

2020-12-10

Anförande UO22, Kommunikationer

Jens Holm

Vi debatterar nu utgiftsområde 22, Kommunikationer, i förslaget till statsbudget. Jag vill börja med att konstatera att vi i Vänsterpartiet har lagt fram vårt eget budgetförslag ”Vägen ut ur krisen – en plan för jämlikhet och grön omställning”, där vi satsar långt mycket mer än regeringen på att bygga ett mer jämlikt och hållbart Sverige. Därför avstår vi från ställningstagande i det kommande beslutet på det här utgiftsområdet och jag hänvisar istället till vårt särskilda yttrande som finns med i det här betänkandet.

Det här utgiftsområdet omfattar utgifter på 74 miljarder kronor. Det handlar om viktiga satsningar för minskade utsläpp och för att vi ska nå målet om en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning samt ett transportsystem som kvinnor och män kan ta del av på lika villkor; ett jämställt transportsystem. Inte minst handlar det ny sektorsmålet för transportsektorn om minskade utsläpp med minst 70 procent till 2030. I dagsläget ligger vi långt från det målet. När vi inte våra klimatmål äventyrar vi goda liv för våra barn och barnbarn. Hög tid att höja tempot i omställningsarbetet.

Vi befinner oss mitt uppe i en pandemi. Covid-19 är förfärligt på alla sätt och vis. Våra samhällen stängs ned, människor blir arbetslösa, företag går i konkurs och människor dör. Jag talar av egen erfarenhet. Jag har haft covid-19. Det var inte att leka med. Därför måste vi göra allt som står i vår kraft för att förhindra fortsatt spridning av pandemin.

Men som med alla kriser bär även denna också ett frö till förändring. När vi nu ska återstarta svensk och europeisk ekonomi måste vi se till att inte upprepa

gamla misstag. Vi har en unik möjlighet till en hållbar och rättvis omstart, något som föreslagits bland annat av Klimatpolitiska rådet. Detta gäller inte minst transportsektorn.

Men när jag läser regeringens förslag till budget samt de 12 ändringsbudgetarna som kommit under året frågar jag mig var är kopplingen till våra klimatmål? På transportområdet förvånas jag över att regeringen inte ger kollektivtrafiken full kostnadsersättning för de förlorade biljettintäkter som man drabbats av som en följd av politikens uppmaningar av att inte resa kollektivt. Och var finns visionen för våra städer? När allt fler arbetar hemifrån gapar städerna tomma; transporterna har minskat.

I städer runt om i världen – ex vis Paris, Milano, Barcelona och Köpenhamn – överger man bilen som norm i stadsplaneringen. Stilbildande är Paris´ politiska vision om *femtonminutersstaden* där all relevant samhällsservice ska finnas inom en radie av femton minuters gång eller cykel. Man jobbar aktivt med att ersätta bilvägar och parkeringar med cykelbanor och grönområden. Vi i Vänsterpartiet vill gå samma väg. Därför anslår vi drygt 10 miljarder kronor för de kommande tre åren i vår unika satsning ”Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer” för att bygga just hållbara, transporteffektiva och jämlika städer efter corona. Det kommer att gynna alla invånare i samhället, men i synnerhet låginkomsttagare, de som i dag drabbas värst av utsläpp och buller. Därtill anslår vi extra statligt stöd till kollektivtrafiken, pengar utöver de två miljarder som regeringen utlovat för nästa år. Indragna busslinjer kan inte vara ett alternativ. **Kollektivtrafiken ska utvecklas, inte avvecklas.**

Vi har nu också en unik möjlighet att se till att få hållbara godstransporter. Trots infrastrukturministerns godsstrategi och godstransportråd har gods inte flyttats över från väg till järnväg och sjöfart, trots att det var det uttalade målet när

strategin och rådet inrättades för drygt två år sedan. Den miljökompensation på 400 miljoner kronor till järnvägen som regeringen nu föreslår är välkommen. Men det finansministern ger med ena handen tar man tillbaka femfalt med den andra. Två miljarder kronor ska nämligen tas från järnvägen i form av höjda banavgifter. Varför straffbeskatta järnvägen i denna svåra tid, Tomas Eneroth? Och ministern kan inte längre gömma sig bakom EU i den här frågan. EU har både i en särskild förordning och ny senast i den nya mobilitetsstrategin öppnat för sänkta eller avskaffade banavgifter (ex vis ska godstrafiken öka med 50 procent till 2030). Allt för att möjliggöra en överflytt från väg till hållbarare transportslag.

Jag är också förvånad över att regeringen inte tar initiativ till inrättande av godspendlar på järnvägen så att det varje natt ska kunna transporteras gods från ex vis Skåne och Göteborg till Stockholm, och sedan tillbaka. Jernhusen som förvaltar våra terminaler och hela branschen är redo, tid finns på spåren, men det behövs ett starta-uppbidrag. När får vi se det, Tomas Eneroth?

Utöver detta avsätter Vänsterpartiet också 200 miljoner kronor i en flexibel investeringspott, utöver nuvarande näringslivspott, som ska ge stöd till utbyggnad av kombiterminaler, omlastningscentraler, triangelspår och andra investeringar som i närtid ska skynda på överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Vi behöver också öka persontransporterna på järnvägen. Då behöver vi investera mer i både ny järnväg och underhåll av befintlig. Därför vill vi i Vänsterpartiet tidigarelägga bygget av flera järnvägssträckor som finns utpekade i den nationella infrastrukturplanen liksom satsa mer pengar på regionala banor, järnvägar som idag tyvärr får stå för fäfet på grund av bristande resurser. Vi behöver bygga höghastighetsbanor och knyta ihop våra svenska järnvägslinjer

med de europeiska. Höghastighetsbanorna måste lyftas ur den ordinarie planeringen och byggas som ett separat projekt i en egen organisation med upplånade pengar. Bygger vi så kan höghastighetsbanorna vara senast 2035. Vi behöver ge SJ nya ägardirektiv där de uppdras köra nattåg ned till kontinenten, ombesörja utlandsbiljetter (som de gjorde förr) och där ett ensidigt vinstfokus ersätts med att köra mer tåg men till rimliga biljettpriser. Marknadsexperimentet i järnvägsunderhållet måste få ett slut. Målet ska vara att få en järnväg i toppklass avseende punktlighet, service och turtäthet. Det kommer kosta förstås, men det går att finansiera bl a genom en höjd flygskatt och avgift på långa lastbilstransporter.

Vi behöver se cykling som ett transportslag där cykelinfrastruktur byggs ut i sammanhängande nät, fler cykelparkeringar, lånecykelsystem och där cykeln kan tas med på tåget. Vår personbilsflotta behöver elektrifieras. Därför vill vi i Vänsterpartiet ha ett försäljningsförbud mot nya personbilar som drivs på fossila drivmedel till senast 2025. Vänsterpartiet vill inte bygga nya dyra motorvägar som ökar bilismen och utsläppen. Våra städer måste planeras för gång, cykel och kollektivtrafik, inte utifrån bilens behov. Mer investeringar behöver göras för att skapa en hållbar sjöfart med hållbarare drivmedel. Sjöfartsverkets funktion som ett affärsverk med ständigt höjda avgifter är inte hållbart och försvårar den nödvändiga omställningen. Sjöfartsverket bör finansieras som andra myndigheter, främst med anslag från statsbudgeten.

Det här är några exempel på frågor som sorterar inom det utgiftsområde vi nu debatterar, och där vi i Vänsterpartiet har konkreta förslag till förbättringar. Det budgetförslag som lagts fram av S-MP regeringen, med stöd av C och L, lever inte upp till de målsättningar som vi i Vänsterpartiet vill se.

Vi i Vänsterpartiet anslår 12 miljarder kronor bara i år utöver regeringens budget till omställning av transportsektorn. Vissa undrar hur vi i Vänsterpartiet kan ha råd med de satsningarna? Det kan vi göra för att vi avfärdar regeringens skattesänkningar för redan välbeställda. Vi säger att de som smutsar ned ska få betala mer, de som tjänar mycket ska bidra mer till klimatomställningen. Så kan vi finansiera klimatomställningen av transportsektorn. Vi kallar det en plan för jämlikhet och grön omställning.

Jens Holm (V)