

Motion till riksdagen 2008/09:T9

av **Lars Ohly m.fl. (v)**
med anledning av prop. 2008/09:35

Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	3
3	Bakgrund	5
4	Utgångspunkter för infrastrukturen	5
4.1	Ett ekologiskt hållbart transportsystem	6
4.1.1	Ekonomiska styrmedel också viktiga miljöåtgärder	6
4.1.2	Inför en investeringsbudget	7
4.1.3	Utgå ifrån en transporthierarki.....	8
4.1.4	En framtidsinriktad samhällsplanering	9
4.1.5	IT och bredband som en del av miljöarbetet.....	10
4.1.6	Öka andelen resor med kollektivtrafik.....	12
4.1.7	Låt mer gods gå på spår.....	12
4.1.8	Gör sjöfarten mer tillgänglig!	13
4.1.9	En utökad cykeltrafik.....	13
4.2	Ett socialt hållbart transportsystem	14
4.2.1	En jämställd trafik	14
4.2.2	Sätt resenären i centrum.....	17
4.2.3	En trafikpolitik även för funktionshindrade!	18
4.2.4	Behandla gotlänningar som andra i landet.....	21
4.3	Ett demokratiskt hållbart transportsystem	22
4.3.1	Inför en investeringsbudget	22
4.3.2	Låt staten betala för sjöfartsinfrastrukturen	22
4.3.3	Överför ansvaret till Vägverket	23
4.4	Utgångspunkterna översatta till transportslagen	23
5	Regeringens infrastrukturinriktning leder inte framåt.....	25
5.1	Planeringsram för transportinfrastrukturen	26
5.1.1	Jämvägen.....	27
5.1.2	Vägar	29
5.1.3	Prognos över trafikutvecklingen.....	30
5.1.4	Utgå ifrån resenärers och transportköparens behov	31

Fel! Okänt namn på

5.2	Hamnar och sjöfart	32
5.3	Kombiterminaler	33
5.4	Flygplatser	34
5.5	Privatisering och avreglering till varje pris	35
5.6	Finansiella frågor.....	37
5.6.1	Tidigare plan ej underfinansierad.....	37
5.6.2	Medfinansiering	37
5.6.3	Anslag kontra investering	38
5.7	Samhällsekonomiska bedömningar	38
5.8	Trängselskatt	39
6	Ekonomiska ramar för infrastrukturinriktningen	40
6.1	Regeringens proposition jämfört med Vänsterpartiets förslag	40
6.2	Järnvägar	41
6.3	Vägar	44
7	Regionala effekter av vårt förslag	49
7.1	Blekinge	50
7.1.1	Låsta objekt.....	50
7.1.2	Objekt i vårt förslag	50
7.2	Dalarna	50
7.3	Gotland.....	52
7.4	Gävleborg.....	53
7.5	Halland	55
7.6	Jämtland	56
7.7	Jönköping	57
7.8	Kalmar	58
7.9	Kronoberg.....	58
7.10	Norrbottn	59
7.11	Skåne	61
7.12	Stockholm.....	64
7.13	Södermanland.....	67
7.14	Uppsala.....	68
7.15	Värmland.....	70
7.16	Västerbotten	71
7.17	Västernorrland.....	73
7.18	Västmanland.....	75
7.19	Västra Götaland.....	75
7.20	Örebro	78
7.21	Östergötland	80
7.22	Vägobjekt som anses som låsta	82

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda miljö- och klimatskatter för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda en investeringsbudget för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en transporthierarki för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda samhällsplaneringen för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda IT och bredband för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka andelen resor med kollektivtrafiken för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta mer gods gå på spår för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra sjöfarten mer tillgänglig för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utöka cykeltrafiken för att få ett socialt och ekologiskt hållbart transportsystem.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en mer jämställd trafik för att få ett socialt hållbart transportsystem.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att få en trafikpolitik även för funktionshindrade för att få ett socialt hållbart transportsystem.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en trafik på barns villkor för att få ett socialt hållbart transportsystem.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en säkrare trafik för att få ett socialt hållbart transportsystem.

Fel! Okänt namn på

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behandla gotlänningar som alla andra i landet för att få ett socialt hållbart transportsystem.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta staten betala för sjöfartsinfrastrukturen för att få ett demokratiskt hållbart transportsystem.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överföra Gotlandstrafiken till Vägverket för att få ett demokratiskt hållbart transportsystem.
18. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att den totala investeringsramen under åren 2010–2021 bör uppgå till 544 miljarder kronor.
19. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att den totala ramen för investeringar i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 ska uppgå till 301,4 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 191 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar, 90,6 miljarder kronor till väginvesteringar, 12 miljarder kronor till regionala planer och 8,4 miljarder kronor till trafiksäkerhetsåtgärder.
20. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att planeringsperioden 2010–2021 ska ha en anslagsnivå för drift och underhåll motsvarande 242,2 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 90,2 miljarder kronor till drift och underhåll för järnväg, 11,75 miljarder kronor till upprustning av lågtrafikerade banor, 3,6 miljarder kronor till kapillärspår, 114 miljarder kronor till drift och underhåll på väg och 10,8 miljarder kronor till enskilda vägar.
21. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att planeringsperioden 2010–2021 ska ha en nivå för järnvägsinvesteringar motsvarande 191 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 180 miljarder kronor till nya järnvägar, 4,8 miljarder kronor till regionala planer och 6 miljarder kronor till lokal spårtrafik.
22. Riksdagen beslutar, i enlighet med vad som anförs i motionen, att planeringsperioden 2010–2021 ska ha en nivå för väginvesteringar motsvarande 90,6 miljarder kronor uppdelade enligt följande: 27,6 miljarder kronor till nya vägar, 12 miljarder kronor till regionala planer, 8,4 miljarder kronor till trafiksäkerhetsåtgärder, 6 miljarder kronor till miljöåtgärder, 21 miljarder kronor till ökad bärighet, 8,4 miljarder kronor till riktade åtgärder för cykeltrafik och 8,4 miljarder kronor till riktade åtgärder för kollektivtrafik.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska hamnar.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska kombiterminaler.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska flygplatser och driftbidrag.

3 Bakgrund

Regeringen redovisar i proposition 2008/09:35 förslag till inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. I propositionen finns förslag till ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut.

Vänsterpartiet vill ha en helt annan inriktning av infrastrukturen som mer baseras på åtgärder som leder till minskad miljö- och klimatpåverkan, ökad jämställdhet och minskade sociala skillnader i trafiken. Vi redogör här nedan först för våra utgångspunkter för en framtidsinriktning av infrastrukturen. Därefter bemöter vi regeringens förslag på vissa punkter och presenterar även motförslag. Sedan ger vi en bild av vad våra ekonomiska ramar betyder för väg- och järnvägstrafiken. Till sist redovisar vi hur vår infrastruktursatsning mer konkret påverkar de olika länen/regionerna.

4 Utgångspunkter för infrastrukturen

Vänsterpartiets utgångspunkt är att transportslag ska komplettera varandra och ses som en helhet. Förslag till kommunikationslösningar måste utgå ifrån 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 någon av ovanstående – anser vi att infrastrukturinvesteringarna även ska leda till att

- tillgängligheten ökar
- den regionala utvecklingen stärks
- kvaliteten inom transportsektorn förbättras.

Vi vill understryka att vi anser att de regionala skillnaderna kräver olika lösningar på ekologiska och sociala problem inom transportsektorn. Det går inte att applicera en metod eller ett medel överallt, utan åtgärderna kommer att skifta beroende på var i landet gods och människor behöver transporter.

Här nedan beskrivs mer utvecklat vad utgångspunkterna betyder.

Fel! Okänt namn

4.1 Ett ekologiskt hållbart transportsystem

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Det är framför allt förbränningen av fossila energislag – olja, kol och naturgas – som gör att halten av klimatgaser ökar. Halten av växthusgaser kommer att fortsätta att stiga i många decennier om inte åtgärder vidtas för att minska utsläppen. Fortsätter utsläppen att öka på samma okontrollerade sätt som i dag riskerar vi klimatförändringar och extrema klimathändelser som kommer att vålla stor förödelse och stort lidande runtom i världen. Om jorden får en ökad medeltemperatur med tre grader befarar FN:s klimatpanel (IPPC) en kollaps av delar eller hela Amazonas, samt stigande havsnivåer som leder till att mer än 200 miljoner människor tvingas flytta för gott. En medeltemperatur som är fyra grader högre riskerar att utrota 50 % av alla arter och leder obönhörligen till att stormar, torka, översvämningar och värmeböljor ökar i intensitet och därmed har stor påverkan på människan. Om vi skulle få en ökad medeltemperatur på fem grader kommer höjda havsnivåer att hota storstäder och resultera i att en tredjedel av Afrika drabbas av stora minskningar i skördarna. Det är därför viktigt att utsläppen av klimatpåverkande gaser radikalt minskar.

Den växthusgas som framför allt trafiken ger upphov till kommer från koldioxid. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 %. Bara vägtransporterna står för cirka en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp.

Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning. Riksdagen har fastlagt att utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Men i stället har utsläppen ökat med 12 %! Och prognoser visar att det kommer att ske en ökning med 2 % per år. Det här är inte hållbart, och transportsektorn måste därför omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. Det krävs en rad åtgärder inom olika områden, vilket vi redogör för här nedan.

4.1.1 Ekonomiska styrmedel också viktiga miljöåtgärder

För att nå de övergripande miljömålen kan inte infrastrukturinvesteringar ensamma bidra till måluppfyllelse. Lika viktigt är politiska beslut inom lagstiftning och utformandet av ekonomiska styrmedel, som skatter. Vänsterpartiet föreslår en rad miljö- och klimatskatter inom trafikområdet. Här följer några exempel:

- ? Höjd bensin- och dieselskatt med 75 öre på tre år
- ? Växling mellan höjd skatt på diesel och sänkt fordonsskatt för diesel för att styra mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta
- ? 2,5 miljarder kronor i statligt stöd till kollektivtrafik i glesbygd under en treårsperiod (500 miljoner kronor 2009, 1 000 mkr 2010 och 1 000 mkr 2011) och som betalas ut som en skattekreditering på intäktssidan
- ? Busstrafiken slipper höjda drivmedelsskatter, vilket betyder ca 100 miljoner kronor till busstrafiken 2009

Fel! Okänt namn på

- ? Bussar får sänkta fordonskatter, vilket ger busstrafiken 200 miljoner kronor
- ? Kilometerskatt för tunga fordon införs senast 2011
- ? Fordonsskatten görs mer koldioxiddifferentierad än vad den är i dag
- ? En koldioxidbaserad fordonskatt för äldre bilar införs
- ? En subvention betalas ut till efterkonvertering av gamla bilar på 5 000 kr och dras av mot fordonskatten
- ? En koldioxidrelaterad försäljningsskatt på nya personbilar införs
- ? En koldioxidbaserad förmånsbeskattning införs
- ? Fri parkering tillåts inte ingå i värderingen av förmånsbil, utan hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån
- ? Kommuner tillåts införa trängselskatter
- ? Arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel slopas i de fall där arbetsgivare köper en cykel till den anställde för maximalt 5 000 kr
- ? Möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån utreds
- ? En klimatskatt på inrikesflyg genom en schabloniserad startavgift införs
- ? En klimatskatt på utrikesflyg genom internationella överenskommelser införs
- ? Skatt på fritidsbåtar införs
- ? Skatten på alkylatbensin sänks med en krona per liter
- ? Möjligheten att införa kilometerskatt på Östersjön prövas.

Vad som här ovan anförs om att använda miljö- och klimatskatter bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.2 Inför en investeringsbudget

För att möjliggöra stora satsningar på nya spår och järnvägar krävs ett ändrat tänkesätt kring investeringar. Statens nuvarande budgetsystem ser inte en investering som något långsiktigt, utan som kortsiktig konsumtion. 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 förfaringsätt jämfört med vad som är brukligt i andra sektorer. Om staten vill investera i byggandet av nya hyresrätter blir resultatet likadant: Kostnaden tas upp under ett och samma år.

Grunderna för hur statens investeringar i anläggningstillgångar m.m., alltså exempelvis väg och järnväg, ska finansieras finns i lagen om statsbudgeten (1996:1059). Enligt 22 § ska andra tillgångar än sådana som används i statens verksamhet finansieras med anslag på statsbudgeten och således i sin helhet belasta statsbudgetens utgiftssida under samma period som investeringen genomförs. När infrastrukturinvesteringar finansieras med anslag innebär det att anslag tas i anspråk i takt med att utgifterna uppstår. Det finns därmed även en risk för att projekt drar ut på tiden och ökar totalkostnaden, om staten anser att inte hela summan kan tillföras under ett och samma år.

Men det är inte alltid en investering skrivs av under ett och samma år. Budgetlagen öppnar i 23 § för att riksdagen kan besluta om att finansiera infrastrukturinvesteringar genom lån i Riksgäldskontoret. Lånefinansiering används för att kunna tidigarelägga vissa projekt.

Fel! Okänt namn på

Lånen återbetalas sedan med anslag över en förutbestämd amorteringsperiod, vilken kan variera. Kostnader för planering av projektet täcks som regel av anslag och lånen börjar oftast återbetalas när vägen/järnvägen tas i drift.

Vi 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, bostadsrättsföreningar m.fl. Så gott som alla utom staten delar upp sin budget i drift- och investeringsdel. Även hushåll agerar så i praktiken, eftersom det är få som kan betala av sitt hus eller sin bil samma dag som köpet görs. Ett kommunalt bostadsföretag skulle aldrig komma på tanken att betala den totala kostnaden för nya hyreslägenheter samma år som huset byggs.

En investering ska ses som något man kan konsumera under en längre tid. Hus, vägar och järnvägsspår är typiska investeringar. Löner, livsmedel och dryck är exempel på konsumtionsvaror som naturligtvis tas upp i en driftbudget.

Det finns de som hävdar att om man låter investeringar finansieras genom lån i stället för anslag, lämnar man en skuld till nästa generation. Det är en bakvänd syn. Det är snarare så att om man betalar hela investeringskostnaden under ett och samma år, låter man dagens generation stå för hela kostnaden, fast det är uppenbart att ett hus eller en järnvägssträcka kan användas av många generationer framöver. Vill man ha en rättvis fördelning av kostnader ska dagens generation betala för allt som konsumeras upp i dag, medan det som kan konsumeras under en längre tid, dvs. en investering, ska delas upp under en längre amorteringstid.

Vi vill därför införa en investeringsbudget. Konsekvensen för statens offentliga finanser innebär att utrymmet under utgiftstaket ökar om man vill, eftersom investeringssumman flyttas från en utgiftspost till ett lån. Investeringarna får då även ses som del i en expansiv finanspolitik, vilket bl.a. leder till ökad sysselsättningsgrad och minskad arbetslöshet.

Det är samhälleliga investeringar som behöver komma till stånd för en rationell hantering av statens resurser nu och på medellång sikt. En budgetprocess där någon form av investeringsbudgetering är en integrerad del öppnar i sig för en rimligare och mer långsiktigt inriktad demokratisk debatt kring prioriteringar och en syn på ekonomisk politik som en del av ett samhällsbyggande snarare än en kameral hushållning.

Vad som här ovan anförs om att införa en investeringsbudget bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.3 Utgå ifrån en transporthierarki

Trots fina skrivningar om vikten av ett hållbart transportsystem fortsätter privatbilismen att öka. Varför är det så? Jo, kostnaden för ett transportslags påverkan på samhället avspeglas fortfarande i priset för att använda olika transportslag. Kostnadsbalansen måste därför förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara transportmedel blir dyrare. Samtidigt måste det skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet kan underlättas, prioriteras och värdesättas.

Fel! Okänt namn på

Vi anser att cykel- och kollektivtrafiken måste få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen ska kunna nås. Men det krävs även från början en 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. Men vad betyder en transporthierarki i praktiken? Jo, vid behov av kommunikation måste 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 användas såsom buss, spårtrafik och järnväg. 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. Är inte det möjligt måste man använda vägtransporter och då i första hand de som drivs med 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
5. a) Spår- och järnvägstrafik samt busstrafik med förnybara drivmedel
b) Buss med fossila drivmedel
6. Sjöfart
7. Vägtrafik
8. Flygtrafik

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

4.1.4 En framtidsinriktad samhällsplanering

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. 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 med järnväg och buss. Men det kan även vara användning av IT och bredband för att möjliggöra e-handel, virtuella möten och till och med virtuella resor.

Fel! Okänt namn på

Om bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs osv., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg för ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Det leder till att fler människor kan gå mellan olika punkter eller ta cykeln.

Genom ökad och förbättrad kollektivtrafik och järnväg ges stora möjligheter att minska vägtransporterna och miljöbelastningen, men effekten blir även att krav på nya väginvesteringar minskar. Med en förbättrad samverkan mellan trafikslagen kan transporter bli mer effektiva. Därför är s.k. kombiterminaler väsentliga för ett transportsnålt samhälle. Även sjöfarten har en stor potential att minska miljöpåverkan, även om det finns åtgärder kvar att göra inom denna sektor.

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. Listan kan göras lång över åtgärder som en god samhällsplanering kan leda till.

För att samhällsplaneringen ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem vill vi att

- ? den regionala samordningen stärks så att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå
- ? de regionala planerna konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse och transportperspektiv
- ? kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner för minskat transportbehov och miljövänligare resor
- ? de statliga myndigheterna föregår med gott exempel och leder miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik
- ? de statliga myndigheterna gör den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet antar en resepolicy
- ? befintliga stadskärnor ska utvecklas och att det i plan- och bygglagen (PBL) införs begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen
- ? i avvaktan på lagändringar angående detaljhandelsanläggningar i externa lägen omgående införa ett moratorium mot externa köpcentrum.

Vad som här ovan anförs om samhällsplaneringens roll i ett ekologiskt hållbart samhälle bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.5 IT och bredband som en del av miljöarbetet

IT-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan. Med en utgångspunkt i en transporthierarki blir det tydligt att redan den första frågan, dvs. om man över huvud taget behöver förflytta sig eller inte, ger en uppfattning om potentialen inom IT-sektorn. Med t.ex. videokonferenser, telekonferenser och distansarbetare minskar behovet av de fysiska transporterna och därmed minskar miljöbelastningen. IT kan på så sätt skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och därmed minska antalet fysiska arbetsresor.

Fel! Okänt namn på

Världsnaturfonden har i en rapport visat att IT-sektorn snabbt kan minska koldioxidutsläppen i EU med 50 miljoner ton genom ganska enkla IT-lösningar. Det är t.ex. åtgärder som vi nämnt här ovan, men även virtuella telefonsvarare, webbaserade skatteuttag, m.m. bidrar till minskningen. 50 miljoner ton motsvarar utsläppen från transportsektorn i Finland och Österrike. Av WWF:s rapport framgår att om hälften av alla anställda i EU:s 25 medlemsländer skulle ersätta ett fysiskt möte med en telekonferens, skulle utsläppen av koldioxid minska med drygt 2 miljoner ton koldioxid. Skulle 20 % av alla affärsresor ersättas med en videokonferens skulle det reducera utsläppen med drygt 22 miljoner ton koldioxid. De virtuella mötena kan alltså kraftigt reducera utsläppen.

För att IT och bredband ska vara en del i att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem vill vi att

- ? staten tar fram en E-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan
- ? kommuner i tätorter i första hand bygger markbundet bredband och inte trådlöst
- ? 100 miljoner kronor avsätts till Folkbildningsförbundet för ett informations- och utbildningsprojekt
- ? regeringen ska lägga fram ett förslag till hur kommunerna i samarbete med staten kan öka utbudet av IT på bibliotek och skolor
- ? det tas fram en långsiktig strategi för utbyggnad och finansiering av en fortsatt bredbandsutbyggnad i landet som möjliggör en tillgång till minst 2 Mb/s i överföringshastighet
- ? staten garanterar att människor och företag kan använda höghastighetsuppkoppling motsvarande minst 2 Mb/s till kostnader som är likvärdiga med dem som återfinns i tätorter
- ? Teracom ges tydliga direktiv till att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät
- ? Teracom's lönsamhetsmål sänks till 5 % och att avkastningskravet försvinner
- ? de statliga myndigheterna senast den 1 juli 2009 ska lämna förslag på hur de senast den 1 januari 2011 kan övergå till ett system med öppna källkoder/fria mjukvaror
- ? staten deltar i Open Sweden, det nationella kompetenscentret för öppna program
- ? det avsätts 10 miljoner kronor till en början och från 2011 50 miljoner kronor till centret, för att ge det möjligheter att lägga beställningar på fri programvara på nyckelområden och belöna projekt som varit till särskild nytta i svensk ekonomi.

Vad som här ovan anförs om angående IT-sektorns roll i ett ekologiskt hållbart samhälle bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn nå

4.1.6 Öka andelen resor med kollektivtrafik

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. Det största hotet mot uppställda klimatmål är den tilltagande vägtrafiken och det krävs krafttag, både genom ”morot och piska”, för att styra vårt resande till kollektiva färdmedel. För att lyckas med detta krävs bl.a. en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. Kollektivtrafik, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänligt och trafiksäkrare och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas.

Bussar är och kommer under lång tid framöver att vara det viktigaste transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik. 70 % av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss. Spårtrafiken är självklart av stor betydelse, men om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras i vägtrafiken och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter.

Den lokala spårtrafiken har stora möjligheter att utvecklas i större tätorter, men då krävs det även att staten bidrar med resurser och initiativ. Vi anser att det är en statlig angelägenhet att få till stånd lokal spårbunden kollektivtrafik. Av det ansvaret följer även ett ansvar rent ekonomiskt. Vill samhället att fler ska färdas med kollektivtrafik, kan man inte hoppas att de enskilda kollektivresenärerna själva ska stå för hela kostnaden. En utveckling mot ökat antal resor med kollektivtrafik gynnar alla och ska därför även betalas av alla. Miljösmarta transporter i städerna är därför av ett nationellt intresse.

Vad som här ovan anförs om att öka andelen resor med kollektivtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.7 Låt mer gods gå på spår

I dag färdas alltför mycket gods på väg. Delvis beror det på felriktade ekonomiska styrmedel, men även för att det föreligger stora kapacitetsproblem på spåren. För låga anslag till underhåll och för lite investeringar i nya spår har lett till brister i många delar av landet. Det gäller t.ex. godstrafik genom Bergslagen, stråket ned till Skåne, längs Västra stambanan och längs med Norrlandskusten. Kan dessa fysiska brister avhjälpas finns goda förutsättningar för näringsliv och andra att förflytta mer gods på järnvägsspår.

Om de flesta flöden av gods som ska fraktas längre sträckor kan ske på järnväg, leder det till stora reduceringar av koldioxidutsläpp och andra luftföroreningar. Genom ökad grad av containerfrakt ökar möjligheterna till sammodalitet mellan olika transportslag. Det kommer alltid att finnas gods som till en del måste transporteras på väg. Men genom fler kombiterminaler vid

hamnar och längs viktiga godsstråk möjliggör man smidiga omlastningar av gods till tåg, inte minst genom järnvägsskyttlar.

Kapillärspår (eller industrispår) fyller en mycket viktig funktion för att näringslivet ska ges tillgång till järnvägsnätet. I dag finns det stora brister när det gäller möjligheten att använda sig av ett industrispår och därefter hamna på de svenska stambanorna. Detta problem gör att näringsidkare i stället låter en stor del av godset gå med lastbil, eftersom det är enklare rent logistiskt. Detta vill vi ändra på och anser att Banverket måste ta ett större ansvar för landets kapillärspår.

Vad som här ovan anförs om mer gods på spår bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.8 Gör sjöfarten mer tillgänglig!

Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel ur kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Dagens sjöfart kännetecknas av långa frakter av gods som har lågt varuvärde. Den största delen av styckegodshantering har sedan 1950- och 1960-talen övergått till lastbil. Men sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. Då krävs dock en annan inriktning av politiken. För att nå ut till stambanorna måste det byggas nya hamnbanor eller så måste de befintliga avsevärt förbättras. Med fler järnvägsskyttlar kan man koppla ihop landet i ett nät av hamnar och kombiterminaler.

Om staten beslutar sig för inrätta ett godsnät av strategiska hamnar och kombiterminaler kan det påskynda statliga investeringar i infrastrukturen till de utpekade hamnarna. På så sätt möjliggör man en ökad mängd gods via sjöfarten även inom Sverige.

I Sverige finns vissa behov av nyinvesteringar i bl.a. slussar. Sverige har i dag bara två inre vattenvägar av större betydelse, Vänersjöfarten och Mälarsjöfarten. För att kunna ta in större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen i Södertälje. En utbyggnad av slussen kan innebära att tonnage kan utökas markant. Nya större båtar i Mälaren ökar sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag, framför allt vägtrafik med tunga fordon.

Trots sjöfartens goda potential krävs åtgärder för att få den mer miljöinriktad. Dagens farledsavgifter är ett exempel på ett bra styrmedel eftersom avgiften är miljödifferierad. Det finns dock behov av en översyn så att de kan bli mer träffsäkra. Men vi behöver även miljödifferiera hamnavgifterna för att ytterligare minska miljöbelastningen. Alla hamnar bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande.

Vad som här ovan anförs om att göra sjöfart mer tillgänglig bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.9 En utökad cykeltrafik

Om fler cyklar är det lättare att nå de av riksdagen uppsatta miljö kvalitetsmålen. Det är framför allt målen om god luftkvalitet, begränsad klimatpåverkan och en god bebyggd miljö som berörs. För om andelen resor med cykel ökar blir utsläppen från vägtrafiken självklart lägre, vilket påverkar den lokala och

Fel! Okänt namn på

globala luftmiljön. Fler som cyklar leder även till en bättre byggd miljö mer anpassad till människor än bilar.

Studier visar att ju fler människor som använder sig av cykel i stället för bil, desto färre olyckor och döda. Länder som har en hög andel cykeltrafik har lägre antal döda jämfört med länder med liten cykeltrafik. Det förutsätter investeringar i cykelinfrastrukturen eller att motortrafikens hastighet sänks till 30 km i timmen där cyklister blandas med bilar. Det är även viktigt att cyklister själva följer de regler som är uppsatta samt använder sig av hjälm.

Inom transportpolitiken råder det alltid konkurrens om pengar mellan trafikslag. Men med tanke på att ca 10 % av antalet resor sker med cykel har tilldelningen till cykeltrafiken varit låg. Cykeltrafiken får ca 1 % av de 22–23 miljarder kronor som stat och kommuner varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. Om en större andel av medlen tillfaller cykeltrafiken skulle samhällets kostnader minska. Det är som bekant betydligt billigare att bygga en cykelbana än en väg när det handlar om att lösa transporter på kortare sträckor. Schablonkostnaden för en ny cykelväg är ca 1 200 kr per längdmeter, även om det i tätorter kan vara högre.

Att många människor i Sverige är fysiskt inaktiva skapar problem. En bra hälsa och ett gott välbefinnande kan man delvis skapa genom regelbunden motion. Forskning visar att det är regelbundenheten som främjar hälsan, och cykeln skulle i det sammanhanget kunna vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan t.ex. gälla att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge i stället för att åka bil hela vägen till jobbet. Cykelvägar och kollektivtrafikplatser måste självklart kännas trygga och säkra för att fler ska använda sig av cykel.

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar eller andra som inte har ständig tillgång till bil har i dag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 % av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed förbättra tillgängligheten för väldigt många människor. Om barns och ungdomars cyklande stärks, skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande.

Vad som här ovan anförs om en utökad cykeltrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.2 Ett socialt hållbart transportsystem

4.2.1 En jämställd trafik

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska bli jämställd. Med anledning av detta fick transportpolitiken år 2001 ett delmål som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt.

Arbetet måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Men vi måste även arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation, även om situationen i grunden delvis beror på en könsmaktsstruktur. Det är uppenbart

Fel! Okänt namn på

att kvinnor i dag har behov eller önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetskänslighet och rättvisa skattesystem. I det arbetet ska vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

Det råder dock ingen tvekan om att det på kort sikt är viktigt att stärka jämställdheten genom att satsa på kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är här en central del i att stärka kvinnors vardagssituation och möjlighet att förflytta sig. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, vilken i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks. Men en starkt kollektivtrafik möjliggör även för män att använda sig av ekologiskt hållbara transportsystem i högre grad. Män måste i större utsträckning bryta sitt beteendemönster och sin tradition att använda bil i så stor utsträckning som sker i dag.

Representation

Transportsystemets utformning beror i hög grad på vilka behov och värderingar som innehas av de personer som arbetar och beslutar inom sektorn, i synnerhet hos dem som innehar ledande befattningar. De undersökningar som gjorts visar på en stor dominans av män i hela transportbranschen. Att kvinnor sitter på de högsta befattningarna inom den politiska ledningen är naturligtvis ett stort politiskt framsteg. Men betydelsen av detta begränsas av att resten av ledningsfunktionerna i sektorn till över 90 % domineras av män. Det är män som påverkar, planerar och fattar beslut. Dessutom kan den politiska ledningen snabbt bytas ut medan området för den manliga dominansen har visat stor beständighet och tröghet mot förändringar. Med anledning av ovanstående fanns i propositionen Moderna transporter (2005/06:160) krav på att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 % senast 2010. Det är ett mål som vi anser är mycket viktigt att nå.

Säkra offentliga miljöer

Kvinnor och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och baseras på olika riskbedömningar. Genom att bygga bort otrygga miljöer kan man öka trygghetsupplevelsen för kvinnor. Det kan gälla åtgärder som att bättre utforma stationer/hållplatser, använda rätt och tydlig belysning eller se till att inte bygga/skapa mörka tunnlar eller passager.

Inom järnvägssektorn skulle arbetet med att få mer trygga fysiska miljöer underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos en enda aktör, med andra ord Banverket.

Ändra den samhällsekonomiska kalkylen

Transportsektorns utformning är i hög beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lön-

Fel! Okänt namn på

samt? Många av dessa ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Intjänad tid t.ex. anses vara värt mycket. Mest värdefull är tid som tillbringas på tjänsteresor. Att spara en timme i tjänsteärende med bil är värt 238 kr medan en sparad timme med kollektivtrafiken – på väg mellan ”dagis” och hemmet – är värd 42 kr.

Tiden värderas också olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil är allra högst värt medan buss och tåg är värt mindre. Tidsbesparingar i gång eller cykling har inget värde alls. Frågan man ställer sig är varför det är värt mer att spara en timme med bil- och flyg än med buss och tåg? På detta sätt gynnas projekt som underlättar bil eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnas. Alltså: De trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Kvinnors värderingar måste få större tyngd i transportsektorn. Deras önskemål och värderingar ska ha minst lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns.

Vi anser att trafikverken ska utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt.

Låt ej regionförstoringen påverka jämställdheten negativt

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna regionförstoring hyllas av många. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten samt miljön. Överensstämmer verkligen ytterligare större reseavstånd med kvinnors värderingar och behov? Kommer kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnorna förblir i hemmets närhet och får ta ett än större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? Är längre och längre resor bra för miljön? Hur mycket energi ska vi använda till att utöka pendlingsmöjligheterna?

Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan. Regeringen bör i regleringsbrev till Banverket påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid bör analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.

Skatter påverkar män och kvinnor olika

Skattesystemet kan användas för att öka jämställdheten. Bensinskatten är t.ex. en omfördelning från män till kvinnor, eftersom det är män som i större utsträckning är användare och ägare av bilar. Oavsett inkomstläge, ärende och resväg åker männen oftare med bil. Den dagliga körsträckan för män är 44 km och för kvinnor 21 km.

Trängselskatten är inte bara en åtgärd för att minska trängseln och bidra till bättre miljö. Skatten är även ett radikalt omfördelningssystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt för-

delningsanalyser låginkomsttagare, studenter, barn och ungdomar, äldre, och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

Vad som här ovan anförs om en jämställd trafikpolitik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.2.2 Sätt resenären i centrum

Privatisering försvårar för individen

Genom att privatisera och dela upp trafikverksamhet försvårar man för den enskilda individen att se helheten. Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst, utan att trafiken fungerar, är prisvärd och har en av god kvalitet. Men detta försvåras genom användandet av företagsekonomiska principer på samhällspolitiskt viktiga områden. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Resenären blir knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det inte fungerar.

Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljett-pengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur – vård, omsorg och skola m.m. – en del av den grundläggande samhälls-servicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har dock länge varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. Vi anser inte att det är rätt väg att gå, om man vill sätta resenären i centrum.

Kollektivtrafiken ska därför i huvudsak drivas av samhället: i kommunal regi, landstings regi eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas. Om länstrafikbolag och kommunala trafikbolag på grund av ekonomiska svårigheter höjer biljettpriserna finns en uppenbar risk att många väljer bort det kollektiva resandet, vilket leder till minskad trafikering.

Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig om man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Annars blir det svårt att få fler att resa kollektivt. Staten har här ett ansvar för att stärka individens rättigheter inom kollektivtrafiken.

Minska tåg- och bussförseningarna

Ett stort problem är att dagens kollektivtrafikresenärer drabbas av förseningar. Det har sin orsak i dåligt banunderhåll på spåren, för liten järnvägskapacitet och för stor trängsel i tåtorter. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Det är inte acceptabelt att tvingas använda delar av sin tid till väntan på vägen till arbetet och skolan. Med en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår kan situationen förbättras. Om dessa åtgärder genomförs leder det även indirekt till att den vägtrafik (bil eller lastbil) som måste fram också ökar sin kvalitet och tillgänglighet i trafiken. Då behövs inte heller några nya dyra motorvägar.

Fel! Okänt namn på

Stationer och hållplatser

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Vi finner inga som helst skäl till att ansvaret för stationsbyggnaderna ska ligga hos Jernhusen AB, utan anser att ansvaret borde flyttas över till Banverket. Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet finns ingen anledning att ha ett bolag som endast syftar till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt.

Vad som här ovan anförs om att sätta resenären i centrum bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.2.3 En trafikpolitik även för funktionshindrade!

I Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. Men det är uppenbart att målet inte kommer att nås, vilket måste ses som ett stort misslyckande.

Det behövs omedelbart en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade så att man kan säkerställa att transportsystemet så fort som möjligt ska vara tillgängligt för funktionshindrade.

Vad som här ovan anförs om en trafikpolitik för funktionshindrade bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

En trafik på barnens villkor!

Det behövs ett mycket starkare barnperspektiv i trafikplaneringen. Barn har inte själva samma möjligheter som vuxna att föra sin talan för en bra trafikmiljö.

Cykeln är antagligen det viktigaste transportslaget för barn och ungdomar. Det finns i allmänhet mycket som talar för att cykeln är ett viktigt transportmedel. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men även positiva sociala dimensioner i och med att det är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga eller inga inkomster, t.ex. barn och ungdomar.

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar eller andra som inte har ständig tillgång till bil har i dag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 % av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed i allmänhet förbättra tillgängligheten för väldigt många människor och i synnerhet för barn och ungdomar.

Trots den stora betydelsen av cykeln, är det dock sällan cyklar prioriteras i trafiken eller att tillräckliga resurser ges till investeringar. När alla talar om vikten av transportslagsövergripande lösningar finns nästan aldrig cykeln med som en del i en helhet. Som ett litet försök i att lyfta fram detta transportslag tog Vägverket fram en cykelstrategi år 2000, som reviderades år 2007. Dokumentet och dess revidering är i grunden ett vällovt försök att öka andelen transporter på cykel. Dessvärre har strategin i mycket liten utsträckning verkställts, och många förslag till åtgärder väntar ännu på att genomföras. Under tiden har antalet resor på cykel minskat till 9 %. En utveckling man knappast kan vara glad över. Det behövs nu en större satsning på att få fler att cykla, och i detta arbete har staten en viktig roll även finansiellt.

Särskild uppmärksamhet måste riktas mot barns trafiksäkerhet. Barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar, skolskjutsar m.m. Därför bör ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram.

Varje dag färdas ca 250 000 elever med skolskjuts. Endast en tredjedel av dessa har alkohol. Samtidigt vet vi att det finns elever som kommer att färdas med en onykter förare. Detta måste stoppas! Det kan inte vara upp till kommuner eller företag att avgöra om det ska vara obligatoriskt att ha alkohol i fordonet. Lagstiftningen ska därför ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkohol.

Att många människor i Sverige är fysiskt inaktiva skapar problem. En bra hälsa och ett gott välbefinnande kan man delvis skapa genom regelbunden motion. Forskning visar att det är regelbundenheten som främjar hälsan, och cykeln skulle i det sammanhanget kunna vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Barn kan med cykelns hjälp kanske få daglig motion. Men då måste cykelvägar och cykelparkeringar kännas trygga och säkra.

Om barns och ungdomars cyklande stärks, skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande.

Vad som anförs här ovan om en trafik på barns villkor bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

En säkrare trafik!

Varje år dödas 450–500 människor på vägarna och ca 5 000 skadas allvarligt. Risken att dödas är störst för mopedister, motorecyklister, cyklister och fotgängare. Att åka kollektivt är säkrast. Det är en högre andel män som skadas i trafiken än kvinnor. Framför allt de unga männen är kraftigt överrepresenterade i statistiken.

För att nå nollvisionens mål krävs att inriktningen på trafiksäkerhetsåtgärderna ändras. De tre viktigaste orsakerna till dödsfall och trafikskador är för hög fart, alkoholpåverkan och att bilister inte använder bälte. Människor som inte använder bälte drabbas i större utsträckning av svåra skador och dödsfall,

Fel! Okänt namn på

vilket leder till mänskligt lidande och orsakar ekonomiska kostnader för samhället.

Den kraftigt ökande tunga trafiken innebär också en ökad risk för trafikolyckor. På lång sikt måste vägtrafiken reduceras genom en minskning av det totala transportarbetet och en överföring från väg till hållbara och säkrare trafikslag. En satsning på kollektivtrafiken som resulterar i att kollektivtrafikens andel av resandet ökar skulle minska antalet döda och skadade i trafiken.

Trafikforskarna och de organisationer som engagerar sig i trafiksäkerhet är överens: Det går inte att bygga bort trafikolyckorna. Trafikanternas beteende vad gäller i första hand hastighet, nykterhet, trötthet och bilbälten är det som måste ändras om antalet dödsoffer och allvarligt skadade i trafiken ska kunna nedbringas. Generellt är mäns inställning till trafiksäkerhet ett stort problem. Undersökningar visar att kvinnor har en ökad medvetenhet om risker i trafiken. Det leder följaktligen även till att kvinnor kör säkrare.

Alkoholens påverkan

Vi anser att alkohol ska införas som standard i samtliga nya bilar så fort som möjligt. På grund av EU-regler är det antagligen tyvärr inte möjligt att göra förrän år 2012. I väntan på att den lagen ska träda i kraft måste därför de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkohol i alla fordon de använder i sin verksamhet.

En undersökning gjord av NTF visar att 90 % av dem som döms till rattonykterhet är män. Det är således i hög grad mäns attityder och värderingar som måste ändras. Den nya riskutbildningen i körkortutbildningen innehåller ännu inget moment som berör alkohol och attityder. Den obligatoriska riskutbildningen inom körkortutbildningen måste kompletteras med risker om alkohol och droger.

Höga hastigheter dödar

Vänsterpartiet vill inte att medelhastigheten i trafiken höjs, dels utifrån ett säkerhetsperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador, dels utifrån ett miljöperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid. Vi motsatte oss därför införandet av nya hastighetsgränser, vilket riksdagen fattade beslut om våren 2007. Vi anser att det finns en tydlig risk att det nya systemet leder till en högre medelhastighet i trafiken, bl.a. genom att fler hastighetsgränser införts. Regeringen har inte heller på ett tydligt sätt visat att förslaget leder till en bättre trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Regeringen verkar inte inse att en oförändrad eller sänkt genomsnittlig hastighet är en förutsättning för att uppnå både trafiksäkerhetsmålet om färre döda och allvarligt skadade i trafiken och lägre mål om minskade utsläpp av t.ex. koldioxid. Det finns ett klart samband mellan hastighet och utsläpp: Högre hastigheter ger i stigande icke-linjär skala ökade utsläpp. Om man då hävdade att det nya hastighetssystemet ska ge oförändrade eller minskade utsläpp innebär det att medelhastigheten måste sänkas, men ett sådant betydelsefullt ställningstagande gjorde varken regeringen eller trafikutskottets majoritet.

Fysiska åtgärder för ökad säkerhet

Motorvägar kan bidra till en ökad säkerhet, men det är ett mycket dyrt sätt att förbättra trafiksäkerheten på. Motorvägar bidrar dessutom till att öka vägtrafiken och driver upp hastigheterna, vilket ökar miljöproblemen. Att bygga fyrafältsmotorvägar i stället för två-plus-ett-vägar är en överföring av resurser till framför allt män. Det är män som i högre grad än kvinnor använder sig av vägnätet och genom en onödig satsning på större vägar, än vad som är nödvändigt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, sker ett ökat resursutnyttjande som gagnar fler män än kvinnor.

Att mittseparera farliga och olycksdrabbade vägar har däremot visat sig vara en effektiv fysisk metod att få ned antalet trafikdödade – och skadade. Vägar som mittseparerats med mitträcken har samma trafiksäkerhetseffekt som motorvägar, men är ca 20 gånger billigare att bygga.

Dessa s.k. två-plus-ett-vägar ska ses som en ersättning för fyrafältsmotorvägar. För 1 miljard kronor får man 4 mil ny fyrafältsmotorväg, medan man för samma summa får 80 mil två-plus-ett-väg (om den ursprungliga vägen varit en 13-metersväg). För samma summa pengar kan man därmed spara 20 liv med två-plus-ett-väg, jämfört med ett (1) liv på en fyrafältsmotorväg. Därför bör det göras en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar.

Vi vill även framföra att det i progressiva kommuner finns många andra effektiva fysiska åtgärder för att få ned olyckorna. Det kan vara att bygga rondeller, göra insmalningar av gator eller investera i fartdämpande åtgärder. Det är en utveckling som vi stöder.

Vad som här ovan anförs om få en säkrare trafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.2.4 Behandla gotlänningar som andra i landet

Trafikförsörjningen till och från Gotland har varit omdiskuterad i många år. Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning, vilket i sin tur är viktigt för Gotlands invånare och näringsliv.

Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det är en av förutsättningarna för en positiv utveckling av Gotland. Tidtabellen måste vara långsiktigt förutsägbar. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som att vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Men det handlar inte enbart om gotlänningarnas behov utan lika mycket om behoven hos dem som planerar konferenser, turistresor eller högskolans utveckling. För dessa aktiviteter krävs ofta lång framförhållning.

Inför ett vägpris till Gotland!

Utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Med tanke på den stora

Fel! Okänt namn på

påfrestning Östersjön redan utsätts för är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Detta ska vara en utgångspunkt när man väger hastigheten på båtarna i förhållande till deras miljöpåverkan. Detta är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen vägpris.nu. De föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Beräkningar från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle uppgå till ca 220 miljoner kronor med ett system som påminner om vägpris.nu:s förslag. Vi vill att det så snart som möjligt införs ett vägpris till och från Gotland.

Vad som här ovan anförs om trafiken till Gotland bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.3 Ett demokratiskt hållbart transportsystem

4.3.1 Inför en investeringsbudget

Vi har under 4.1 utvecklat vårt krav om införande av en investeringsbudget. Konsekvensen för statens offentliga finanser innebär att utrymmet under utgiftstaket ökar om man vill, eftersom investeringssumman flyttas från en utgiftspost till ett lån. Investeringarna får då även ses som del i en expansiv finanspolitik, vilket bl.a. leder till ökad sysselsättningsgrad och minskad arbetslöshet.

Det är samhälleliga investeringar som behöver komma till stånd för en rationell hantering av statens resurser nu och på medellång sikt. En budgetprocess där någon form av investeringsbudgetering är en integrerad del öppnar i sig för en rimligare och mer långsiktigt inriktad demokratisk debatt kring prioriteringar och en syn på ekonomisk politik som en del av ett samhällsbyggande snarare än en kameral hushållning.

4.3.2 Låt staten betala för sjöfartsinfrastrukturen

Sjöfartsverket finansieras inte som Ban- och Vägverket via anslag från statsbudgeten, utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikeri-
ning etc. Sjöfartsverket är också av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. Sjöfartens infrastrukturinvesteringar borde rimligen betalas av staten.

Vad som här ovan anförs om att låta staten betala för sjöfartsinfrastrukturen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.3.3 Överför ansvaret till Vägverket

Vänsterpartiet anser att den enda riktigt långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Gotland kan inte leva och utvecklas positivt om man inte kan lita på att trafiken till och från ön har en långsiktig regelbundenhet. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.

Vad som här ovan anförs om att överföra Gotlandstrafiken till Vägverket bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.4 Utgångspunkterna översatta till transportslagen

Utifrån vad som beskrivits under 4.1– 4.3 kommer här nedan en beskrivning av hur utvecklingen av de olika transportslagen bör ske.

Vägtrafiken

Inriktningen inom vägtrafiken bör bl.a. utifrån de övergripande målen och utgångspunkterna betyda följande:

- ? Det svenska vägnätet är i princip färdigbyggt.
- ? Det finns behov av underhåll av redan befintliga vägar.
- ? Vägförbättringar kan behövas av trafiksäkerhetsskäl.
- ? Trafiksäkerheten måste öka.
- ? Om det föreligger behov av motorväg av kapacitetsskäl, bör det i stället byggas en s.k. två-plus-ett-väg.
- ? Andelen resor med kollektivtrafik måste öka påtagligt.
- ? Andelen resor med cykel måste öka påtagligt.
- ? En större andel av medlen bör styras till cykeltrafik.
- ? En större andel av medlen bör styras till kollektivtrafik.

Järnvägstrafiken

Inriktningen inom järnvägstrafiken bör bl.a. utifrån de övergripande målen och utgångspunkterna betyda följande:

- ? Det finns ett behov av ökat underhåll av järnvägssträckor.
- ? Det finns ett behov av ökade investeringar i nya järnvägssträckor.
- ? Andelen resor med kollektivtrafik måste öka påtagligt.
- ? Andelen gods på järnväg måste öka påtagligt.
- ? Man bör möjliggöra kortare restider på längre sträckor. Det kan innebära nya höghastighetsbanor och/eller förstärkningar av befintliga spår och/eller fler dubbelspår.
- ? För att även möjliggöra snabba järnvägsresor på kortare sträckor krävs investeringar så att "vanlig" tågtrafik kan kombineras med de tåg som går snabbare.

Fel! Okänt namn på

- ? Om flertalet orter i Sverige kan nås inom två tre timmar försvinner nästan helt behovet av inrikesflyg söder om Sundsvall.
- ? Den lokala spårtrafiken i större städer är i hög grad ett nationellt intresse.
- ? Befintliga lågtrafikerade banor bör inte läggas ned eftersom den största kostnaden redan är betald i och med byggandet av infrastrukturen.

Sjöfarten

Inriktningen inom sjöfarten bör bl.a. utifrån de övergripande målen och utgångspunkterna betyda följande:

- ? Alla strategiska hamnar ska ha tillgång till järnväg.
- ? Kombiterminaler bör finnas i varje strategisk hamn.
- ? Det är viktigt att styra statens infrastrukturinvesteringar till ett begränsat antal hamnar, eftersom det möjliggör en mer rationell och effektiv styrning av statliga infrastrukturinvesteringar till i första hand de strategiska orterna.

Flygtrafiken

Inriktningen inom flygtrafiken bör bl.a. utifrån de övergripande målen och utgångspunkterna betyda följande:

- ? Flygets andel av antalet resor måste minska.
 - ? Alla strategiska flygplatser ska ägas av staten.
 - ? Det bör ej utgå något statligt stöd till strategiska eller regionalt strategiska flygplatser (gäller dock ej flyglinjer som Rikstrafiken upphandlat).
 - ? Bromma flygplats ska läggas ned.
 - ? Det är viktigt att styra statens infrastrukturinvesteringar till ett begränsat antal flygplatser, eftersom det möjliggör en mer rationell och effektiv styrning av statliga infrastrukturinvesteringar till i första hand de strategiska orterna.
- Viktiga kriterier för vad som kan göra en flygplats strategisk är att

- ? den ligger i ett storstadsområde eller
- ? på öar som är avskilda från fastlandet eller i
- ? områden som har långt till huvudstaden och där alternativa transportsätt avsevärt försvårar tillgängligheten till huvudstaden eller i
- ? lägen där det är lätt att byta mellan trafikslagen.

Utgångspunkt för kombiterminal

En kombiterminal är en omlastningspunkt mellan olika transportslag. Normalt definierar man det som omlastning mellan väg och järnväg, men vi anser att även sjöfart ska ingå i definitionen.

Vi anser att viktiga kriterier för vad som ska anses som strategisk nod/kombiterminal är att

- ? den ligger vid stora produktions- och konsumtionsområden,
- ? i lägen med naturliga start- och slutpunkter för flera trafikslag och är kopplade till internationella transportstråk,
- ? där de stora stråken möts,
- ? i lägen där det är lätt att byta mellan trafikslagen.

5 Regeringens infrastrukturinriktning leder inte framåt

Något tillspetsat kan man säga när det kommer till framtidens infrastruktur så är regeringen otidsenlig, framtidspessimistisk och vägkramare.

Någon kan tänkas invända mot detta genom att hänvisa till vad som står i propositionen. Javisst, det står mycket fint och vackert om hur regeringen vill att det ska bli eller i alla fall hur den önskar att det ska upplevas att den vill. Men det är lätt att säga att man vill allt, men det bevisas bara genom de prioriteringar man i slutändan gör och hur mycket resurser man är beredd att satsa. Det är här som regeringens politik misslyckas och inger en besk smak av lösningar från det förgångna. Vägen framåt är just bokstavligen väg, möjligen med inslag av flyg.

Regeringen utvecklar områden som den anser är viktiga inför framtiden under framför allt kapitlen 8 och 10. Regeringen säger bl.a. i propositionen att den vill

- ? minska utsläppen från CO₂
- ? minska lokala utsläpp
- ? minska bullerproblemen
- ? skapa hållbara städer
- ? satsa på mer gods på järnväg
- ? utveckla kollektivtrafiken
- ? öka cykeltrafiken.

Regeringen tycker även att det är viktigt att

- ? det sker en upprustning av lågtrafikerade banor
- ? det kapillära spårsystemet stärks (11.6)
- ? det görs åtgärder på grund av klimatförändringar
- ? bärigheten förbättras
- ? vi får en ökad trafiksäkerhet
- ? ett barnperspektiv genomsyrar infrastrukturplaneringen
- ? få en användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning
- ? förbättra resecentra
- ? öka jämställdheten i trafiken.

Vänsterpartiet delar i långa stycken det som regeringen skriver om det ovan nämnda. I många delar skulle vi inte kunna uttrycka det bättre själva och ibland tror man nästan att man läser ett dokument skrivet av Vänsterpartiet. Men sedan tar det slut. När det kommer till konkret handling blir det bara vackra ord kvar. För hur kan man säga att man vill stärka barnperspektivet om man inte är beredd att sätta av pengar till ökad cykeltrafik? För hur kan man säga att man vill utveckla kollektivtrafiken om man inte är beredd att från statens sida tillföra pengar, utan tvärtom hänvisa till att det är regionerna som får klara detta själva? För hur kan man säga att man vill minska klimatpåverkan om man inte är beredd att öka järnvägstrafiken och övrig kollektivtrafik? För hur kan man säga att man vill satsa på mer godstrafik på spår om man inte

Fel! Okänt namn på

är beredd att öka banunderhållet till en nivå som verkligen leder till en ökning? För hur kan man säga att man vill öka trafiksäkerheten om man inte är beredd att prioritera cykel- och kollektivtrafik, sänka hastigheterna på vägarna samt minska andelen transporter på väg? För hur kan man säga att man vill satsa på lågtrafikerade banor och kapillärspår om man inte är beredd att låta staten ta ett större finansiellt ansvar?

I stort sett skjuter regeringen alla problem till regioner och trafikverk. Det är de som ska peka ut den nationella infrastrukturinriktningen. Man är inte beredd att på något sätt ange en inriktning som genom medelstildelning skulle betyda att utvecklingen av transportsystemet är hållbart och framtidsinriktat. Det är förknippat med stora svårigheter för regionala och lokala aktörer att samtidigt som man ska föra fram förslag till åtgärder inom den egna regionen, även försöka blicka ut och se hela landets behov och val av inriktning. Trafikverken kommer att få arbeta intensivt med att försöka förena allt det som regeringen anser ska finnas med i de trafikslagsövergripande planerna. Men det kommer vara en omöjlig uppgift. Det går inte att äta kakan och ha den kvar samtidigt.

5.1 Planeringsram för transportinfrastrukturen

Regeringen föreslår att den totala ramen för åtgärder i transportinfrastruktur under åren 2010–2021 ska uppgå till 417 miljarder kronor. I kapitel 6.1 finns en tabellsammanställning över regeringens förslag i förhållande till Vänsterpartiets förslag. Mot bakgrund av miljö- och klimatskäl samt stora brister i kapacitet för resenärer och godstrafik är regeringens nivå för låg. Vi anser att den totala ramen under åren 2010–2021 bör uppgå till 544 miljarder kronor. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar och konkretiserar vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

Investeringar

Regeringen föreslår att 217 miljarder kronor av dessa ska användas för att utveckla transportsystemet. Det betyder att medlen får användas för investeringar i vägar och järnvägar, sektorsuppgifter och statlig medfinansiering för vissa investeringar i trafikanläggningar, driftsbidrag till icke-statliga flygplatser, medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar samt räntor och amorteringar. Regeringen anser även att trafiksäkerhetsåtgärder och regionala planer ska ingå i denna ram.

Det är beklagligt att regeringen inte specificerar hur stor andel som ska gå till vägar respektive järnvägar. Det är även oroande att regeringen lägger in så mycket annat i ramen, vilket i praktiken betyder ännu lägre investeringsnivåer för vägar och järnvägar.

Vi anser att det krävs stora järnvägsinvesteringar och viktiga åtgärder för ökad trafiksäkerhet och anser att den totala ramen för investeringar i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 ska uppgå till 301,4 miljarder kronor uppdelade enligt följande:

? 191 miljarder kronor till järnvägsinvesteringar

Fel! Okänt namn på

- ? 90,6 miljarder kronor till väginvesteringar
- ? 12 miljarder kronor till regionala planer
- ? 8,4 miljarder kronor till trafiksäkerhetsåtgärder.

Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar och konkretiserar vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

Anslag

De kvarvarande 200 miljarder kronorna ska för planeringsperioden 2010–2021 användas till drift och underhåll.

Regeringen föreslår att 136 miljarder kronor till drift och underhåll ska avsättas till statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar samt miljöåtgärder. Dessutom föreslås att 64 miljarder kronor till drift och underhåll ska avsättas till statliga järnvägar samt miljöåtgärder.

Vi ser att det finns ett mycket stort behov av ökat banunderhåll och anser att regeringens ambitioner är alldeles för låga. Vi delar dock regeringens bedömning om ett ökat underhåll till vägsektorn. Totalt föreslår vi för planeringsperioden 2010–2021 en anslagsnivå för drift och underhåll motsvarande 242,2 miljarder kronor uppdelade enligt följande:

- ? 90,2 miljarder kronor till drift och underhåll för järnväg
- ? 11,75 miljarder kronor till upprustning av lågtrafikerade banor
- ? 3,6 miljarder kronor till kapillärspår
- ? 114 miljarder kronor till drift och underhåll på väg
- ? 10,8 miljarder kronor till enskilda vägar.

Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar och konkretiserar vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

5.1.1 Järnvägen

Investeringar

Eftersom regeringen inte anger ramnivå för järnvägsinvesteringarna är det svårt att veta vilka objekt man anser som viktiga. I kapitel 7 går det att utläsa vilka objekt som får plats inom ramen för Vänsterpartiets framtidssatsning. Det är t.ex. Norrbotniabanan, hamnbanan i Göteborg, ökad kapacitet Borlänge–Stockholm, Västlänken, en rad olika spårsträckor i Stockholms län, dubbelspår längs Ostkustbanan och omfattande kapacitetshöjningar runtom i landet när det gäller godstrafiken.

Vi anser det även viktigt med nationella satsningar på lokal spårtrafik, både när det gäller nya spårfordon och ny spårtrafik. Vi avvisar regeringens förslag om att inte längre tillföra statsbidrag till nya lokala spårfordon. Totalt föreslår vi för planeringsperioden 2010–2021 en nivå för järnvägsinvesteringar motsvarande 191 miljarder kronor uppdelade enligt följande:

- ? 180 miljarder kronor till nya järnvägar
- ? 4,8 miljarder kronor till regionala planer
- ? 6 miljarder kronor till lokal spårtrafik.

Fel! Okänt namn på

Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar och konkretiserar vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

Höghastighetsbanor

Vi ser det som strategiskt viktigt att påbörja bygge av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg i första hand och i ett senare skede ända ned till Malmö. Vi har i vår budgetram avsatt 20 miljarder kronor fram till 2019 för sträckan Stockholm–Göteborg. Det är uppdelat som en del mellan Stockholm och Linköping (Ostlänken) och en andra del mellan Göteborg och Borås (Landvetteretappen). Den kvarvarande sträckan mellan Linköping och Borås via Jönköping finns det budgetutrymme för 2020–2021. Men då det inte är klart om det av tidsskäl finns möjlighet att vara klara med Götalandsbanan redan 2021 är dessa medel inte hårt knutna till detta objekt.

Underhåll

Regeringens nivåer är knappast någon satsning alls på att förbättra kapacitetsbristerna för person- och godstrafiken. Det är svårt att se hur regeringen ska kunna minska tågförseningarna med de låga drift- och underhållsnivåer som föreslås. I underhållskostnaderna för järnvägen räknar regeringen även med upprustning av de lågtrafikerade banorna, vilket bara det utgör 11,75 miljarder kronor om man ska rädda alla. Om vi antar att regeringen stödjer Banverkets förslag (spara 235 mil och lägga ned 75 mil) uppgår kostnaden för de lågtrafikerade banorna till 8,7 miljarder kronor under planperioden. Det skulle då betyda att det finns kvar 55,2 miljarder kronor, vilket betyder 4,6 miljarder kronor per år. 4,6 miljarder kronor är precis den nivå som motsvarar anslaget i 2008 års budget! Och i så fall har banunderhållet inte höjts med en krona. Med andra ord: Antingen lägger regeringen ned merparten av de lågtrafikerade banorna för att öka underhållet marginellt eller bevarar man dem enligt Banverkets förslag; därmed sker ingen höjning av underhållsramen till övriga järnvägssträckor.

Under 5.1 har vi redan angett vilken underhållsnivå vi föreslår och fördelningen av den på olika järnvägsposter. Vi utvecklar och konkretiserar även vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

Banavgifter

Regeringen anser att banavgifterna ska höjas. Detta för att finansiera en ökad ram för drift och underhåll. Vi anser att regeringens förslag är mycket märkligt. Redan i dag är avgifterna byggda på marginalkostnadsprincipen, vilket inte är neutralt i förhållande till andra trafikslag. Att i det läget ytterligare belasta järnvägstrafiken med ökade kostnader är helt fel. Så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader, är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader, vilket i längden leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken. Det är mer hederligt att då öka anslaget för underhåll, vilket vårt förslag går ut på.

Trafikeringsrätt

Järnvägsnätet kan också trafikeras av regionala tåg i de olika trafik huvudmännens regi. Trafiken finansieras då i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip ej överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafik huvudmännen i län som gränser till varandra bestämmer sig för att sköta trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna.

I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala delvis skattefinansierade tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vi bör i stället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Skåne regionens nyligen tilldelade trafikeringsrätt är på lång sikt ett hot mot de längre tågresterna. Sika har i en rapport konstaterat att det kan leda till ett minskat utbud av resor med tåg på längre sträckor. När tågförbindelser försämras söker sig människor till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen.

I dag har även Norrlandståg trafikeringsrätt på stambanorna inom delar av Norrland. Regeringen vill avsluta försöket med Norrlandståg, i ett led att anpassa sig till EU. Vi anser att försöken och verksamheterna både i norr och i söder utgör stora hot mot den framtida trafikförsörjningen mellan olika landsdelar. Den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut, eftersom SJ inte kan konkurrera med regionala trafik huvudmän.

5.1.2 Vägar

Investeringar

Regeringen anvisar inga specifika medel till nya vägar eller till regionala planer. Vägar och järnvägar ingår i den stora potten "Utveckling av transportsystemet" på 217 miljarder kronor (se även ovan). De enda enskilda objekt regeringen verkar peka ut som viktiga är Södertörnsleden och Förbifart Stockholm. Den sistnämnda är beräknad till en kostnad av minst 25 miljarder kronor.

För att öka konkurrenskraften för järnvägar krävs nya järnvägar, men också att inte öka utbudet av vägar. Ett ökat utbud av vägar leder till ökad efterfrågan. I några enstaka fall anser vi att det behövs medel till nya vägar, men merparten av våra väganlag är redan bundna till projekt som redan är påbörjade. I stället för nya vägar vill vi inom vägtrafiken satsa mer medel på bärighet, miljöåtgärder, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel. Det är åtgärder som leder till ett ekologiskt och socialt hållbart transportsystem. Totalt föreslår vi för planeringsperioden 2010–2021 en nivå för väginvesteringar motsvarande 90,6 miljarder kronor uppdelade enligt följande:

Fel! Okänt namn på

- ? 27,6 miljarder kronor till nya vägar
- ? 12 miljarder kronor till regionala planer
- ? 8,4 miljarder kronor till trafiksäkerhetsåtgärder
- ? 6 miljarder kronor till miljöåtgärder
- ? 21 miljarder kronor till ökad bärighet
- ? 8,4 miljarder kronor till riktade åtgärder för cykeltrafik
- ? 8,4 miljarder kronor till riktade åtgärder till kollektivtrafik.

Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar och konkretiserar vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

Anslag

Regeringens ram för underhåll kan vid en första anblick se högre ut än den som Vänsterpartiet föreslår. Men i regeringens ram ingår även bärighet, enskilda vägar och miljöåtgärder. Dagens nivåer (2008 års statsbudget) för bärighet, miljöåtgärder och enskilda vägar är 1 400, 400 respektive 831 miljoner kronor per år. Skulle Vänsterpartiet räkna som regeringen skulle vår totala ram för motsvarande åtgärder uppgå till 151,8 miljarder kronor under planperioden. Det ska jämföras med regeringens nivå på 136 miljarder för anslagsnivån till vägtrafiken.

Under 5.1 har vi redan angett vilken underhållsnivå vi föreslår och fördelningen av den på olika vägposter. Vi utvecklar och konkretiserar även vår ramnivå i kapitel 6 och 7.

5.1.3 Prognos över trafikutvecklingen

Regeringen anser att inriktningen i propositionen bidrar till en ökad andel resor och transporter med låg klimat- och miljöpåverkan. Samtidigt bedömer regeringen att vägtrafiken kommer att vara det dominerande transportslaget i framtiden. Vi har svårt att se hur detta går att förena.

Regeringen lyfter fram behovet av teknikutveckling inom vägtrafiken och hoppas att den ska lösa de framtida miljö- och klimatutsläppen. Visst är det bra att den vägtrafik vi måste använda oss av i framtiden drivs på ekologiskt hållbara drivmedel och med låg energianvändning. Problemet är att teknikutvecklingen av fordon inte säkert betyder att de totala utsläppen minskar i absoluta tal, t.ex. om vi samtidigt ökar trafikarbetet på väg. Sedan 1990 har trafikarbetet ökat med 28 % för persontrafiken och 13 % för godstrafiken. Under samma tid har utsläppen av koldioxid ökat med 12 %. Relativt sett släpper vi alltså ut mindre koldioxid 2007 än 1990 eftersom trafikarbetet har ökat mer än själva utsläppen. Men för naturen och miljön/klimatet spelar inte relativa siffror någon roll. Då är det bara absoluta tal som räknas. Naturen tål bara en viss mängd utsläpp, oberoende av hur mycket mindre vi släpper ut per enhet/människa.

Det är mot bakgrund av detta som man inte kan stirra sig blind på teknikutvecklingen, utan även måste ställa om transporter från miljöbelastande till hållbara. Vi bör även se till att antalet fysiska persontransporter minskar genom större användning av IT och en bättre samhällsplanering. Även inom

godstrafiken bör det ske en ändring med hjälp av ekonomiska styrmedel, t.ex. införande av kilometerskatt för tunga fordon och klimatskatt på flyg.

När regeringen redovisar måluppfyllelse för det transportpolitiska målet God miljö, konstaterar man följande: ”Sammantaget har transportsystemet under 2007 i stora delar haft en positiv utveckling i förhållande till miljökvalitetsmålen.” Det känns onekligen som om regeringen inte inser allvaret i den situation vi befinner oss i.

5.1.4 Utgå ifrån resenärers och transportköpares behov

Regeringen anser att åtgärdsplaneringen bör ta sin utgångspunkt i de behov som finns hos resenärer och transportköpare. Regeringen säger vidare att transportsystemet bättre måste motsvara olika människors och olika intressenters behovsbild och förutsättningar.

Vi delar i grunden regeringens bedömning. Det är oerhört viktigt att sätta den enskilde resenären och transportörer i centrum när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Men regeringen brister i sin analys och ”glömmer” bort de nationella transport- och miljömålen. Den enskilda individens beteende respektive transportköpares behov är också ett uttryck för rådande struktur inom transportsystemet. Finns det ingen kollektivtrafik, måste självklart individen färdas med bil. Utifrån det perspektivet kan individen anse att det är viktigt att satsa mer på vägtrafik. När en företagare vill transportera en vara till en kund, är hon eller han självklart rationell i sitt agerande och väljer den logistklösning som är bäst, smidigast och/eller billigast. Om det då t.ex. inte finns möjlighet att redan från början frakta varor på ett industrispår som leder ut till stambanan, kan det vara rationellt för företagaren att välja lastbil hela vägen till kunden. Även i detta fall kan företagaren då anse att det finns ett stort behov av att satsa på vägtrafik.

Den enskilda individen och den enskilde företagaren utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdag och regeringen arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kommer in genom att möjliggöra för individer och företag att utföra transporter på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål man satt upp. Den andra delen består i att möjliggöra att transportsystemet lever upp till både god tillgänglighet och en struktur som leder mot att de nationella målen nås. Man skulle även kunna säga det med Nuteks ord om att satsningar på infrastrukturen inte bara kan stödja ett samhälle i utveckling, utan också kan utveckla ett samhälle.

Fel! Okänt namn

5.2 Hamnar och sjöfart

I juni 2006 tillsatte dåvarande regering tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet Hamnstrategiutredningen. Syftet var att utredningen skulle peka ut ett antal prioriterade hamnar för godstransporter, vilket skulle göra att staten i framtiden kan styra statliga resurser mer effektivt. Ett utpekande av strategiska hamnar skulle även kunna bidra till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken.

Regeringen anser inte att det är nödvändigt att välja ut strategiska hamnar. Vi tror tvärtom att det är nödvändigt att peka ut strategiska hamnar för att kunna optimera statens resursfördelning av investeringar inom infrastrukturen.

Vårt förslag när det gäller hamnar

Västkusten

Göteborg är Sveriges största och viktigaste hamn och en självklar strategisk hamn. Det är Sveriges enda interkontinentala hamn, med direktanlöp från Asien av containerhantering. Hamnen har även ett utvecklat samarbete med hamnarna i Varberg och Uddevalla genom West Sweden Seaports.

Södra Sverige

I södra Sverige är Helsingborg Sveriges näst största containerhamn. Hamnen är även en viktig brohamn till Danmark.

Malmö är en stor brohamn till Tyskland, men utgör även en viktig energihamn. Malmö föreslås även bli en ort som pekas ut som strategisk kombiterminal, vilket motiveras med den goda tillgången till järnvägskapacitet.

Trelleborg är den viktigaste brohamnen till Tyskland.

Karlshamn/Karlskrona är en viktig industri- och brohamn, med bl.a. viktig trafik till Polen och södra Östersjön.

Östra Sverige

Östra Sverige är Sveriges största konsumtionsområde (40 % av Sveriges totala konsumtion). Norrköping är här en viktig strategisk hamn.

I Stockholmsområdet föreslog utredningen Kapellskär som strategisk brohamn. Kapellskär och Stockholm innerhamn har ungefär lika stor godsomsättning och kan alltså båda ses som stora brohamnar. Stockholms innerhamn ligger dock närmare konsumtionsområdet. Kapellskär ligger långt från Stockholm och har ingen järnväg. Det gör att allt gods färdas med lastbil. Vi anser därför att Kapellskär är ett olyckligt förslag.

Vår utgångspunkt har varit att två hamnar av följande tre hamnar ska pekas ut som strategiska: Stockholms innerhamn, Södertälje eller Nynäshamn. Två strategiska hamnar i Stockholmsområdet skulle kunna motiveras av att konsumtionsområdet omfattar så många människor. Alla tre platser vi nämner har sina för- och nackdelar. Vi anser dock att det krävs mer fördjupning och utredning innan ett slutgiltigt ställningstagande kan göras. Vi tror även att den fördjupade beredningen av ärendet skulle kunna omfatta hela Mälardalen, dvs. även hamnar i Mälaren. Även Oxelösund bör omfattas av detta arbete.

Norrlandskusten

Längs Norrlandskusten föreslår vi att Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå pekas ut som strategiska hamnar.

Gävle är viktig för skogsindustrin och har en omfattande hantering av containrar med stor feeder-trafik till såväl Hamburg som Rotterdam (feeder-trafik är matartrafik med mindre båtar som går från större till mindre destinationer, t.ex. från stora hamnar som Hamburg som tar emot gods från Asien som sedan omlastas till olika destinationer i Sverige).

Sundsvall är den viktigaste hamnen när det gäller hanteringen av skogsprodukter från södra Norrland. Luleå hamn är den största hamnen längs Norrlandskusten om man mäter i godsomsättning och en viktig hamn för stål- och skogsindustrin.

Utredningen valde att inte peka ut Umeå som strategisk, vilket vi tycker är olyckligt. Avstånden mellan Sundsvall och Luleå är betydande, och det finns därmed skäl att ha ytterligare en strategisk hamn mellan dessa orter.

Vad som anförs här ovan om strategiska hamnar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.3 Kombiterminaler

I juni 2006 fick även Banverket i uppdrag av regeringen (tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet) att utreda behovet av strategiska kombiterminaler. Syftet var precis som med Hamnstrategiutredningen att peka ut ett antal viktiga platser för kombiterminaler (en kombiterminal är en omlastningspunkt mellan olika transportslag, t.ex. mellan väg och järnväg). Kombiterminalutredningen hade även ett uppdrag att samråda med Hamnstrategiutredningen, vilket underlättades genom att Banverket utsåg samma utredare som valts till Hamnstrategiutredningen.

Regeringen anser inte att det är nödvändigt att välja ut strategiska kombiterminaler. Vi tror tvärtom att det är nödvändigt att peka ut strategiska kombiterminaler för att kunna optimera statens resursfördelning av investeringar inom infrastrukturen.

Vårt förslag när det gäller kombiterminaler

Vår utgångspunkt är att strategiska hamnar och kombiterminaler går hand i hand. Där det finns strategiska hamnar är det även av avgörande betydelse att det finns strategiska kombiterminaler. Därtill behövs det ytterligare strategiska kombiterminaler på orter som finns i korridorer med stora godsflöden.

Orter där vi ser behov av strategiska hamnar är enligt hamnprincipen Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlskrona/Karlshamn, Visby, Norrköping, Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå. Därtill kommer kombiterminaler i Stockholmsområdet, beroende på val av hamn och en i Vänerområdet.

Förutom på dessa platser finns det behov av kombiterminaler som inte ligger vid hamnar. Söder respektive norr om Stockholm bör det även finnas två landsbaserade kombiterminaler i Älvsjö och Rosersberg. Hallsberg är en av

Fel! Okänt namn på

landets viktigaste gods-noder, vilket gör att orten ska pekas ut för en strategisk kombiterminal. Som viktiga omlastningspunkter mellan järnväg och väg är Jönköping och Älmhult nödvändiga strategiska noder för kombiterminaler.

Vad som anförs här ovan om strategiska kombiterminaler bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.4 Flygplatser

I juni 2006 tillsatte dåvarande regering tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet Flygplatsutredningen (SOU 2007:70). Syftet var att se över det svenska flygplatssystemet och att översynen skulle leda fram till förslag på hur det statliga ansvaret för flygplatser skulle utformas i framtiden.

Regeringen anser inte att det är nödvändigt att välja ut strategiska flygplatser. Men man anser att det bör finnas ett statlig nationellt utbud av flygplatser. Det är fascinerande att regeringen när det gäller flygtrafiken anser att det finns ett nationellt behov av utbud. För andra trafikslag som är mer hållbara verkar det inte föreligga något nationellt intresse, utan snarare ska det vara en fråga för marknaden att lösa.

Vi anser att det är nödvändigt att peka ut strategiska flygplatser för att kunna optimera statens resursfördelning av investeringar inom infrastrukturen.

Vårt förslag när det gäller flygplatser

Storstadsområden

De tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö bör alla ha en strategisk flygplats. Bromma ska ej utses till strategisk, dels för att den ligger så nära Arlanda, dels för att vi anser att den ska läggas ned. Det går att diskutera om Stockholmsområdet bör få ytterligare en flygplats i den södra delen av regionen. Det skulle då t.ex. kunna vara Skavsta.

Öar avskilda från fastlandet

I Sverige är det bara Gotland som är en större ö och som vare sig har en landförbindelse eller vägfärja. Visby bör därför pekas ut som strategisk, eftersom flyget är viktigt för tillgängligheten till och från Gotland.

Norrland

I norra delen av Sverige finns det behov av flygtrafik. Detta för att tillgängligheten till bl.a. Stockholm ska vara god. Orter från Sundsvall och söderut ska ej pekas ut som strategiska, eftersom järnvägstrafiken där ger tillgänglighet till Stockholm. Med Vänsterpartiets järnvägsinvesteringar kommer det att vara möjligt att åka mellan Sundsvall och Stockholm på 2 timmar och 32 minuter.

Utredningens förslag om att peka ut Umeå och Luleå anser vi är bra. Dessa flygplatser har redan i dag de största volymerna passagerare i Norrland (över 800 000 passagerare/år för Umeå och över 900 000 för Luleå).

Utredningen anser även att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna ska pekas ut som strategiska. Detta görs utifrån ett nyttoargument, som går ut på att räkna ut antalet passagerare i relation till potentiella passagerare, dvs. vilket befolkningsunderlag som finns i regionen. Om kvoten av summa är hög (utredningen anser att 2,5 resor per invånare är högt) uppfyller flygplatsen det s.k. nyttokriteriet. Med detta som beräkningsgrund kommer utredningen fram till att de tre ovan nämnda orterna ska pekas ut som strategiska. Vi har ingen anledning att ifrågasätta denna metod och föreslår därför att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna utses till strategiska flygplatser.

Driftsbidrag till flygplatser

Regeringen vill att nuvarande driftsbidrag ska förändras fr.o.m. 2012. Regeringens förslag innebär en minskning av anslaget och att det som finns kvar övergår i de regionala planerna.

Vi delar bedömningen om att fasa ut driftsbidrag till flygplatser, men ser inte heller något behov att medel ska ingå i de regionala planerna. Det är inte rimligt att på detta sätt ge ett statligt stöd till bara ett trafikslag. Däremot vill vi understryka att flygtrafiken är viktig till en rad platser i Sverige. Det är den trafik som sker inom ramen för Rikstrafiken och denna del vill vi fortsätta stödja.

Vad som anförs här ovan om strategiska flygplatser och driftsbidrag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.5 Privatisering och avreglering till varje pris

Regeringen sjunger inte förvånande en lovsång till avregleringar och ökad privatisering inom trafiksektorn. Detta genomförs som vanligt till vilket pris som helst. Det är beklagligt att ideologiska skygglappar ska få styra infrastrukturinriktningen inom t.ex. järnvägssektorn.

Vi menar att avreglering och bolagisering inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, inte minst i England. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till samhällets gagn.

En positiv regional utveckling försvåras påtagligt om "huvudspåret" är ökade biljettpreiser, nedläggning av trafik, färre tågstopp på mindre stationer, försämrad turtäthet, nedläggning av godstransporter på vissa linjer, biljettkrångel och bristande samordning mellan olika tågoperatörer och andra transportslag.

Konkurrensutsättningen drabbar även de anställda på ett negativt sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder och sämre ersättningar.

Efter det att denna proposition lämnats till riksdagen, har regeringen meddelat att SJ:s trafikeringsrätt ska upphöra 2010 och att konkurrensen på stam-

Fel! Okänt namn på

banorna ska öka. Denna stora förändring kommer att leda till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik som ser behoven i hela Sverige. Om SJ mister sin trafikeringsrätt kommer det att bli svårare att nå miljö- och klimatmål, eftersom den långväga järnvägstrafiken får svårare att verka och att kvaliteten försämras när det gäller tider och utbud. Med en sådan utveckling väljer människor andra trafikslag, t.ex. flyg, för att kunna resa. Regeringen menar på fullaste allvar att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på spåren, kommer att leda till förbättrad och ökad trafik. Det är ett märkligt påstående. I dag är inte det stora problemet att vi har för få operatörer, utan att vi har kapacitetsbrist i form av för lite spår och för lågt banunderhåll. Fler operatörer kommer på intet sätt att leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar. Vi kan bara åtgärda kapacitetsbrister med att bygga fler järnvägar och höja anslaget till banunderhåll.

Vi vill lyfta fram den nödvändiga kopplingen till de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen: trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. I beslutet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. Vi menar att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik också är bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vänsterpartiet vill pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Som exempel på områden där vi dels vill öka det gemensamma ägandet, dels använda ägandet annorlunda vill vi nämna Arlandabanan och SJ:s avkastningskrav.

Arlandabanan

Syftet med Arlandabanan var att den skulle gagna samhället, bl.a. genom mindre miljöbelastning, säkrare trafik samt att den skulle öka integrationen mellan lokal, regional och nationell tågtrafik. Inget av detta har dock blivit verklighet.

Arlandabanan invigdes 1999 och var ett OPS-projekt (offentlig-privat samverkan). Staten har till A-Train AB överlåtit rätten att trafikera järnvägen samt möjligheten att ta ut ersättning av andra operatörer som utnyttjar järnvägen under 45 år.

Mycket talar för att OPS-lösningar leder till ökade samhällskostnader, samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Vi anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Det är samhällsekonomiskt effektivt att äga och driva infrastruktur. Privat ägande leder lätt till målkonflikter mellan företagsekonomiska bedömningar och samhällsekonomiska aspekter.

Staten bör lösa ut den option som innebär att staten kan överta ägandet och ansvaret för Arlandabanan. Ett statligt ägande skulle kunna innebära sänkta priser, ökat resande med tåg till och från flygplatsen, ökad spårkapacitet på stambanan mellan Stockholm och Uppsala och ökade möjligheter för pendel-, regional- och fjärrtåg att färdas direkt till Arlanda.

SJ:s avkastningskrav

SJ är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst. SJ:s lönsamhetsmål uppgår till 10 % avkastning av det egna kapitalet. Därutöver har SJ ett avkastningskrav/utdelningsmål som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på 33 % av den redovisade nettovinsten. År 2006 innebar det att SJ levererade in 150 miljoner kronor till staten.

Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ:s tvingas se till marknadsandelar och t.ex. konkurrera med flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar och kvinnors, ungdomars och pensionärers behov prioriteras ned.

Avkastningskravet missgynnar den regionala utvecklingen. SJ tvingas prioritera bort relativt sett lågtrafikerade sträckor. Det leder till att många resenärer väljer flyg eller bil, eftersom det är förhållandevis dyrt att resa med tåg i Sverige. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan.

5.6 Finansiella frågor

5.6.1 Tidigare plan ej underfinansierad

Regeringen har gjort och gör fortfarande stor affär av att de gamla planerna skulle ha varit underfinansierade. Ett påstående blir tyvärr inte mer sant bara för att man ständigt upprepar det.

De gamla planerna, nu gällande för 2004–2015, har förvisso vida överstigit den kostnadsnivå som från början var beräknad. Men huvudskälet till det är inte en medveten underfinansiering. Banverket och Vägverket anger själva att grundorsaken till detta är fördyringar inom anläggnings- och byggsektorn. Dessutom tar riksdagen ställning varje år till nya utgifter och kan därmed korrigera eventuella kostnadsförändringar. Att anta en planperiod på över tolv år innebär inte man exakt vet vad kostnaden ska bli för varje enskilt år. Planen är en prognos och uppskattad utgiftsram, vilket man självklart får förhålla sig till under hela perioden.

Men regeringen verkar i praktiken inte ha brytt sig speciellt mycket om att 70 jämvägsobjekt flyttades fram i tiden när Banverket reviderade sin framtidsplan. Man klagade mycket på den gamla regeringen och dess samarbetspartier. Men Vänsterpartiet tog Banverkets revidering på fullt allvar, och i vårt egna budgetförslag förde vi därför tillbaka de medel som saknades. I det läget skulle regeringspartierna i riksdagen kunnat bifalla Vänsterpartiets förslag, om det var så att man ansåg att det var upprörande att planen var ”underfinansierad”. Dessvärre har högeralliansens riksdagspartier varje år avslagit Vänsterpartiets förslag.

5.6.2 Medfinansiering

Regeringen vill öka graden av medfinansiering. Det betyder att kommuner och landsting ska vara med och betala för nationella angelägenheter. Regeringen skriver att medfinansieringen ”syftar till att utöka den totala volymen

Fel! Okänt namn på

av tillgängliga medel för transportinfrastrukturen”. Ja, det är en annan omskrivning för att staten inte är beredd att ta det nationella ansvaret för infrastrukturen, utan i stället påför kostnader till lokala och regionala företrädare. Vi avvisar detta finansieringssätt av nationellt viktig infrastruktur. Regeringen bör inom ramen för infrastrukturplaneringen inte använda medfinansiering som metod för att överföra kostnader på kommuner och regioner.

5.6.3 Anslag kontra investering

Regeringen är mycket tydlig i att investeringar inte ska vara en del av en investeringsbudget, utan tas upp som anslag i statsbudgeten. Vi har en helt annan syn som vi redogör för mer utvecklat under 4.1.3.

Kortfattat kan vi dock konstatera att regeringens syn inte är ekonomiskt hållbar, eftersom det inte är rimligt att påföra endast en generation kostnader för det som flera generationer kan konsumera under längre tid. Det är även en väldigt kameral hållning från regeringen, en hållning som framtida generationer kommer att kritisera inte minst med tanke på de miljö- och klimatproblem vi måste lösa. Vi beklagar att regeringen inte är mer framtidsinriktad.

5.7 Samhällsekonomiska bedömningar

Regeringen anser att de samhällsekonomiska analyserna bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Regeringen anser också att analys- och bedömningsmetoderna bör utvecklas.

Vi har utvecklat vår kritik och vårt synsätt under 4.2.1., vilket därmed inte behöver upprepas under detta avsnitt.

Det är bra om regeringen nu äntligen kan erkänna att det finns brister i dagens samhällsekonomiska kalkyler. Regeringen berör även jämställdhetsaspekterna, vilket vi ser som positivt. Vi är dock lite fundersamma till regeringens plötsliga omsvängning och känner oss tveksamma till allvaret i propositionens skrivningar. Orsaken till detta är att det i senaste budgetpropositionen står: ”En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Utifrån det underlag som inlämnats i den inriktningsplanering som föregått arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen är det regeringens bedömning att en större andel av ramen, i jämförelse med de planer som den tidigare regeringen fastställt, kommer att behövas för angelägna väginvesteringar.”

Infrastrukturpropositionen lades fram till riksdagen bara en vecka efter det att regeringen presenterat budgetpropositionen för 2009. Vi ställer oss frågande till om det verkligen är möjligt att regeringen på så kort tid ändrat uppfattning. En ökad satsning på vägar gynnar vare sig jämställdheten eller miljön och kan därmed knappast ge en samhällsekonomisk nettointäkt.

5.8 Trängselskatt

Intäkterna från trängselskatten

Regeringen anser att trängselskatten i Stockholm fortfarande ska användas till vägtrafiken i Stockholm och inte till kollektivtrafiken. Vänsterpartiet anser att intäkterna från trängselskatten ska användas till satsningar inom framför allt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar skulle motverka syftet med avgifterna och öka ojämställdheten inom trafikpolitiken. Om fler åker kollektivt får även företag och andra som har behov av transporter på väg större möjlighet att bedriva sin verksamhet. Individer och företag som behöver bil får en tidsvinst, samtidigt som vi får en minskad belastning på miljön.

I samband med folkomröstningen i Stockholms stad framgick det av röstsedeln att intäkterna från trängselskatten skulle användas till både kollektivtrafik och vägar. Eftersom vi anser att det är den lokala och regionala nivån som ska avgöra hur intäkterna ska användas accepterar vi dock att en del av pengar går till vägar.

Dessvärre verkar inte den borgerliga regeringen hysa någon större tilltro till lokala instanser och till folket i Stockholm. Regeringen har ett uppifrån-perspektiv och verkar misstro de lokala företrädarnas kompetens att bedöma var pengarna gör bäst nytta. Regeringen struntar i den lokala folkomröstningen och har inskränkt det kommunala självstyret då staten övertagit rollen som beslutfattare för intäkternas användning. För att vara riktigt säker på att de lokala och regionala företrädarna inte ska kunna använda kommande trängselintäkter till kollektivtrafik, har regeringen dessutom inrättat en särskild vägfond dit trängselintäkter ska föras. Dessa medel ska sedan användas till vägar och regeringen lyfter särskilt fram Förbifart Stockholm. Det är ett projekt som kommer att kosta mer än 25 miljarder kronor.

Regeringen anser alltså att det är bra att plöja ned miljardbelopp i vägar, men vill inte att en enda krona ska gå till kollektivtrafiken. De manliga höginkomsttagarna ska köra bil på nya vägar, medan kvinnor, låginkomsttagare, ungdomar och pensionärer får hålla till godo med den kollektivtrafik som finns. Redan nu upplever många kollektivtrafikanter försämringar, eftersom trängselintäkterna inte går till att förstärka kollektivtrafiken (vilket skedde under trängselförsöket). Det betyder att fler kollektivresenärer upplever en alltmer ökad trängsel. En grundförutsättning för att införa trängselskatt är att den kompletteras med ett ökat utbud av kollektivtrafik. I annat fall har man bara flyttat trängsel från ett trafikslag till ett annat.

Låt de kommuner som vill gå före

I väntan på att det ska klarläggas om kommuner själva ska få införa trängselskatter anser regeringen att fler kommuner ska få möjlighet att införa trängselskatt om de så önskar. Det är en åsikt Vänsterpartiet haft länge och som vi flera gånger föreslagit i riksdagen. Tyvärr har vårt förslag vid varje tillfälle fått avslag. Vi är därför överraskat positiva till regeringens nya hållning.

Fel! Okänt namn

6 Ekonomiska ramar för infrastrukturinriktningen

Vi har i föregående kapitel redovisat våra formella förslag till ramar för investeringar respektive anslag när det gäller infrastrukturinriktningen för åren 2010–2021. Vi har även pekat ut de hamnar, kombiterminaler och flygplatser vi ser som strategiska i landet. Vi har vidare redovisat våra formella förslag med anledning av det som regeringen i övrigt föreslår i propositionen. I detta kapitel vill vi mer utförligt beskriva bakgrunden till våra ekonomiska ramar och den bakomliggande orsaken till våra nivåer för investeringar och anslag i statsbudgeten.

Som vi tidigare nämnt föreslår vi omfattande investeringar i framför allt järnväg, men även stora summor för cykel och kollektivtrafik inom vägtrafiken.

Under 6.1 redovisas i tabellform översiktligt skillnaderna mellan regeringens infrastrukturinriktning och Vänsterpartiets.

Under 6.2–6.3 redovisas i tabellerna för vägar respektive järnvägar i kolumn 2 den nuvarande ramen. Kolumn 3 visar regeringens nivå som återfinns i proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter. I kolumn 4 återges Vänsterpartiets förslag.

6.2 berör järnvägen och beskriver mer utförligt vår politik om flera järnvägar, ökat underhåll, satsningar på lokala spårfordon och spårtrafik, stöd till kapillärspår och hur vi vill rädda de nedläggningshotade lågtrafikerade banorna.

6.3 beskriver på samma sätt vår politik inom vägtrafiken.

6.1 Regeringens proposition jämfört med Vänsterpartiets förslag

Regeringen	Vänsterpartiet
417 mdkr totalt för 2010–2021	544 mdkr totalt för 2010–2021
200 mdkr till drift och underhåll inkl. – bärighet – miljöåtgärder – enskilda vägar 200 mdkr är per år = 16,6 mdkr	205 mdkr till drift och underhåll Därtill kommer: – bärighet 20,4 mdkr – miljöåtgärder 6,0 mdkr – enskilda vägar 10,8 mdkr 205 + 20,4 + 6,0 + 10,8 = 242,2 mdkr, vilket betyder per år: 20,2 mdkr
217 mdkr till investeringar i väg och järnväg inkl.: – trafiksäkerhetsåtgärder – regionala planer	281 mdkr till investeringar i väg och järnväg Därtill kommer: – trafiksäkerhetsåtgärder 8,4 mdkr – regionala planer 12,0 mdkr

Fel! Okänt namn på

217 mdkr är per år: 18,1 mdkr	$281 + 8,4 + 12 = 301,4$ mdkr, vilket betyder per år: 25,1 mdkr
-------------------------------	---

Ingen uppdelning av investeringar på väg eller järnväg. Dagens skillnader per år är:	Våra 276 mdkr till investeringar är uppdelade enligt följande:
– järnväg 8,9 mdkr/år – väg 7,3 mdkr/ år	– järnväg 191 mdkr – väg 90,6 mdkr
Jämfört med dagens nivå satsar regeringen ca 2 mdkr extra per år ($8,9 + 7,3 = 16,2 \Rightarrow 18,1 - 16,2 = 1,9$)	
Regeringen säger att mer medel ska gå till väg än till järnväg jämfört med vad som sker i dag. Ett antagande skulle då kunna vara att väg får ytterligare 2 mdkr, medan järnväg får ingenting mer än dagens nivå.	

6.2 Järnvägar

Våra ramar för 2010–2021

När det gäller investeringar över huvud taget har vi utgått ifrån att det finns en investeringsbudget, dvs. att staten tar upp lån för investeringar på samma sätt som kommuner, landsting, företag och hushåll gör när man köper något som kan ses som en investering, dvs. något man kan konsumera under en längre tidsperiod.

Hur mycket ska vi i framtiden investera i järnvägar? Den högsta nivån som Banverkets presenterade var den s.k. plus 50-nivån, dvs. att investeringarna ska vara 50 % högre under perioden 2010–2019 än vad de är i nuvarande plan. Det skulle betyda ca 137 miljarder kronor under tio år eller 13,7 miljarder i genomsnitt varje år.

Men med den nivån kan man inte slutföra vissa viktiga objekt inom planperioden. En rad mindre objekt blir även framflyttade i tid. Det går inte heller att påbörja höghastighetsbanan Linköping–Borås, utan bara sträckorna Stockholm–Linköping samt Göteborg–Borås.

Vår investeringsnivå för järnvägen har därför landat på ca 16 miljarder kronor per år, dvs. 78 % högre jämfört med de gamla nivåerna på i genomsnitt ca 9 miljarder under planperioden 2004–2015. För hela perioden 2010–2021 omfattar vår investeringsnivå för järnvägar 191 miljarder kronor. Räknar man med 2009 blir det totalt 204 miljarder kronor.

När det gäller summor för olika objekt har vi i första hand använt de siffror som Banverket uppgett i samband med förslaget till den reviderade framtidsplanen. Där så inte varit möjligt har vi utgått ifrån uppgifterna i den ursprungliga framtidsplanen, men har då gjort en uppräknings av varje objekt med 16 %, vilket är den generella uppräknings Banverket använt sig av i samband med revideringen av framtidsplanen.

Fel! Okänt namn på

Låsta medel

Dagens investeringsplan för järnvägar sträcker sig mellan 2004 och 2015 (framtidsplanen). Den nya planen är tänkt att påbörjas 2010 och sträcka sig till 2021, vilket alltså gör att de båda planerna överlappar varandra. Det betyder att det redan har skett en hel del investeringar och att det kommer att påbörjas en rad investeringar precis innan eller till och med efter att den nya planen träder i kraft. Dessa investeringar blir med andra ord låsta, dvs. vi kan inte göra så mycket åt dem, vad vi än anser om objekten.

Vi har utgått ifrån att alla järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 är låsta och har alltså tagit med dessa i vår budgetram. Objekten är redan så långt gångna att det inte är meningsfullt att diskutera behoven av dem. Cirka 66 miljarder kronor återstår av den gamla perioden att genomföra enligt Banverkets reviderade framtidsplan. Vänsterpartiet har dock i vårt förslag till statsbudget skjutit till 12 miljarder kronor för att rädda 70 olika objekt som förskjutits i tid då pengarna inte räcker till. Av de 66 miljarderna är det ca 45 miljarder som är beräknade för åren 2010–2015, varav ca 13 miljarder under åren 2012–2015.

Lokal spårtrafik

Staten bör ta ett aktivt ansvar för uppbyggande av lokal spårväg. Vi vill att det under perioden 2010–2021 avsätts 6 miljarder kronor till detta och att det primärt ska gå till de tre huvudstadsområdena och de städer som har ca 50 000 invånare, t.ex. Umeå, Sundsvall, Gävle, Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Växjö, Malmö, Lund, Helsingborg, Göteborg och Borås.

Lokala spårfordon

I dag kan trafikhuvudmännen (dvs. de som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken) få 50 % i bidrag till nya spårfordon. Vi vill att staten fortsätter att subventionera inköp av lokala spårfordon och har i tabellen avsatt 400 miljoner kronor/år, dvs. totalt 4,8 miljarder under perioden 2010–2021.

Drift och underhåll av järnvägar

Banverket har i sitt förslag för ny infrastrukturinvestering redogjort för hur stor budgeten måste vara för att få en bra drift och underhåll av järnvägssträckor. Omfattningen av denna budgetpost beror lite på vad man vill åstadkomma, och Banverket har angett tre ramnivåer. I ramnivå 1 kan man upprätthålla befintlig standard, vilket kostar 6 miljarder kronor/år. I ramnivå 2 kan man återställa till en nivå som är berättigad utifrån den nuvarande och den förväntade trafiken och därefter upprätthålla denna nivå. Ramnivå 2 kostar 7 miljarder kronor/år och leder bl.a. till att punktligheten i järnvägsnätet förbättras med 50 %. Den högsta nivån som Banverket nämner är ramnivå 3, vilket motsvarar 7,6 miljarder kronor/år. I ramnivå 3 kan man även kraftigt utöka godstrafiken med 50 %.

Vi föreslår att det avsätts 7,6 miljarder kronor/år, dvs. totalt 91,2 miljarder kronor under perioden 2010–2021.

Lågtrafikerade banor

Banverket föreslår att 160 mil av de lågtrafikerade banorna rustas upp och att 75 mil läggs ned, vilket totalt skulle kosta 8,75 miljarder kronor under perioden 2010–2021 (8 miljarder för upprustning och 75 miljoner för att lägga ned banor).

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

Vi föreslår därför att samtliga banor rustas upp till en kostnad av 11,75 miljarder kronor under perioden 2010–2019 (behövs ej till 2021). Det betyder ca 300 miljoner mer per år än vad regeringens avsätter. 2009 avsätter vi 250 miljoner kronor.

Kapillärspår

1987 hade Sverige 1 200 industrispår. Sedan dess har det lagts ned 600 spår. I dag finns det 110 lokala förvaltare/ägare för de återstående spåren, men det saknas ett övergripande ansvar. Det vore högst rimligt att staten tar det övergripande ansvaret för dessa kapillärspår. Det är endast en nationell instans som på ett effektivt och rationellt sätt kan göra överväganden om huruvida nedläggningar eller utbyggnader är till nytta för samhället. Det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Banverkets banor. Om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar det naturligtvis företagets vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik.

Banverket har i en utredning föreslagit en rad åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispår. Bland annat vill Banverket att staten ska tillämpa samma modell för järnvägstrafiken som för vägtrafiken, vilken kan få statsbidrag för investeringskostnader samt statsbidrag för underhållkostnader. Banverket föreslår att det därför avsätts 100 mk/år till statsbidrag för kapillärspår. Vi stöder det förslaget och avsätter därför 1,2 miljard under perioden 2010–2021. Men vi börjar redan med 100 mkr år 2009.

Fel! Okänt namn på

Järnvägar

Investeringar per år, dvs. nya lån (i miljoner kronor)

	Genomsnitt per år i nuvarande plan 2004–2015	Regeringens förslag	Vänsterpartiets förslag
Nya järnvägar	8 500	Ingår i "Utveckling av transportsystemet", 217 mdkr på 12 år	15 000
Lokala spårfordon	400	0 mkr från 2015 och framåt; annars dagens nivå fram till 2012	400
Lokal spårtrafik	0	Specificeras ej	500
SUMMA	8 900	Specificeras ej	15 900

Anslag på utgiftsområde 22 per år (i miljoner kronor)

	2008 års budgetnivå	Regeringens förslag	Vänsterpartiets förslag
Underhåll	4 612	5 330	7 600
Lågtrafikerade banor	0	Ingår i underhåll	975
Kapillärspår	0	Specificeras ej	100
SUMMA	4 612	5 330	8 675

6.3 Vägar

Våra ramar för 2010–2021

När det gäller investeringar över huvud taget har vi utgått ifrån att det finns en investeringsbudget, dvs. att staten tar upp lån för investeringar på samma sätt som kommuner, landsting, företag och hushåll gör när man köper något som kan ses som en investering, dvs. någon man kan konsumera under en längre tidsperiod.

För vägtrafiken är vår investeringsnivå ungefär den samma som i dag, men vi gör dock stora omprioriteringar inom vägtrafiken (se tabell här nedan). Vi avsätter mycket mer till bärighet, miljöåtgärder, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel och mycket mindre till nya vägar.

När det gäller summor för olika objekt har vi använt Vägverkets siffror som verket uppgett i samband med förslaget om den reviderade NPVS, Nationell plan för vägsystemet.

Låsta medel

Dagens investeringsplan för järnvägar sträcker sig mellan 2004 och 2015 (NPVS, Nationell plan för vägsystemet). Den nya planen är tänkt att påbörjas 2010 och sträcka sig till 2021, vilket alltså gör att de båda planerna överlappar varandra. Det betyder att det redan har skett en hel del investeringar och att det kommer att påbörjas en rad investeringar precis innan eller till och med

efter att den nya planen träder i kraft. Dessa investeringar blir med andra ord låsta, dvs. vi kan inte göra så mycket åt dem, vad vi än anser om objekten.

Vi har utgått ifrån att alla järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 är låsta och har alltså tagit med dessa i vår budgetram. Objekten är redan så långt gångna att det inte är meningsfullt att diskutera behoven av dem. Detta motsvarar ca 16 miljarder kronor utifrån Vägverkets reviderade NPVS. Vi har dock gjort en neddragning med 2 miljarder kronor för de låsta objekten, eftersom vi anser att det finns utrymme att flytta en del motorvägsmedel till s.k. två-plus-ett-vägar. De objekt som färdigställs före 2012 har vi valt att inte redovisa i textform, men längst bak i detta kapitel finns en kort sammanställning över de viktigaste objekten.

De objekt som däremot påbörjas under perioden 2012–2015 finns upptagna i tabellen och redovisas här nedan i textform. Vi har valt att ta bort många av Vägverkets förslag och i stället prioritera andra angelägna investeringar till kollektivtrafik, miljöåtgärder och bärighet (se nedan).

Miljöåtgärder

Här ryms bl.a. åtgärder för att minska buller och halter av luftföroreningar i större städer. Här ryms även åtgärder för att säkerställa att vattentäkter inte drabbas av vägtrafiken i sin helhet, men även i händelse av olycka med fartligt gods. Vi ser anslaget som viktigt, men vill understryka att Vägverkets ambitioner även är tänkta att gå till åtgärder för att planera vägars konstruktion till att uppnå en mer energieffektiv vägutformning, vilket är tänkt att begränsa klimatpåverkan. Det kan hända att detta är bra, allt annat lika, men det bästa sättet för vägtrafik att minska klimatpåverkan är dock att vi för över fler transporter av gods och människor till spår och kollektivtrafik.

I nuvarande plan uppgår investeringen i miljöåtgärder till 400 miljoner kronor/år. Vi föreslår att det beloppet höjs till 500 miljoner/år, dvs. totalt 6 miljarder under perioden 2010–2021.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Fortfarande finns det ett behov av att mötteseparera vägar som tillåter högre hastigheter. I många fall handlar det om att förbättra redan befintlig väg, men ibland kan det finnas behov av vägutbyggnad. En del av möttesepareringen finns upptagen i materialet. Men det behöver utredas vidare var möttesepareringar verkligen behövs och på vilka sträckor de gör mest nytta.

Det är viktigt att ha i åtanke att det även finns många andra åtgärder som kan öka säkerheten, t.ex. sänkta hastighetsgränser och hastighetsövervakningskameror. I många sammanhang är dessa åtgärder mycket mer kostnads-effektiva än att mötteseparera. När det dock sker en mötteseparering ska vi så gott som alltid använda oss av två-plus-ett-väg och inte motorväg. Man får för 1 miljard kronor 4 km motorväg, medan en två-plus-ett-väg på en redan befintlig 13-meters-väg kan möttesepareras med hela 80 km till samma kostnad.

I nuvarande plan uppgår investeringen till trafiksäkerhetsåtgärder till 600 miljoner kronor/år. Vi föreslår att det beloppet höjs till 700 miljoner/år, dvs. totalt 8,4 miljarder under perioden 2010–2021. Men vi vill även att dessa

Fel! Okänt namn på

medel inte bara används till mötesseparering, utan även att andra mer kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder får ett större utrymme.

Regionala planer

Varje region har i dag beslutanderätt över en stor andel medel till regionala satsningar. Framför allt används pengarna till nya väginvesteringar, vilka vi föreslår en neddragning av. Av de medel vi anvisar till regionala planer anser vi att en större del ska gå till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, samt till åtgärder som gynnar kollektivtrafik och gång/cykling. Vi behöver även öka insatserna för att anpassa kollektivtrafiken för funktionshindrade, eftersom det är på lokal och regional nivå de största bristerna för närvarande finns.

I nuvarande plan uppgår investeringsvolmen till regionala planer till 2 400 miljoner kronor/år. Vi föreslår att det beloppet sänks till 1 000 miljoner/år, dvs. totalt 12 miljarder under perioden 2010–2021.

Ökat anslag till investeringar i cykelinfrastruktur

I dag får cykeltrafiken 1 % av statliga och kommunala anslag inom vägtrafiken, men det är ca 10 % av samtliga transporter som sker med cykel. Förutom framtidsargument som berör miljö, hälsa och sociala aspekter, är det även rimligt att både kommuner och stat ökar andelen medel till cykeltrafiken så att den i högre grad motsvarar människors användande av detta transportslag.

I dag anslår staten ca 200 miljoner kronor till cykelvägar. 100 miljoner kronor av dessa går till nyanläggning av cykelvägar, 50 miljoner kronor till drift och underhåll och 50 miljoner lämnas som bidrag till kommuner för investeringar i gång- och cykelvägar. Men det är en nivå som är alldeles för låg för att möjliggöra en större ökning av antalet transporter på cykel. Den analysen delas även av Vägverket i verkets förslag till en reviderad cykelstrategi. ”Vägverket bedömer att det krävs betydligt större satsningar än vad som skett under lång tid om cykelresandet ska öka.” Vägverket anser att den framtida nivån på insatser per år bör uppgå till 500 miljoner kronor. Vi delar den bedömningen och avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2021.

Vägverket har även bedömt det som angeläget att göra vissa punktinsatser i ett trettiotal större kommuner i landet och föreslår därför att statsbidraget till kommuner höjs med 10 miljoner kronor per år, dvs. att det totalt bör motsvara 150 miljoner kronor per år. Även här delar vi Vägverkets bedömning och har avsatt även dessa medel i den nyss nämnda motionen.

Sammantaget betyder vårt förslag till höjda statliga anslag till cykeltrafiken att cykeltrafikens i dag låga statliga bidragsnivå på 200 miljoner kronor höjs till 700 miljoner per år. Det betyder total 8,4 miljarder kronor under perioden 2010–2021.

Riktade åtgärder för kollektivtrafik

Satsning på BRT-bussar

BRT, Bus Rapid Transit, är ett sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges

Fel! Okänt namn på

tydliga företräden i trafiken eller till och med har egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar, och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvaliteten på de långa bussarna är högre än på vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: Fler människor kan förflyttas på samma tid men med lägre kostnad.

I Sverige finns det inte riktigt något bra exempel på BRT, även om man kan nämna Lundalänken som ett bra försök. Utomlands finns det dock flera goda exempel, t.ex. Curitiba i Brasilien och Eindhoven i Nederländerna.

Vi anser att BRT skulle kunna var möjligt att införa även i Sverige. Till en början kanske som försöksverksamhet på två orter, vilket man efter ett tag får utvärdera resultatet av. Det kan även vara att först anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man senare vill ha spår, men i dagsläget inte anser att det finns tillräckliga medel för. Ett exempel skulle kunna vara längs den s.k. Tvärbana syd, en tänkt spårväg i södra Stockholm mellan, i ett första skede, Flemingsberg, Kungens kurva och Älvsjö station. Sträckan kan ses som lämplig med tanke på den tydliga avgränsning som finns för en speciell vägbana och som ska leda till att koppla ihop flera kommunikationsnoder.

Vi anser att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel tas från Vägverkets anslag, men även att Banverket bidrar till finansieringen.

Andra åtgärder inom kollektivtrafiken

Det behövs åtgärder i infrastrukturen för att öka tillgängligheten, jämställdheten samt minska miljöbelastningen. Det kan gälla att skapa attraktiva bytestpunkter, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum.

Funktionshindrades möjligheter att färdas kollektivt

Det finns ett riksdagsbeslut om att kollektivtrafiken ska vara anpassad till funktionshindrade senast 2010. Det målet kommer inte att nås, men det är därför av största vikt att det sätts in resurser för att så fort som möjligt se till att funktionshindrade kan färdas med kollektiva färdmedel.

Sammantaget betyder vårt förslag till kollektivtrafiken att vi avsätter 700 miljoner kronor per år, vilket gör totalt 8,4 miljarder kronor under perioden 2009–2021.

Drift och underhåll av vägar

Vägverket har i sitt förslag för ny infrastrukturinvestering redogjort för hur stor budgeten måste vara för att få en bra drift och ett bra underhåll av vägsträckor. Omfattningen på denna budgetpost beror lite på hur mycket som investeras i nya vägar och hur mycket man avsätter till investeringar i bärighet. Den högsta nivå som Vägverket nämner är 9,1 miljarder kronor/år, vilket är 2 miljarder kronor mer än dagens nivå.

Vägverket har även redovisat att om man under en tioårsperiod vill återställa vägstandarden till den som angetts i den gamla planen gällande 2004–

Fel! Okänt namn på

2015 (NPVS) och sedan upprätthålla denna standard, ökar kostnaderna med 20 miljarder under perioden 2010–2021.

Vi anser att det finns ett behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar. Den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Vi har en högre nivå på investeringar i bärighet, vilket minskar kostnaderna för drift och underhåll. Vi avsätter även mindre till nya vägar än regeringen, vilket gör att vi får en lägre drifts- och underhållskostnad i framtiden. Vi bedömer därför att det behövs avsättas 9,5 miljarder kronor/år till drift och underhåll, vilket är en betydande ökning jämfört med dagens nivå (i 2008 års budget är det avsatt 8,1 miljarder kronor). Det här betyder att vi totalt avsätter 114 miljarder för drift och underhåll under perioden 2010–2021.

Enskilda vägar

Större delen av landets vägar är enskilda och drivs och sköts således av vägföreningar. Men i viss mån utnyttjas dessa vägar även av andra än dem som ingår i vägföreningen. För att kompensera för detta betalar staten varje år ut ett bidrag till enskilda vägar. För tillfället (2008 års budget) uppgår beloppet till 831 miljoner kronor/år.

Vägverket bedömer att nivån på statsbidraget bör vara någonstans mellan 870 och 925 miljoner kronor/år. Vi avsätter därför totalt 900 miljoner kronor per år, dvs. totalt 10,8 miljarder kronor under perioden 2010–2021.

VÄGAR

Investeringar per år, dvs. nya lån (i miljoner kronor)

	Genomsnitt per år i plan 2004–2015	Regeringens förslag	Vänsterpartiets förslag
Nya vägar	3 500	Ingår i "Utveckling av transportsystemet", 217 mdkr på 12 år	2 500
Två-plus-ett i stället för motorväg	0	0	-200
Regionala planer	2 400	Ingår i den totala planeringsramen	1 000
Trafiksäkerhetsåtgärder	600	Ingår i den totala planeringsramen	700
Miljöåtgärder	400	Ingår i drift och underhåll	500
Bärighet	1 400	Ingår i drift och underhåll	1 750
Riktade åtgärder gång/cykel	200	Specificeras ej	700
Riktade åtgärder kollektivtrafik	65	Specificeras ej	700
SUMMA	8 565	Specificeras ej	7 550

Anslag på utgiftsområde 22 per år (i miljoner kronor)

	2008 års budgetnivå	Regeringens förslag	Vänsterpartiets förslag
Underhåll, grundnivå enligt Vägverket är 9 000 mkr	8 130	11 333 (inkl. bärighet och miljöåtgärder)	9 000 (enligt Vägver- kets grundnivå)
Extra underhåll för att förbättra vägnätet	0	Specificeras ej	500
Enskilda vägar	831	Ingår i Underhåll	900
SUMMA	8 961	11 333	10 400

7 Regionala effekter av vårt förslag

Här nedan följer en kortfattad beskrivning av investeringsobjekt som vi anser ska ingå i investeringsplanen för 2010–2021. Våra investeringar (ca 16 miljarder kronor per år) för järnvägen är 78 % högre jämfört med de gamla nivåerna på i genomsnitt ca 9 miljarder kronor under planperioden 2004–2015. För hela perioden 2010–2021 omfattar vår investeringsnivå för järnvägar 191 miljarder kronor. Räknar man med 2009 blir det totalt 204 miljarder kronor.

För vägar är vår investeringsnivå ungefär densamma som i dag, men vi gör dock stora omprioriteringar inom vägtrafiken. Vi avsätter mycket mer till bärighet, miljöåtgärder, trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel och mycket mindre till nya vägar.

Järnvägsobjekt som är låsta redovisas under varje län, medan vägprojekt som är låsta återfinns samlade i slutet av länssammanställningen.

Syftet med att peka ut ett antal strategiska och prioriterade hamnar för godstransporter är att staten i framtiden kan styra statliga infrastruktursatsningar mer effektivt. Samma argument finns för strategiska kombiterminaler och strategiska flygplatser. Ett utpekande av strategiska hamnar, kombiterminaler och flygplatser bidrar även till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken.

Vi kommer att kortfattat beskriva vilka strategiska orter vi anser ska pekas ut.

Observera att om du vill ha en helt rättvis bild av investeringar inom varje län, bör du dels läsa kapitel 6, som beskriver åtgärder som kan påverka hela eller delar av landet, dels kontrollera vilka åtgärder som finns i ett angränsande län.

Till sist: Med den investeringsnivå som Vänsterpartiet föreslår, kan vi få plats med alla de objekt vi redovisar här nedan.

Fel! Okänt namn

7.1 Blekinge

7.1.1 Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Emmaboda–Karlskrona/Kalmar

Fjärrblockering, spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/h.

7.1.2 Objekt i vårt förslag

E 22 (300 mkr)

Sölve–Stensnäs. Nuvarande väg (15 km) är av låg kvalitet och inte trafiksäker. Bredden på vägen varierar mellan 9 och 13 meter. Vägverket vill bygga en motorväg, men vi föreslår att det i stället blir en två-plus-ett-väg. Vägverkets kostnad är beräknad till 600 mkr, medan vårt förslag, bedömer vi, uppgår till 300 mkr (med en kostnad av 20 mkr/km). Vår siffra är dock osäker, eftersom det inte framgår hur många kilometer av vägen som är 9, 10, 11, 12 eller 13 meter, vilket påverkar den totala kostnaden för att bygga två-plus-ett-väg.

E 22 (25 mkr)

Björketorp–Nättraby. Nuvarande väg är en 10 km lång två-plus-ett-väg, dock utan mittbarriär. Vägverket vill bygga en motorväg, men vi föreslår att det i stället blir en två-plus-ett-väg med mittbarriär. Vägverkets kostnad är beräknad till 350 mkr, medan vi uppskattar att vårt förslag uppgår till max 25 mkr, vilket motsvarar 2,2 mkr/km, vilket i sin tur motsvarar samma kostnad som när mittseparering ägde rum mellan Fjälkinge och Gualöv, 9 km.

Strategiska hamnar och kombiterminaler i Karlshamn och Karlskrona

Karlshamn/Karlskrona är en viktig industri- och brohamn, med bl.a. trafik till Polen och södra Östersjön. Därför bör båda hamnorterna pekas ut som strategiska, och i båda hamnarna bör det finnas strategiska kombiterminaler.

7.2 Dalarna

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Västerdalsbanan

Fjärrstyrt trafikstyrningssystem (klart 2010).

Objekt i vårt förslag

Avesta/Krylbo–Fagersta (45 mkr)

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig mellan Storvik i norr till Mjölby i söder och är ett av Sveriges viktigaste godsstråk. Persontrafiken är inte av samma omfattning som godstrafiken. För att kunna öka godskapaciteten krävs ytterligare kapacitetsåtgärder på denna sträcka.

Bergslagspendeln (17 mkr)

Sträckan går mellan Ludvika och Kolbäck. Ett antal uppgraderingsåtgärder som Banverket anser är nödvändiga för att bl.a. förbättra punktligheten.

Borlänge–Hällefors/Frövi (350 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs uppgradering till Stax 25 och lastprofil C.

Falun–Borlänge (230 mkr)

Stor kapacitetsbrist råder mellan dessa orter och alla önskemål om trafik på denna sträcka har inte kunnat tillgodoses. Genom att bygga ett partiellt dubbelspår ökar kapaciteten. Samtidigt byggs ett nytt resecentrum i Falun.

Gods Bergslagen (2 000 mkr)

Banverket vill i sitt nya förslag till investeringsinriktning för 2010–2019 avsätta 2 000 mkr för kapacitetsåtgärder i stråket Gods Bergslagen (Gävle–Mjölby). Vad det konkret innebär är inte ännu specificerat, men det är viktigt för att säkerställa en god person- och godstrafik i framtiden.

Gävle–Frövi (323 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs det en ökad kapacitet genom ett flertal nya mötesstationer.

Ludvika–Fagersta (49 mkr)

Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringsystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

Mora–Lomsmyren (14 mkr)

För att öka kapaciteten av rundvirkestransporter vill vi uppgradera banan till Stax 25.

Fel! Okänt namn på

Uppsala–Borlänge (284 mkr)

Dalabanan sträcker sig mellan Mora och Uppsala. I dag finns stora förseningar på banan och restiden till Stockholm är för lång (2 tim. och 24 min.). Men även godstrafiken har för låg kapacitetsnivå. Detta kan man ändra på genom att genomföra hastighetshöjande åtgärder och på olika sätt öka kapaciteten på banan.

Västerdalbanan (35 mkr)

Banan sträcker sig mellan Malung i väster och Repbäcken i öster. Banan får under 2008–2011 ett fjärrstyrt trafikeringssystem. Banverket bedömer att det finns behov av ytterligare ökad kapacitet i form av 35 mkr. Vi delar den bedömningen.

7.3 Gotland

Objekt i vårt förslag

Visby en strategisk hamn

Gotlandshamnar nämns mycket sporadiskt i Hamnstrategiutredningen och försvinner bort i urvalet på ett tidigt stadium, på grund av låg godsomsättning och dåliga möjligheter till samverkan mellan andra transportslag. Det sista är dock inte så konstigt med tanke på att Gotland är en ö och är helt beroende av sjöfart och flygtrafik för att få goda förbindelser med övriga landet. Vi anser inte att man bara kan se till godsomsättning när man pekar ut strategiska hamnar, utan också om någon del av landet har specifika förutsättningar för godstransporter. Gotlands hamnar utgör de viktigaste noderna för att förflytta gods längs Gotlands ”vägar” till fastlandet. Sjötrafiken är Gotlands vägar och därför måste hamnarna ses som strategiska.

Visby en strategisk flygplats

I Sverige är det bara Gotland som är en större ö och som varken har en landförbindelse eller vägfärja. Visby bör därför pekas ut som strategisk, eftersom flyget är viktigt för tillgängligheten till och från Gotland.

Behandla gotlänningar som alla andra i landet

Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning, vilket i sin tur är viktigt för Gotlands invånare och näringsliv. Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det är en av förutsättningarna för en positiv utveckling av Gotland.

a) Överför ansvaret för Gotlandstrafiken till Vägverket

Vänsterpartiet anser att den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst.

Gotland kan inte leva och utvecklas positivt om man inte kan lita på att trafiken till och från ön har en långsiktig regelbundenhet. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.

b) *Inför ett vägpris till Gotland*

Utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Med tanke på den stora påfrestning Östersjön redan utsätts för är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Detta ska vara en utgångspunkt när man väger hastigheten på båtarna i förhållande till deras miljöpåverkan. Detta är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som driver verksamheten.

Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen vägpris.nu. Organisationen föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Låt oss anta att den rörliga kostnaden för att framföra en personbil är ca 18 kr/mil i 2007 års penningvärde. Utifrån dagens antal passagerare kan man komma fram till att en kostnad för en enkel resa (baserad på 18 kr/mil + de antal passagerare som färdas i dag till Gotland + ett snittavstånd) till Gotland då skulle hamna på ca 252 kr/enkel resa per bil.

Det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor. Staten finansierar i dag underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vår grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar. Riksdagens utredningstjänst har på uppdrag av oss räknat ut vad ett vägpris skulle betyda statsfinansiellt. Resultatet visar att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om vägpris.nu:s förslag. Vi anser att det så snart som möjligt ska införas ett vägpris till Gotland.

7.4 Gävleborg

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Ljusdal–Gävle–(Vallvik)

Uppgradering till Stax 25 och ökad lastprofil.

Fel! Okänt namn nå

Objekt i vårt förslag

Gods Bergslagen (2 000 mkr)

Banverket vill i sitt nya förslag till investeringsinriktning för 2010–2019 avsätta 2 000 mkr för kapacitetsåtgärder i stråket Gods Bergslagen (Gävle–Mjölby). Vad det konkret innebär är inte ännu specificerat, men är viktigt för att säkerställa en god person- och godstrafik i framtiden.

Gävle–Frövi (323 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs det en ökad kapacitet genom ett flertal nya mötesstationer.

Gävle–Sundsvall (273 + 1 105 + 5 000 mkr)

Ostkustbanan sträcker sig mellan Sundsvall och Stockholm. Mellan Sundsvall och Gävle är det enkelspår, medan Gävle och Stockholm i princip har dubbelspår. Det finns ett stort behov av att öka godskapaciteten på sträckan norr om Gävle. Detta blir ännu viktigare när Botniabanan blir klar, eftersom en stor del av den södergående godstrafiken från Norrland då kommer att använda sig av Ostkustbanan och inte Norra stambanan.

I framtidsplanen (den nuvarande planen mellan 2004–2015) finns två åtgärder som tyvärr flyttades fram i tiden men som Vänsterpartiet föreslog skulle finnas kvar:

- banan uppgraderas till Stax 25 får lastprofil C (273 mkr)
- banan ges ett antal nya mötesstationer för att öka kapaciteten (1 105 mkr).

Det har visat sig att uppgraderingarna och förslaget om nya mötesstationer inte är tillräckligt för att klara kapaciteten på banan. Banverket har därför i det nya förslaget till plan för 2010–2019 föreslagit ytterligare ökad kapacitet genom partiella dubbelspår till en kostnad av 5 miljarder kronor. Vi delar Banverkets bedömning och avsätter därför även den högre summan medel i vår plan.

Kilafors–Gävle/Storvik (167 mkr)

Norra stambanan sträcker sig mellan Bräcke och Gävle/Storvik. Banan domineras av godstrafik. Banan har låg bärighet och för liten lastprofil, vilket Banverket vill ändra på genom att uppgradera till Strax 25 och öka lastprofilen till C. Vi delar den bedömningen.

Kilafors–Söderhamn (617 mkr)

När Botniabanan tas i bruk kommer många tåg norrifrån att ledas via banan mellan Kilafors och Söderhamn. Banan behöver därför uppgraderas till Stax 25 och lastprofil C.

Fel! Okänt namn på

Skutskär–Furuviik (325 mkr)

Enda kvarvarande enkelspår mellan Gävle och Uppsala. I dag råder det stor kapacitetsbrist på grund av enkelspåret. Banverket vill därför snarast se ett dubbelspår.

Strategisk hamn och kombiterminal i Gävle

Gävle är viktig för skogsindustrin och har en omfattande hantering av containrar med stor feeder-trafik till såväl Hamburg som Rotterdam (feeder-trafik är matartrafik med mindre båtar som går från större till mindre destinationer, t.ex. från stora hamnar som Hamburg som tar emot gods från Asien som sedan omlastas till olika destinationer i Sverige). Det är därför viktigt att Gävle även blir en ort med en strategisk kombiterminal.

7.5 Halland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Tunneln genom Hallandsåsen

Vi har inte varit helt förtjusta i detta objekt, men nu är det för långt gånget för att stoppa.

Torebo–Heberg

Dubbelspår inklusive resecentrum Falkenberg.

Objekt i vårt förslag

Borås–Varberg 1 (58 mkr)

Viskadalsbanan går mellan Varberg och Borås. Genom införande av ett fjärrstyrt trafikeringsystem ökar banans kapacitet, vilket möjliggör fler tågavgångar.

Borås–Varberg 2 (425 mkr)

Viskadalsbanan har ett behov av upprustning till hastigheter på ca 160 km/h. I dag kan man bara ha hastigheter mellan 40 och 110 km/h. Det skulle vara en satsning på ett kollektivtrafikstråk, samtidigt som man rustar upp en viktig länk mellan Västkustbanan och Västra stambanan.

Varberg–Hamra (1 800 mkr)

Västkustbanan är så gott som dubbelspårig. En länk saknas dock vid Varberg. Vi vill bygga ett nytt dubbelspår samtidigt som man sänker ned stationen och bygger en ny bangård.

Fel! Okänt namn på

7.6 Jämtland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Inlandsbanan

Ökade medel för drift och underhåll.

Mittbanan

Vissa uppgraderingsåtgärder.

Stambanan genom övre Norrland

Övriga uppgraderingsåtgärder (klar 2010).

Objekt i vårt förslag

Inlandsbanan (260 mkr)

Sträcker sig mellan Gällivare och Östersund och mellan Brunflo och Mora/Furudal. Vi vill öka stödet till drift och underhåll (200 mkr), men även införa av ett nytt trafikeringsystem (60 mkr).

Sundsvall-Ånge (200 mkr)

Mittbanan sträcker sig mellan Sundsvall och Östersund. Sträckan behöver rustas upp. Den största bristen ligger mellan Sundsvall och Ånge. Där behövs det uppgradering till snabbare hastigheter på 160 km/h. Sträckan ligger ej i Jämtland, men har stor betydelse för gods- och persontrafik i Jämtland.

Strategisk flygplats i Östersund

I norra delen av Sverige finns det behov av flygtrafik. Detta för att tillgängligheten till bl.a. Stockholm ska vara god. Flygplatsorter från Sundsvall och söderut ska ej pekas ut som strategiska, eftersom järnvägstrafiken där ger tillgänglighet till Stockholm. Med Vänsterpartiets järnvägsinvesteringar kommer det att vara möjligt att åka mellan Sundsvall och Stockholm på 2 timmar och 32 minuter.

Flygplatsutredningens förslag om att peka ut Umeå och Luleå anser vi är bra. Dessa flygplatser har redan i dag de största volymerna passagerare i Norrland (över 800 000 passagerare/år för Umeå och över 900 000 för Luleå).

Flygplatsutredningen anser även att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna ska pekas ut som strategiska. Detta görs utifrån ett nyttoargument, som går ut på att räkna ut antalet passagerare i relation till potentiella passagerare, dvs. vilket befolkningsunderlag som finns i regionen. Om kvoten av summan är hög (utredningen anser att 2,5 resor per invånare är högt) uppfyller flygplatsen det s.k. nyttokriteriet. Med detta som beräkningsgrund kommer utredningen fram till att de tre ovan nämnda orterna ska pekas ut som strategiska. Vi har ingen anledning att ifrågasätta denna metod och föreslår därför att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna utses till strategiska flygplatser.

7.7 Jönköping

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Borås–Värnamo–Alvesta

Ökad kapacitet och hastighetsanpassning till 160 km/h.

Kust-till-kust-banan

Övriga uppgraderingsåtgärder.

Objekt i vårt förslag

Hallsberg–Nässjö (58 mkr)

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig mellan Storvik i norr till Mjölby i söder och är ett av Sveriges viktigaste godsstråk. Banverket vill öka kraftförsörjningen längs sträckan Hallsberg–Nässjö. Vi delar den bedömningen.

Jönköping–Rocksjön (336 mkr)

Jönköpingsbanan sträcker sig mellan Falköping och Nässjö och utgör en länk mellan Västra och Södra stambanorna. Det råder kapacitetsbrist mellan Jönköping och Rocksjön. Därför vill vi bygga dubbelspår längs sträckan.

Nässjö/Jönköping–Värnamo (139 mkr)

Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringsystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

Nässjö–Hässleholm (145 mkr)

För att få ned restiden mellan Stockholm och Malmö vill Banverket påbörja en anpassning för persontrafik i hastigheter över 200 km/h på delen mellan Nässjö och Hässleholm. Vi delar den bedömningen.

Sandhem–Nässjö (102 mkr)

På norra delen av Jönköpingsbanan finns det behov av att höja kvaliteten genom bl.a. en hastighetsanpassning till 160 km/h.

Kombiterminal i Jönköping

Som viktig omlastningspunkt mellan järnväg och väg är Jönköping en nödvändig strategisk nod för nätverket av kombiterminaler.

Fel! Okänt namn på

7.8 Kalmar

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Emmaboda–Karlskrona/Kalmar

Fjärrblockering, spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/h.

Kust-till-kust-banan

Övriga uppgraderingsåtgärder.

Nybro

Bangårdsombyggnad.

Objekt i vårt förslag

Linköping C (125 mkr)

Banverket anser att det behövs en planskild spårkorsning, som skulle medföra att tågen från Kalmar och Västervik inte behöver vänta på tågen från Södra stambanan. Vi delar den bedömningen.

Rimfosa–Kalmar

Berga–Oskarshamn

Blomstermåla–Mönsterås (162 mkr)

Stångådalsbanan sträcker sig från Linköping till Kalmar. Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringssystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

R 25 (160 mkr)

Eriksmåla–Boda. Vägen har i dag en låg standard och trafiksäkerhetsproblem. Vägverket föreslår att sträckan byggs om till en mötesfri landsväg (ett-plus-ett) med omkörningssträckor.

7.9 Kronoberg

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Borås–Värnamo–Alvesta

Ökad kapacitet och hastighetsanpassning till 160 km/h.

Fel! Okänt namn på

Kust-till-kust-banan

Övriga uppgraderingsåtgärder.

Objekt i vårt förslag

Alvesta (181 mkr)

Alvesta station är inte anpassad till dagens trafikuppgifter och har mycket låg standard. Banverket vill därför göra en funktionsanpassning av bangård och skapa ett nytt resecentrum. Vi delar den bedömningen.

Nässjö–Hässleholm (145 mkr)

För att få ned restiden mellan Stockholm och Malmö vill Banverket påbörja en anpassning för persontrafik i hastigheter över 200 km/h på delen mellan Nässjö och Hässleholm. Vi delar den bedömningen.

Kombiterminal i Älmhult

Som viktig omlastningspunkt mellan järnväg och väg är Jönköping och Älmhult en nödvändig strategisk nod för nätverket av kombiterminaler.

7.10 Norrbotten

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Botniabanan

Nytt enkelspår.

Inlandsbanan

Ökade medel för drift och underhåll.

Harrträsk–Gällivare

Ny spåranslutning Aitik.

Luleå bangård

Etapp 3, 4 och 5.

Stambanan genom övre Norrland

Övriga uppgraderingsåtgärder (klara 2010).

Objekt i vårt förslag

Haparandabanan (300 mkr)

I samband med bygget av Haparandabanan vill vi att det mellan Haparanda och Kalix ska läggas ned en bredare banvall som även rymmer finsk spår-

Fel! Okänt namn på

bredd. På så vis kan vi få en svensk utskeppningshamn för malmen från Pajala.

Inlandsbanan (60 mkr)

Sträcker sig mellan Gällivare och Östersund och mellan Brunflo och Mora/Furudal. Vi vill öka stödet till drift och underhåll, men även införa ett nytt trafikeringsystem.

Kaunisvaara–Kolari (400 mkr)

Vårt förslag är att bygga en ny järnvägsförbindelse mellan gruvområdet vid Kaunisvaara (Stora Sahavaara och Tapulivuoma) och finska Kolari. På så sätt kan malm transporteras på finska sidan ned till Haparanda.

Luleå–Boden–Vännäs–Umeå (149 mkr)

Banan sträcker sig mellan Bräcke och Boden/Luleå. Dess främsta uppgift är att hantera de stora godsflödena av skog, malm och stål. Oberoende av Norrbotniabanan krävs enligt Banverket en uppgradering av godskapaciteten till Stax 25 och lastprofil C. Vi delar den bedömningen.

Malmbanan (281 mkr)

Banan sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen. För att öka gods- och persontrafiken behövs det en ökad kapacitet genom ett flertal nya mötesstationer.

Norrbotniabanan (19 100 mkr)

Banan är ett nytt enkelspår mellan Umeå och Luleå. Den nya banan har stor betydelse för att öka det regionala resandet, men kanske i ännu högre grad för att öka kapaciteten för godstransporter. I dag är nuvarande stambana genom övre Norrland av låg kapacitet (mycket stigningar och kurvor), samtidigt som en enda bana skapar stor sårbarhet. På den gamla stambanan är godstrafikens tågförseningar högst i landet.

En tänkt utbyggnad kan se ut enligt följande:

- ? Etapp 1 byggs mellan Skellefteå och Piteå (2010–2015), vilket är den delen Banverket föreslår som första etapp.
- ? Etapp 2 byggs mellan Umeå och Skellefteå, för att knyta ihop etapp 1 med Botniabanan.
- ? Etapp 3 går mellan den återstående sträckan Piteå–Luleå.

Stambanan genom övre Norrland (295 mkr)

Banan sträcker sig mellan Bräcke och Boden/Luleå. Dess främsta uppgift är att hantera de stora godsflödena av skog, malm och stål. Oberoende av Norrbotniabanan krävs enligt Banverket en ökad kapacitet på banan t.ex. genom fler mötesstationer.

E 4 (30 mkr)

Boviken–Rosvik. I dag en 13 meter bred väg (13 km), som Vägverket vill bredda till 16,5 meter, med fyra fält och mitträcke. Vi anser att det räcker med en två-plus-ett-väg, vilket gör att vägen inte behöver breddas. Vägverkets kostnad motsvarar 95 mkr, medan vår kostnad uppgår till ca 30 mkr (drygt 2 mkr/km).

Strategisk hamn i Luleå

Luleå hamn är den största hamnen längs Norrlandskusten om man mäter i godsomsättning och en viktig hamn för stål- och skogsindustrin. Därför ska det vara en strategisk hamn med en strategisk kombiterminal.

Strategiska flygplatser i Luleå, Arvidsjaur och Kiruna

I norra delen av Sverige finns det behov av flygtrafik. Detta för att tillgängligheten till bl.a. Stockholm ska vara god. Norrlandsorter från Sundsvall och söderut ska ej pekas ut som strategiska, eftersom järnvägstrafiken där kan ge tillgänglighet till Stockholm. Med Vänsterpartiets järnvägsinvesteringar kommer det att vara möjligt att åka mellan Sundsvall och Stockholm på 2 timmar och 32 minuter.

Flygplatsutredningens förslag om att peka ut Umeå och Luleå anser vi är bra. Dessa flygplatser har redan i dag de största volymerna passagerare i Norrland (över 800 000 passagerare/år för Umeå och över 900 000 för Luleå) och får bedömas ha detta även i framtiden.

Flygplatsutredningen anser även att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna ska pekas ut som strategiska. Detta görs utifrån ett nyttoargument, som går ut på att räkna ut antalet passagerare i relation till potentiella passagerare, dvs. vilket befolkningsunderlag som finns i regionen. Om kvoten av summa är hög (utredningen anser att 2,5 resor per invånare är högt) uppfyller flygplatsen det s.k. nyttokriteriet. Med detta som beräkningsgrund kommer utredningen fram till att de tre ovan nämnda orterna ska pekas ut som strategiska. Vi har ingen anledning att ifrågasätta denna metod och föreslår därför att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna utses till strategiska flygplatser.

7.11 Skåne

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Arlöv–Malmö

Ökad kapacitet.

Fel! Okänt namn på

Citytunneln i Malmö

Citytunneln knyter ihop järnvägen norr om Malmö med järnvägen mot Trelleborg, Ystad och Köpenhamn. Den byggs som en tunnel under Malmös centrala delar med två parallella tunnlar som är sex kilometer långa.

Förlöv–Ängelholm

Dubbelspår.

Malmö bangård

Anpassning av personbangården.

Trelleborg

Funktionsanpassning av godsbangård.

Tunneln genom Hallandsåsen

Vi har inte varit helt förtjusta i detta objekt, men nu är det för långt gånget för att stoppa.

Ängelholm

Funktionsanpassning av bangård (klar 2010).

Åstorp–Teckomatorp

Upprustning etapp 1.

Objekt i vårt förslag

Flackarp–Arlöv (1 900 mkr)

Denna sträcka längs Södra stambanan är en av landets mest belastade dubbelspår och det nuvarande kapacitetstaket är nått. Det krävs därför en utbyggnad till fyra spår mellan Flackarp och Arlöv.

Gods syd (2 000 mkr)

Godstrafiken i nordsydlig riktning ned till Skåne är en av landets största och det behövs medel för att säkerställa en god kvalitet för godstrafiken. Det är ännu inte bestämt vilka specifika åtgärder som ska göras, men Banverket nämner bl.a. ökad kapacitet genom Lund, tredje spår Lund–Hässleholm och förbigångsspår mellan Mjölby och Hässleholm.

Hässleholm–Helsingborg (181 mkr)

Med syfte att få fler att åka tåg (och lämna bilen hemma) vill Banverket hastighetsanpassa till 160 km/h och förbättra punktligheten genom att öka kapaciteten. Vi delar den bedömningen.

Hässleholm–Lund (51 mkr)

För att öka kapaciteten och minska flaskhalsar på Södra stambanan i Skåne vill Banverket bygga ett nytt sidotågspår mellan Lund och Hässleholm. Vi delar den bedömningen.

Kävlinge–Arlöv (232 mkr)

Godsstråket genom Skåne sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. Längs med hela stråket vill Banverket möjliggöra persontrafik i hastigheter upp till 160 km/h och bygga nya mötesstationer för att säkerställa en ökad kapacitet för gods- och persontrafik. Mellan Kävlinge och Arlov vill vi bygga en ny mötesstation.

Malmö–Staffanstorps–Dalby (116 mkr)

Banan måste rustas upp och elektrifieras för att möjliggöra att fler tar tåget. I dag tar en bussresa 30 minuter mellan Malmö och Staffanstorps. Med denna åtgärd kommer det i framtiden att bara ta 15 minuter mellan Malmö och Staffanstorps.

Malmö Foseiby–Trelleborg (253 mkr)

Godsstråket genom Skåne sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. Längs med hela stråket vill Banverket möjliggöra persontrafik i hastigheter upp till 160 km/h och bygga nya mötesstationer för att säkerställa en ökad kapacitet för gods- och persontrafik. På denna sträcka byggs en ny mötesstation och det sker en hastighetsanpassning till 160 km/h.

Nässjö–Hässleholm (145 mkr)

För att få ned restiden mellan Stockholm och Malmö vill Banverket påbörja en anpassning för persontrafik i hastigheter över 200 km/h på delen mellan Nässjö och Hässleholm. Vi delar den bedömningen.

Åstorp (129 mkr)

Godsstråket genom Skåne sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. Längs med hela stråket vill Banverket möjliggöra persontrafik i hastigheter upp till 160 km/h och bygga nya mötesstationer för att säkerställa en ökad kapacitet för gods- och persontrafik. I Åstorp byggs en ny bangård för att bidra till denna utveckling.

Åstorp–Teckomatorps (458 mkr)

Godsstråket genom Skåne sträcker sig från Ängelholm till Trelleborg. Längs med hela stråket vill Banverket möjliggöra persontrafik i hastigheter upp till 160 km/h och bygga nya mötesstationer för att säkerställa en ökad kapacitet för gods- och persontrafik. På denna sträcka byggs en ny mötesstation och det sker en hastighetsanpassning till 160 km/h.

Fel! Okänt namn på

Ängelholm–Maria (1 200 mkr)

Västkustbanan är så gott som dubbelspårig. Ytterligare en länk saknas på Västkustbanan och utgörs av 22 km mellan Ängelholm och Maria. Banverket vill här bygga ett nytt dubbelspår för att kunna öka kapaciteten och förbättra punktligheten. Vi delar den bedömningen.

E 6 (100 mkr)

Trellebor–Vellinge. I dag är vägvsnittet (13 km) en 12 meter bred väg med en hög andel olyckor. Vägverket vill därför bygga motorväg på sträckan till en kostnad av 360 mkr. Vi föreslår i stället en två-plus-ett-väg till en kostnad av 100 mkr (ca 7 mkr/km).

E 6 (200 mkr)

Trafikplats Lomma södra. Vägverket vill bygga en ny trafikplats mellan Lomma och Åkarp, eftersom Banverket vill bygga fler spår och det därmed blir svårt att bibehålla dagens trafikplats i Alnarp fullt ut. Vi bedömer det som angeläget att få fler järnvägsspår, och därmed uppstår ett behov av en ny trafikplats.

E 65 (25 mkr)

Svedala–Böringe. Vägen är i dag 12–13 meter bred (5 km). Vägverket vill bygga en ny motorväg till en kostnad av 200 mkr. Genom att bygga en två-plus-ett-väg skulle kostnaden kunna stanna vid ca 25 mkr (5 mkr/km).

Tre strategiska hamnar och kombiterminaler i Skåne

I södra Sverige är *Helsingborg* Sveriges näst största containerhamn. Hamnen är även en viktig brohamn till Danmark.

Malmö är en stor brohamn till Tyskland, men utgör även en viktig energihamn. Malmö föreslås även bli en ort som pekas ut som strategisk kombiterminal, vilket motiveras med den goda tillgången till järnvägskapacitet.

Trelleborg är den viktigaste brohamnen till Tyskland.

Strategisk flygplats i Malmö

De tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö bör alla ha en strategisk flygplats för framför allt utrikes flyg.

7.12 Stockholm

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Fel! Okänt namn på

Citybanan

Citybanan är en tvåspårig järnväg med två nya stationer. Den går i en sex kilometer lång tunnel mellan Stockholms södra och Tomtebodavägen. Med Citybanan fördubblas spårkapaciteten genom Stockholm, vilket leder till tätare och punktligare tågtrafik i Stockholm och Mälardalen, vilka i dag är hårt drabbade av förseningar. Samtidigt gynnas tågtrafiken i resten av Sverige.

Järna–Hallsberg

Ökad kapacitet.

Stockholm–Uppsala

Bangårdsombyggnader.

Stockholm C

Förstärkt kraftförsörjning.

Stockholm C

Norra infarten ökad kapacitet.

Objekt i vårt förslag

Alvi–Ulvsunda–Solna station (545 mkr)

Banverket vill fortsätta bygget av tvärbanan i Stockholm, som innebär att det radiella spårsystemet binds ihop och avlastar centrala Stockholm samtidigt som resmöjligheterna blir genare på tvären.

Barkarby–Kallhäll (2 660 mkr)

Tågkapaciteten i Stockholmsområdet har för länge sedan slagit i taket. Varje dag passerar 500 tåg den södra infarten och 900 tåg den norra infarten. Banverkets förslag till åtgärder på denna sträcka bidrar till att öka kapaciteten för pendel- och regionalstågtrafiken genom en rad olika insatser. Vi delar den bedömningen.

Roslagspilen (1 000 mkr)

Ny pendeltågssträckning till Arninge/Täby.

Slussen–Hammarby sjöstad–Saltsjöbaden (789 mkr)

Vi vill fortsätta bygget av Tvärbanan i Stockholm, som innebär att det radiella spårsystemet binds ihop och avlastar centrala Stockholm samtidigt som resmöjligheterna blir genare på tvären.

Stockholm C, södra infarten (336 mkr)

Tågkapaciteten i Stockholmsområdet har för länge sedan slagit i taket. Varje dag passerar 500 tåg den södra infarten och 900 tåg den norra infarten. Banverkets förslag till åtgärder på denna sträcka bidrar till att öka kapaciteten för pendel- och regionalstågtrafiken. Vi delar den bedömningen.

Fel! Okänt namn på

Stockholm C–Sörentorp (390 mkr)

Tågkapaciteten i Stockholmsområdet har för länge sedan slagit i taket. Varje dag passerar 500 tåg den södra infarten och 900 tåg den norra infarten. Banverkets förslag till åtgärder på denna bidrar till att öka kapaciteten för pendel- och regionalstågtrafiken. Vi delar den bedömningen.

Södertälje Hamn–Södertälje C (765 mkr)

Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. Genom att bygga ett dubbel-spår och funktionsanpassa bangården ökar kapaciteten betydligt.

Tomtebodabarkby (4 400 mkr)

Tågkapaciteten i Stockholmsområdet har för länge sedan slagit i taket. Varje dag passerar 500 tåg den södra infarten och 900 tåg den norra infarten. Banverkets förslag till åtgärder på denna sträcka bidrar till att öka kapaciteten för pendel- och regionalstågtrafiken genom att bygga fyrspar på sträckan. Vi delar den bedömningen.

Tunnelbana till Nacka (4 000 mkr)

Det är viktigt att bygga ut kapacitetsstarka kollektivtrafikförbindelser. Vi vill därför förlänga den blå linjen från Kungsträdgården med en ny sträckning till Nacka/Orminge.

Tunnelbana Odenplan–Karolinska sjukhuset (700 mkr)

Vi anser att en förlängning av tunnelbanan till Karolinska sjukhuset/Norra stationsområdet är ett prioriterat projekt och som kan leda till stora omflyttningar av resenärer till kollektivtrafik.

Tvårsparväg syd (3 000 mkr)

Vi anser att det behövs en Tvårsparväg syd. Spårvägen – som i ett första skede är tänkt att binda samman Älvsjö, Skärholmen och Flemingsberg – ger förbättrade möjligheter för kollektivtrafikanter. En satsning på Flemingsberg vore att stimulera flerkärnighet och minska behovet av arbetspendling mot länets norra delar. Spårväg syd skulle sedan genom utbyggnaden från Älvsjö till Skarpnäck förbättra de otillräckliga tvärförbindelserna i området.

Västerhaninge–Nynäshamn (685 mkr)

Tågkapaciteten i Stockholmsområdet har för länge sedan slagit i taket. Varje dag passerar 500 tåg den södra infarten och 900 tåg den norra infarten. Banverkets förslag till åtgärder på denna sträcka bidrar till att öka kapaciteten för pendeltågtrafiken, som är hårt belastad. Vi delar den bedömningen.

E 18 (3 200 mkr)

Hjulsta–Ulriksdal. Hårt belastad trafikled som går nära bostadshus. Vägverket vill dra en ny sträckning från E 4:an. Om E 18 ska dras en annan sträckning, borde den del som passerar Rinkeby–Tensta–Hjulsta däckas över för att minska buller och öppna för människor att friare kunna röra sig mot Igel-

Fel! Okänt namn på

bäcksområdet. Det är ett förslag som skulle öka kostnaderna, vilket vi för närvarande inte har beaktat i underlaget, eftersom det råder oklarheter om hur mycket mer projektet skulle fördyras.

Två strategiska hamnar och kombiterminaler i Stockholms län eller fler i Mälardalen

I Stockholmsområdet föreslås Kapellskär som strategisk brohamn. Kapellskär och Stockholms innerhamn har ungefär lika stor godsomsättning och kan alltså båda ses som stora brohamnar. Stockholms innerhamn ligger dock närmare konsumtionsområdet. Kapellskär ligger långt från Stockholm och har ingen järnväg. Det gör att allt gods färdas med lastbil. Vi anser därför att Kapellskär är ett olyckligt val.

Vår utgångspunkt har varit att två hamnar av följande tre hamnar ska pekas ut som strategiska: Stockholms innerhamn, Södertälje eller Nynäshamn. Två strategiska hamnar i Stockholmsområdet skulle kunna motiveras av att konsumtionsområdet omfattar så många människor. Alla tre platser vi nämner har sina för- och nackdelar. Det krävs dock mer fördjupning och utredning innan vi kan göra ett slutgiltigt ställningstagande. Vi tror även att den fördjupade beredningen av ärendet skulle kunna omfatta hela Mälardalen, dvs. även hamnar i Mälaren. Även Oxelösund bör omfattas av detta arbete.

I Stockholm finns det behov av minst två kombiterminaler, förslagsvis en ny på norra sidan i Roserberg och den redan befintliga (Älvsjö) på södra sidan.

Strategisk flygplats i Stockholm

De tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö bör alla ha en strategisk flygplats för framför allt utrikes flyg. Bromma ska ej utses till strategisk, dels för att den ligger så nära Arlanda, dels för att vi anser att den ska läggas ned. Det går att diskutera om Stockholmsområdet bör få ytterligare en flygplats i den södra delen av regionen. Det skulle t.ex. kunna vara Skavsta. Problemet är att den flygplatsen i dag är privat. I vårt förslag här nedan har vi stannat för en flygplats i Stockholm, men anser att frågan bör belysas vidare.

7.13 Södermanland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Järna–Hallsberg

Ökad kapacitet.

Fel! Okänt namn på

Objekt i vårt förslag

Citybanan (2 000 mkr)

Vi anser att kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera detta projekt i den omfattning som nu sker. Det tränger ut annan viktig verksamhet; därför tillför vi medel för att staten ska ta ett större finansiellt ansvar.

Flen (120 mkr)

Västra stambanan förbinder Göteborg och Stockholm. I Flen behövs det enligt Banverket en ny bangård som är bättre anpassad till snabbtåg som passerar i hög hastighet, bl.a. genom plattformsförbindelser och plattformsbreddningar. Vi delar den bedömningen.

Ostlänken (15 000 mkr)

Ostlänken planeras bli en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Den ökar pendlingsmöjligheterna mellan Östergötland, Södermanland och Stockholm. Samtidigt bidrar den till att minska tågtiden mellan Stockholm och Malmö med ca 15 minuter. När den byggs planeras det möjliggöra Ostlänken som en del av en framtida Götalandsbana.

Svealandsbanan (2 170 mkr)

Banan sträcker sig mellan Södertälje och Valskog. För att öka pendlingsmöjligheterna och minska tågförsejningarna krävs partiella dubbelspår och fler mötesstationer.

R 55, R 56, R 53 och R 67 (550 mkr)

Förbifart Katrineholm. I dag passerar väg 55 rakt igenom centrala Katrineholm, med stor trafikbelastning. Bostadshuset ligger nära vägen och drabbas av buller och avgaser. Vägverket vill bygga en förbifart. Vi tillstyrker förslaget.

7.14 Uppsala

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Stockholm–Uppsala

Bangårdsombyggnader.

Uppsala

Bangårdsombyggnad inklusive resecentrum.

Objekt i vårt förslag

Citybanan (2 000 mkr)

Vi anser att kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera detta projekt i den omfattning som nu sker. Det tränger ut annan viktig verksamhet; därför tillför vi medel för att staten ska ta ett större finansiellt ansvar.

Enköping–Uppsala (1 700 mkr)

Det handlar om att bygga en ”missande” länk (Örsundalänken) mellan dessa orter. För länge sedan fanns det en järnväg på denna sträcka, men den revs upp. En ny järnväg skulle leda till överflyttning av persontransporter från bil till tåg.

Gamla Uppsala (1 000 mkr)

Det behövs ett dubbelspår förbi Gamla Uppsala. För trafiken mot Gävle och Norrland är denna investering viktig för att klara utökad trafik och för att få ned restiden. Enligt Banverkets förstudie är tunnelalternativet att föredra, vilket vi även tillstyrker.

Hargshamn–Örbyhus (100 mkr)

Upprustning av järnvägen är nödvändig för att möjliggöra miljövänliga transporter av järnmalm från Dannemora gruva (som planeras att öppnas 2009). Det handlar om byte av sliprar och räls (40+ mkr) och ett nytt signalsystem (60 mkr). Om inte järnvägen rustas upp kommer malmen att transporteras till Hargshamn med lastbilar, vilket beräknas ske var sjätte minut dygnet runt.

Skutskär–Furuvik (325 mkr)

Enda kvarvarande enkelspår mellan Gävle och Uppsala. I dag råder det stor kapacitetsbrist på grund av enkelspåret. Banverket vill därför snarast se ett dubbelspår.

Uppsala–Borlänge (284 mkr)

Dalabanan sträcker sig mellan Mora och Uppsala. I dag finns stora förseningar på banan och restiden till Stockholm är för lång (2 tim. och 24 min.). Men även godstrafiken har för låg kapacitetsnivå. Detta vill Banverket ändra på genom att genomföra hastighetshöjande åtgärder och på olika sätt öka kapaciteten på banan. Vi delar den bedömningen.

Uppsala–Myrbacken (2 000 mkr)

Vid Myrbacken, där Arlandabanan ansluter till Ostkustbanan, behövs ytterligare spår norr mot Uppsala både för förbättrade pendlingsmöjligheter mellan Stockholm och norra Sverige och för att möjliggöra pendeltågsstationer i Knivsta (Alsike) och Uppsala (Bergbrunna).

Fel! Okänt namn

7.15 Värmland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Kil–Torsby

Uppgraderingsåtgärder.

Nykroppa–Kristinehamn

Elektrifiering av banan för att ersätta dieseltåg med eldrivna tåg.

Objekt i vårt förslag

Borlänge–Hällefors/Frövi (350 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi, samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs uppgradering till Stax 25 och lastprofil C.

Karlstad C (435 mkr)

Banverket vill förbättra bangården och skapa ett nytt resecentrum, vilket skulle underlätta omstigningsmöjligheterna och åstadkomma en trafiksäkrare miljö.

Kil–Skåre (42 mkr)

Värmlandsbanan sträcker sig mellan Laxå och Charlottenberg (vid norska gränsen). Banverket vill bygga en mötesstation för att öka kapaciteten. Vi delar den bedömningen.

Kil–Torsby (46 mkr)

Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringssystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

Kil–Öxnared (179 mkr)

Norge/Vänerbanan går från Kil i norr till Olskroken i söder. Banverket vill öka kraftförsörjningen längs denna sträcka. Vi delar den bedömningen.

Ställdalen–Kil (265 mkr)

Genom fjärrblockering på sträckan vill Banverket skapa förutsättningar för överflyttning av godstrafik från Västra stambanan till godsstråket väster om Väneren. Vi delar den bedömningen.

Fel! Okänt namn på

Vålbergsrakan (1 800 mkr)

Detta objekt är ett nytt enkelspår mellan Karlstad och Vålberg. Projektet skulle leda till stor avlastning av trafik mellan Karlstad och Kil, en sträcka som i dag har kapacitetsproblem. Den nya sträckan leder även till en genare järnväg mellan Karlstad och Göteborg och förkortar restiden mellan dessa orter med 20 minuter.

Vänerhamn som strategisk hamn och kombiterminal

I dag finns ett viktigt godsstråk som går från Gävle till Göteborg via Karlstad. Vi vill peka ut Vänerhamn (en samverkan mellan flera hamnar i Vänern) som en strategisk hamn på liknande sätt som Karlshamn/Karlskrona. Det bör därför även förläggas en strategisk kombiterminal till t.ex. Karlstad.

7.16 Västerbotten

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Botniabanan

Nytt enkelspår med 19 mil järnväg, 140 broar och 25 kilometer tunnel. Den går från Ångermanälven norr om Kramfors flygplats via Örnsköldsvik till Umeå. Botniabanan knyter ihop städer och tätorter längs Norrlandskusten. Snabb persontrafik ger stora tidsvinster för resenärer, och industrin får snabba och effektiva godstransporter.

Hällnäs–Storuman

Uppgraderingsåtgärder.

Inlandsbanan

Ökade medel för drift och underhåll.

Stambanan genom övre Norrland

Övriga uppgraderingsåtgärder (klar 2010).

Statsbidrag till resecentrum

Örnsköldsvik C och N, Husum, Nordmaling, Hörnefors samt Umeå Ö och C (klar 2010).

Umeå

Ny godsbangård inklusive ombyggnad av personbangård.

Fel! Okänt namn på

Objekt i vårt förslag

Luleå–Boden–Vännäs–Umeå (149 mkr)

Sträcker sig mellan Bräcke och Boden/Luleå. Dess främsta uppgift är att hantera de stora godsflödena av skog, malm och stål. Oberoende av Norrbotniabanan krävs enligt Banverket en uppgradering av godskapaciteten till Stax 25 och lastprofil C. Vi delar den bedömningen.

Norrbotniabanan (19 100 mkr)

Banan är ett nytt enkelspår mellan Umeå och Luleå. Den nya banan har stor betydelse för att öka det regionala resandet, men kanske i ännu högre grad för att öka kapaciteten på godstransporterna. I dag är nuvarande stambana genom övre Norrland av låg kapacitet (mycket stigningar och kurvor), samtidigt som en enda bana skapar stor sårbarhet. Godstrafikens tågförseningar är högst i landet på den gamla Stambanan.

En tänkt utbyggnad kan se ut enligt följande:

- ? Etapp 1 byggs mellan Skellefteå och Piteå (2010–2015), vilket är den del Banverket föreslår som första etapp.
- ? Etapp 2 byggs mellan Umeå och Skellefteå, för att knyta ihop etapp 1 med Botniabanan.
- ? Etapp 3 går den återstående sträckan Piteå–Luleå.

Stambanan genom övre Norrland (295 mkr)

Banan sträcker sig mellan Bräcke och Boden/Luleå. Dess främsta uppgift är att hantera de stora godsflödena av skog, malm och stål. Oberoende av Norrbotniabanan krävs enligt Banverket en ökad kapacitet på banan t.ex. genom fler mötesstationer. Vi delar den bedömningen.

E 4/E 12 (1 350 mkr)

Umeåprojektet. I dag passerar lederna E 4 och E 12 rakt igenom centrala Umeå och delar upp staden i fyra kvadranter, vilket skapar brister i tillgängligheten. Luftmiljön påverkas negativt av trafiken, och gränsvärden för miljö-kvalitetsnormerna överskrids. Vägverket vill komma till rätta med problemet genom att bygga kringfarter runt Umeå.

E 12 (120 mkr)

Norrfors–Kulla. I dag en niometers väg, som Vägverket vill omvandla till en två-plus-ett-väg.

Strategisk hamn och kombiterminal i Umeå

Vi anser att Umeå ska pekats ut som strategisk hamn. Avstånden mellan Sundsvall och Luleå är betydande, och det finns därmed skäl att ha ytterligare en strategisk hamn mellan dessa orter. Umeå bör också ha en strategisk kombiterminal.

Strategisk flygplats i Umeå

I norra delen av Sverige finns det behov av flygtrafik. Detta för att tillgängligheten till bl.a. Stockholm ska vara god. Norrlandsorter från Sundsvall och söderut ska ej pekas ut som strategiska, eftersom järnvägstrafiken där kan ge tillgänglighet till Stockholm. Med Vänsterpartiets järnvägsinvesteringar kommer det var möjligt att åka mellan Sundsvall och Stockholm på 2 timmar och 32 minuter.

Flygplatsutredningens förslag om att peka ut Umeå och Luleå anser vi är bra. Dessa flygplatser har redan i dag de största volymerna passagerare i Norrland (över 800 000 passagerare/år för Umeå och över 900 000 för Luleå) och får bedömas ha detta även i framtiden.

Flygplatsutredningen anser även att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna ska pekas ut som strategiska. Detta görs utifrån ett nyttoargument, som går ut på att räkna ut antalet passagerare i relation till potentiella passagerare, dvs. vilket befolkningsunderlag som finns i regionen. Om kvoten av summa är hög (utredningen anser att 2,5 resor per invånare är högt) uppfyller flygplatsen det s.k. nyttokriteriet. Med detta som beräkningsgrund kommer utredningen fram till att de tre ovan nämnda orterna ska pekas ut som strategiska. Vi har ingen anledning att ifrågasätta denna metod och föreslår därför att Östersund, Arvidsjaur och Kiruna utses till strategiska flygplatser.

7.17 Västernorrland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Mittbanan

Vissa uppgraderingsåtgärder.

Statsbidrag till resecentrum

Örnsköldsvik C o N, Husum, Nordmaling, Hörnefors samt Umeå Ö och C (klar 2010).

Sundsvall

Genomfart etapp 1.

Sundsvall–Nyland

Uppgradering (inkl. resecentrum i Härnösand och Kramfors).

Objekt i vårt förslag

Gävle–Sundsvall (273 + 1 105 + 5 000 mkr)

Ostkustbanan sträcker sig mellan Sundsvall och Stockholm. Mellan Sundsvall och Gävle är det enkelspår, medan Gävle och Stockholm i princip har dubbel-

Fel! Okänt namn på

spår. Det finns ett stort behov av att öka gods kapacitet på sträckan norr om Gävle. Detta blir ännu viktigare när Botniabanan blir klar, eftersom en stor del av den södergående godstrafiken från Norrland då kommer att använda sig av Ostkustbanan och inte Norra stambanan.

I framtidsplanen (den nuvarande planen mellan 2004–2015) finns två åtgärder som tyvärr flyttades fram i tiden men som Vänsterpartiet föreslog skulle finnas kvar:

- ? Banan uppgraderas till Stax 25 och får lastprofil C (273 mkr).
- ? Banan ges ett antal nya mötesstationer för att öka kapaciteten (1 105 mkr).

Det har visat sig att uppgraderingarna och förslaget om nya mötesstationer inte är tillräckligt för att klara kapaciteten på banan. Banverket har därför i det nya förslaget till plan för 2010–2019 föreslagit ytterligare ökad kapacitet genom partiella dubbelspår till en kostnad av 5 miljarder kronor. Vi delar Banverkets bedömning och avsätter därför den högre summan medel i vår plan.

Inlandsbanan (260 mkr)

Sträcker sig mellan Gällivare och Östersund och mellan Brunflo och Mora/Furudal. Vi vill öka stödet till drift och underhåll (200 mkr), men även införa ett nytt trafikeringssystem (60 mkr).

Nyland–Långsele (423 mkr)

Ådalsbanan sträcker sig mellan Sundsvall och Långsele. För att öka gods kapaciteten behövs uppgradering till Stax 25 och lastprofil C på sträckan Nyland–Långsele. Vi delar den bedömningen.

Stambanan genom övre Norrland (295 mkr)

Sträcker sig mellan Bräcke och Boden/Luleå. Dess främsta uppgift är att hantera de stora godsflödena av skog, malm och stål. Oberoende av Norrbottenbanan krävs enligt Banverket en ökad kapacitet på banan t.ex. genom fler mötesstationer. Vi delar den bedömningen.

Triangelspår i Bergsåker (100 mkr)

Mittbanan utgörs av två sträckor, dels Sundsvall–Ånge, dels Bräcke–Storlien. Vi vill bygga ett triangelspår för att möjliggöra direktförbindelse mellan Mittbanan och Ådalsbanan. I dag måste tågen in och vända på Sundsvalls bangård, vilket gör att timmertransporterna i stället går med lastbil.

E 4 (1 000 mkr)

Myre–Sundsvall. I dag går all trafik rakt igenom centrala Sundsvall. Söder om Sundsvall vill Vägverket bygga en ny motorväg väster om nuvarande E 4 och sedan förbinda norra och södra sidan av hamninloppet med en bro. Den totala kostnaden beräknas till 2 500 mkr. Vi anser att man med hjälp av fartkameror och andra åtgärder kan öka säkerheten mellan Myre och Sundsvall, vilket gör att den nya motorvägssträckningen inte behövs. Men däremot tillstyrker vi förslaget om en ny bro, vilket uppgår till 1 000 mkr.

Strategisk hamn och kombiterminal i Sundsvall

Sundsvall är den viktigaste hamnen när det gäller hanteringen av skogsprodukter från södra Norrland, och orten ska därför även ha en strategisk kombiterminal.

7.18 Västmanland

Objekt i vårt förslag

Avesta/Krylbo–Fagersta (45 mkr)

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig från Storvik i norr till Mjölby i söder och är ett av Sveriges viktigaste godsstråk. Persontrafiken är inte av samma omfattning som godstrafiken. För att kunna öka godskapaciteten krävs ytterligare kapacitetsåtgärder på denna sträcka.

Borlänge–Hällefors/Frövi (350 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi, samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs uppgradering till Stax 25 och lastprofil C.

Citybanan (2 000 mkr)

Vi anser att kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera detta projekt i den omfattning som nu sker. Det tränger ut annan viktig verksamhet; därför tillför vi medel för att staten ska ta ett större finansiellt ansvar.

Gods Bergslagen (2 000 mkr)

Banverket vill i sitt nya förslag till investeringsinriktning för 2010–2019 avsätta 2 000 mkr för kapacitetsåtgärder i stråket Gods Bergslagen (Gävle–Mjölby). Vad det konkret innebär är inte ännu specificerat, men vi tycker att det är viktigt för att säkerställa en god person- och godstrafik i framtiden.

Ludvika–Fagersta (49 mkr)

Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringssystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

7.19 Västra Götaland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Fel! Okänt namn på

Bohusbanan

Fjärrstyrt trafikstyrningssystem.

Borås–Värnamo–Alvesta

Ökad kapacitet och hastighetsanpassning till 160 km/h.

Godstågsviadukten

Brobyte (klart 2010).

Göteborg C

Förstärkt signalställverk.

Hamnbanan

Kapacitetsåtgärder.

Kust-till-kust-banan

Övriga uppgraderingsåtgärder.

Trollhättan–Göteborg (Olskroken)

Dubbelspår (inkl. stationer i Göta älv-dalen).

Objekt i vårt förslag

Borås–Varberg 1 (58 mkr)

Viskadalsbanan går mellan Varberg och Borås. Genom införande av ett fjärrstyrt trafikeringsystem ökar banans kapacitet, vilket möjliggör fler tågavgångar.

Borås–Varberg 2 (425 mkr)

Viskadalsbanan har ett behov av upprustning till hastigheter på ca 160 km/h. I dag är hastigheten mellan 40 och 110 km/h. Högre hastigheter skulle vara en satsning på ett kollektivtrafikstråk, samtidigt som man rustar upp en viktig länk mellan Västkustbanan och Västra stambanan.

Bohusbanan (29 mkr)

Banan sträcker sig från Göteborg till Strömstad. Banverket vill göra vissa uppgraderingar längs banan. Vi delar den bedömningen.

Floda–Aspen (1 900 mkr)

Syftet med projektet är att höja kapaciteten mellan Alingsås och Göteborg, som i dag är ett hårt belastat stråk, där regionala tåg trängs om utrymmet med fjärr- och godståg.

Gods Västra stambanan (2 000 mkr)

Godstrafiken på Västra stambanan är en av landets mest omfattande. Mycket godstrafik är på väg till/från Sveriges största hamn, Göteborg. Det är ännu

Fel! Okänt namn på

inte bestämt vilka specifika åtgärder som ska göras under detta projekt, men Banverket nämner bl.a. flerspårutbyggnad närmast Göteborg och förbigångsstationer. 2 000 mkr föreslår Banverket att det avsätts till detta. Vi delar den bedömningen.

Gårdsjö–Håkanstorp (58 mkr)

Kinnekullebanan sträcker sig mellan Gårdsjö och Håkanstorp. Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringsystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

Göteborg C (951 mkr)

För att få en ökad kapacitet krävs enligt Banverket en funktionsanpassning av bangården. Vi delar den bedömningen.

Hamnbanan Göteborg (2 400 mkr)

I dag är hamnbanan en 9 km lång enkelspårig järnväg. Hamnbanan är en av de viktigaste godslänkarna i Sverige och behöver byggas ut kapacitetsmässigt till dubbelspår.

Herrljunga–Borås (266 mkr)

Älvsborgsbanan sträcker sig mellan Borås och Uddevalla. För att öka gods-kapaciteten behövs uppgradering till Stax 25 och lastprofil C.

Kil–Öxnared (179 mkr)

Norge/Vänerbanan går från Kil i norr till Olskroken i söder. Banverket vill öka kraftförsörjningen längs denna sträcka. Vi delar den bedömningen.

Landvetteretappen (4 300 mkr)

Kust-till-kust-banan är ett enkelspår som förbinder Västsveriges största städer. För att öka kapaciteten för framför allt persontrafiken vill vi att det byggs ett nytt dubbelspår via Landvetter, som i dag saknar tågförbindelse. Banan byggs så att den kan bli en del av Götalandsbanan.

Olskroken (1 300 mkr)

Olskrokens bangård är en viktig järnvägsknut, eftersom sex stråk sammanstrålar här. Banverket anser att det krävs en utbyggd kapacitet för att underlätta trafikföringen både för gods- och persontrafiken. Vi delar den bedömningen.

Spårvägar (87 mkr)

Banverket vill bidra med statsbidrag till utbyggnad av spårvägar. Detta för att öka användandet av kollektivtrafik och därmed minska miljöbelastning och trängsel. Vi delar den bedömningen.

Fel! Okänt namn på

Sävenäs rangerbangård (58 mkr)

Banverket bedömer det som angeläget att modernisera rangerbangården för att minska störningarna från ankommande och avgående tåg. Vi delar den bedömningen.

Vargön–Herrljunga–Borås (87 mkr)

Älvsborgsbanan sträcker sig mellan Borås och Uddevalla. Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringsystem, vilket leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

Öxnared–Håkantorp (216 mkr)

Älvsborgsbanan sträcker sig mellan Borås och Uddevalla. Banverket bedömer det som viktigt att byta ut de gamla spåren för att korta restiderna och öka komforten. Vi delar den bedömningen.

Västlänken (15 100 mkr)

Västlänken är en 10 km lång tunnel för dubbelspår under Göteborg. Den binder samman pendeltågstrafiken med genomgående linjer, vilket ökar kapaciteten och framkomligheten för tågtrafiken både regionalt och interregionalt.

R 40 (150 mkr)

Rångedala–Hester. Nuvarande väg är 12–13 meter bred. Vägverket vill bygga en motorväg på sträckan (18 km) till en kostnad av 1 025 mkr. Vi föreslår en två-plus-ett-väg till en kostnad av 150 mkr (8 mkr/km).

Strategisk hamn och kombiterminal i Göteborg

Göteborg är Sveriges största och viktigaste hamn och en självklar strategisk hamn. Det är Sveriges enda interkontinentala hamn, med direktanlop från Asien av containerfartyg. Hamnen har även ett utvecklat samarbete med hamnarna i Varberg och Uddevalla genom West Sweden Seaports. Lika självklart är det att peka ut Göteborg som en plats för en strategisk kombiterminal.

Strategisk flygplats i Göteborg

De tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö bör alla ha en strategisk flygplats för framför allt utrikes flyg.

7.20 Örebro

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Järna–Hallsberg

Ökad kapacitet.

Örebro Lillån

Planskild korsning.

Objekt i vårt förslag

Borlänge–Hällefors/Frövi (350 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs uppgradering till Stax 25 och lastprofil C.

Citybanan (2 000 mkr)

Vi anser att kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera detta projekt i den omfattning som nu sker. Det tränger ut annan viktig verksamhet, och därför tillför vi medel för att staten ska ta ett större finansiellt ansvar.

Gods Bergslagen (2 000 mkr)

Banverket vill i sitt nya förslag till investeringsinriktning för 2010–2019 avsätta 2 000 mkr för kapacitetsåtgärder i stråket Gods Bergslagen (Gävle–Mjölby). Vad det konkret innebär är inte ännu specificerat, men vi tycker det är viktigt för att säkerställa en god person- och godstrafik i framtiden.

Gods Västra stambanan (2 000 mkr)

Godstrafiken på Västra stambanan är en av landets mest omfattande. Mycket godstrafik är på väg till/från Sveriges största hamn, Göteborg. Det är ännu inte bestämt vilka specifika åtgärder som ska göras under detta projekt, men Banverket nämner bl.a. flerspårsutbyggnad närmast Göteborg och förbigångsstationer. 2 000 mkr föreslår Banverket att det avsätts till detta. Vi tillstyrker projektet.

Gävle–Frövi (323 mkr)

Bergslagsbanan sträcker sig mellan Gävle och Frövi samt mellan Ställdalen och Kil. Trafiken domineras av godstransporter, förutom mellan Storvik och Gävle och mellan Falun och Borlänge. För att öka godskapaciteten (framför allt från stål-, pappers- och massaindustrier) behövs det en ökad kapacitet genom ett flertal nya mötesstationer.

Hallsberg–Nässjö (58 mkr)

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig från Storvik i norr till Mjölby i söder och är ett av Sveriges viktigaste godsstråk. Banverket vill öka kraftförsörjningen längs sträckan Hallsberg–Nässjö. Vi delar den bedömningen.

Fel! Okänt namn på

Hallsberg–Degerön (2 000 mkr)

Huvudelen av godtransporterna från den nordliga delen av Sverige till den sydliga passerar sträckan Hallsberg–Degerön. Det föreligger ett stort behov av ökad kapacitet. Banverket föreslår en utbyggnad av dubbelspår längs sträckan. Vi delar den bedömningen.

Laxå (60 mkr)

Västra stambanan förbinder Göteborg och Stockholm. I Laxå behövs det enligt Banverket en ny bangård som är bättre anpassad till snabbtåg som passerar i hög hastighet, bl.a. genom plattformsförbindelser och plattformsbreddningar. Vi delar den bedömningen.

Ställdalen–Kil (265 mkr)

Genom fjärrblockering på sträckan vill Banverket skapa förutsättningar för överflyttning av godstrafik från Västra stambanan till godsstråket väster om Vänern. Vi delar den bedömningen.

Säbylund (158 mkr)

För att komma till rätta med hastighetsnedsättningar anser Banverket att det behövs en ny sträckning vid Säbylund. Vi delar den bedömningen.

Strategisk kombiterminal i Hallsberg

Hallsberg är en av landets viktigaste godsnoder, vilket föranleder oss att anse att orten ska pekas ut som en strategisk kombiterminal.

7.21 Östergötland

Låsta objekt

Järnvägsobjekt som påbörjas mellan 2008 och 2011 och därmed anses som låsta, dvs. med i vår budgetram:

Motala–Mjölby

Dubbelspår (inkl. resecentrum i Motala och Skänninge).

Objekt i vårt förslag

Citybanan (2 000 mkr)

Vi anser att kommuner och regioner inte ska behöva medfinansiera detta projekt i den omfattning som nu sker. Det tränger ut annan viktig verksamhet; därför tillför vi medel för att staten ska ta ett större finansiellt ansvar.

Gods Bergslagen (2 000 mkr)

Banverket vill i sitt nya förslag till investeringsinriktning för 2010–2019 avsätta 2 000 mkr för kapacitetsåtgärder i stråket Gods Bergslagen (Gävle–

Fel! Okänt namn på

Mjölby). Vad det konkret innebär är inte ännu specificerat, men åtgärder är viktiga för att säkerställa en god person- och godstrafik i framtiden.

Hallsberg–Nässjö (58 mkr)

Godsstråket genom Bergslagen sträcker sig från Storvik i norr till Mjölby i söder och är ett av Sveriges viktigaste godsstråk. Banverket vill öka kraftförsörjningen längs sträckan Hallsberg–Nässjö. Vi delar den bedömningen.

Hallsberg–Degerön (2 000 mkr)

Huvudelen av godtransporterna från den nordliga delen av Sverige till den sydliga passerar sträckan Hallsberg–Degerön. Det föreligger ett stort behov av ökad kapacitet. Banverket föreslår en utbyggnad av dubbelspår längs sträckan. Vi delar den bedömningen.

Linköping C (125 mkr)

Banverket anser att det behövs en planskild spårkorsning, som skulle medföra att tågen från Kalmar och Västervik inte behöver vänta på tågen från Södra stambanan. Vi delar den bedömningen.

Linköping–Åtvidaberg (290 mkr)

Projektet går ut på att rusta upp sträckan för att bättre binda ihop regionen.

Norrköping (132 mkr)

Banverket anser att Norrköpings station inte är utformad för dagens uppgifter och föreslår bättre plattformar och planskilda plattformsförbindelser för att skapa ett nytt resecentrum. Detta förbättrar tillgängligheten och säkerheten på stationsområdet. Vi delar den bedömningen.

Norrköping (30 mkr)

Vi vill ha en hamnbana ut till stambanan som möjliggör smidigare transporter från och till hamnen. I dag måste trafiken i stället gå igenom staden. Kostnaden delas mellan Norrköping och staten, där den sist nämnda står för upprustning av den statliga delen av banan.

Ostlänken (15 000 mkr)

Ostlänken planeras bli en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Den ökar pendlingsmöjligheterna mellan Östergötland, Södermanland och Stockholm. Samtidigt bidrar den till att minska tågtiden mellan Stockholm och Malmö med ca 15 minuter. När den byggs planeras den så att det är möjligt att göra den som en del av en eventuell Götalandsbana.

Rimfosa–Kalmar

Berga–Oskarshamn

Blomstermåla–Mönsterås (162 mkr)

Stångådalsbanan sträcker sig mellan Linköping och Kalmar. Banverket bedömer det som nödvändigt att införa ett fjärrstyrt trafikeringsystem, vilket

Fel! Okänt namn på

leder till rationellare trafikförsörjning och minskade trafikledningskostnader. Vi delar den bedömningen.

E 22 (2 000 mkr)

Förbi Norrköping. Nuvarande trafik till hamnen måste köra igenom staden. Vägverket vill därför bygga en första etapp av en norrled i Norrköping.

Strategisk hamn och kombiterminal i Norrköping

Östra Sverige är Sveriges största konsumtionsområde (40 % av Sveriges totala konsumtion). Norrköping är en viktig strategisk hamn och bör även ha en strategisk kombiterminal för att öka överflyttningen av gods mellan olika transportslag.

7.22 Vägobjekt som anses som låsta

Vi har i ovanstående länsammansättning inte beskrivit vägobjekt som redan är låsta/påbörjade. Exempel på objekt som inte redovisas, men ändå finns med inom ramen för vår budgetram är följande:

E 4

- * Enånger–Sundsvall
- * Skellefteå–Kåge

E 6

- * Torp–Håby
- * Rabbelshede–Hogdal

E 18

- * Hån–Töcksfors
- * Kronoparken–Skattkärr
- * Lekhyttan–Adolfsberg
- * Västjädra–Västerås
- * Sagån–Enköping
- * Trafikplats vid Görla

E 20

- * Tollered–Alingsås
- * Lundsbrunn–Holmestad
- * Norra länken

E 22

- * Söderleden i Norrköping

E 45

- * Angeredsbron–Älvängen
- * Älvängen–Trollhättan

Fel! Okänt namn på

Riksväg 31 och 33

* Förbi Tenhult

Riksväg 70

* Förbi Sala

Stockholm den 10 oktober 2008

Lars Ohly (v)

Marianne Berg (v)

Hans Linde (v)

Gunilla Wahlén (v)

Peter Pedersen (v)

Jacob Johnson (v)

Elina Linna (v)

Alice Åström (v)