

## Motion till riksdagen 2012/13:T8

**av Anders Ygeman m.fl. (S)  
med anledning av prop. 2012/13:25**

# Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till statlig planeringsram på 522 miljarder kronor för transportinfrastruktur för perioden 2014–2025.
2. Riksdagen beslutar att den totala statliga planeringsramen för perioden i stället ska uppgå till 568 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 86 miljarder kronor ur ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen beslutar att 90,8 miljarder kronor ur ramen ska avsättas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar och 159,8 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bestämmanderätten över intäkterna från trängselskatterna ska ligga hos regionerna.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för den tunga lastbilstrafiken.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om banavgifter.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av styrmedel och avgifter för transportsektorn.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att standarden för Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås bör planeras för en hastighet på 320 kilometer i timmen.

## Fel! Okänt namn på

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av Götalandsbanan och Europabanan, ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor i Sverige.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga en första etapp av Europabanan Lund–Hässleholm.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett projektbolag för de svenska höghastighetsbanorna.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nordisk och europeisk dimension i planeringen av de svenska höghastighetsbanorna och övriga större projekt.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de tre godsstråken.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrbottenbanan.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Mälarenbanan genom Sundbyberg.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Stockholms tunnelbana.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om projektering för en andra Öresundsförbindelse, HH-förbindelsen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av anslag till kollektivtrafiksatsningar i storstäderna i åtgärdsplaneringen.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västra stambanan och Ostkustbanan.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mötesseparering av vägar.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ITS.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tjälsäkring och bärighetsåtgärder.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om planering av större kommande infrastrukturprojekt.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att belysa olika ambitionsnivåer inom ramen för åtgärdsplaneringen.

## Motivering

I ett exportberoende land som Sverige med långa avstånd är väl fungerande transporter grunden för jobb och välfärd. En viktig del för människans frihet är att vi enkelt, hållbart och säkert ska kunna förflytta oss. Oavsett om det gäller den dagliga arbetspendlingen eller resor på fritiden. Ett transportsystem

som präglas av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet är en av grunderna i en socialdemokratisk politik för hållbar frihet.

Sex år med en borgerlig regering har inneburit sex förlorade år på infrastruktur- och transportområdet. Anslagen till nyinvesteringar i järnväg har halverats under den här mandatperioden samtidigt som regeringen talar om de största satsningarna i historien. Investeringsbeslut verkar föregå planeringen i stället för tvärtom.

Finansminister Anders Borg sade 2007 att Sverige har överinvesterat i järnväg, 2010 kallade han Ostlänken ”robust olönsam”. Regeringen visar även passivitet inför både den svenska åkerinäringens och sjöfartens utflaggning.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att transportsystemet i flera delar av landet slagit i sitt kapacitetstak, och mot år 2025 kommer situationen att bli än allvarligare. Särskilt allvarlig är situationen för järnvägen men även på vägsidan kommer kapacitetsbrister att uppstå. Det är tydligt att järnvägssystemet har stora behov av nyinvesteringar. Detta upplever arbetspendlare och godstransportörer dagligen. Löser vi inte järnvägens problem kommer detta att få negativa effekter för både arbetsmarknadens funktionssätt, jobben i exportindustrin, framkomligheten och säkerheten på vägarna och de svenska klimatmålen.

Klimatutmaningen ställer stora krav på transportsystemet. I Sverige stod inrikes transporter för 31 procent av klimatutsläppen år 2010. Sedan 1990 har klimatutsläppen från inrikestransporter ökat med 7 procent. Med utrikes flyg och sjöfart i trafik till och från Sverige inräknat blir ökningen 30 procent. Det finns anledning att se över möjligheterna för ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser.

Regeringen har satt upp ett mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 men dessvärre kommer man allt längre från det egna målet. På personbilssidan har försäljningen av bilar som kan drivas med etanol eller gas gått tillbaka mycket kraftigt. Försäljningen av lastbilar som kan tankas med alternativa bränslen är marginell. Endast på bussidan har fordon som kan tankas med alternativa bränslen en större marknadsandel.

Ska klimatutsläppen och oljeberoendet minska krävs kommersialisering av ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen i alla typer av fordon. Även åtgärder som minskar luftföroreningar och buller är angelägna. Tåget måste bli ett bra alternativ till inrikesflyget och bilen. Andelen kollektivtrafikresenärer i storstäderna måste öka. På godssidan måste järnvägens konkurrenskraft stärkas.

Vi vill anslå 568 miljarder kronor till transportinfrastruktur under planperioden 2014–2025. Det är totalt 46 miljarder kronor mer än regeringen. När det gäller nyinvesteringar vill vi att en klar majoritet ska gå till ny järnvägskapacitet.

Vi vill investera i Sveriges första höghastighetsjärnvägar, detta för att Sverige ska kunna möta framtidens utmaningar när det gäller arbetsmarknad och klimat. Befintliga banor kommer att avlastas, vilket främjar godstrafiken. Vi anser att det är lämpligt att de nya järnvägarna, Ostlänken Järna–Linköping och Göteborg–Borås, byggs för höghastighetståg av god europeisk standard

## Fel! Okänt namn på

med en hastighet på 320 km/h. Sådana system har funnits i Frankrike sedan 1981 och i Tyskland sedan 1992. Järnvägsutredningarna för dessa sträckor har gjorts utifrån höghastighetståg och det är också det mest kostnadseffektiva valet.

Vi vill även fortsätta med järnvägsutredning och prövningar för hela den s.k. Götalandsbanan som gör att höghastighetssträckorna Järna–Linköping, Ostlänken, och Göteborg–Borås möts i Jönköping. I dag är sträckorna Borås–Jönköping–Linköping inte utredda i en omfattande järnvägsutredning. Vi vill även se en järnvägsutredning för höghastighetståg på sträckan Lund–Jönköping. Vi vill även bygga en första etapp höghastighetståg i Skåne på sträckan Lund–Hässleholm.

Andra sträckor med persontrafik som är angelägna för större investeringar är Mäljarbanan vid Sundbyberg och viss utbyggnad av Ostkustbanan på sträckan Stockholm–Uppsala–Gävle–Sundsvall. Ostkustbanan får nu kapacitetshöjande åtgärder men har möjlighet att förbättras ytterligare, särskilt som en del av Botniska korridoren har TEN-T-status. Även Västra stambanan har TEN-T-status och har behov av kapacitetshöjningar, i synnerhet sista sträckorna in i Göteborg.

Vi vill anslå 90,8 miljarder kronor, 4,8 miljarder kronor mer än regeringen, till drift, underhåll och reinvesteringar i statlig järnväg. Det ger möjligheter att nå den nivå som Trafikverket anger för att det befintliga järnvägssystemet ska återfå den kapacitet det har designats för.

Effektiva styrmedel kan både förbättra miljön, minska trängseln och finansiera nya infrastruktursatsningar. Vi vill införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga lastbilstransporter i Sverige. Den väntas ge 4 miljarder kronor per år i intäkter. Det ger en god grund för finansiering av nya infrastrukturprojekt. Vi vill kombinera vägslitageavgiften med ökad kontroll av regelefterlevnaden i åkeribranschen, detta för att främja den seriösa åkerinäringen.

Åkerinäringen och transportköparna främjas av våra satsningar på tjälsäkrings- och bärighetsförstärkningar. Det är något som kommer att innebära stora förbättringar för bl.a. skogsindustrin som i dag förlorar stora ekonomiska värden på grund av tjälskador och bristande bärighet. Det gynnar även de privatbilister som använder dessa vägar.

Vi vill även investera i samhällsekonomiskt lönsamma projekt för gods-transporter på järnväg. Gruv- och basnäringarnas ökade betydelse skapar ytterligare behov av godstransporter på järnväg i olika delar av landet. För att ytterligare stärka Sverige som exportnation föreslår vi ett omfattande godspaket för de tre stora godsstråken i Sverige. Det är kapacitetshöjande åtgärder på Bergslagsbanan/väster om Väneren, godsstråket genom Bergslagen, och hamnbanan i Göteborgs hamn. Görs inte genomtänkta investeringar i kombination med förbättrat underhåll riskeras många arbetstillfällen och viktiga exportinkomster.

I dag har vi ett läge då Sverige har nära 8 procents arbetslöshet samtidigt som många företag har svårt att rekrytera kvalificerad arbetskraft. Genomtänkta investeringar i infrastruktur framstår som angelägna för att höja sysselsättningen både på kort och längre sikt. Tidigareläggs reinvesteringar och

trimningsåtgärder ger det snabba effekter på sysselsättningen samtidigt som kapaciteten och kvaliteten i transportsystemet höjs.

På vägsidan vill vi genomföra åtgärder som ökar trafiksäkerheten och framkomligheten. Vi prioriterar satsningar på höjd säkerhet och framkomlighet för såväl åkerinäringens lastbilar som personbilar och kollektivtrafikens bussar. Vi vill anslå 159,8 miljarder kronor, 4,8 miljarder kronor mer än regeringen, under planperioden till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.

I en situation där antalet omkomna i trafiken inte minskar vill vi se en nystart för nollvisionen. Fortfarande återstår 100 mil av de 400 mil mötesseparerad väg som planerades i mitten av 1990-talet. Utbyggnaden av mötesseparerade vägar måste fortsätta för att minska dödstaten i trafiken. Ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder är ITS-system för skyltar för variabla hastighetsgränser och elektronisk trafikinformation.

Sjöfarten är betydelsefull för ett exportland som Sverige. Ska Sverige öka sin export utanför Europa framstår sjöfarten som än mer angelägen. Vi vill värna den svenska kvalitetsjöfarten. Tonnageskatt ska införas för att skapa konkurrensneutralitet gentemot sjöfartsnäringen i andra EU-länder. Infrastrukturen i anslutning till de stora hamnarna är viktig. Därför satsar vi på den strategiskt viktiga hamnbanan i Göteborgs hamn. Sjöfarten har nu möjlighet att utvecklas till ett betydligt mera hållbart transportsätt tack vare ett ökat fokus på den internationella nivån för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Trafikverket återkommer med en åtgärdsplanering våren 2013 och regeringen med en skrivelse över åtgärdsplaneringen våren 2014. Vi tycker det är angeläget att redan nu lyfta fram prioriteringar och vissa större projekt. Vi kommer att återkomma med ett svar på regeringens skrivelse över Trafikverkets åtgärdsplanering. Där kommer vi att redovisa våra prioriteringar i sin helhet.

## Finansiering och styrmedel

Den övergripande delen av transportinfrastrukturen under planperioden bör finansieras med anslag. Riksrevisionen framhåller i rapporten "Medfinansiering av statlig infrastruktur" (RIR 2011:28) att den medfinansiering regeringen tillämpat under senare år uppvisar klara brister.

Bland annat har vissa kommuners och regioners vilja till medfinansiering gjort att mindre samhällsekonomiskt lönsamma projekt fått förtur framför mer samhällsekonomiskt lönsamma. Vi socialdemokrater tar upp Riksrevisionens rapport i motion 2011/12:T13. Vi anser att infrastruktursatsningar ska styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund. Inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka och möjligheter till politisk påtryckning.

Trängselskatt är främst ett effektivt styrmedel för att minska trängsel. Vi ställer oss positiva till de trängselskatter som införs i Göteborg fr.o.m. den 1

## **Fel! Okänt namn på**

januari 2013. Vi vill även att inflytandet över intäkterna från trängselavgifterna ska ligga hos regionerna.

Det är dock mycket viktigt att regeringen mycket snabbt kommer fram till en lösning för att ta ut trängselskatt från utlandsregistrerade fordon. Senast den 15 februari 2013 ska vägtullsutredningen släppa sitt slutbetänkande. För att värna konkurrensneutraliteten i åkeribranschen måste detta få en snabb och robust lösning.

När det gäller offentlig-privat samverkan i form av extern lånefinansiering har detta uppenbara nackdelar och bör inte användas vid utbyggnaden av transportinfrastrukturen.

Det kan vara aktuellt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa andra investeringar i anslutning till transportinfrastrukturen. Vi är på sikt öppna för att i vissa väl avgränsade fall pröva den modell för avgiftsfinansiering som regeringen tillämpat inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och det västsvenska infrastrukturpaketet, där lån i Riksgälden på omkring 40 miljarder kronor finansierar större väg- och järnvägsprojekt, bl.a. Förbifart Stockholm och pendeltågstunneln Västlänken i Göteborg. I finansieringslösningen ges emellertid staten full kostnadstäckning för dessa lån genom att räntor och amorteringar betalas med överskottet från trängselskatt. På så vis skapas en robust ekonomi i projekten som står i mycket god samklang med intentionerna bakom det finanspolitiska ramverket.

## **Avståndsbaserad väglitageavgift för tunga lastbilar**

Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning bär lastbilstrafiken bara ungefär hälften av sina samhällsekonomiska kostnader.<sup>1</sup> Ökade bränslekostnader för sjöfarten genom de nya svavelreglerna och kommande höjningar av banavgifterna för järnvägstrafiken gör att åtgärder krävs för ökad konkurrensneutralitet mellan godstransportslagen.

I dag finns någon form av avståndsbaserad vägavgift för tunga lastbilar i Tyskland, Polen, Österrike, Tjeckien, Slovakien och Schweiz. I flera länder i Europa utreds eller planeras det för att införa en avståndsbaserad avgift för tung lastbilstrafik. Dessa länder är Danmark, Nederländerna, Belgien, Frankrike, Storbritannien, Slovenien och Ungern. I Frankrike sker införandet redan den 1 juli 2013. I Danmark väntas avgifterna införas 2015.

I dag betalar svenska åkare en avståndsbaserad avgift när de kör i Tyskland eller Polen medan tyska och polska åkare inte betalar någon avståndsbaserad avgift då de kör i Sverige. En avståndsbaserad väglitageavgift skulle skapa en bättre konkurrenssituation för svenska åkare. Det är viktigt då fyra av tio lastbilar på de svenska vägarna är utlandsregistrerade.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Kapacitetsutredningen, underlagsrapport, Styrmedel för ett effektivare transportsystem, s. 37.

<sup>2</sup> Enligt Sveriges Åkeriföretags trafikräkning den 2 juni 2010 då alla lastbilar som passerade två platser på E4 och två platser på E6 under 24 timmar.

## Fel! Okänt namn på

Vi socialdemokrater ser en vägslitageavgift som en del i ett åtgärds paket för den svenska åkerinäringen tillsammans med ökad och mer samordnad kontroll av regelefterlevnaden. En nationell samordnare ska få i uppgift att se till att polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket, tullen och Arbetsmiljöverket samverkar på bästa sätt i arbetet med kontrollen av åkerinäringen.

Hänsyn ska tas till skogsindustrins behov av tillgång till bl.a. tjälsäkrade vägar. Ytterligare åtgärder är satsningar på ITS för att undvika trafikstörningar samt en satsning på säkra uppställningsplatser.

Likt det tyska systemet och de kommande franska och danska systemen ska vägslitageavgiften vara differentierad efter vilken Euroklass på avgasreningen en lastbil har. Det främjar både miljön och de åkeriägare som investerar i nya lastbilar. Även antalet axlar för vara avgörande väg avgiften för att främja 24 och 25,25-metersekipage som har ett lägre vägslitage. Det finns även anledning att se över om vägslitageavgiften också kan innehålla en bonus som främjar omställningen till alternativa bränslen och hybriddrift.

Då många länder i Europa differentierar sina avgifter efter lastbilens Euroklass är det än mer angeläget att Sverige inför en avgift. Det finns annars risk för att åkare ute i Europa sätter sina äldsta och sämsta lastbilar på trafik i Sverige. Eller att äldre begagnade lastbilar från andra länder i Europa slumpas bort till svenska åkare. En vägslitageavgift även i Sverige gör att vi kan undvika ökad trafik med äldre lastbilar med sämre avgasrening och dåliga bromsar. Äldre lastbilar har även högre bränsleförbrukning. Vägslitageavgiften kan på så vis även bidra till minskad klimatpåverkan.

Vägslitageavgiften beräknas inbringa 4 miljarder kronor årligen i intäkter. Det ger ytterligare möjligheter till statliga infrastrukturinvesteringar för att stärka den svenska exportindustrins konkurrenskraft.

Vår bedömning är att dessa satsningar samlat kommer att innebära klara fördelar för svenska seriösa åkerier. Det kan bli så att jobb i åkeribranschen som under senare år flaggats ut börjar flaggas in igen.

## Banavgifter

För att finansiera omfattande nybyggnationer av järnväg kan det vara rimligt att höja järnvägens banavgifter. Det måste dock ske på ett sådant sätt så att det inte skadar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag. Det vore exempelvis ogenomtänkt att höja banavgifterna innan järnvägen har en acceptabel leveranssäkerhet och den tunga lastbilstrafiken ännu inte har börjat betala vägslitageavgift.

## Styrmedel för sjöfarten

Även för sjöfarten är det viktigt med styrmedel för minskad miljöpåverkan. Vi ser positivt på initiativ inom både EU och på global nivå inom FN:s sjöfartsorganisation IMO för att minska sjöfartens klimatpåverkan.

Investeringar i exempelvis ny reningsteknik som katalysatorer och användning av nya bränslen som LNG ska främjas. Det nuvarande skatteundantaget på el som används i hamn är ett sätt att främja ny teknik i fartygs-

## **Fel! Okänt namn på**

branschen. Det finns anledning att snabbt starta upp ett samarbete med länder i norra Europa som börjar med IMO:s och EU:s nya regelverk för svavelhalter i bränsle 2015. Målsättningen ska vara att hitta så kostnadseffektiva lösningar som möjligt.

Inom EU tillämpas tonnageskatt bland sjöfartsländerna. Det är en skatt som beskattar tonnaget och därmed skapar likvärdig skatt mellan länder som tillämpar tonnageskatt. Det leder till en viss konkurrensneutralitet. Regeringen har trots tillkännagivande av riksdagen vägrat att införa tonnageskatt. Detta har lett till en omfattande utflaggning från 2007. Över 100 handelsfartyg har flaggats ut till andra länder i Europa, främst Danmark och Finland. Minst 5 000 jobb har gått förlorade i Sverige. Ytterligare jobb och kompetens i den svenska sjöfarten riskerar att gå förlorade. Därför är det av avgörande betydelse att tonnageskatt införs för svenska fartyg.

## **Samlad översyn av avgifter och styrmedel**

I dag råder oklarhet kring många av avgifterna och styrmedlen i transportsektorn. Det skapar osäkerhet för såväl näringslivets transportplanering och den statliga infrastrukturplaneringen. Riksrevisionens rapport om infrastrukturplanering tar upp problemen för infrastrukturplaneringen och klimatmålen. Även vi socialdemokrater tar upp problematiken i motion 2012/13:T1.

Vi anser att hela avgiftssystemet och styrmedlen för transportsektorn måste ses över. Minskad klimatpåverkan och goda finansieringsmöjligheter till investeringar som främjar sysselsättning och utveckling måste ha högsta prioritet. Samtidigt behöver avgifter och styrmedel präglas av förutsägbarhet. Det är även viktigt med konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

Det måste även belysas hur kommande förändrad EU-lagstiftning om energiskatter och biodrivmedel kan komma att påverka de svenska målsättningarna och satsningarna på biodrivmedel. Vi måste värna de stora investeringar som gjorts i Sverige när det gäller forskning, produktion och distribution av biodrivmedel.

## **Järnvägsunderhåll**

Vi permanentar vårt extra anslag till drift och underhåll av järnvägen på 400 miljoner kronor mer per år än regeringens nivå från 2013. Det gäller hela planperioden.

Detta gör vi för att underhållet ska nå upp till den nivå som Trafikverket anser vara nödvändig för att järnvägssystemet ska återfå den kapacitet det har designats för. De ökade insatserna för underhåll kan märkbart förbättra järnvägens funktionssätt även innan de nya banorna är klara.

Det ger på relativt kort tid tydliga förbättringar för resenärer och transportköpare. I vår motion 2012/13:T5 tar vi upp flera av bristerna i det svenska järnvägsunderhållet och vad som kan göras.



Vi anser att regeringen snarast ska komma tillbaka till riksdagen med en genomgång av järnvägens faktiska status och underhållets faktiska kvalitet för att säkra underhållsbehovets omfattning och att resurserna prioriteras rätt.

I dag är Sverige ett av få länder där entreprenörerna själva besiktigar järnvägen. Vi vill att Trafikverket fortsättningsvis ska utföra säkerhets- och underhållsbesiktning av järnvägen. Det är även önskvärt att sammanhållna och strategiskt avgränsade underhållsregioner skapas. Ytterligare en möjlig åtgärd är att pröva framkomlighetsbaserade underhållskontrakt för att premiera långsiktigt förebyggande underhåll.

Ett utökat järnvägsunderhåll kan också ge relativt snabba sysselsättnings-effekter för både järnvägsunderhållsbranschen samt maskin- och anläggningsbranschen. Här ingår även mindre kapacitetshöjande åtgärder som trimningsåtgärder och reinvesteringar.

Även säkerheten och arbetsmiljön måste förbättras när järnvägsunderhåll utförs. De senaste åren har en rad allvarliga olyckor och tillbud skett vid underhållsarbete på och invid järnvägar. Detta är ytterligare en allvarlig dimension av det uppsplittrade underhållet. Det stora antalet aktörer kan lätt leda till överdriven kostnadsjakt och informationsmisstag som i sin tur innebär stora säkerhetsrisker för både passagerare och anställda i järnvägsbranschen.

## Höghastighetståg – ett framtidssäkert val för Sverige

Runt om i Europa har restiderna minskat, och regioner och deras invånare har kommit närmare varandra tack vare höghastighetståg. I Frankrike kom de första höghastighetstågen i reguljär trafik 1981, och i Tyskland startade kommersiell trafik drygt tio år senare, 1992. Andra länder i Europa med höghastighetståg är Storbritannien, Nederländerna, Belgien, Italien och Spanien. Norge har nyligen gjort en omfattande utredning om ett nationellt höghastighetsnät. I Japan började höghastighetståg köra i reguljär trafik redan 1964.

Vi ser också hur Europa växer ihop alltmer. Om ungefär tio år, kring 2022, kommer den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, Fehmarn bält, att stå klar. Det gör att Sverige får ökade möjligheter att komma än närmare kontinenten. I dag är svensk järnvägsindustri en ledande global leverantör av drivsystem för höghastighetståg. Men vi har inte en enda höghastighetsjärnväg i Sverige.

Det är därför hög tid att Sverige får sina första sträckor för höghastighetståg. Både den s.k. Ostlänken mellan Järna och Linköping samt sträckan Göteborg–Borås är utredda av Trafikverket som höghastighetsbanor för att klara 320 km/h.

Med höghastighetståg förkortas restiderna, och befintliga banor avlastas till förmån för regional trafik och godstrafik. Detta kan innebära stora fördelar för godstransporterna på järnväg.

Höghastighetståg är ett konkurrenskraftigt alternativ till både inrikesflyget och bilen. Det gynnar klimatet och minskar transportsektorns oljeberoende. Den kanske största och viktigaste klimatutmaningen i Sverige är att minska transportsektorns utsläpp. Höghastighetståg tillsammans med ökat kollektiv-

## **Fel! Okänt namn på**

trafikresande och energieffektivare vägtransporter är tre viktiga verktyg för att minska transportsektorns klimatutsläpp.

Ytterligare en stor fördel är att höghastighetståg är en viktig del i skapandet av större arbetsmarknadsregioner. Forskning visar att större, väl fungerande, arbetsmarknadsregioner leder till högre sysselsättning, bättre matchning på arbetsmarknaden och bättre löneutveckling. Människors frihet och kontroll över den egna livssituationen ökar med väl fungerande kommunikationer.

### **Regeringens förslag – omgärdat av frågetecken**

I samband med att regeringens satsningar på Ostlänken och Göteborg–Borås presenterades den 29 augusti uppkom många oklarheter. Man valde att tala om ”nya stambanor” för max 250 km/h och kombinerad gods- och persontrafik. Detta är en lösning som skulle bli mellan 5 och 11 miljarder kronor dyrare än den planerade lösningen för höghastighet.

Finansminister Anders Borg hävdade i Ekots lördagsintervju den 8 september i år att lösningen med 250 km/h skulle innebära en restid mellan Stockholm och Linköping på 50 minuter. Experter menar att det då skulle krävas tåg med en hastighet på 400 km/h. Om det är sådana typer av tåg som enligt Anders Borg är s.k. sciencefictiontåg är oklart.

Vi socialdemokrater vill satsa på tåg av god europeisk standard och som är kompatibla med både det befintliga svenska järnvägsnätet och det europeiska höghastighetsnätet.

### **Planera för hela Götalandsbanan och Europabanan**

Vi ser det som angeläget att järnvägsutredningar och prövning görs för både Götalandsbanan och Europabanan. Götalandsbanan är en logisk fortsättning av Ostlänken och Göteborg–Borås. De två järnvägarna möts i Jönköping. Europabanan är en tänkt sträckning från Jönköping ned genom Skåne till Lund-Malmö-Köpenhamn. Dessa sträckor har studerats i höghastighetsutredningen (SOU 2009:74) och kapacitetsutredningen. Det är nu dags att gå vidare i den konkreta planeringen.

Enligt det s.k. US 02-alternativet i kapacitetsutredningen skulle restiden Stockholm–Göteborg kunna bli 2 timmar och 15 minuter. Den allra största fördelen är troligtvis att möjligheterna till arbetspendling förbättras kraftigt. Som nämnts tidigare innebär även Götalandsbanan en välkommen avlastning av Västra stambanan både för godståg och regionala persontåg.

Vi ser det som angeläget att byggnationen av första etappen på Europabanan, Lund–Hässleholm, påbörjas under planperioden. Redan kring år 2022 kommer Fehmarn bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland att öppnas. Det kommer att leda till ökad trafik från och till Sverige via Danmark och Tyskland.

### **Projektbolag för solid finansiering och effektivt genomförande**

Höghastighetsutredningen (SOU 2009:74) föreslår att hela den svenska höghastighetsstrategin läggs i ett projektbolag som samordnar de statliga insatserna när det gäller projektering, upphandling och framtida förvaltning. Vi vill pröva möjligheten till att göra exploateringen genom ett projektbolag. Fördelarna med en sådan lösning skulle kunna vara snabbare och effektivare byggnation som gör att nyttorna av banorna kan realiseras snabbare. Inom ramen för arbetet med den kommande åtgärdsplaneringen bör en fördjupad studie av höghastighetsutredningens förslag genomföras.

### **Tydlig nordisk och europeisk dimension i planeringen**

Trafikverket har som tidigare redogjorts rekommenderat höghastighetståg av modernt europeiskt snitt. Det är teknik som är både beprövad och framtidssäker. Det är viktigt att teknikvalen blir kompatibla med både det konventionella nätet och höghastighetsnäten på kontinenten. Därför ser vi det som angeläget att ett tydligt samarbete med Danmark och även Norge startas i fall de väljer att genomföra en höghastighetsstrategi. Även samarbetet med Tyskland blir mycket viktigt för att få så goda anslutningar som möjligt med tanke på Fehmarn bält-förbindelsen.

Sverige bör även stärka transportsamarbetet i Norden och inom Nordiska rådet. Det finns flera angelägna frågor utöver höghastighetsfrågan, bland annat frågor om Malmbanan Kiruna–Narvik. Inom EU krävs ett betydligt större engagemang i TEN-T-frågor för att kunna få medfinansiering till angelägna gränsöverskridande projekt. Inom EU är det angeläget med stark samverkan med Finland och Danmark i TEN-T-sammanhang och andra transport- och infrastrukturfrågor som är viktiga för Norden. Svenska intressen och specialområden, som sociala villkor i transportnäringen, sjöfartens konkurrenssituation, cabotagefrågor, trafiksäkerhet, långa fordonskombinationer och biodrivmedel, måste värnas inom EU.

### **Internationellt samarbete**

Det finns även anledning att stärka det svenska engagemanget och delaktigheten i internationella organ på transportområdet för att bevaka svenska intressen och dra nytta av andra länders erfarenheter. Det kan handla om FN:s sjöfartsorganisation IMO, trafik- och fordonsfrågor i FN-ECE och OECD:s transportsamarbete International Transport Forum. Även kampanjen Ett årtionde av handling som FN har startat för trafiksäkerhet har Sverige mycket att tillföra.

## **Gods**

Få länder är så exportberoende som Sverige. Två tredjedelar av den svenska bruttonationalprodukten kommer från handel med varor. Vår högproduktiva exportindustri är en av orsakerna till att svensk ekonomi utvecklats relativt

## Fel! Okänt namn på

starkt de senaste tjugo åren. I krisens Europa har Tyskland och Sverige klarat sig bättre än många andra länder tack vare exportindustrin. Vi har dessutom sett en snabb expansion av gruvnäringen i Sverige. Industrin är även avgörande för tjänstesektorns fortsatta utveckling. För att Sverige även i framtiden ska vara ett betydande exportland behövs en attraktiv miljö för produktion, forskning och utveckling. Där har transportinfrastrukturen en avgörande roll.

I dag är kapaciteten på de svenska godsspåren begränsad. Kapacitetsutredningen har pekat på kapacitetsbrister som kommer att bestå 2025, även om de insatser man föreslår genomförs. Ökningstakten för godstrafiken på järnväg är dubbelt så hög som den prognos som låg till grund för beräkningarna i framtidsplanen 2004–2015, samtidigt som ökningstakten är mindre för andra trafikslag. Det är i grunden positivt, men järnvägen har varken underhållsmässig eller vad gäller nybyggnation klarat den ökade mängden tåg. Den högsta belastningen finns på stambanorna. Prognosen för den nationella planen är att godstransportarbetet väntas växa i samma takt som de senaste åren, men långsammare än i början av 2000-talet. Det innebär en ökning mellan 2006 och 2020 om 20 procent för lastbil, 7 procent för järnväg och 14 procent för sjöfart.

Kapacitetsutredningen pekar på flera stora projekt som behöver genomföras. Sveriges näringsliv har pekat ut tre centrala godsstråk som man anser vara en riksangelägenhet:

- ? dubbelspår Hallsberg–Mjölby
- ? bergslagsbanan/Väster om Vänern (investeringar för ökad bärighet och kapacitet)
- ? dubbelspår på Hamnbanan i Göteborg och en ny Marieholmsbro till hamnbanan.

Då en tydlig prioritering behövs ser vi dessa tre som de mest angelägna.

### **Hamnbanan i Göteborg**

Hamnbanan är en namngiven investering i den nationella planen 2018–2021 men beräknas ha nått sitt kapacitetstak redan 2013. Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad och AB Volvo har föreslagit, och accepterat medfinansiering för, en tidigareläggning av delarna Marieholmsbron och Kvillebangården. Vi vill bygga ut Hamnbanan med ytterligare en etapp utöver denna.

### **Dubbelspår Hallsberg–Mjölby**

Den här sträckningen är inte enbart av intresse för godstrafiken, det finns även önskemål om att köra pendeltåg. Sträckningen Hallsberg–Degerön är utredd. I den nationella planen har avsatts 1,7 miljarder kronor, men hela kostnaden är beräknad till 5,4 miljarder kronor. Dubbelspår på sträckan Mjölby–Motala är under anläggning och beräknas vara färdigt 2013. Vi vill att dubbelspår byggs på sträckan Hallsberg–Mjölby.

## **Bergslagsbanan/väster om Vänern**

Bergslagsbanan/väster om Vänern är central för den viktiga exportindustrin i Bergslagen och även den expanderande gruvnäringen. Stråket binder även samman Göteborgs hamn med Gävle hamn. Ett flertal åtgärder för ökad kapacitet och bärighet på banan är nödvändiga.

## **Norrbottenbanan**

Norrbottenbanan är en tänkt järnvägssträckning mellan Umeå och Luleå och över finska gränsen. Den har av EU identifierats som ett angeläget s.k. gränsöverskridande TEN-T-projekt. Norrbottenbanan kommer att ha positiva effekter för näringslivet och arbetspendlingen i Västerbotten och Norrbotten.

Vi vill finna en så kostnadseffektiv och rationell start som möjligt för arbetet med Norrbottenbanan. Det gör att både arbetet med banan och trafikeringen kan komma i gång fortare. Vi vill att Norrbottenbanan börjar byggas söderifrån med första deletappen Umeå–Dåva företagspark. Byggstart och färdigställande ska ske under planperioden.

Vi vill även återupprätta projektorganisationen för Norrbottenbanan och tillsätta en statlig förhandlingsperson för att underlätta arbetet med projektering och finansiering. Det är angeläget att planera för hela sträckningen Umeå–Luleå. Det innebär delsträckorna Umeå–Dåva företagspark, Dåva företagspark–Robertsfors, Robertsfors–Skellefteå–Ostvik, Ostvik-läns-gränsen, länsgränsen–Piteå, Piteå–Södra Gäddvik och Södra Gäddvik–Luleå. Diskussioner måste även föras med Finland för att skapa en gränsöverskridande förbindelse. Intentionen med TEN-T-satsningar är att dessa ska vara just gränsöverskridande.

## **Storstad**

Väl fungerande storstäder som bärs fram av en stark framtidstro är en hörnsten i byggandet av ett modernt och konkurrenskraftigt Sverige. En kunskapsintensiv tjänstesektor men även forskning, utveckling och produktion i verkstadsindustrin finns i storstadsområdena.

Trots stort forskningsstöd om storstädernas roll i en modern ekonomi har det länge saknats insikt i Sverige om vad som behöver göras för storstädernas utveckling. En stark ekonomisk utveckling i storstäderna gynnar hela Sverige.

I dag är många fast i tidsödande bilköer eller tvingas trängas på överfulla bussar, tunnelbanevagnar, spårvagnar och pendeltåg. Det främjar varken livskvaliteten, möjligheterna till pendling eller klimatet. Under lång tid har infrastrukturinvesteringarna i storstäderna inte hängt med befolkningsutvecklingen. Ökas kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken kommer fler att ställa bilen och resa kollektivt.

Utöver satsningarna på ett svenskt höghastighetsnät vill vi genomföra ytterligare satsningar som underlättar för arbetspendling men även delvis anslutande godstransporter och anslutande fjärrtåg i våra tre storstadsregioner.

## Fel! Okänt namn på

Storstäderna växer snabbt, och hållbara transportlösningar gör att både andelen kollektivtrafikresenärer och bostadsbyggandet kan öka.

I Stockholmsområdet är en utbyggnad av Stockholms tunnelbana mycket angelägen. De senaste åren har befolkningen ökat med 40 000 människor per år. De kommande 20 åren väntas Stockholmsområdets befolkning öka med en halv miljon människor. Regeringen har i sin infrastrukturproposition angivit att man tillsätter förhandlingspersoner för att i första hand hitta lösningar för en utbyggnad av tunnelbanans blå linje till Nacka.

Förbifart Stockholm är redan beslutad och byggstarten väntas bli 2013.

Ytterligare en storsatsning vi vill genomföra är Mäljarbanan genom Sundbyberg. Detta projekt skulle starkt bidra till en förbättring av pendlingsmöjligheterna på Mäljarbanan. Attraktiva markområden skulle frigöras för byggnation av bostäder och kommersiella lokaler. En statlig satsning kräver medfinansiering från Sundbybergs stad för en del av kostnaden.

I Göteborgsområdet kommer Västsvenska paketet med Västlänken att innebära klara förbättringar för arbetspendling och långväga tågtrafik när det står klart år 2027. Även den nya järnvägen Göteborg–Landvetter–Borås innebär minskad trängsel och bättre miljö. Vi ser det dock som angeläget med satsningar på Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås för att underlätta för både regionalarbetspendling, fjärrtrafik och gods.

Aktuella trafikprognoser pekar mot att Öresundsbron inom tio år kommer att vara farligt nära fullt kapacitetsutnyttjande, inte minst på järnvägssidan. Det drivs på av ökad handel, arbetspendling och framför allt Fehmarn bältförbindelsen. Vi menar därför att man redan nu måste påbörja planeringen av en ny länk mellan Sverige och Danmark så en fast avgiftsfinansierad förbindelse anläggs mellan Helsingborg och Helsingör.

Fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken är av nationellt intresse. Staten måste vara med och bidra till strategiska kollektivtrafikinvesteringar i våra större städer. Särskilda tillräckliga statliga medel för kollektivtrafikinvesteringar bör reserveras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

## Utvecklingspotential för Västra stambanan och Ostkustbanan

Trots de kommande investeringarna i höghastighetssträckorna Järna–Linköping, Ostlänken, Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm visar Trafikverkets kapacitetsutredning att en utveckling av de befintliga banorna är mycket viktig.

I vår satsning på drift och underhåll ges 4,8 miljarder kronor utöver regeringens satsning till de befintliga banorna. Det ger både ökad driftsäkerhet och i de fall det är möjligt ökad kapacitet på järnvägen runt om i landet.

I takt med att såväl de nya höghastighetsbanorna som Norrbottenbanan och de övriga godssatsningarna färdigställs främjas persontrafiken på de befintliga banorna än mer.

Två av de befintliga banor som vi ser som särskilt strategiska för både gods och persontransporter är Västra stambanan och Ostkustbanan. Såväl

## Fel! Okänt namn på

Västra stambanan som Ostkustbanan har klassats med TEN-T-status av EU, vilket innebär att de är särskilt viktiga för ekonomisk utveckling och gränsöverskridande transporter. TEN-T-statusen innebär även att EU kan delfinansiera större nyinvesteringar i banorna.

På Ostkustbanan Gävle–Sundsvall pågår nu ett stort arbete för att höja kapaciteten genom byggnation av flera mötesstationer på sträckan. Merparten är klara redan 2013, och en sista station byggs klart 2017. Trafikverkets bedömning är att det är svårt att bygga ytterligare mötesstationer. Någon järnvägsutredning för dubbelspårsutbyggnad finns inte, däremot har en förstudie gjorts. Vi ser det som angeläget att åtminstone en etapp dubbelspår på sträckan Gävle–Sundsvall börjar byggas.

Även Västra stambanan har behov av kapacitetshöjande åtgärder för att klara persontrafiken men även stora mängder godstrafik till Göteborgs hamn. Som nämns i storstadsavsnittet är sträckan Göteborg–Alingsås i behov av kapacitetsökningar för att främja både godstrafik, regional pendling och fjärrtrafik.

## Vägar

Vi ser flera åtgärder som angelägna för att skapa säkrare och mer framkomliga vägar genom betydande förbättringar av det befintliga vägnätet. Lastbilstransporter är nödvändiga i ett vidsträckt och exportberoende land som Sverige. Skogsindustrin och flera andra branscher saknar många gånger alternativ till lastbilstransporter. För många privatpersoner både i och utanför storstäderna är bilen nödvändig både i yrkeslivet och på fritiden. Vi anser även att det är dags för en nystart för nollvisionen för att göra svenska vägar säkrare.

Under 2014–2025 vill vi anslå 4,8 miljarder kronor mer än regeringen till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Det ger ökade möjligheter till åtgärder för högre trafiksäkerhet och förbättring av de vägar som är särskilt viktiga för skogs- och basindustrin.

Det ökade anslaget till drift och underhåll av statliga vägar kan precis som den ökade satsningen på järnvägsunderhåll ge snabba effekter på både sysselsättning och vägstandard.

### Trafiksäkerhetsatsning – nystart för nollvisionen

Den svenska nollvisionen om att ingen ska dödas eller skadas för livet är en klar framgång. Den antogs 1997 av den dåvarande socialdemokratiska regeringen. I dag är svenskt kunnande om trafiksäkerhet inom både myndigheter, forskarvärlden och exportindustrin något som efterfrågas världen över. Nu har nollvisionen blivit en del av EU:s trafiksäkerhetspolitik och även FN har visat stort intresse för nollvisionen. Tyvärr ökade dödstaten i trafiken i Sverige under 2011, och 2012 har inte inneburit någon större minskning. Vi anser därför att det är dags för en nystart för nollvisionen.

**Fel! Okänt namn på**

Inom ramen för vår vägsatsning vill vi starkt prioritera trafiksäkerheten. Det handlar både om mötesseparering och en satsning på s.k. intelligenta transportsystem (ITS).

Sedan dåvarande Vägverket började planera för mötesseparering i mitten på 90-talet har omkring 300 mil väg mötteseparerats. Omkring hundra mil väg återstår nu att mötteseparera om man ser till de ursprungliga planerna. Utöver det finns omkring ytterligare 100 mil väg kvar som är möjlig och motiverad att mötteseparera. Kostnaden för att bygga mitträcken ligger på omkring 50 miljoner kronor per mil. Utöver regeringens satsningar kommer vi med vårt ökade anslag att få än mer mötteseparerad väg i Sverige. Detta kommer att öka trafiksäkerheten på de vägar som i dag räknas till de farligaste i Sverige. En väg som särskilt måste prioriteras för mötteseparering och ökad framkomlighet är E20 genom Västergötland.

Vi vill även satsa på ökad användning av intelligenta transportsystem (ITS). Det handlar om variabla hastighetsskyltar, elektronisk trafikinformation och elektronisk infrastruktur för att fordon ska kunna kommunicera med varandra. Många gånger kan ITS öka kapaciteten på befintliga vägar. ITS bör även byggas ut med yrkestrafiken i åtanke. Det handlar bl.a. om system för att kunna ge information om lediga platser på säkra uppställningsplatser.

Vi ser det som viktigt att det svenska arbetet med ITS tydligt anknyts till innovationsarbetet i fordonsindustrin och infrastrukturbranschen. Det kan göra Sverige till ett föregångsland inom ITS. Det kommer att ge fördelar för såväl innovationsarbetet i industrin som framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet.

### **Satsning på bärighet och tjälsäkring av viktiga vägar för skogs- och basindustrin**

Tjälskadorna och låg bärighet skapar stora problem för särskilt skogs- och basindustrins godstransporter på väg. Enligt en rapport<sup>3</sup> från Skogsforsk kostar tjälskadorna och den bristande bärigheten den svenska skogsnäringsen närmare 600 miljoner kronor årligen.

En del av vårt väganslag ska särskilt prioriteras mot de vägar som är viktiga för skogs- och basindustrin. Liksom för större delen av exportindustrin är lastbilstransporter mycket viktiga för skogs- och basindustrin. Samtidigt nyttjar även skogs- och basindustrin järnvägen och drar därmed nytta av vår satsning på de tre prioriterade godsstråken.

Insatserna för ökad bärighet och tjälsäkring gynnar naturligtvis även de privatbilister som nyttjar dessa vägar.

<sup>3</sup> Andersson och Westlund, Vägstandardens inverkan på skogsnäringsens transportarbete, Skogsforsk 2008.



## **Nationell samordnare för främjande av den seriösa åkerinäringen**

I dag utsätts seriösa aktörer inom åkeribranschen för konkurrens från oseriösa aktörer. Det handlar både om åkerier baserade i Sverige som använder sig av falskt egenföretagande genom F-skattsedlar och om utländska åkerier som bedriver illegal inrikestrafik i Sverige. Vi måste nu få ordning och reda i åkeribranschen. Såväl ansvariga myndigheter som transportköparna måste ta de här problemen på allvar. De regelverk som finns när det gäller kollektivavtal, arbetsmiljö, kör- och vilotider och s.k. cabotage måste helt enkelt efterföljas. Det gynnar både villkoren för anställda inom transportbranschen och trafiksäkerheten och miljön.

För att stärka den seriösa åkerinäringen vill vi införa en nationell samordnare som ska se till att ansvariga myndigheter kan göra gemensamma insatser på området. Det handlar om polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket, tullen och Arbetsmiljöverket.

Vi ser även vägslitageavgiften som ett sätt att få ökad kontroll över inte minst hur många utlandsregistrerade lastbilar som trafikerar svenska vägar. Vägslitageavgiften innebär också ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkeriföretag. Vi ser det även som viktigt att frågan om att utlandsregistrerade fordon ska betala trängselavgift snabbt får en lösning.

Vår bedömning är att dessa åtgärder kommer att innebära klara fördelar för svenska seriösa åkerier. Det kan bli så att jobb inom åkeribranschen som under senare år flaggats ut kan börja flaggas hem igen.

## **Lås hjul eller ta skyltarna för fordonsägare som vägrar betala böter**

Ett välkänt problem i dag är att förare eller ägare till yrkesfordon helt enkelt vägrar att betala böter. För ägare till främst utlandsregistrerade fordon innebär detta beteende i dag små eller inga risker alls. För att komma till rätta med detta ska det vara möjligt för polisen att beslagta registreringsskyltarna eller låsa fast hjulen på fordonet i väntan på att böter betalas.

## **Inlandssjöfart – en möjlighet för ökad kapacitet i transportsystemet**

När det gäller sjöfartens utveckling har vi i motionen redogjort för vikten av tonnageskatt, ett fortsatt arbete i EU och IMO för att minska sjöfartens klimatpåverkan och god infrastruktur i anslutning till de viktigaste hamnarna.

Vi vill även undersöka förutsättningarna att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige. Är det förenligt med högt ställda krav på arbetsvillkor, sjösäkerhet och miljö skulle ett införande av regelverket i Sverige kunna innebära ökad kapacitet för godstransporter.

Fel! Okänt namn

## Planera för framtiden

Vi ser det som problematiskt att regeringen många gånger låter investeringsbeslut föregå planeringen. Det ger sämre beslutsunderlag och dålig förutsägbarhet. På godssidan talas ofta om vikten av att en s.k. marknadspott skulle kunna förekomma om nya transportbehov uppstår snabbt. Vi kan se hur gruvnäringens ökade transportbehov var svårt att se för bara några få år sedan. Snabb expansion i vissa branscher kan snabbt skapa behov av nyinvesteringar på godssidan. Då målsättningen är att öka exporten utanför Europa kan investeringar i ny infrastruktur kring de största hamnarna snabbt bli angelägen. Likaså kan svenska större vattendrag, sjöar, kuster och hamnar behöva förberedas för ett eventuellt införande av EU:s regelverk för inre vattenvägar.

I dag talar vi om ett svenskt klimatmål till 2050. EU har satt upp vissa målsättningar för transportpolitiken till 2050. Det finns anledning att redan nu på ett aktivt sätt börja identifiera och planera för projekt som kan bidra till dessa mål. Även risken för snabba oljeprishöjningar måste vägas in. Detta saknas exempelvis i kapacitetsutredningen.

Även när det gäller persontrafiken är det angeläget med mer förutseende planering om behoven av arbetspendling ändras snabbt.

För att få en så bred kunskap och så bra beredskap som möjligt är det angeläget med en större planeringskatalog över angelägna projekt. Det handlar om projekt som HH-förbindelsen, en andra Öresundsförbindelse, fortsatta höghastighetssatsningar och satsningar på etapper med dubbelspår på Ostkustbanan. På godssidan kan det handla om ytterligare etapper på Norrbottenbanan och Hamnbanan i Göteborg.

## Inför åtgärdsplaneringen

Inom ramen för åtgärdsplaneringen är det angeläget att de olika vägvalen inom transportområdet tydliggörs. Det är därför betydelsefullt att åtgärdsplaneringen, liksom tidigare, tydligt redovisar olika ambitionsnivåers påverkan på planeringen.

Stockholm den 7 november 2012

*Anders Ygeman (S)*

*Monica Green (S)*

*Lars Mejern Larsson (S)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Lars Johansson (S)*

*Leif Pettersson (S)*

*Roza Güclü Hedin (S)*