

Motion till riksdagen 2021/22:3195

av Jessica Thunander m.fl. (V)

Ett fossilfritt transportsystem för jämlika och jämställda transporter

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut	2
3 Ansvar för vår infrastruktur	3
4 Infrastruktur som en helhet	4
5 Trafikverket	4
5.1 Uppbyggnad	5
5.2 Planering och processer	5
5.3 Järnvägen bör återregleras	7
5.4 Väg	8
5.4.1 Utveckla bilbesiktningen	8
5.4.2 Bättre styrning för tryggare och miljömässigare A-traktorer	10
6 Sjöfartsverket	10
7 Hamnar	11
8 Kollektivtrafik	12
9 Kommunikation	12
10 En infrastruktur för alla i hela Sverige	12

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i samarbete med relevanta myndigheter göra en kartläggning av statusen på, användningen av och potentialen i all infrastruktur över hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skapa ett system där myndigheterna samverkar för att optimera infrastrukturens system för bästa effektivitet med klimatmålen som främsta mål och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utvärdera sammanslagningen av Banverket och Vägverket och utreda huruvida det vore bättre och effektivare att återigen dela Trafikverket i två enheter och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle med minimalt med utsläpp från transporter, och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål, även under planperioden, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att utvärdera Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser samt ta fram bättre lämpade samhällsekonomiska analysmodeller och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen omgående bör ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda konsekvenserna av avregleringen av bilbesiktningen och hur den kan återtas i statlig regi och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över reglerna för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att tillse att även A-traktorers utsläpp ska regleras och ingå i besiktningen av dessa och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inkludera anslagen till Sjöfartsverket bland de anslag som räknas upp årligen i regeringens budget och tillkännager detta för regeringen.

3 Ansvar för vår infrastruktur

Transporter och kommunikationer är ett grundläggande ansvar för staten. Behovet av samordning och utbyggnad av infrastrukturen är tydligt och det är också uppenbart att privata intressen inte är det effektivaste för att uppfylla det behovet, något som historien visat. Infrastruktur och kommunikationer måste vara en offentlig angelägenhet. Det är grundläggande i en stats uppgifter att ha det övergripande ansvaret för infrastrukturen för att denna ska fungera likvärdigt för alla invånare i hela landet.

Regering och riksdag beslutar om transportpolitiska och andra mål som sedan ska uppfyllas av våra myndigheter. Tidigare hade alla de aktörer som arbetade med infrastrukturen, som t.ex. Statens Järnvägar, i uppdrag att uppfylla de transportpolitiska målen och staten hade full kontroll över och insyn i verksamheten. Myndigheterna utförde underhåll och utbyggnad i egen regi. I dag är verksamheterna uppsplittrade på många bolag, entreprenörer och underentreprenörer, en del privata, en del statliga. Inget av dem har något ansvar för målen utan enbart för att dra in så stor vinst som möjligt. Samtidigt har kostnaderna för underhåll och upprustning skenat, den tekniska innovation och effektivitet som skulle bli resultatet av avregleringen lyser med sin frånvaro och våra myndigheter har inte full kontroll över eller kunskap om verksamheten.

I stället för en sammanhållen infrastruktur som utformas enligt invånarnas behov och klimatnödlägets utmaningar har vi därmed i dag ett uppsplittrat system som favoriserar ökande vägtransporter, inte bidrar till att nå våra klimatmål och inte lyckas underhålla och än mindre rusta upp den infrastruktur vi har. Trots att infrastrukturen är gammal och byggd för helt andra volymer och tyngder lägger vi hälften så mycket av BNP på investeringar i infrastruktur som vi gjorde för bara några årtionden sedan.

Vårt samhälle har under 1900-talet genomgått en planmässig omställning efter förbränningsmotorns förutsättningar. All samhällsservice centraliseras allt mer och människor tvingas köra allt längre för att få del av den. Även infrastrukturen är till största delen anpassad till förbränningsmotorn. Efterfrågan anpassas ofta efter utbudet och när man bygger för ökad biltrafik får man ökad biltrafik – när man bygger för ökad järnvägstrafik får man ökad järnvägstrafik.

Avreglering är i praktiken att göra ett land mindre styrt av lagar, dvs. bokstavligen mer svårstyrt. Detta minskar demokratin då lagstiftare ersätts med för individen opåverkbara krafter och insynen i verksamhet och vart skattepengarna tar vägen försvinner. Samhällsviktiga funktioner som ett lands infrastruktur bör hanteras under demokratisk kontroll. 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 öka andelen resande med kollektiva färdmedel som järnväg. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn.

Det är dags att staten tar sitt ansvar för infrastrukturen och återtar kontrollen. Det som är helt grundläggande för att vi ska kunna nå både klimatmål och transportpolitiska mål kan inte lämnas över helt i privata företags vinsthungriga händer så som sker i dag.

4 Infrastruktur som en helhet

Ansvar för vår infrastruktur och att upphandla dess underhåll och utbyggnad ligger i dag på flera olika myndigheter. Detta är inte dåligt i sig; delarna är mycket olika och kan behöva olika styrning och expertis. Samtidigt verkar det inte finnas någon övergripande kunskap om hela infrastrukturen som system och dess funktion i och effekter på samhället. Ingen har ansvar för att se till att det används, hålls ihop och byggs ut på det bästa och effektivaste sättet för att uppfylla klimatmålen och de transportpolitiska målen, med klimatmålen som absolut överordnad målsättning. Denna helhet måste inkludera alla delar: järnväg, sjöfart inklusive hamnar och infrastrukturen runt dem, vägar, bredbandsutbyggnad och it, telefoni, postväsendet, omlastningsterminaler, distributionscentraler, transporten den sista biten fram till leverans och så vidare. I vissa delar av landet är även flyget en viktig del av kommunikationer och infrastruktur.

Vi behöver få en överblick och kontroll över infrastrukturen på systemnivå över hela landet för att kunna se hur vi bäst optimerar infrastrukturen som system och ser till att det effektivaste, energisnålaste och klimatvänligaste transportalternativet alltid används.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att i samarbete med relevanta myndigheter göra en kartläggning av statusen på, användningen av och potentialen i all infrastruktur över hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skapa ett system där myndigheterna samverkar för att optimera infrastrukturens system för bästa effektivitet med klimatmålen som främsta mål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Trafikverket

Trafikverket är den myndighet som har ansvaret för järnvägen och för de statliga vägarna när det gäller både underhåll, upprustning och utbyggnad. Det är också Trafikverket som tar fram underlaget till infrastrukturplanen för de närmaste 12 åren, en plan som uppdateras vart fjärde år, och ett underlag till regeringen för den åtgärdsplan som sedan ska göras på grundval av infrastrukturplanen som beslutas av riksdagen.

Trafikverket har fått mycket kritik av både forskare och miljöorganisationer för sitt bristande fokus på klimatmålen. Trafikverket har också fått mycket kritik för brister i sin modell för samhällsekonomiska analyser, nedläggning av järnvägsbanor som skulle kunna användas till både gods- och persontransporter, bristande prognosunderlag som

kraftigt favoriserar vägtrafiken med mera. Kritiken kommer från både andra myndigheter, organisationer och forskare.

Trafikverket är inte längre en utförande myndighet utan en upphandlande myndighet, vilket betyder att man har tappat mycket av den kompetens och kunskap som tidigare fanns. Den finns nu hos privata bolag som inte har i uppdrag att uppfylla de transportpolitiska målen utan vars grundläggande uppdrag, oavsett engagemang och kompetens, är att göra en vinst.

Upphandlingar och de processer dessa föranleder är inte gratis utan mycket kostnadsdrivande. Inte bara hos Trafikverket ska många tjänster för upphandling, uppföljning och kontroll tillsättas, utan även entreprenörer behöver stora enheter för denna verksamhet, vilket naturligtvis läggs på priserna. Alla inblandade behöver också organisationer med ledning, mellanchefer och alla de generella kostnader som en verksamhet kräver. Dessutom blir det stora juridiska kostnader när upphandlingar överklagas. Trafikverket behöver återigen bli en utförarmyndighet i stället för en upphandlingsmyndighet.

5.1 Uppbyggnad

1988 bildades Banverket för att ersätta SJ:s helhetsansvar för både infrastruktur och trafik. 2010 slogs Banverket och Vägverket ihop till Trafikverket. Detta hade kunnat ge fördelar genom en överblick, systemtänk och bred kompetens. Eftersom all verksamhet i dag läggs ut på entreprenad har mycket av kompetensen och kunskapen om anläggningarna försvunnit ut till entreprenörerna. Mycket av den järnvägskompetens som fanns hos gamla Banverket försvann vid sammanslagningen till en myndighet. Detta dränage på kompetens och kunskaper har förvärrats genom att Trafikverket blivit en ren upphandlingsmyndighet. Trafikverket har tappat mycket av den kompetens och de kunskaper som fanns kring anläggningarna, underhållsbehovet och hur det skulle åtgärdas och de utbyggnader som behövs. Dessutom används prognosverktyg och samhällsekonomiska kalkyler som kraftigt undervärderar järnvägstransporter och övervärderar vägtrafiken. Detta syns inte minst när det gäller beräkningar för de regionala järnvägarna. Klimatmålen är inte styrande, utan prognoser om ökad vägtrafik. Den översikt, det systemtänk och de kopplingar som skulle kunna göras görs inte. Även om det fanns problem också när vi hade ett banverk och ett vägverk så tror vi inte att sammanförandet av de två verken till ett har varit gynnsamt.

Regeringen bör utvärdera sammanslagningen av Banverket och Vägverket och utreda huruvida det vore bättre och effektivare att återigen dela Trafikverket i två enheter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.2 Planering och processer

Klimatmålen måste vara den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen. Det enda rimliga är att underlag och förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen ska ha riksdagens beslutade klimatmål som utgångspunkt, och inte oönskade trafikökningar på våra vägar. Då klimathotet med icke önskvärd tydlighet visar att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen av växthusgaser är det allt mer orimligt att hänga kvar i gamla planerings-

grunder, inte minst i skuggan av riksdagens beslutade klimatpolitiska ramverk för Sverige med klimatlag och nya klimatmål som ska ge oss en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik.

Trafikverkets arbete, och då inte minst transportinfrastrukturplanerna, behöver bidra till minskad klimatpåverkan för att klimatmålen ska nås. Analyser av hur och i vilken grad den statliga transportinfrastrukturplaneringen kan bidra till klimatmålet med de åtgärder som finns inom dess rådighet behöver göras. Trafikverkets basprognos innebär att biltrafikarbetet med både bil och lastbil ökar kraftigt och är inte förenlig med klimatmålen och flera andra av miljökvalitetsmålen.

Vänsterpartiet anser att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen behöver ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

När Trafikverkets basprognos, som är regeringens enda prognos för utvecklingen av resor och transporter, pekar på en kraftig trafikutveckling framöver och läggs till grund för infrastrukturplaneringen så motverkar det såväl ambitiösa planer för omställning i många regioner och kommuner som regeringens egen ambition att stärka arbetet med exempelvis steg 1- och 2-åtgärder. Det blir en motsättning mellan regeringens prognos och ambitioner, som regeringen har att hantera, vilket sänder minst sagt tvetydiga signaler om Sveriges möjligheter att uppnå riksdagens beslutade klimatmål. Trafikverkets, och därmed regeringens, underlag för beslut, analys- och beräkningsmodeller för prognoser för utvecklingen av transporter bygger på ålderdomliga modeller och är allvarligt bristfälliga. Rapporten Miljömålen i transportplaneringen från forskningsprojektet Stafetten som tagits fram av IVL Svenska Miljöinstitutet, Trivector och Lunds universitet, visar att Sveriges klimatmål inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. I rapporten konstateras att vägutbyggnader som genererar ny trafik går emot flera viktiga miljömål och att det inte är i linje med miljömålen att spendera miljardbelopp på vägobjekt som dels leder i motsatt riktning i förhållande till miljömålen, dels innebär att stora ekonomiska resurser tas i anspråk som behövs för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Rapporten föreslår därför att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav. Trafikverket behöver utveckla modeller för att göra det möjligt att riva upp och ompröva gamla beslut om den typen av objekt utan att radera tilliten mellan parterna.

Detta är kritik som är i linje med vad Vänsterpartiet tidigare uppmärksammat regeringen på och där vi föreslagit åtgärder och satsningar. Vänsterpartiet anser därför att Trafikverket i sin planering och i sina åtgärder tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen

ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle med minimalt med utsläpp från transporter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla metodik och samverkansformer där man i samråd med regioner och kommuner kan identifiera tidigare beslutade objekt som inte uppfyller dagens krav i enlighet med klimat- och miljömål, även under planperioden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Kopplade till problemen med basprognoserna är Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser, vilka också har fått mycket kritik. Dels tar Trafikverket sällan hänsyn till de samhällsekonomiska nyttorna runt om själva spårtrafiken, dels räknar man ofta på små snuttar av ett projekt snarare än hela projektets samhällsekonomiska nytta. Det handlar också om vilka parametrar som används. Modellen används av väldigt få aktörer i världen; oss veterligen är Trafikverket den enda. Även när det gäller dessa modeller premieras väg framför järnväg, och klimatmålen tas mycket liten hänsyn till. Vi kan inte fatta goda och väl grundade beslut om de modeller och beräkningar som besluten fattas på inte är pålitliga. Trafikverket har inte, såvitt Vänsterpartiet kan uppfatta, tagit till sig kritiken utan försvarar snarare en modell som av många anses undermålig. Därför behöver en oberoende utvärdering av Trafikverkets samhällsekonomiska modeller göras och den bör göras av forskare på området.

Regeringen bör ge Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att utvärdera Trafikverkets modeller för samhällsekonomiska analyser samt ta fram bättre lämpade samhällsekonomiska analysmodeller. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Järnvägen bör återregleras

2010 öppnades alla delar av järnvägsunderhållet upp för konkurrens med andra aktörer. Trafikverket förvandlades i och med detta till en ren beställarorganisation för underhållet. Ska du beställa något måste du veta vad du ska efterfråga. Det är inte det lättaste när anläggningen omfattar 14 000 km räls, tusentals växlar, kontaktledningar samt broar och tunnlar. Redan den omfattande järnvägsutredningen En annan tågordning (SOU 2015:110) konstaterade att underhållet inte fungerade optimalt eftersom Trafikverket hade för dålig kunskap om tillståndet i sin egen anläggning. Sedan privatiseringen av underhållet har kritiken varit hård, inte minst från fackligt håll. SJ och senare Banverket må ha varit stora och en smula klumpiga organisationer, men det innebar också att de hade kompetensen att snabbt avhjälpa problem som uppstod. Fördelen med att ha alla verksamheter under samma hatt är att du har koll på vad som görs och kan snabbt rycka ut för att åtgärda problem. Inga upphandlingar eller nya kontrakt behövs. Du behöver heller inte bygga upp en kontrollapparat för att säkerställa att jobbet blir gjort. Det finns en uppenbar risk att mer tid läggs på byråkrati och kontroll och mindre på själva arbetet. Dessutom har den konkurrens som utlovades vid avregleringen uteblivit. Vid vissa upphandlingar finns endast en anbudsgivare. Överklaganden av upphandlingar är vanliga och kostar väldigt mycket skattepengar.

Vi behöver ett mer ändamålsenligt järnvägsunderhåll. Vi i Vänsterpartiet tycker att eftersom staten är ägare av våra järnvägar borde staten också vara den som ansvarar för underhållet av desamma. Så var det också tidigare, men sedan 10 år tillbaka är underhållet privatiserat och sköts nu av ett fåtal vinstdrivande bolag. Vi har i dag Europas mest avreglerade järnvägsunderhåll men också ett av Europas sämst organiserade. 2020

presenterades den statliga utredningen Framtidens järnvägsunderhåll. Utredaren konstaterar mycket riktigt att denna privatisering ”inte har lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen”. Det är därför hög tid att göra som flera andra europeiska länder, ta tillbaka underhållsansvaret i egen regi. Så får vi den bästa kontrollen och kan göra det mest effektiva underhållet. För mer om Vänsterpartiets politik kring järnvägen, se vår motion Stärkt järnväg för en fossilfri transportsektor (2021/22:3214) och vår motion (2020/21:4037) med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

5.4 Väg

Sveriges vägnät är i ett tillstånd av förfall. Regeringen satsar hellre på stora, dyra motorvägsprojekt runt storstäderna än på att rusta upp vägnätet i landsbygder, där inga alternativa transportsätt finns. Det är problematiskt och Vänsterpartiet anser att arbetet med vägar måste omprioriteras.

Vänsterpartiet vill särskilt uppmärksamma det extremt eftersatta underhållet av vägar i landsbygder. Att företag låter bli att etablera sig i landsbygder p.g.a. bristande infrastruktur och att kollektivtrafiklinjer dras in för att vägar utgör ett arbetsmiljöproblem är inte hållbart. För att hela Sverige ska leva och både människor och företag ska kunna verka i hela landet behöver arbetet med att underhålla och rusta upp vägarna ute i landet prioriteras på ett helt annat sätt än i dag.

Regeringen planerar genom Trafikverket fortfarande betydande investeringar i nya vägar, vilket resulterar i ökad personbilstrafik och tränger undan ytterligare investeringsutrymme för järnväg och för upprustning och reinvesteringar i vägar på landsbygder. Vi ställer oss oförstående till att t.ex. en satsning på Tvärförbindelse Södertörn fortfarande kan ingå i regeringens planering. Naturvårdsverket avfärdade 2017 satsningen då den motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö. Forskning visar att fler motorvägar också ger ökad biltrafik. Vänsterpartiet anser i princip att vägnätet i Sverige är färdigutbyggt men behöver underhållas bättre.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att omförhandla i syfte att ta bort de beslutade vägprojekt, i såväl befintlig nationell plan som kommande nationell plan, som bidrar till att det av riksdagen beslutade klimatmålet inte nås. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4.1 Utveckla bilbesiktningen

För att personbilar ska kunna bibehålla hög standard för miljö- och trafiksäkerhet ska de regelbundet genomgå kontrollbesiktning. De parametrar ett fordon besiktigas mot säger något om myndigheternas ambitionsnivå på området. Därför var det mycket förvånande att regeringen i maj 2018 lät släppa fram de nya föreskrifterna för kontrollbesiktning, TSFS 2017:54, med kraftigt sänkta nivåer på miljöområdet. På åtminstone tre viktiga områden sänktes miljöambitionerna kraftigt med de nya föreskrifterna. För det första sänktes nivåerna för att kontrollera partikelutsläpp genom att det tidigare s.k. skyltvärdet, som är specifikt för varje fordonsmodell, togs bort som parameter och genom att partiklar numera endast mäts mot generella och mycket högre satta gränsvärden. På det sättet tillåts mycket högre utsläpp av partiklar. För det andra görs kontrollen med de nya föreskrifterna inte längre mot de registrerade fel som fordonets

omborrdiagnosystem (OBD) har upptäckt. OBD-systemet mäter och övervakar bilens utsläpp, och med de tidigare föreskrifterna kunde registrerade felkoder från systemet leda till underkännande vid besiktning, vilket numera inte är fallet. För det tredje undantar Transportstyrelsens nya föreskrifter dieselfordon äldre än 20 år från mer detaljerad avgasmätning. Med de nya föreskrifterna ska besiktningsteknikern endast mäta avgasutsläppen med blotta ögat, i stället för att göra en opacitetskontroll (som mäter täthet) eller partikelräkning.

Enligt besiktningens branschens rapport Branschrapport 2020, fordonsbesiktningens branschen, har Sverige med de nya föreskrifterna rasat bland EU-länderna och har i dag bland de lägsta miljökraven för fordonsbesiktning bland alla EU-länder. Sedan maj 2018 har antalet bensinbilar som underkänns halverats, och antalet dieselmotorbilar som underkänns är bara en tredjedel så många i dag som innan 2018. Transportstyrelsen, som tagit fram de nya föreskrifterna, hänvisar till EU-direktivet 2014/15 EU, men det kräver inte på något sätt dessa sänkta nivåer. Med de nya föreskrifterna har Sverige plötsligt de lägsta ställda miljökraven av alla länder i EU. Det här är mycket anmärkningsvärt och inte på sin plats i ett land som säger sig vilja gå i bräschen för världens miljö- och klimatarbete.

Regeringen bör omgående ta initiativ till nya föreskrifter för kontrollbesiktning där man återgår till de tidigare högre miljökraven för fordonsbesiktning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Noterbart är också att andra länder systematiskt har skärpt miljökraven för bilkontroller. Tyskland har exempelvis ytterligare sänkt gränsvärdena för vissa bilmodeller och landet väntas dessutom fr.o.m. 2021 införa nya sätt att mäta partikelutsläpp där man frångår den tidigare opacitetsmätningen (där tätheten i fråga om partiklar mäts) till en mer exakt partikelräkningsmodell. Man skärper också metoderna för att mäta utsläpp av kväveoxider. Det här är något Sverige skulle kunna inspireras av. Sverige ska sträva efter att vara bäst i klassen, inte sämst.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att höja ambitionsnivån vid kontrollbesiktning genom åtgärder som inkluderar den tyska metoden att räkna partiklar samt metoder för att mäta kväveoxider. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Avregleringen av bilbesiktningen har gett blandade resultat. Tillgången till tid för besiktning har på många ställen ökat. Priserna har på sina ställen sjunkit, speciellt för dem som kan boka långt i förväg på dagtid. Men de nya aktörerna har främst etablerat sig i stadsområden och återigen drabbas landsbygder hårdast av avreglering och statsmaktens frånträdande av ansvar för samhällsviktiga tjänster. Det finns i Sverige ställen där man kan behöva ta en dag ledigt för att åka och besiktiga bilen. Ska man besiktiga ett tyngre fordon kan man få åka ännu längre. På många ställen har det också blivit dyrare och tillgängligheten, i form av öppettider, sämre. Antalet fordonstekniker har minskat. Det är också problematiskt att vinstdrivande företag utövar något som kan liknas vid myndighetsutövning. Det kan finnas incitament både att godkänna bilar trots fel och att underkänna dem trots att de uppfyller kraven. Marknadens logik fungerar inte när det gäller en verksamhet som den som äger ett fordon måste vända sig till. Återigen måste en dyr organisation bildas för att kontrollera verksamheterna så att de levererar det de ska. Vänsterpartiet anser inte att detta är en bra ordning. Sådan verksamhet som invånarna enligt lag måste använda sig av ska vara statligt ägd och styrd och bilbesiktningen bör återregleras.

Regeringen bör utreda konsekvenserna av avregleringen av bilbesiktningen och hur den kan återtå i statlig regi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4.2 Bättre styrning för tryggare och miljömässigare A-traktorer

A-traktorer kan för många ungdomar vara ett viktigt transportmedel för att kunna ta sig till och från fritidsintressen och kompisar, inte minst i landsbygder där kollektivtrafiken ofta lämnar en del att önska och dessutom på många ställen dras ner på.

A-traktorerna har dock på många ställen börjat bli ett problem i trafiken. Antalet fordon har ökat markant, inte minst efter att Transportstyrelsen ändrade i föreskrifterna för vad som räknas som A-traktor och hur en bil omvandlas till en. Fordonen kan vissa sträckor stoppa upp trafiken på ett sätt som leder till farliga omkörningar. Ändringarna i föreskrifterna har också gjort att det är ännu lättare än tidigare att manipulera A-traktorn så att den kan köras i samma hastigheter som en vanlig bil, något som leder till trafikfarliga situationer och olyckor. Situationen behöver ses över och åtgärdas. Åtgärderna ska inbegripa reglerna för omvandling av bil till A-traktor, men även åtgärder som begränsning av var och när A-traktorer får framföras, plikt att köra undan för att släppa förbi övrig trafik och sanktioner bör utredas.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över reglerna för A-traktorer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

A-traktorer ska genomgå regelbunden besiktning. Denna besiktning kontrollerar inte fordonets utsläpp och det finns inga regler eller gränsvärden för A-traktors utsläpp. Detta är enligt Vänsterpartiet orimligt, inte minst under brinnande klimatkris.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att tillse att även A-traktors utsläpp ska regleras och ingå i besiktningen av dessa. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Sjöfartsverket

Sjöfarten är en mycket viktig del i det svenska infrastruktursystemet, speciellt för godstransporter. 90 procent av all import och export i Sverige transporteras till någon del till sjöss. En fungerande sjöfart är helt avgörande för exempelvis vår basindustris konkurrenskraft, men också för import av livsviktiga varor. Den nationella godstransportstrategin innebär bl.a. att Sverige ska arbeta för att flytta över godstransporter från väg till sjöfart. Medan vägar och järnvägar lider av allvarliga kapacitetsbrister och stort slitage har vi stor överkapacitet i hamnar och farleder, ett transportslag vars underhåll och drift dessutom har relativt låga kostnader. Varken sjöfartens roll eller ambitionen att flytta över godstransporter till sjöfarten avspeglas i regeringens infrastrukturpolitik. För att nå klimat- och effektivitetsmål behöver satsningar på inrikes sjöfart göras och Sjöfartsverket behöver ges möjlighet att ta del av underhållsmedel från planen, inte minst för att öka konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen, överbrygga de strukturella hinder som finns för ett effektivt transportsystem och underlätta en överflyttning av transporter från väg till sjö. Samtidigt måste vi vara försiktiga; sjöfarten har en stor miljö- och klimatpåverkan och det måste tas hänsyn till och större incitament för miljö- och klimatarbete måste till.

Sjöfartsverket är ett affärsverk och har under lång tid haft ekonomiska problem, något man försöker åtgärda genom höjda farledsavgifter och kraftigt höjda lotsavgifter samt genom ett kraftigt besparingsprogram. Detta drabbar sjöfarten negativt och motverkar ambitionen att flytta över godstransporter från väg till sjöfart. Dessutom fungerar inte miljö- och klimatstyrningen i avgiftskonstruktionen med effekter som ett rederi som satsade på elfärjor men fick en dubbling av farledsavgiften när de togs i trafik. Avgifterna är också negativa för inlandssjöfarten som blir mycket dyr, speciellt jämfört med att transportera gods på väg.

En stor del av problemen är att de få och låga statliga anslag Sjöfartsverket får inte har räknats upp på årtionden. Samtidigt läggs allt fler statliga uppgifter på verket utan kompensation och verket förväntas byta ut sin flotta till klimat- och miljövänligare fartyg men utan att få statligt stöd för det. Det blir till slut en ohållbar situation. Det behövs årliga uppräknningar av anslagen som verket kan räkna med.

Regeringen är fullt medveten om problemen och pratar en del men gör inget. Vänsterpartiet har förståelse för att regeringen måste göra utredningar, ta fram faktaunderlag, fundera och bereda beslut och att detta kan ta viss tid, men situationen börjar bli ohållbar och har pågått alldeles för länge. Vi har i de senaste budgetarna föreslagit tillskott till Sjöfartsverket, fått igenom en motion om genomsyn och förändring av farledsavgifterna och en utredning och begäran om förslag om hur Sjöfartsverket ska organiseras och finansieras i framtiden. Inget av det har föranlett något agerande från regeringen.

För mer om Vänsterpartiets sjöfartspolitik, se vår motion Hållbar sjöfart (2021/22:2596). Vänsterpartiets budgetsatsning på Sjöfartsverket finns i vår motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:3189).

Regeringen bör inkludera anslagen till Sjöfartsverket bland de anslag som räknas upp årligen i regeringens budget. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Hamnar

Hamninfrastrukturen är viktig, och med små medel kan den göras effektivare och bättre. Det finns mycket kapacitet i våra hamnar, samtidigt som järnvägar och vägar har kapacitetsbrist. Hamnarna ägs oftast av kommuner (allmänna hamnar), eller i vissa fall av privata intressen (industrihamnar). Det betyder att olika hamnar har olika regler, att de ofta konkurrerar med varandra i stället för att infrastrukturen utnyttjas optimalt och att de har mycket olika förutsättningar när det gäller t.ex. möjligheterna till kapitaltillskott och att utvidga och förbättra verksamheten. Det kan gälla sådant som att dra ett par kilometer spår mellan ett befintligt järnvägsspår och hamnen, bygga en omlastningsterminal eller se till att infrastrukturen kring hamnen fungerar på bästa sätt.

Det är viktigt att hamnarna ingår i en eventuell översyn och optimering av all infrastruktur i landet och att utredningen också tar hänsyn till hur hamnarna bäst kan samordnas och användas som ett nät snarare än enstaka noder.

8 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en för landet gemensam angelägenhet som ska ingå i den översyn av transportsystemet som bör göras. Regeringen bör utreda och se över hur kollektivtrafiken i hela landet fungerar, prissättning och dess konsekvenser, hur staten kan tillse att kollektivtrafiken fungerar på bästa sätt och till lägre priser i landet. För Vänsterpartiets förslag om utveckling av kollektivtrafiken, se vår motion Ökad och förbättrad kollektivtrafik 2021/22:3198) och för våra förslag för statligt stöd till kollektivtrafiken, se vår motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:3189).

9 Kommunikation

Om järnväg och väg är avreglerat, uppstyckat och upphandlat och staten inte tar fullt ansvar, så är det ännu värre när det gäller kommunikationer som telefoni, it och bredband och post. Televerket har inte funnits på årtionden och det efterträdande Telia ägs inte längre fullt ut av staten. Posten är ett aktiebolag som till 40 procent ägs av danska staten och som är utsatt för en konkurrens där konkurrenterna kan plocka russinen ur kakan samtidigt som Postnord ska utföra ett samhällsuppdrag som urholkas allt mer. Bredbandsutbyggnaden har avstannat och många hushåll i landsbygder är utan. Situationen blir inte bättre av att kopparkabeln ibland tas bort innan ett alternativ finns. Post- och telestyrelsen har varken hand om drift, underhåll eller utbyggnad av något. Staten har väldigt lite kontroll över delar av vår infrastruktur som är mycket viktiga för landet. Detta får konsekvenser, inte minst gällande lika tillgång till kommunikationer för alla invånare. Läs mer om Vänsterpartiets politik i dessa delar i vår motion It och bredband (2021/22:446) och i vår motion Ett fungerande postväsen i hela landet (2021/22:440).

10 En infrastruktur för alla i hela Sverige

Vänsterpartiet anser att infrastrukturen och hur den används för det allmännas bästa i ett land är en av statens grundläggande uppgifter. Alla invånare ska ha tillgång till transporter efter behov och det effektivaste och mest klimatvänliga transportmedlet ska vid varje tillfälle användas. Detta måste vara målsättningen, men infrastrukturpolitiken och den målsättningen kan enbart uppnås om staten har full kontroll över infrastrukturen, gällande både underhåll och utbyggnad, och en övergripande kunskap och plan på systemnivå. Det är också en demokratifråga och det handlar om hur vi använder våra skattemedel. Staten ska ha kontroll på vart pengarna går. Det är inte möjligt i det system av upphandlingar, entreprenörer och underentreprenörer som vi har i dag. Det är dags att staten tar tillbaka ansvaret för vår gemensamma infrastruktur.

Jessica Thunander (V)

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Elin Segerlind (V)

Håkan Svenneling (V)