att frågan bör utredas tillsammans med hamnarna i Mälaren och Vänern för att få en bättre gemensam syn på hur inlandssjöfarten ska fungera angående lotsavgifter, hamnavgifter och möjlighet till överflytt. För vidare resonemang och yrkande, se motionen En hållbar sjöfart för Sverige (mot. 2023/24:646).

15.1 Från väg till järnväg och sjöfart

Det är hög tid att på allvar flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Vänsterpartiet vill att regeringens förslag om en kilometerskatt/vägsplitavgift för tunga transporter på väg förverkligas. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik (Fi2018/01103/S2) som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader och i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygds-körning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. En vägsplitavgift innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Förutom den klimatnytta som en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag om en avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Nooshi Dadgostar (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Andreas Lennkvist Manriquez (V)

Isabell Mixter (V)

Daniel Riazat (V)

Vasiliki Tsouplaki (V)

Malin Östh (V)