

Motion till riksdagen 2012/13:T320

av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	3
3	Samhällsnytta före avreglering av kollektivtrafik och järnväg.....	5
4	Mer demokrati, mindre avregleringar	5
5	Ökad konkurrens leder inte till lägre priser	6
5.1	Exemplet Arlandabanan	6
6	Regeringen har fel utgångspunkt.....	7
7	Bytesresorna med tåg försämras	8
8	Regeringen försämrar utbudet.....	9
9	Konkurrens kostar mer för staten	9
10	Nationell och regional utveckling	10
10.1	Avregleringen nationellt påverkar regionalt	10
10.2	... och avreglering regionalt påverkar nationellt.....	11
11	Förslag som sätter resenären i centrum	12
11.1	Ge SJ företräde på stambanorna.....	12
11.2	Kombinera SJ:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt	12
11.3	Sänk SJ:s avkastningskrav	13
11.4	Sammanhållet och effektivt underhåll i Trafikverkets regi	13
11.5	Skapa trygga stationer och hållplatser.....	14
11.6	Slå inte ut den nationella trafikförsörjningen	14
11.7	Öka underhållet till järnvägen	14
11.8	Öka investeringarna till järnvägen	15
11.9	Ge resenären rätt till information	15
11.10	Riv upp beslutet om ny kollektivtrafiklag	15
11.11	Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik	16
11.12	Öka statens bidrag till kollektivtrafiken	16
11.13	Försök med avgiftsfri kollektivtrafik	17
11.14	Satsa på BRT-bussar	18
11.15	Bygg ny lokal spårtrafik och bidra till lokala spårfordon.....	18
11.16	Låt intäkter från trängselskatt gå till kollektivtrafik.....	18

Fel! Okänt namn på

12	Hållbar finansiering av järnväg	19
12.1	Inför en investeringsbudget	19
12.2	Medfinansiering.....	20
12.3	Banavgifter	20

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag som innebär att SJ ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten för bl.a. kvinnor.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och ställa tydligare krav på samordning mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ägardirektivet bör ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten bör avskaffas och att lönsamhetsmålet bör sänkas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Fel! Okänt namn på

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning/översyn som har till uppgift att utifrån motionens inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandandelen för kollektivtrafiken fram till 2020 ska förverkligas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimat-taxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygds-län.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med Bus Rapid Transit, BRT, i Sverige.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt samt hur intäkterna ska användas.¹
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkter från trängselavgiften i Stockholm, i enlighet med folkomröstningsresultatet, i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip.²
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom ramen för infrastrukturplaneringen inte bör använda medfinansiering som metod för att överföra kostnader på kommuner och regioner.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett moratorium för höjning av banavgiften bör införas.

¹ Yrkande 17 hänvisat till SkU.

² Yrkande 19 hänvisat till KU.

3 Samhällsnytta före avreglering av kollektivtrafik och järnväg

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafiken öka. Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet transportsystem. Vi vill därför understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få socialt och ekologiskt hållbara kommunikationer.

Regeringen har tyvärr valt en annan väg. Inom både järnväg och regional kollektivtrafik har regeringen valt att avreglera och stycka upp sammanhållna system. På järnvägssidan har regeringen tagit bort SJ:s ensamrätt att trafikera stambanorna. Inom den lokala och regionala lokaltrafiken ger regeringen privata operatörer obegränsad tillgång att trafikera vilka rutter som helst. Regeringen väljer därmed att fokusera på företags rätt att etablera sig på marknaden. Vänsterpartiet talar hellre om individens frihet att få ett sammanhållet system med god överblickbarhet och där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta samhälliga nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiv och resenärstillvänd. Vi anser därför att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst utan att trafiken fungerar, är prisvärd och av god kvalitet. Men detta kan 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 är snökaos eller när tåg/bussar ställs in. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när de vill ta sig till jobbet/utbildningen eller vid fritidsresor, annars blir det svårt att få fler att resa kollektivt och på så sätt minska miljö- och klimatbelastningen. Staten har ett ansvar att stärka individens rättigheter inom järnvägstrafiken, samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås.

Vänsterpartiet föreslår i motionen ett antal åtgärder för en sammanhållen järnväg och kollektivtrafik. Vänsterpartiet avser återkomma med förslag i samband med regeringens infrastrukturproposition.

4 Mer demokrati, mindre avregleringar

I grunden handlar avregleringar om att minska demokratin. Om infrastruktur och annat samhällsviktigt istället styrs av samhället sker det under demokrati-

Fel! Okänt namn på

tisk kontroll och är därmed påverkbart. Om den privata infrastrukturen ökar, så minskar demokratin. Men det handlar även om att avreglering försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande, eftersom priser och utbud kan försämrats. Detta är oroande eftersom det är viktigt av både sociala och ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt.

Vänsterpartiet anser att det är nödvändigt att fram till 2020 fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn.

Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation. Det är viktigt att män och kvinnor får samma makt att styra över sitt eget resande och att användandet av hållbara transportsystem möjliggörs i högre grad för både män och kvinnor. Mäns högre inkomster är en av förklaringarna till att de oftare färdas i bil, men det finns även ett beteendemönster bland män som gynnar resandet med bil. Med en stärkt kollektivtrafik kan både kvinnor och män använda sig av ett ekologiskt hållbart transportsystem i högre grad. Viktigt att komma ihåg är dock att jämställdhetsarbetet inom trafiksektorn måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Även om det är uppenbart att kvinnor i dag har behov eller önskemål av mer och bättre fungerande kollektivtrafik, måste vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

5 Ökad konkurrens leder inte till lägre priser

Det finns en mytbildning att konkurrens automatiskt leder till lägre priser. I SOU 2005:4 visas exempel på det motsatta, dvs. där det blivit dyrare efter att man liberaliserat/ökat konkurrensen på en marknad. Det här gäller för post, el, flyg och taxi. Orsaken till detta är att vinstdrivande företag har till uppgift att skaffa vinst till ägarna. Ett privat företag kommer att sätta priset så att intäkterna blir så optimalt höga som möjligt.

5.1 Exemplet Arlandabanan

Det privata Arlandabanan (som är en OPS-lösning, dvs. Offentlig-privat samverkan) är ett bra exempel som tydliggör att privata vinstintressen inte överensstämmer med samhällliga mål. Arlanda flygplats har ett miljötillstånd som innebär att man bara får släppa ut en viss mängd växthusgaser, ett s.k. utsläppstak. Nu är man mycket nära att slå i utsläppstaket, vilket kan leda till att flygtrafiken på Arlanda måste inskränkas. Eftersom minst hälften av flygplatsens utsläpp kommer från vägtrafiken till och från flygplatsen skulle lösningen på problemet vara att fler åker tåg till Arlanda. Men priset på Arlanda Express är satt så högt att många istället väljer att ta sig dit med bil.

Fel! Okänt namn på

För privata ägare är det inte alltid företagsekonomiskt motiverat att öka antalet resenärer genom sänkta priser. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan däremot ett sänkt pris vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Den samhälleliga finansiella risken kan därför ses i ett större sammanhang och i ett längre perspektiv. Det hade därför varit lättare att använda sig av en annan prispolitik om Arlandabanan hade tillhört den samhälleliga sfären.

Mycket talar för att OPS-lösningar (som är en slags avreglering) 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.

Regeringen bör ta initiativ till att omförhandla avtalet med A-train så att resenärerna till Arlanda erbjuds fler och billigare tågtransporter till och från flygplatsen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Regeringen bör offentliggöra vad det skulle kosta att använda optionsrätten för att ta över driften av Arlandabanan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Regeringen har fel utgångspunkt

Vi anser att borttagande av SJ:s ensamrätt på stambanorna inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Samma princip blir fallet med den nya kollektivtrafiklagen. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till gagn för samhället.

Regeringen menar att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på spår och inom lokal kollektivtrafik, leder till förbättrad och utökad trafik. Det är ett märkligt påstående och indikerar att regeringen är ideologiskt förblindad i sin strävan att konkurrensutsätta så mycket som möjligt. Inom järnvägstrafiken är det stora problemet inte att vi har för få operatörer, utan att vi har dels kapacitetsbrist i form av för lite spår, dels för lågt och eftersatt banunderhåll. Fler operatörer kommer på intet sätt leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar. Vi kan dock åtgärda kapacitetsbrister genom att bygga fler järnvägar och höja anslaget till banunderhållet. Det är en politik som Vänsterpartiet länge föreslagit.

Regeringen verkade hoppa över problemformuleringen innan man tog till åtgärder som avreglering. Det hade varit mer rimligt om regeringen först identifierat vad som är problemet och sedan lämnat förslag till åtgärder. Regeringen för nu ett cirkelresonemang som utgår ifrån att konkurrens är bra ef-

Fel! Okänt namn på

tersom konkurrens är bra. Mål och medel är därmed detsamma. Dessutom glömmet regeringen bort att järnvägstrafiken redan i dag är konkurrensutsatt. Tåg konkurrerar med andra trafikslag, främst buss, bil och flyg. Konkurrensen från andra trafikslag är alltså redan betydande när det kommer till långväga persontransporter. Detsamma gällde inom den lokala kollektivtrafiken. Det var en upphandlad marknad där hundratals privata aktörer återfanns.

Det finns inga internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi hade i Sverige, ett system som innebär att det offentliga tog ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar. Sedan kunde driften skötas av antingen det offentliga eller av privata aktörer.

7 Bytesresorna med tåg försämras

Avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. När SJ förlorat trafikeringsrätten blir det svårare att nå miljö- och klimatmål, eftersom den icke-kommersiella järnvägstrafiken får svårare att verka och kvaliteten hotas i form av tider och utbud.

Det är viktigt att anlägga en systemsyn på tågtrafik, dvs. att många trafikanters behov är beroende av att kunna byta linjer för att genomföra hela resan. 30–50 procent av alla resor är bytesresor från stora stråk till mindre. Med operatörer som ”plockar russinen ur kakan” på kommersiellt lönsamma sträckor blir det svårt att upprätthålla trafik på de sträckor som ensamma kanske inte är lönsamma, men är så i kombination med andra sträckor. Det är viktigt att även komma ihåg att det förekommer omfattande bytesresor mellan trafikslagen och inte minst mellan tåg och buss. Med många fler operatörer på spår att ta hänsyn till kan bytesmöjligheterna försvåras och försämras för resenären.

I ett system med sämre utbud och svårare överblick väljer människor andra trafikslag, t.ex. bil och flyg, för att kunna resa. Det gagnar vare sig människor med sämre ekonomi eller miljön och klimatet.

I riksdagens trafikpolitiska mål om trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. Det som är företagsekonomiskt lönsamt är inte per automatik det bästa sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom järnvägstrafiken finns det mycket tydliga nätverkseffekter, dvs. att olika delar av ett nätverk fungerar som komplement till varandra. En resa på en sträcka kan vara lönsam, medan en resa på en annan sträcka inte är det. Men genom att kombinera båda sträckorna skapas lönsamhet. Dessutom kan en kombination av två stråk bli mer lönsamt än om man bara hade trafikerat den lönsamma sträckan.

Det här understryker att vad som är företagsekonomiskt lönsamt i mindre skala inte behöver vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv.

8 Regeringen försämrar utbudet

Regeringen talar ibland om att trafik- och infrastrukturplanering bör ta sin utgångspunkt i de behov som finns hos resenärer och transportköpare. Regeringen säger även att transportsystemet bättre måste motsvara olika människor och olika intressenters behovsbild och förutsättningar.

Vänsterpartiet delar i grunden denna 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 transportköparens 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 hen 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 regering arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kommer in genom att möjliggöra för individer och företag att transporter kan ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål som är uppsatta. 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. Satsningar på infrastruktur kan inte bara stödja ett samhälle i utveckling, utan kan också utveckla ett samhälle. Och då är avreglering med fler operatörer inom järnvägstrafiken inte ett sätt som ökar utbudet av transporter.

9 Konkurrens kostar mer för staten

Rikstrafiken (numer en del av Trafikverket) gjorde i en rapport från 2009 (RT 2009/22) en bedömning av Rikstrafikens långsiktiga åtagande. I samband med det genomfördes även beräkningar för vad regeringens konkurrens på spåret skulle innebära i ökade kostnader för staten.

Rikstrafiken konstaterade att regeringens förslag om att ta bort SJ:s trafikeringsrätt på stambanorna (konkurrens på spåret) leder till att det främst är de

Fel! Okänt namn på

lönsamma järnvägssträckorna som kommer att ha konkurrerande trafik. Det handlar då om Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö samt Stockholm–Sundsvall (framför allt Stockholm–Gävle). Övrigt järnvägsnät kommer alltså inte ha någon konkurrerande trafik, och SJ kan enligt Rikstrafiken väntas dra sig tillbaka från att köra många sträckor på kommersiell bas. Den totala lönsamheten för SJ kommer att sjunka i och med att andra operatörer kör på de mer lönsamma sträckorna. Rikstrafiken konstaterar:

Grunden för att SJ idag kör vissa sträckor kommersiellt trots att de i sig inte är lönsamma är att de ofta har en betydande matarfunktion till den egna trafiken på mer lönsamma sträckor. Sammantaget med övriga intäkter ger de då en relativt rimligt lönsamhet. Om vinsten av matarfunktionen uteblir kan stora delar av lönsamheten försvinna.

Rikstrafiken (och nu Trafikverket) hade och har statens uppgift att genom trafikavtal lösa tillgänglighetsbrister över hela landet (flyg, tåg, båt, buss). Förutsättningen är att det inte handlar om trafik som bedrivs av trafikhuvudmännen (länstrafikbolagen) eller som drivs på helt kommersiella villkor. Om utbudet försämras och tågsträckor läggs ned måste Trafikverket upphandla den nedlagda järnvägstrafiken, eftersom det fortfarande finns ett samhällsbehov av att trafikera många sträckor. I annat fall finns det risk att det bedrivs trafik endast vissa dagar i veckan eller under vissa delar av året.

Totalt bedömde Rikstrafiken att konkurrens på spåren skulle leda till att Rikstrafiken fick ökade kostnader med ca 100 miljoner kronor. Trafikverkets medel kommer idag helt och hållet från statens budget och det blir således en utökad ram inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Med andra ord kostar alltså konkurrens på spåren 100 miljoner kronor för staten, samtidigt som privata operatörer tjänar pengar på att ”plocka russinen ur kakan”. Någon liknande studie för hur kommunernas och landstingens finanser påverkas när den lokala och regionala kollektivtrafiken avregleras, finns tyvärr inte.

10 Nationell och regional utveckling

10.1 Avregleringen nationellt påverkar regionalt ...

I dag sköts fördelning av tåglägen av Trafikverket. Fördelningen görs strikt utifrån vilken trafik som är samhällsekonomiskt mest lönsam. Det innebär t.ex. att pendeltågen i Stockholm har förtur under morgontrafiken eftersom det är samhällsekonomiskt klokt att människor kommer till jobbet i tid. På eftermiddagen görs den omvända prioriteringen, och fjärrtågen i stället placeras först i kön. En sådan ordning, som kan liknas vid en slags ransonering, är nödvändig för ett system som präglas av stor kapacitetsbrist och för vilket förändringar i trafikutbudets sammansättning får tydliga effekter på samhällsekonomin.

Med avreglering avhänder man sig delvis möjligheten att göra samhällsekonomiskt kloka prioriteringar av trafikutbudet. Idag har SJ på vissa sträckor upp till fem gånger högre intäkter per personkilometer från fjärrtågsresenä-

erna än från arbetspendlarna. Med ett avreglerat system finns det uppenbar risk att den högre betalningsviljan hos fjärrtågsresenärerna kommer att förändra trafikutbudet på ett sätt som leder till allvarliga samhällsekonomiska konsekvenser. Trots den nuvarande regleringen ser man redan tendenser till detta. Men eftersom det är samhällsekonomisk lönsamhet som avgör strukturen på trafikutbudet begränsas SJ:s möjligheter att ”göra sig av” med arbetspendlarna till att höja biljettpriserna och/eller minska antalet stopp för på- och avstigning. Med en avreglering får SJ och andra tillkommande fjärrtågsbolag helt andra möjligheter att styra trafikutbudet mot en struktur som är företagsekonomiskt gynnsam men samtidigt samhällsekonomiskt skadlig.

Regeringen anser att Trafikverket särskilt ska använda avgifter som ett verktyg för fördelningen av spårkapacitet. Ett troligt scenario blir då att de starka tågbolagen med SJ i spetsen kommer att köpa upp större delen av det mycket begränsade utrymme som finns tillgängligt på de mest trafikerade sträckorna för att där köra fjärrtåg. För att de regionala trafikhuvudmännen ska kunna konkurrera om banutrymmet med fjärrtågsbolaget fordras taxehöjningar och/eller ett ökat skatteuttag för att höja subventionsgraden ytterligare. Alternativet är att länstrafikbolagen i framför allt Mälardalen, Skåne, Västsverige och Östergötland ersätter stora delar av sina tågavgångar med buss.

10.2 ... och avreglering regionalt påverkar nationellt

Järnvägsnätet kan trafikeras av regionala tåg i de olika trafikhuvudmännens regi. Trafiken finansieras då i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip inte överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafikhuvudmännen i län som gränsar 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 istället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Skåneregionens tilldelade trafikeringsrätt är på lång sikt ett hot mot de längre tågresorna. Sika (Statens institut för kommunikationsanalys, nu en del av Trafikanalys) 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.

Fel! Okänt namn

11 Förslag som sätter resenären i centrum

I dag är det största problemet för kollektivtrafikresenärerna alla förseningar. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Det är inte acceptabelt att tvingas använda delar av sin tid till väntan på väg till eller från arbetet eller skolan. Men förseningar löser man inte genom att avreglera. Det som behövs är en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår. Då minskar även trängseln på våra vägar.

Som vi tidigare nämnt är bytesresor viktiga för alla resor. Vem ska ta ansvaret för dessa resenärer? När en operatör blir försenad på ett större stråk är det knappast troligt att en annan operatör på ett mindre stråk väntar in det försenade tåget. Varför skulle de göra det? Det är ett annat bolag och inte en del av samma resultaträkning. Resenären blir därmed strandad och utlämnad till marknadskrafter som inte är överblickbara eller i vart fall inte sätter resenären i centrum.

Istället för avregleringar måste samhället ta ett helhetsansvar för järnväg och regional kollektivtrafik. Vänsterpartiets motförslag till regeringens privatiseringsiver och avregleringssträvan är ett paket av förslag där vi sätter resenären i centrum:

11.1 Ge SJ företräde på stambanorna

Regeringens beslut att avreglera järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Fler människor kommer att känna sig tvingade att ta bil eller flyg. Det kommer även betyda att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svåra eller rentav omöjliga att nå. Vi föreslår därför att regeringen ska återkomma med ett förslag som innebär att SJ ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.2 Kombinera SJ:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt

Vi anser att SJ ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsoverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart.

Om trafikens sträcka idag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket (tidigare Rikstrafiken). Om SJ ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade det ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, t.ex. genom en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. När vi kräver att SJ:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor ska återinföras vill vi även att ägardirektivet ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.3 Sänk SJ:s avkastningskrav

SJ är av staten ålagd att skapa företagsekonomisk vinst. SJ lönsamhetsmål uppgår till 10 procent avkastning av det egna kapitalet. Därutöver har SJ ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på 33 procent av den redovisade nettovinsten.

Avkastningskravet leder till stark fokus på att skapa vinst. SJ tvingas se till marknadsandelar och t.ex. konkurrera med flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar. Det gör att kvinnors, ungdomars och pensionärers behov prioriteras ner.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen, eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil istället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och så höga lönsamhetsmål, skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter eller enklare reinvestera i nya tåg och vagnar. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och miljö- och klimatpåverkan minskar. Vi vill därför att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.4 Sammanhållet och effektivt underhåll i Trafikverkets regi

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserat, detta trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en större helhet. På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag finns 1 500 färre anställda än vad som var fallet för 10–15 år sedan. Det finns alltså mycket färre antal personer som arbetar ute i spåren, vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Det är dags att nu låta Trafikverket utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

I dag är det Jernhusen AB som äger och driver majoriteten av alla verkstäder och depåer för fordon. Det är viktigt att det finns tillräckligt antal verkstäder och depåer, men även att tillträde till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi vill därför att regeringen utreder om det behövs förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.5 Skapa trygga 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 anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen, vars syfte är att enbart tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Trafikverket 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. Vi anser att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det är också så att kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Vi vill att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.6 Slå inte ut den nationella trafikförsörjningen

Som vi nämnt här ovan anser vi att försök, som Skåneregionens tilldelade trafikeringsrätt, utgör ett hot mot den framtida trafikförsörjningen mellan olika landsdelar. Den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut eftersom SJ inte kan konkurrera med regionala trafikhuvudmän. Vi bör istället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

11.7 Öka underhållet till järnvägen

Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver brytas. Vi vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vi vill fortsätta att prioritera järnväg före väg. Tågtransporter är ekologiskt hållbara, de utgör en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige.

En viktig åtgärd för att få fler att välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet. Den enskilda resenären ska i vardagen inte behöva drabbas av oro och frustration över att inte komma fram i tid. För att komma till rätta med de omfattande tåg förseningarna krävs ökade statliga medel till underhåll av järnvägen.

11.8 Öka investeringarna till järnvägen

Vi är övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt hållbar tillväxt, för att skapa effektiva, bekväma och säkra resor för resenären och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Vi vill att tågresa ska fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta ska åstadkommas bl.a. genom utbyggnad av järnvägskapaciteten över hela landet och genom ökad samordning mellan transportslagen. Det är något som gynnar resenären och klimatet.

Vi anser att det krävs tydliga prioriteringar när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. De beslut som vi fattar i dag kommer att påverka den svenska transportstrukturen en lång tid framöver. Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen och det kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Kapaciteten för ökade spårbundna transporter måste höjas radikalt.

Ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik måste alltså vara överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.

11.9 Ge resenären rätt till information

Vi vill att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresa genom att skapa ett ”resanderåd” med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. De senaste årens ökning av antalet operatörer på spår har lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Så länge det finns olika aktörer inom järnvägssystemet ska resenärerna inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen. De efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information, t.ex. om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, som t.ex. ersättningstrafik och rätt till ersättning. Regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.10 Riv upp beslutet om ny kollektivtrafiklag

Det finns inga internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett

Fel! Okänt namn på

ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Vi vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.11 Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik

Under senare år har det genomförts en rad utredningar inom kollektivtrafikområdet och på grund av olika ingångsvärden har man även kommit fram till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Det finns inget större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer konkluderande översyn i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial och som har som mål att fördubbla kollektivtrafikens andel av antalet resor till 2020.

Översynen skulle även behöva presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning samt belysa hur en bättre överensstämmelse mellan de funktionella arbetsmarknadsregionerna och de administrativa regionerna (länen) skulle kunna stärka kollektivtrafiksystemet.

Vi vill därför att regeringen tillsätter en ny utredning/översyn som har till uppgift att utifrån ovan nämnda inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken fram till 2020 ska förverkligas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.12 Öka statens bidrag till kollektivtrafiken

Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Åtgärder som skulle gynna den enskilda resenären är t.ex. anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m. I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket har lett till stora framgångar både genom ökat kollektivtrafikresande och genom minskad klimatpåverkan.

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor.

Riksdag och regering ska därför tillskjuta medel för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Vi vill att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor under en treårsperiod. Vårt förslag innebär att det år 2013 betalas ut 1 500 miljoner kronor, 2014 1 500 miljoner kronor och 2015 2 000 miljoner kronor.

För att specifikt förbättra kollektivtrafiken på landsbygden vill vi avsätta 500 miljoner 2013 och 1 000 miljoner kronor per år från 2014 för detta ändamål. Medlen tillfaller kommuner och landsting genom skattkreditering om det finns en redovisad plan för hur andelen resor med kollektivtrafik ska kunna öka på landsbygden. Kommuner och landsting vidarebefordrar sedan medlen till respektive trafik huvudman. Trafikverket får i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem kan se ut och som bidrar till att antalet resor med kollektivtrafik verkligen ökar.

Mot bakgrund av vad som anförs här ovan om kollektivtrafiken bör staten bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.13 Försök med avgiftsfri kollektivtrafik

En avgiftsfri kollektivtrafik med hög tillgänglighet för alla resandegrupper, inte minst funktionshindrade, borde leda till ett kraftigt ökat kollektivt resande som ger en rad positiva effekter: grupper med låga inkomster ges ökade möjligheter att förflytta sig, vi får ett mer effektivt resursutnyttjande, positiva miljöeffekter, minskat vägslitage, färre trafikolyckor och därmed lägre trafikskadekostnader. En avgiftsfri kollektivtrafik skulle i dagsläget även gynna kvinnors resande i större utsträckning.

Vänsterpartiet vill införa försök med avgiftsfri kollektivtrafik i två län/regioner. Kostnaden är svår att beräkna eftersom det beror på vilka län som deltar, men i det budgetförslag vi lagt fram till riksdagen har vi utgått ifrån att det är Skåne-regionen och Örebro län som deltar. Det skulle på årsbasis betyda 1,8 miljarder kronor.

Försöken ska pågå under en längre tidsperiod (4–5 år). De ska vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening ska studeras och analyseras. Med ett brett och djuplodande utvärderingsunderlag är det lättare att senare fatta lämpliga framtida beslut. Forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, miljöpåverkan, regionalpolitiska konsekvenser, tillgänglighetsaspekter, trafiksäkerhet och hur arbetsutbudet påverkas. Ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygdslän bör genomföras. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

11.14 Satsa på BRT-bussar

BRT, Bus Rapid Transit, är ett annat intressant sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnssystem och påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvalitén 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 till en lägre kostnad. Vi vill att BRT prövas i Sverige. Det skulle även vara möjligt att anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man senare vill ha spår men i dagsläget inte anser att det finns tillräckliga medel.

Vi vill att Trafikverket får i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11.15 Bygg ny lokal spårtrafik och bidra till lokala spårfordon

Staten bör ta ett aktivt ansvar för uppbyggande av lokal spårväg. Det bör ske i de tre huvudstadsområdena och i städer som har 50 000 invånare eller fler, t.ex. Umeå, Sundsvall, Gävle, Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Växjö, Malmö, Lund, Helsingborg, Göteborg och Borås. Vi har tidigare i vårt svar på regeringens Nationell plan (2010–2021) avsatt 6 miljarder kronor till lokala spårvägar över perioden. Vänsterpartiet utgår från att regeringens infrastrukturproposition som inom kort kommer för perioden 2014–2025 avsätter medel för lokala spårvägar.

Vänsterpartiet har även avsatt statligt stöd på 4,8 miljarder till 50 procent i bidrag till nya lokala spårfordon i Nationell plan (2010–2021). Vi förväntar oss att regeringen i kommande infrastrukturproposition återkommer med stöd för detta ändamål.

11.16 Låt intäkter från trängselskatt gå till kollektivtrafik

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

Vänsterpartiet välkomnar införande av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselskatter som styrmedel i Stockholm. Enligt beräkningar från KTH (Kungliga Tekniska högskolan) skulle trafiken på Essingeleden minska med 10–15 procent om en avgift på 20

kronor togs ut under rusningstid. Det skulle snabbt kunna genomföras och skapa förutsättningar för nödvändiga inkomster för att bygga ut kollektivtrafiken. Av samma skäl ser vi behov av att höja den befintliga trängselskatten i Stockholm.

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

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

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

12 Hållbar finansiering av järnväg

12.1 Inför en investeringsbudget

Budgetlagen föreskriver att investeringar i infrastruktur, fastigheter m.m. i normalfallet ska finansieras via anslag i statsbudgeten. Detta innebär att investeringarna bokförs som kostnader i statsbudgeten i takt med att utgifterna uppstår. Konsekvensen av detta förfaringssätt är att kostnaderna för investeringar i infrastruktur direktavskrivs. Vi menar att detta är ett märkligt förfaringssätt. En investering i infrastruktur är något som konsumeras över en lång tidsperiod. Därför är det en rimligare ordning att kostnaden fördelas över dess livslängd.

Sättet som staten redovisar infrastrukturinvesteringar blir särskilt problematiskt i kombination med systemet med utgiftstak. Kombinationen av snålt tilltagna utgiftstak och infrastrukturinvesteringar som direktavskrivs innebär att investeringar får konkurrera om utrymmet under utgiftstaken med löpande utgifter som sjukpenning, barnbidrag m.m. Detta riskerar att leda till att viktiga samhällsinvesteringar inte kommer till stånd eller skjuts på framtiden.

Vänsterpartiet anser att staten, i likhet med vad som är fallet i kommuner och företag, bör införa en investeringsbudget där man bokför kostnaderna för investeringarna genom avskrivningar. Förslaget innebär att staten kan fördela investeringskostnaderna över hela investeringens livslängd. Syftet med förändringen är att öka de statliga investeringarna för att kunna möta de stora utmaningar vi ser framför oss. Detta gäller inte minst frågan om att ställa om

Fel! Okänt namn på

samhället i en för klimatet hållbar riktning. Frågan om att ändra redovisningsprinciperna för vissa av statsbudgetens utgifter och ändamål är komplicerad och måste naturligtvis föregås av en grundlig parlamentarisk utredning. Men det är rimligt att låta undersöka hur staten kan införa ett avskrivningsreglemente av samma slag som finns i kommuner och landsting. För att statsfinanserna ska vara stabila över tid och hållas under god kontroll föreslår vi också ett tak för investeringsbudgeten, att den enbart ska omfatta fysiska investeringar och att de offentliga finanserna ska vara i balans över en konjunkturcykel. Budgetlagen bör ändras så att lånefinansiering kan utgöra huvudprincip. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12.2 Medfinansiering

Regeringen har ökat graden av medfinansiering när det gäller investeringar i nya järnvägar. Det betyder att kommuner och landsting är med och betalar för nationella angelägenheter. Vi avvisar detta finansieringssätt av nationellt viktig infrastruktur. Regeringen bör inom ramen för infrastrukturplaneringen inte använda medfinansiering som metod vid investeringar av nationella intressen för att överföra kostnader på kommuner och regioner. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12.3 Banavgifter

Regeringen har tydligt deklarerat och beslutat att banavgifterna ska höjas för att finansiera en ökad ram för drift och underhåll. Vi anser att regeringens förslag är mycket märkligt. Redan idag 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. Vänsterpartiet kompenserar därför för planerade höjningar av banavgiften under perioden 2013–2015 genom anslag i Utgiftsområdesmotion 2012/13:T479.

Regeringen bör införa ett moratorium för höjning av banavgiften. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 27 september 2012

Jonas Sjöstedt (V)

Ulla Andersson (V)

Hans Linde (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Jens Holm (V)

Eva Olofsson (V)

Siv Holma (V)