

Motion till riksdagen 2021/22:3189

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

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

Anslagsfördelning

Tabell 1 Anslagsförslag 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 929 785	4 670 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	4 010 000
1:3 Trafikverket	1 426 106	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369 108	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146 184	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	128 813	±0
1:7 Trafikavtal	1 038 000	390 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	690 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 943 400	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 367 233	±0
1:13 Trafikanalys	69 709	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 025 200	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	45 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	299 000	±0
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000 000	3 000 000

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:19 Lån till körkort	151 466	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	87 679	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	104 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	450 000
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	156 845	±0
2:7 Digital förvaltning	195 994	±0
99:1 Anslagsstöd Sjöfartsverket	±0	600 000
99:2 Stöd till tågfarjor	±0	100 000
99:3 Utbildningsatsning järnväg och sjöfart	±0	120 000
99:4 Godspendlar	±0	100 000
99:5 Konverteringsstöd för begagnade bilar	±0	100 000
Summa	76 964 552	13 540 000

Sammanfattning

Vänsterpartiets utgångspunkter för infrastrukturpolitiken är visionen om ett jämlikt samhälle och faktumet att världen befinner sig i ett klimatnödläge. Vårt budgetförslag är därför ett steg mot ett robust och jämlikt samhälle. Vi behöver ställa om vårt transportsystem så att vi får tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter. Efter coronapandemin krävs åtgärder som stärker medborgarnas möjligheter att resa hållbart och för att gods ska kunna transporteras med liten klimatpåverkan. Därför behövs statliga medel för att återställa allmänhetens förtroende för kollektiva färdmedel som har varit hårt drabbade av pandemin.

Vänsterpartiet vill därför ge ökade resurser till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, järnvägen och vägunderhållet på landsbygden. Även resor med bil bör ske med hållbara drivmedel. För att våra godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske på spår och till sjöss föreslår vi ytterligare styrmedel som stärker järnvägen och sjöfarten.

Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag. Vi vill därför rikta satsningarna på järnväg och cykelinfrastruktur och därmed omfördela pengar från klimatskadliga motorvägsprojekt till projekt som gynnar klimatomställningen. Vi vill prioritera s.k. trimningsåtgärder som förbättrar tillgängligheten och styr trafiken mot mindre energiintensiva trafikslag och till kollektivtrafiken. Trots samhällsvinsterna som ökad cykling skulle innebära är cykling förbjuden i den nationella infrastrukturplaneringen. Vi vill öronmärka medel till cykelinvesteringar i den kommande infrastrukturplanen som kommer att antas 2022.

Det finns ett stort behov av ett antal satsningar inom det regionala järnvägsnätet och brister i cykelinfrastrukturen som hindrar ökad cykling både i städer och på landsbygden, och dessa kräver en stadig statlig finansiering. Exempel på våra prioriterade investeringar är Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan, Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo

samt fyrspar Alingsås–Göteborg och Uppsala–Stockholm. Vår satsning på ny järnvägs- och cykelinfrastruktur uppgår till 4,67 miljarder kronor 2022.

Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

För att klara av klimatomställningen måste järnvägsinfrastrukturen fungera i hela landet. I nuläget är underhållet av järnvägsinfrastrukturen eftersatt, vilket förorsakar störningar i trafiken. Detta påverkar både person- och godstransporter. Det är nödvändigt att återställa allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägstrafiken. Att åtgärda brister i och öka robustheten av järnvägsinfrastrukturen är en viktig del av detta. Vi vill komma upp till en nivå som åtgärdar underhållsskulden både på stambanorna och på de regionala banorna. Exempel på banor som vi vill åtgärda snarast är Inlandsbanan och Dalabanan, Bohusbanan/Lysekilsbanan, Kinnekullebanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan samt Kust-till-kust-banan och Västkustbanan. Därför ökar vi anslaget för järnvägsunderhåll med 2,5 miljarder kronor jämfört med regeringens budget.

För att stödja järnvägsbranschens återhämtning efter pandemin halverar vi banavgifterna 2022–2024. För 2022 innebär detta ett ökat anslag på 1 010 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

I vissa delar av vägnätet i Sverige är underhållet mycket eftersatt och ökade medel behövs för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Vi vill därför rikta satsningarna särskilt på vidmakthållande av vägnätet i landsbygden. För oss är det en viktig jämlikhetsfråga och en förutsättning för att hela landet ska utvecklas. Därför anslår vi 500 miljoner kronor mer än regeringen för ändamålet 2022.

Sammantaget avsätter vi 4 010 miljoner kronor mer än regeringen till anslaget.

Anslag 1:7 Trafikavtal

Enligt uppgifter från Trafikverket behöver låneramen kopplad till investeringsbehov av nattågsfordon som används i den upphandlade nattågstrafiken successivt ökas. De vagnar som finns i dag är ålderstigna och slitna. Den totala kostnaden för att ersätta egna och operatörens fordon bedöms vara 3,8 miljarder kronor. Myndighetens preliminära bedömning av fördelningen för investeringskostnaden är: 390 miljoner kronor 2022 (till förskott), 11 miljoner kronor 2023 (till Trafikverkets projektorganisation för produktion), 501 miljoner kronor 2024 (till uppfyllnad av milstolpar och tågset för test), 1 504 miljoner kronor 2025 (till leverans av tågset) samt 1 383 miljoner kronor 2026 (till leverans av tågset), vilket ger en total kostnad på 3 800 miljoner vid fullständig leverans. Vänsterpartiet föreslår att 390 miljoner kronor satsas 2022 för ökade investeringar i vagn och lok för förbättrade nattåg. Vi stödjer därmed Trafikverkets budgetförslag om sammanlagd satsning på 3,8 miljarder kronor.

Anslag 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik

Kollektivtrafiken finansieras till ungefär hälften av regioner medan den andra hälften av finansieringen kommer från biljettintäkterna. Under coronapandemin har resandet sjunkit radikalt, vilket har förorsakat ett stort intäktsstapp för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik uppger att intäktsförlusten för 2020 blev sammanlagt 7,2 miljarder kronor. Branschens

helårsprognos för intäktsförlusten 2021 ligger på 11,2 miljarder kronor. För 2022 prognostiseras intäkter motsvarande högst 90 procent av resandet jämfört med 2019, vilket ger 2 miljarder kronor lägre intäkter än året innan pandemin. Vi föreslår att branschen ska kompenseras för förlusterna även 2022.

Därtill behövs medel för att återställa allmänhetens förtroende för kollektivtrafiken och för att utveckla kollektivtrafiksystemet så att flera kan åka och väljer att göra det i fortsättningen. Ett ökat statligt generellt stöd till den regionala kollektivtrafiken förväntas även indirekt ge positiva effekter för den regionalt finansierade sjukvården som är ekonomiskt trängd av pandemin.

Det ökade anslaget ska också riktas till drift av kollektivtrafik i gles- och landsbygd i form av t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik, byabussar och där så är lämpligt även linjetrafik. Stödet sker genom Trafikverket till regionala kollektivtrafikmyndigheter genom ansökan om etablering av kollektivtrafik i lands- och glesbygd där den i dag är bristfällig eller saknas.

Vänsterpartiets anslag till kollektivtrafiken för 2022 uppgår till 3 miljarder kronor utöver regeringens förslag.

Elbusspremien är en viktig insats för att stödja klimatomställningen av kollektivtrafiken. Regeringens satsning på elektrifieringspremien är tyvärr ettårig, även om det är uppenbart att stödförmen behövs en tid framöver för att skynda på elektrifieringen av bussflottan. Därför vill vi budgetera 1 miljard kronor för 2023 och 2024 för elbusspremien.

Anslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Utbyggnadstakten av fiberbredband har de senaste åren stannat av då man allt mer närmar sig områden där det inte är ekonomiskt lönsamt för aktörer. Vänsterpartiet anser att det är mycket angeläget att den digitala klyftan minskas och att även landsbygden ges digitala förutsättningar för framtida välfärd och stärkt beredskap. Enligt statistiken från Post- och telestyrelsen har 83 procent av alla svenska hushåll tillgång till fiberband, men tillgången är ojämnt fördelad. Hela 45 procent av hushållen som saknar en snabb internetuppkoppling finns på landsbygden. Regeringens mål att 95 procent av alla hushåll och företag till 2020 skulle ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s har inte nåtts.

En fungerande internetanslutning är en förutsättning för fullständig delaktighet i samhället då många viktiga samhällsfunktioner och medborgarnas vardag har digitaliserats. Därför blir bristande bredbandsanslutningar en allt större jämlikhetsfråga, och staten bör ta sitt ansvar för att alla oavsett bostadsort har samma tillgång till digitala tjänster. Vänsterpartiet föreslår en ökad satsning för utbyggnad av fiberbredband på landsbygden genom ökat statligt stöd med 450 miljoner kronor för 2022. Därför avsätter vi 450 miljoner kronor mer till anslaget än regeringen 2022. 2023 och 2024 avsätter vi 1 miljard kronor mer än regeringen.

Nytt anslag: Anslagsstöd Sjöfartsverket

Sjöfarten är en grundläggande del av Sveriges transportsystem och väsentlig för både export och import, då majoriteten av allt gods till och från Sverige någon sträcka går på

vatten. Sjöfarten behövs också när vi ställer om våra transporter till att bli klimat- och miljövänligare och har betydligt mer kapacitet än vad som används idag.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som till 75 procent finansieras av avgifter från handelssjöfarten och 15 procent av försäljning, olika uppdrag och avgifter från det civila flyget. 10 procent är skattefinansierat genom anslag som inte indexeras, vilket betyder att summan varit samma i årtionden, samtidigt som kostnaderna ökar. Handelssjöfarten får därmed finansiera delar av fritidssjöfarten och sådant som är myndighetsuppgifter och statligt ansvar. Samtidigt har Sjöfartsverket stora ekonomiska problem, som de inte har möjlighet att lösa på egen hand. Intäkterna varierar med konjunkturer och coronapandemin har kraftigt påverkat intäkterna. För en stabil ekonomi i framtiden behöver det statliga finansieringsansvaret bli tydligt och Sjöfartsverket kan inte tvingas enbart förlita sig på osäkra inkomster från sjöfartsavgifter. Dessutom har sjöfarten redan i dag en kraftig konkurrensnackdel jämfört med de skitiga vägtransporterna som betalar väldigt lite för sitt nyttjande av väginfrastrukturen.

För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna utökar Vänsterpartiet Sjöfartsverkets anslag med 600 miljoner kronor för 2022.

Nytt anslag: Stöd till tågfarjor

Som en del av vår satsning på hållbara godstransporter föreslår vi ett statligt stöd till tågfarjor. Trafikverket har nyligen analyserat vilken funktion tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning. I dag går tre dagliga avgångar i båda riktningar med tågfarjor mellan Trelleborg och Rostock i Tyskland. Tågfarjan är ett viktigt alternativ för godstransporter med tåg, främst vid långvariga avbrott eller störningar på Öresundsbron eller vid störningar på järnvägen genom Danmark. Även ur ett totalförsvarsperspektiv är det viktigt att det finns flera försörjningsvägar till och från Sverige. Slutar tågfarjorna att gå ökar sårbarheten i transportsystemet och godstransporter som fraktas med tåg blir mer sårbara.

Tågfarjorna har haft en nedgående trend sedan en längre tid tillbaka. 1993 fraktades ca 200 000 vagnar på tågfarjorna mellan Trelleborg och Tyskland. Nu är antalet vagnar ca 20 000. Transporterna med tågfarjan i Trelleborg behöver öka markant för att förbindelsen ska bära sig ekonomiskt på lång sikt. Eftersom det är både billigare och kortare transporttid för tåg landvägen via Danmark till Tyskland har godstransporter på tågfarjor mellan Sverige och Tyskland minskat. Trafikverket ser därför att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tågfarjan ska kunna upprätthållas. Med anledning av detta föreslår vi ett stöd på 100 miljoner kronor årligen till tågfarjor.

Nytt anslag: Utbildningsatsning järnväg och sjöfart

Det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen. Samtidigt råder det brist på personal som kan göra detta. Det saknas bantekniker, spårsvetsare samt el-, signal- och teletekniker. För att ställa om samhället och satsa på järnvägen föreslås en satsning på att möjliggöra för de som studerar till viktiga yrken inom järnvägen att kombinera studier och arbete. För att möjliggöra detta föreslås Trafikverket få ett utökat anslag med 110 miljoner kronor för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år.

Sjöfarten har något annorlunda behov. Där handlar det framför allt om att möjliggöra för redan yrkesverksamma som nu blivit arbetslösa att få fortbildning för att

kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter. För detta föreslås ett tillskott på 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser. Arbetsförmedlingen Sjöfart föreslås få ansvar för att ge stöd till de som har behov av fortbildning.

Vänsterpartiets utbildningssatsning uppgår till 120 miljoner kronor årligen.

Nytt anslag: Godspendlar

Som en del av vår satsning på hållbara godstransporter föreslår vi ett statligt stöd till godspendlar på järnväg. Den politiska ambitionen om att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har inte fungerat. Ett sätt att i närtid kunna göra det vore att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspendlar. Ett av förslagen handlar om att få till stånd en godspendel från södra Sverige norrut genom landet, exempelvis från Helsingborg till Stockholm/Älvsjö. Statliga fastighetsbolaget Jernhusen äger och driver kombiterminalen i Älvsjö och de har efter att ha gjort stora investeringar nu stor kapacitet och nya kranar. Det finns också förslag kring en godspendel från Göteborg till Stockholm. Dagligvaror som livsmedel och annat som i dag går med lastbil på våra motorvägar skulle kunna gå med tåg i stället.

Enligt bedömningar skulle det behövas 25–50 miljoner kronor per år för att få igång en godspendel. Efter ett eller ett par år skulle den kunna drivas utan statligt stöd. Enligt branschen skulle en godspendel kunna dras igång med mycket kort varsel. Under coronapandemin har vi sett att godstransporterna på järnväg har fungerat bra. Kapaciteten finns på våra spår särskilt nattetid och viljan finns hos branschen. Det enda som saknas är en mindre medfinansiering från regeringen. Varje godspendel av det här slaget skulle bespara Sverige 36 lastbilstransporter/dygn och på ett år minska utsläppen med 6 000 ton samt minska trängsel, väglitage och buller.

Vänsterpartiets anslag för godspendlar uppgår till 100 miljoner kronor för 2022.

Nytt anslag: Konverteringsstöd för begagnade bilar

Vänsterpartiet föreslår att en konverteringspremie utbetalas till de som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Vi föreslår en premie på minst 3 000 kronor för stöd till kostnad för åtgärd samt besiktning vid etanolkonvertering. För bilar yngre än 10 år är konverteringskostnaden högre för bilägaren och av detta skäl stiger premien med 1 000 kronor för varje år som bilen är yngre än 10 år. Maximalt stöd för etanolkonvertering kan därmed uppgå till en summa av 12 000 kronor. För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslås en premie på minst 15 000 kronor. För bilar yngre än 10 år är konverteringskostnaden högre för bilägaren och av detta skäl stiger premien med 1 000 kronor för varje år som bilen är yngre än 10 år. Maximalt stöd för efterkonvertering till biogasdrift kan därmed uppgå till 24 000 kronor enligt vårt förslag.

Sverige behöver öka omställningstakten för att uppnå fossilfria transporter och införa styrmedel som stärker klimaträttvisan. Många har inte råd att köpa nya miljövänliga bilar och därmed ta del av befintlig klimatbonus. För många, inte minst på landsbygden, saknas dessutom alternativa möjligheter till bilen som att resa kollektivt.

Frankrike och Finland har redan välutvecklat statligt stöd och regelverk för konvertering till etanoldrift som är framgångsrikt. I Sverige finns för närvarande ett

regelverk som möjliggör konvertering, men det behöver avsevärt förbättras för att potentialen ska utnyttjas i omställningen. Regeringen behöver därför skyndsamt tillse att regler för konvertering förenklas och anpassas till de regler som gäller i Finland och Frankrike så att onödiga hinder att konvertera en bil undanröjs. Med vårt förslag kan incitamentet för regeringen att agera i frågan öka.

Vänsterpartiet föreslår att 100 miljoner kronor anslås Transportstyrelsen till konverteringsstöd för begagnade bilar.

Nooshi Dadgostar (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Tony Haddou (V)

Maj Karlsson (V)

Karin Rågsjö (V)

Håkan Svenneling (V)

Jessica Wetterling (V)

Jens Holm (V)