

Trafikutskottets yttrande 2019/20:TU5y

Klimatpolitisk handlingsplan

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan, med följdmotioner i de delar som berör utskottets beredningsområde.

Trafikutskottet yttrar sig över propositionen i de delar som rör transportfrågor och kommittémotionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 21, 36, 37, 39–48 och 51–63 samt 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 8, 12–16, 20, 24 och 25.

Trafikutskottet understryker i yttrandet att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför och ställer sig positivt till att regeringen nu i handlingsplanen tar ett samlat grepp kring det klimatpolitiska arbetet. Trafikutskottet anser att miljö- och jordbruksutskottet bör föreslå att riksdagen avslår motionsförslagen.

I yttrandet finns två avvikande meningar (V, KD).

Utskottets överväganden

Propositionen

I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden, inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. Propositionen är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnar till riksdagen. Regeringen föreslår att ökade ansträngningar görs för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet. Det arbetet bör innefatta att se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag, att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen och att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder regeringen avser att vidta, dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. Även det klimatrelaterade arbete regeringen avser vidta internationellt och inom EU presenteras. Propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Nedan behandlas i huvudsak regeringens redovisning i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

Vissa utgångspunkter

Regeringen bedömer att kraftfulla åtgärder behövs inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål. Regeringen anger att den kommer att följa utvecklingen löpande och vid behov kalibrera befintliga styrmedel och överväga nya åtgärder för att nå klimatmålen till 2030 och 2045. När det gäller det lokala och regionala klimatarbetet bedömer regeringen att en mer samordnad bebyggelse-, transportinfrastruktur- och trafikplanering behövs i tätorter för att minska transportbehovet och reducera bilberoendet samt för att nå etappmålet om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. En sådan planering är en förutsättning för hållbar stadsutveckling och för att klimatmålen ska kunna nås.

Styrning för klimatpolitisk måluppfyllelse på transportområdet

Regeringen uppmärksammar att nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet behöver leda till att etappmålet för inrikes transporter nås.

Regeringen har därför beslutat att riksdagens beslutade klimatomål för transportsektorn om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 ska utgöra ett etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Beslutet innebär att myndigheterna inom området nu har i uppdrag att i sin styrning och planering verka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås. Regeringen har därför också förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att klimatomålet ska nås. Enligt regeringen bör det följas upp om dessa förändringar får önskat genomslag.

Utrikes flyg och utrikes sjöfart omfattas inte av nettonollmålet till 2045. I etappmålet för transportsektorn till 2030 ingår inrikes sjöfart men varken utrikes sjöfart eller något flyg överhuvudtaget. För att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor står utan tillräcklig styrning, bör enligt regeringen därför Miljömålsberedningen ta fram mål för åtminstone flygets klimatpåverkan och bereda möjligheten till mål även för sjöfarten. Detta ger en större tydlighet och långsiktighet i klimatarbetet, vilket är viktigt bl.a. för att nödvändiga investeringsbeslut ska komma till stånd. Regeringen anger att den avser att återkomma med uppdrag till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporternas klimatpåverkan, i linje med Sveriges klimatomål.

Ett transporteffektivt samhälle

Regeringen konstaterar att tillgängligheten är central i ett modernt samhälle både för ekonomins utveckling och för medborgarnas välfärd. I det transporteffektiva samhället är det transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi- och miljöperspektiv och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Transporteffektivitet kan beskrivas som att sambandet mellan tillgänglighet och ökat transportarbete minskar. I ett mer transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Regeringen anser att befintliga styrmedel som ökar andelen hållbara förnybara drivmedel och skyndar på elektrifieringen behöver kompletteras med åtgärder som leder till en överflyttning av godstransporter från vägtransporter till järnväg och sjöfart och till en överflyttning av bil- och flygresor till gång-, cykel-, och kollektivtrafik på väg eller järnväg eller med båt. Genom åtgärder som leder till en sådan överflyttning kan tillgängligheten öka utan att trafikarbetet ökar.

Regeringen bedömer att planering av transportinfrastruktur är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen, inklusive etappmålet för klimat, och kan bidra till att nå det långsiktiga klimatomålet till 2045. Klimatomålen, inklusive det transportpolitiska etappmålet för klimat, är centrala utgångspunkter för den framtida statliga transportinfrastrukturplaneringen. Underlagen för infrastrukturplaneringen bör därför visa hur satsningar på

transportinfrastrukturen påverkar möjligheterna att nå klimatmålen. Regeringen avser även att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, s.k. steg 1-åtgärder, samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur, s.k. steg 2-åtgärder.

Regeringen framhåller att utsläppen bör minska i städerna. Omställningen av transportsystemet behöver enligt regeringen stå på tre ben: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. Det är i städerna som alternativen till biltransporter är mest lättillgängliga och där utsläppen från transporter har bäst förutsättningar att minska. Stadsmiljöavtalen bör utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna. För att underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik bör vidare ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige införas senast 2022. Regeringen har tillsatt en särskild utredare som ska utreda den frågan. Regeringen anser även att bilpooler bör stimuleras i syfte att främja övergången till en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter. Även denna fråga utreds vidare.

Regeringen bedömer att bättre förutsättningar för järnväg behövs. Snabba och punktliga tåg med hög tillförlitlighet är en förutsättning för överflyttning av resor och transporter till järnväg och därmed ökad transporteffektivitet. Punktligheten för svensk järnväg bör öka enligt regeringen. De ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår som regeringen har beslutat om i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 är därför viktiga för att nå ökad punktlighet. Regeringen har också gett i uppdrag åt Trafikverket att ta fram en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet. Vid uppdragets genomförande bör Trafikverket samverka med tågoperatörer, transportköpare och andra relevanta aktörer.

Det behöver även bli enklare att resa med tåg ut i Europa. Regeringen avser att agera för att göra det enklare att boka utlandsresor med tåg. Regeringen uppmärksammar också att Trafikverket har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla natttåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Som nämnts ovan har en utredare fått i uppdrag att ta fram ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Regeringen anger i det sammanhanget att finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande. Regeringen avser också att se över hur tågresor med olika operatörer ska kunna köpas via samma plattform för att på så sätt underlätta för resenären.

När det gäller ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet framhåller regeringen bl.a. att förutsättningarna för intermodala transportlösningar bör vara goda. För att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg har regeringen gett i uppdrag åt Trafikanalys att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske; en omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. När det gäller avgifterna inom sjöfartsområdet ser regeringen behov av ett mer

ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.

I propositionen behandlas vidare frågor om klimatstyrande skatter och avgifter för flyget. Regeringen anger bl.a. att den avser att vidta ytterligare nationella åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan. Regeringen har därför gett Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Konsumentinformation för långväga resor behandlas också i propositionen. Enligt regeringen bör det vara lätt att agera klimatsmart i valet av resa. Regeringen har därför gett Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag till en obligatorisk klimatdeklaration vid marknadsföring och försäljning av långväga resor med flyg, tåg, buss och färja.

När det gäller automatisering och digitalisering inom transportområdet anför regeringen att utvecklingen av uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon kan ha positiva effekter på trafiksäkerheten, kan leda till en mer effektiv användning av transportinfrastrukturen och har potentialen att sänka transportkostnaderna. Regeringen anser att detta är en positiv utveckling som dock måste ske inom ramen för det transporteffektiva samhället där tillgängligheten kan öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Det är också viktigt att de fordon som används är energieffektiva och att de drivmedel som används är hållbara och förnybara. Utifrån analyser av digitaliseringens och automatiseringens framtida utveckling avser regeringen att bedöma behovet av styrmedel och vid behov föreslå styrmedel och ta bort hinder utanför skatteområdet som kan främja en utveckling av automatisering och digitalisering som bidrar till transporteffektivitet och hållbar mobilitet.

Hållbara förnybara drivmedel och infrastruktur för alternativa drivmedel

Regeringen bedömer att tillgång till laddinfrastruktur i hela landet är en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken. Det ökande antalet laddbara personbilar är en viktig pusselbit för att nå etappmålet för inrikes transporter. En fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur har en betydelsefull roll för att denna trend ska accelerera. Enligt regeringens bedömning kommer marknaden inte på egen hand eller med dagens investeringsstöd att täcka de områden i landet där tillgången till snabbladdning saknas i tillräckligt god tid för att klimatmålen ska kunna nås. Ett nytt stöd för laddinfrastruktur längs större vägar bör därför införas för att täcka dessa områden.

Regeringen anger även i propositionen att en elektrifieringskommission bör tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Det bör även tas fram en nationell strategi för elektrifiering.

Det bör vidare enligt regeringen ges i uppdrag till lämplig myndighet att analysera möjliga incitament för att åstadkomma en ökad användning av landström i hamnar.

Elvägar, dvs. infrastruktur för laddning under färd, bör enligt regeringen kunna bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar bör tas fram.

Reduktionsplikten, som innebär en inblandning av hållbara biodrivmedel i bensin och diesel, bör enligt regeringen vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent 2030. Vid en kontrollstation bör successivt ökade kvotnivåer införas för tiden efter 2020.

Regeringen anger i propositionen att den avser att tillsätta en utredning som ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner ska vara utfasade i Sverige och hur en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

När det gäller flyget anger regeringen att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle bör införas. Biodrivmedlen bör leva upp till de hållbarhetskriterier som är genomförda i svensk lagstiftning. Det bör enligt regeringen ges ekonomiska incitament för en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle.

När det gäller sjöfarten uppmärksammar regeringen att etappmålet för inrikes transporter även omfattar utsläppen från inrikes sjöfart. Det långsiktiga nationella klimatmålet, som innebär nettonollutsläpp 2045, omfattar inrikes sjöfart men inte internationell bunkring, och kommer att innebära att sjöfartens utsläpp måste minska. För att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor saknar tillräcklig styrning, bör Miljömålsberedningen bereda möjligheten till mål för sjöfarten. På motsvarande sätt som det har utretts för flyget bör det enligt regeringen även analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska utsläppen av växthusgaser.

Enligt regeringen bör förutsättningarna för medborgare och näringsliv att fatta klimatsmarta beslut förbättras. Miljöinformation om drivmedel är ett viktigt klimatstyrmedel i det avseendet. Under 2020 träder nya regler i kraft som innebär att konsumenterna ska ha tillgång till miljöinformation om drivmedel genom deklarationer vid tankstationer.

Energieffektiva och klimatsmarta fordon och fartyg

Regeringen avser bl.a. att ge i uppdrag till lämplig myndighet att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring. Såväl insatser på EU-nivå som nationella regleringar bör enligt regeringen övervägas.

Från 2030 bör det enligt regeringen inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Man bör fatta beslut om ny lagstiftning under

mandatperioden, efter godkännande av kommissionen. Sverige bör driva ett motsvarande förbud i hela EU.

För att ytterligare öka takten i omställningen av fordonsflottan och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp skulle en del av dessa fordon kunna konverteras så att de kan drivas med rena och höginblandade förnybara drivmedel eller el. Regeringen bedömer att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon bör analyseras och avser att ge i uppdrag åt en lämplig myndighet att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd.

Regeringen framhåller i propositionen att den ser positivt på arbetet inom forskningssamarbetet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) och bedömer att detta bl.a. kan bidra till mer effektiva fordon men även ökad transporteffektivitet. I arbetet med att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 är det viktigt att även fartyg och flygplan energieffektiviseras. Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet bör etableras. Regeringen har gett Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att för perioden 2019–2022 lämna stöd med högst 575 miljoner kronor för uppbyggnaden av ett test- och forskningscenter för elektromobilitet.

Regeringen framhåller att staten ska vara en föregångare i att minska växthusgasutsläppen från transporter och bedömer bl.a. att kraven på myndigheterna att främja klimatsmarta mötesformer och transportsätt bör skärpas.

Motionerna

Regeringens proposition har lett till att fyra följdmotioner har väckts, varav två innehåller motionsyrkanden som berör trafikutskottets beredningsområde. Dessa redovisas nedan.

Jens Holm m.fl. (V) begär i kommittémotion 2019/20:3480 yrkande 21 att regeringen senast 2021 bör lämna förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner.

I yrkande 36 begär motionärerna att regeringen senast 2021 återkommer till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035. Motionärerna anser att transportsektorn bör vara fossilfri vid denna tidpunkt och saknar i propositionen uppgifter om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen inom transportområdet.

Motionärerna framhåller i yrkande 37 att inrikesflyget bör ingå i etappmålet för transportsektorn till 2030. Motionärerna anser att det saknar logik att etappmålet för inrikes transporter inte omfattar inrikesflyget och att detta minskar möjligheterna att målmedvetet vidta nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen och resorna inom inrikesflyget.

I yrkande 39 begärs att Sverige ska införa stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel till 2035. Motionärerna menar att stoppdatum redan nu kan beslutas och att t.ex. teknisk utformning och eventuella undantag kan utredas.

De betonar att det är viktigt att det finns tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden.

Vidare framhålls det i yrkande 40 att Sverige bör införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. Regeringens förslag om förbud först 2030 ligger enligt motionärerna för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. I yrkande 41 anförs att Sverige även inom EU bör verka för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Motionärerna framför i yrkande 42 att regeringen bör föreslå nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen blir målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål. De framhåller att regeringens förtydligande om att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för trafiksäkerhet och miljö kvalitetsmålen inte är tillräckligt och inte säkerställer att nuvarande och kommande infrastrukturplaneringar utformas med klimatmålen som ram.

I yrkande 43 framhålls att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder, som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. Regeringen bör därför enligt yrkande 44 i motionen förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag.

Vidare anges i yrkande 45 att regeringen senast 2021 bör ta fram ett förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen i större utsträckning ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som stärker steg 1- och steg 2-åtgärder, men det saknas enligt motionärerna konkreta förslag som ska genomföras under mandatperioden.

I yrkande 46 anger motionärerna att regeringen senast 2021 bör förtydliga för Trafikverket vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag. Det har enligt motionären framkommit att Trafikverket nästan alltid beskriver brister utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn.

Motionärerna framhåller i yrkande 47 att regeringen senast 2021 bör ta fram ett förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av

investeringar i transportinfrastruktur. Nuvarande planeringssystem bygger i hög grad på brister som identifieras på lokal nivå, vilket pekar på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar.

I yrkande 48 begärs att regeringen senast 2021 återkommer med förslag på stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet. Det behövs en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. En integrerad transportplanering skulle enligt motionärerna bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna.

Regeringen bör vidare enligt yrkande 51 återkomma med förslag på ändring i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och göra det möjligt att bygga gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsl eller funktionellt samband med en statlig väg. Det finns ett stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat.

I yrkande 52 framhålls att cykeltrafikanternas framkomlighet alltid ska vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs. Motionärerna pekar på att två-plus-ett-vägar har ett flertal fördelar men ofta leder till försämrad framkomlighet för cyklister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare i fråga om när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

Motionärerna anför i yrkande 53 att regeringen bör ta fram förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Motionärerna framhåller att resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men att även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner.

Enligt yrkande 54 bör regeringen återkomma med ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng senast 2021. I Sverige finns stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött, men rättsläget är oklart. Det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser.

I yrkande 55 påtalas att Trafikverket senast 2022 bör få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns. Med ett hela-resan-perspektiv skulle enligt motionärerna fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det därför bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik.

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör enligt yrkande 56 införas senast 2021, och inte 2022 som regeringen anser. Det brådskar att

genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Motionärerna framför vidare i yrkande 57 att regeringen bör återkomma med ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021. Motionärerna menar att avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Det överskott som SJ gör på sin verksamhet bör enligt motionärerna användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna, vilket skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och till minskad miljö- och klimatpåverkan. Dessutom bör enligt yrkande 58 SJ AB:s ägardirektiv ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet. SJ AB bör också ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgräns-överskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägs- trafik på kommersiella villkor. SJ bör enligt motionärerna även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Motionärerna framhåller att ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål.

Vidare framhåller motionärerna i yrkande 59 att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt på godstrafik på järnväg. EU:s reglering av banavgifterna måste enligt motionärerna i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge, vilket förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte undermineras av höjda banavgifter.

I yrkande 60 anförs att regeringen senast 2021 bör ta fram förslag på styrmedel, inklusive en reformerad miljökompensation, med incitament att stärka transportköparens val för att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan. Forskning visar att riskerna med och effekterna av utsläppen av växthusgaser kan vara större än man trott. Motionärerna menar att korrekta värderingar av de negativa effekter som utsläpp av växthusgaser orsakar samhället är grunden för att styrmedel ska ge tillräckliga incitament att genomföra överflyttning av passagerare och gods till mer klimatsmarta transporter där så är möjligt.

Motionärerna begär i yrkande 61 att regeringen återkommer till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. För att strukturera arbetet med de åtgärder som presenterats i

dessa underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

I yrkande 62 anför att regeringen under mandatperioden bör se till att en översyn genomförs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna pekar på att satsningar på kollektivtrafik gör det lättare för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Vidare framhålls att med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når man ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Slutligen anför motionärerna i yrkande 63 att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för tillämpningen senast 2022. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till exempelvis etanol- (E85) eller biogasdrift. I klimat-handlingsplanen redovisas enligt motionärerna en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga fordonsflotta.

I kommittémotion 2019/20:3481 yrkande 8 anför Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg. Elflyg är intressant att utveckla men på längre sträckor är troligtvis biobränsle, s.k. biojet, mest aktuellt. För att snabbt öka biojetproduktionen behövs det enligt motionärerna fler godkända processer (produktionsvägar) och fler råvaror att göra biojet av. De pekar på att lokala råvaror kan användas här i Sverige, t.ex. rester från skogsbruk.

I yrkande 12 framhålls att förutsättningarna för att stärka hårt trafikerade motorleder till bärighetsklass 4 (BK4) bör utredas. Motionärerna anför att om transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet är längre och tyngre lastbilar ett alternativ där överflyttning till sjöfart och järnväg inte är realistiskt.

Enligt yrkande 13 bör Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:49) avvaktas innan ett ställnings-tagande för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige kan göras. Motionärerna påtalar att förutsättningarna för kollektivtrafiken ser olika ut i olika delar av landet och att man därför inte redan nu bör ange att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör vara infört i hela Sverige senast 2022.

Vidare bör enligt motionärerna den nationella planen för transport-infrastrukturen liksom tidigare uppdateras vart fjärde år. Det är därför enligt yrkande 14 angeläget att regeringen snarast återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med direktiv om inriktningsplanering.

I yrkande 15 avvisar motionärerna en utredning av förutsättningarna att upphandla nattåg till europeiska städer. Motionärerna noterar att ambitionen är att på sikt uppnå kommersiell bärkraftighet men påpekar att satsningen

riskerar att innebära en felaktig allokering av offentliga medel och i synnerhet en stor risk för undanträngningseffekter gentemot godstrafiken.

När det gäller stambanor och järnvägsnät anför i yrkande 16 att den befintliga järnvägen bör rustas upp och att nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i järnvägsnätet bör byggas ut. Motionärerna ställer sig negativa till Sverigeförhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg. De efterfrågar i stället ett bredare samtal där alla partier får möjlighet att vara med och där fokus ligger på att rusta upp de spår som redan finns, bygga bort kända flaskhalsar som skapar problem i systemet och därefter titta på var det behövs nya spår för att öka funktionaliteten i hela Sverige och Norden.

Vidare framhålls i yrkande 20 att frågan om huvudmannaskapet för elbilvägar är viktigt att lösa för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Motionärerna föreslår ett nytt statligt bolag som kan bygga upp ett elvägnät längs med våra större statliga vägar. Vaghuvudmannen bör kunna hyra ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen.

När det gäller nollambitionen för fossila drivmedel menar motionärerna i yrkande 24 att det inte är realistiskt eller ens önskvärt att ta fram ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade. Även om fossila bränslen behöver reduceras kraftigt bör t.ex. inte framförandet av veteranbilar förbjudas.

Motionärerna uppmärksammar slutligen att regeringen föreslår att en utredning ska tillsättas i syfte att föreslå ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar från 2030 och motionärerna framför i yrkande 25 att de motsätter sig ett sådant förbud. Den svenska fordonsflottan bör enligt motionärerna i större utsträckning utgöras av fordon med låga eller inga växthusgasutsläpp; i stället för att söka specifik teknik bör man rikta in sig på bränslets miljödestruktiva effekter.

Utskottets ställningstagande

Infrastruktur och planering

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Riksdagen har också beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I budgetpropositionen för 2020 meddelade regeringen att detta mål också ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet. I regeringens senaste infrastrukturproposition (prop. 2016/17:21) anges att regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet. Regeringens mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att de nationella miljö kvalitetsmålen ska nås. Regeringen understryker att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Vidare anges att transportsektorn måste bidra genom effektivisering och övergång till

förnybara drivmedel, inklusive el. I infrastrukturpropositionen framhålls också att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart och att tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget. Regeringen har i skrivelsen om den nationella planen (skr. 2017/18:278) anför att det behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet för att klara klimatmålen. I skrivelsen uppger regeringen också att den har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av planen. Regeringen har därför i beslutet om den nationella planen gett i uppdrag åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljökvalitetsmålen nås. Utskottet ser positivt på att regeringen nu i handlingsplanen tar ett samlat grepp kring det klimatpolitiska arbetet. I likhet med regeringen vill utskottet betona att alla delar av samhället behöver ställa om men att förutsättningarna skiljer sig åt, bl.a. mellan olika delar av landet. I omställningsarbetet bör därför hänsyn tas till gles- och landsbygdernas särskilda förutsättningar, inklusive strukturella nackdelar.

I betänkande 2019/20:TU7 anförde utskottet att det såg mycket positivt på regeringens ambition att kraftigt minska transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp. Utskottet konstaterade vidare att frågan om hållbara transporter har mycket hög prioritet för regeringen, vilket utskottet välkomnade. Utskottet framhöll dock också att även om transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, måste utsläppen minska i betydligt snabbare takt fram till 2030. Mot denna bakgrund anförde utskottet att det kommer att följa utvecklingen mycket noga. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

När det gäller frågan om gröna transportplaner vill utskottet påminna om att utredningen Samordning för bostadsbyggande i sitt betänkande Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling (SOU 2019:17) har analyserat för- och nackdelar med en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i detaljplanering för nyetablering av bostäder enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL. Utredningen anför bl.a. att den anser att fördelarna med en sådan lagstadgad rätt för nämnda krav överväger nackdelarna. Enligt utredningens bedömning bör det göras ändringar i PBL som bl.a. främjar likvärdig tillgång för olika trafikslag och som stärker översiktsplanernas strategiska betydelse när det gäller transportsystemets koppling till regional och nationell sektorplanering. Utredningen anför att kraven på transportplaner bör ställas på kommuner och att det inte är lämpligt att införa en bestämmelse i PBL om kommuners rätt att ställa krav på byggaktörer. Ytterligare en delredovisning gjordes den 15 december 2019 och uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2020.

När det gäller frågan om styrmedel för att stärka transportköparens incitament att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan vill utskottet påminna om att regeringen 2018 införde ett ekobonussystem för sjöfarten om 50 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 för att stimulera en överflyttning av gods från väg till sjöfart. I budgetpropositionen

för 2020 förlängdes ekobonussystemet t.o.m. 2022 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 20, bet. 2019/20:MJU1, rskr. 2019/20:122). För att ytterligare öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg och främja intermodala transporter har regeringen gett Trafikanalys i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter. Trafikanalys föreslog en breddad ekobonus med förslag inspirerade av och hämtade från antagna stödssystem i omlastningssyfte som funnits eller finns i Europa och som kommissionen efter särskild prövning har godkänt (rapport 2019:1). Utskottet ser positivt på att ekobonussystemet har förlängts och att andra incitament övervägs.

Vad beträffar fyrstegsprincipen har utskottet behandlat denna fråga flera gånger tidigare. I betänkande 2018/19:TU18 behandlade utskottet regeringens skrivelse 2018/19:76 med anledning av Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipens tillämpning (RiR 2018:30). Utskottet föreslog då bl.a. ett tillkännagivande till regeringen om att vidta åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2018/19:277). Tillkännagivandet bereds för närvarande av Infrastrukturdepartementet. Av regeringens skrivelse 2019/20:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2019 framgår bl.a. att Trafikverket har påbörjat ett omfattande utvecklingsarbete vad gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudier (ÅVS) i enlighet med fyrstegsprincipen i linje med Riksrevisionens rekommendationer. Utskottet konstaterar att regeringen anger att den kommer att följa detta arbete och vid behov återkomma med ytterligare tydliggöranden i samband med kommande planeringsuppdrag till Trafikverket.

I betänkande 2019/20:TU7 påminde utskottet om att riksdagen och regeringen vid upprepade tillfällen har framhållit att det är angeläget att tillämpa ett trafikslagsövergripande synsätt vid överväganden om vilka åtgärder som behöver vidtas för att utveckla transportsystemet och att de föreslagna åtgärderna analyseras utifrån fyrstegsprincipen. Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen innebär att alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att de transportpolitiska målen nås ska beaktas. En sådan planering förväntas även bidra till kostnadseffektiva lösningar. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. I budgetpropositionen för 2020 framhöll regeringen att även om flera viktiga aspekter av det övergripande transportpolitiska målet har utvecklats positivt över tid har transportsystemet i sin helhet inte utvecklats i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet. Regeringen anser därför att utvecklingen, mot bakgrund av att riksdagen sedan 2009 avsatt alltmer resurser till den statliga transportinfrastrukturen, indikerar vikten av att värna fyrstegsprincipen och att prioritera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet. Utskottet delar denna uppfattning. Mot denna bakgrund ser utskottet också mycket positivt på att regeringen i proposition 2019/20:65 anger att den avser att i större utsträckning

prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2).

Att samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium för åtgärder som vidtas i transportsystemet, samtidigt som även fördelningspolitiska aspekter ska vägas in, framgår av det övergripande målet för transportpolitiken. Utskottet konstaterade i betänkande 2019/20:TU7 att det inom transportsektorn finns en lång tradition av att använda samhällsekonomiska analyser när man tar fram beslutsunderlag. Utskottet underströk också i sammanhanget vikten av att dessa analyser är väl underbyggda och av god kvalitet. För att ytterligare fördjupa underlagen var regeringens direktiv till Trafikverket att i förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 också redogöra för föreslagna åtgärders effekt på bostadsbyggandet, vilket har lett till ett gemensamt arbete mellan berörda kommuner och Trafikverket. Även statsrådet Tomas Eneroth framförde i en interpellationsdebatt i mars 2018 bl.a. att det för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet är viktigt att utifrån aktuella faktaunderlag göra rätt bedömningar och investera medlen där de gör mest nytta. Statsrådet framförde vidare att utmaningen ligger i att prioritera rätt åtgärder och få ut så mycket nytta som möjligt av de medel som investeras. I sitt svar på fråga 2019/20:503 anförde statsrådet att underlagen för regeringens beslut om långsiktiga planer för transportinfrastrukturen behöver visa hur styrmedel och andra åtgärder för att minska transporternas klimatpåverkan väntas påverka efterfrågan på transporter, samt hur olika satsningar i transportinfrastrukturen påverkar möjligheterna att nå våra klimatmål. Utskottet välkomnar statsrådets uttalanden.

Utskottet vill även peka på att regeringen i samband med beslutet om den nationella planen har gett i uppdrag åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa effekterna av planen, däribland den samhällsekonomiska nyttan av de åtgärder som vidtas för att upprätthålla väg- och järnvägsnätens kvalitet och tillgänglighet samt kostnaden för åtgärderna. Vidare ska Trafikverket följa upp kostnader och effekter för de namngivna objekten i planen. Av uppföljningen ska bl.a. den samhällsekonomiska nyttan framgå. Utskottet har även tagit del av Trafikverkets rapport Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg från september 2019 där det framförs att Trafikverkets sammantagna bedömning är att nuvarande samhällsekonomiska kalkylvärden för godstransporter i saklig mening är rätt, även om det finns vissa delar som kan utvecklas och förbättras. Utskottet vill även påminna om att Trafikanalys har regeringens uppdrag att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. I betänkande 2019/20:TU7 framhöll utskottet att det är angeläget med en kontinuerlig utveckling av de samhällsekonomiska metoder och modeller som används i

infrastrukturplaneringen. Baserat på ovanstående bedömde utskottet att det redan pågår ett aktivt utvecklingsarbete. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

När det gäller frågan om att uppdatera den nationella planen för transportinfrastrukturen har infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2019/20:172) anfört att arbetet med kommande nationell infrastrukturplanering för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Statsrådet påminde samtidigt om att den beslutade nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 just nu genomförs med satsningar på totalt över 700 miljarder kronor.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkandena 21, 36, 42–48 och 60 samt 2019/20:3481 (KD) yrkande 14.

Järnväg och kollektivtrafik

När det gäller frågan om samhällsuppdrag för SJ riktade riksdagen våren 2014 ett tillkännagivande till regeringen om att se över hur uppdragen för SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB kan tydliggöras så att samhällets behov av klimatsmarta järnvägstransporter kan tillgodoses (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:373). Av regeringens skrivelse 2019/20:75 framgår att ärendet bereds inom Regeringskansliet. När det gäller SJ AB framhåller dock regeringen att det vid årsstämman i bolaget den 24 april 2018 beslutades att bolagets uppdrag i bolagsordningen skulle förtydligas enligt följande: ”Föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller indirekt genom dotter- eller intressebolag, bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.” I betänkande 2018/19:TU17 pekade utskottet på att vissa bolag med statligt ägande har särskilda samhällsuppdrag som riksdagen beslutat om. Bolagen har ett uppdrag att bedriva verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning för ägaren. Utskottet påminde i sammanhanget också om att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare i hela landet. För att nå de transport- och miljöpolitiska mål som har fastställts av regeringen och riksdagen krävs att järnvägstrafiken upprätthålls och utvecklas. Utskottet vill vidare påminna om att marknaden för persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i oktober 2010 i Sverige och att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten därmed avskaffades. Detta innebär att alla tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. EU-rätten föreskriver ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. När järnvägsmarknaden successivt har avreglerats och konkurrensutsatts har det införts bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) om

hur offentligt stöd ska särredovisas, hur kapacitet ska tilldelas, hur avgifter får tas ut och hur järnvägstjänster ska tillhandahållas. Skyldigheter och rättigheter för branschens aktörer framgår av bestämmelserna och ska leda till mer likvärdiga villkor och sund konkurrens. Utskottet förutsätter också i sammanhanget att regeringen genomför det fjärde järnvägspaketet som beslutades under 2016 i enlighet med Sveriges förpliktelser som följer av vårt medlemskap i EU.

När det gäller frågan om banavgifter vill utskottet påminna om att regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet vill också uppmärksamma att regeringen i december 2016 gav Trafikverket i uppdrag att inom ramen för gällande EU-rätt redovisa förutsättningarna för att utveckla avgiftssystemet för järnvägen för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande. Detta skulle ske ur ett gods- respektive persontransportperspektiv och som ett medel för att på ett bättre sätt bidra till att nå klimatmålen. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle analysera förutsättningarna för och effekterna av att använda extra avgifter för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2017. Av rapporten framgår bl.a. följande. Prissättning av kapacitet är centralt i Trafikverkets banavgiftsstruktur. Den differentierade tåglägesavgiften, passageavgiften och bokningsavgiften är de inlag i denna struktur som i dag används för att främja en effektiv kapacitetsanvändning. Möjligheterna att vidareutveckla avgiftssystemet för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande är goda, men effekterna är svåråtkombara. En extra avgift skulle komplettera de prioriteringskriterier som används vid intressekonflikter. Trafikverkets bedömning var att extra avgifter i enskilda fall skulle kunna bidra till ett mer effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Det kan ske genom att transporter av större värde ges företräde framför transporter av mindre värde i konflikter där prioriteringskriterierna inte nödvändigtvis ger samma resultat. I betänkande 2017/18:TU6 fann utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionsyrkanden om förändrade av banavgifter. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Ett nytt ramanslag 1:16 *Internationell tågtrafik* inrättades med 50 miljoner kronor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i vårändringsbudgeten för 2019. Anslaget ska bl.a. användas till utgifter för tågtrafik som staten upphandlar från Sverige till destinationer i andra länder. Regeringen har även gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer. I uppdraget ingår bl.a. att lämna förslag på vilken trafik som bör upphandlas, redovisa en tidsplan för genomförandet och göra en bedömning av kostnaderna för staten. Trafikverket ska också utreda andra möjligheter att underlätta etableringen av

nattågstrafik till utlandet och hur staten kan bidra till att den upphandlade trafiken så snart som möjligt kan ersättas av trafik som bedrivs på kommersiell grund. I budgetpropositionen för 2020 avsattes ytterligare 50 miljoner kronor inom anslaget. Utskottet såg positivt på dessa satsningar och riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111).

När det gäller frågan om järnvägsunderhåll underströk utskottet i betänkande 2019/20:TU7 att ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet noterade att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen konstaterar att medlen till drift och underhåll av och reinvesteringar i järnväg behöver öka och ges hög prioritet för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Utskottet lyfte även fram att det i skrivelsen om den nationella planen anges att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden, en angelägen ökning av medlen med 47 procent från föregående planperiod. Utskottet konstaterade att frågan om underhåll av järnvägsinfrastrukturen har hög prioritet för regeringen och förutsatte att frågan kommer att fortsätta ha samma höga prioritet och fann därför inte anledning att ta något initiativ med anledning av aktuella motionsförslag. Utskottet vidhåller sin inställning i denna fråga.

I proposition 2019/20:65 anför regeringen att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska enligt regeringen återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. I betänkande 2018/19:TU5 konstaterade utskottet att frågan om nya stambanor för höghastighetståg och finansieringen av dessa står högt på den politiska agendan. Utskottet planerar att återkomma till frågan om stambanor för höghastighetståg senare under riksmötet i samband med beredningen av bl.a. Riksrevisionens granskning av statens planering av höghastighetsjärnvägar (RiR 2019:31).

När det gäller frågan om kollektivtrafik vill utskottet påminna om att regeringen har beslutat om ett nytt etappmål om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2018/19:TU13, framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet har vidare anförut att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. I betänkandet avstyrkte utskottet motionsförslag om vissa åtgärder för att öka

kollektivtrafiken och hänvisade till pågående och genomförda initiativ. Utskottet ser positivt på det som regeringen nu anför i propositionen om att den under mandatperioden bl.a. avser att utveckla och effektivisera stadsmiljöavtalen för att ytterligare främja alternativ till bil i städerna.

I betänkande 2018/19:TU13 har utskottet betonat att det är av stor vikt att det är enkelt för resenärer att hitta en resa och att köpa biljett. Med hänsyn till pågående beredning fann utskottet dock inte att det fanns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av frågor om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet anförde att det kommer att följa frågan noga. I propositionen anger regeringen att ett nationellt biljettsystem bör införas för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022. Regeringen har beslutat att en särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett sådant biljettsystem samt föreslå hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras (dir. 2019:48). Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020. Utskottet ställer sig positivt till att regeringen nu ser över frågan om ett nationellt biljettsystem.

Utskottet konstaterar vidare att konceptet mobilitet som tjänst innebär att resenärer köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för att köpa eller äga egna transportmedel. Regeringen bedömer i propositionen att utveckling och införande av konceptet mobilitet som tjänst kan bidra till att andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik eller andra klimat- och yteffektiva transportsätt ökar, samtidigt som tillgängligheten ökar. Det finns i dag ett flertal pilot- och demonstrationsprojekt på gång i storstadsområdena, på landsbygden och i mindre tätorter. Regeringen har gett i uppdrag åt Trafikverket att i samverkan med berörda aktörer genomföra och utvärdera ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder mobilitet som tjänst (dnr N2019/01343/TIF). Utskottet ser positivt på detta. I propositionen anfördes även att bilpooler är ett sätt att öka nyttjandegraden av bilar och på det sättet minska behovet av parkeringsplatser och nyttjandegraden av bilar. Regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler och har tillsatt en särskild utredare för att komplettera ett förslag om att öka tillgängligheten till bilpooler i betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) genom att utreda flera olika möjligheter. Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 30 april 2020. I betänkande 2018/19:TU13 välkomnade utskottet de aktiviteter och det utvecklingsarbete som sker inom området mobilitet som tjänst, bl.a. regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och Trafikverkets uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som tjänst. Utskottet fann inte skäl att ta något initiativ i frågan men avsåg att fortsätta att följa utvecklingen av mobilitet som tjänst med stort intresse. Utskottet ser positivt på att frågan nu utreds vidare.

Mot denna bakgrund anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkandena 53, 56–59, 61 och 62 samt 2019/20:3481 (KD) yrkandena 13, 15 och 16.

Väg- och fordonsfrågor

I propositionen anför regeringen att den avser att tillsätta en utredning som bl.a. ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Regeringen bedömer i propositionen att det från 2030 inte längre bör vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Ny lagstiftning bör enligt regeringen beslutas under mandatperioden, efter godkännande av kommissionen. Sverige bör enligt regeringen driva ett motsvarande förbud i hela EU.

I december 2019 beslutade regeringen att tillsätta Utredningen om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Utredaren ska bl.a. föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige, och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Utredaren ska vidare analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas. Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021.

Regeringen anger i propositionen att ett konverteringsstöd för omställning av befintlig fordonsflotta ska utredas. För att ytterligare öka takten i omställningen och göra det möjligt för ägare till äldre bilar att minska sina utsläpp skulle enligt regeringens bedömning en del av dessa fordon kunna konverteras så att de kan drivas med rena och höginblandade förnybara drivmedel eller el. Förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i att konvertera befintliga fordon till lågutsläppsfordon bör enligt regeringens bedömning analyseras. Regeringen anför att potentialen för utsläppsminskningar och kostnaderna för konverteringsstöd behöver analyseras vidare, liksom fördelningspolitiska effekter. Regeringen avser därför att ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd.

Utskottet behandlar frågan om en fossilfri fordonsflotta i betänkande 2019/20:TU11. Utskottet konstaterar där att en rad olika åtgärder genomförs för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Utskottet framhåller att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål. Utskottet anser att transporternas klimatpåverkan kan minskas genom effektivare transporter, en övergång till förnybara drivmedel, inklusive el, och genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik. Utskottet konstaterar vidare att frågan om en fossilfri fordonsflotta är mycket väl uppmärksammat och att det pågår ett ambitiöst och omfattande arbete som involverar ett stort antal aktörer som på olika sätt bidrar till etappmålet för inrikes transporter 2030. Utskottet anför i betänkandet att det är väl införstått med de många utmaningar som finns för att nå målet men ser likväl positivt på de initiativ som vidtagits för att ställa om fordonssektorn till fossilfrihet. Utskottet vidhåller sin uppfattning i denna

fråga och välkomnar de utredningar inom området som aviseras i propositionen.

Vad gäller frågan om att förstärka vägar till bärighetsklass 4 (BK4) har utskottet behandlat detta vid ett flertal tillfällen. I betänkande 2019/20:TU11 konstaterar utskottet att bärighetssatsningen i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 innebär att det blir möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029. Utskottet påpekar att Trafikverkets målsättning är att i framtiden upplåta hela BK1-vägnätet för BK4. Utskottet ser i betänkandet positivt på de insatser som har gjorts och det arbete som pågår för att tillåta tyngre och längre fordonsekipage på vägnätet och menar att detta gör det möjligt att effektivisera transporter på väg och samtidigt reducera utsläppsnivåerna. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning av frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). Ärendet bereds vidare inom Regeringskansliet.

När det gäller elvägar understryker utskottet i betänkande 2019/20:TU11 vikten av att ta ett samlat grepp för att arbeta vidare med elektrifieringen av vägnätet för att minska beroendet av fossila drivmedel och därmed öka möjligheten att uppnå etappmålet för inrikes transporter. Utskottet konstaterar också att betydande insatser görs, inte minst på forskningsområdet, för att främja elektrifieringen av vägtransporter genom elvägar. Utskottet anför i betänkandet att det följer utvecklingen på området och ser fram emot utfallet av pågående insatser med stort intresse. Utskottet vidhåller denna uppfattning och välkomnar därför det som anförts i propositionen om att en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram och att en elektrifieringskommission ska tillsättas för att bl.a. bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar.

Mot denna bakgrund anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkandena 39–41 och 63 samt 2019/20:3481 (KD) yrkandena 12, 20, 24 och 25.

Luftfart

Av propositionen framgår att regeringen bedömer att etappmål bör införas för flygets klimatpåverkan för att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor står utan tillräcklig styrning. Detta är viktigt bl.a. för att skapa marknadsförutsättningar och efterfrågan på nya lösningar samtidigt som möjligheter ges för långsiktig hållbar tillväxt i hela landet. Regeringen avser

att i ett tilläggsdirektiv ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram mål för flyg. Regeringen vill på detta sätt åstadkomma samma breda förankring för detta mål som för övriga mål i det klimatpolitiska ramverket. Detta mål skulle enligt regeringen, liksom övriga mål i det klimatpolitiska ramverket, utgöra ett etappmål inom miljömålssystemet. Utskottet välkomnar uppdraget.

Utskottet vill också påminna om att regeringen i februari 2018 beslutade att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och minskad klimatpåverkan. Utredningen, som antog namnet Biojetutredningen, överlämnade i februari 2019 betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) till regeringen. Huvudförslaget är att en reduktionsplikt för flygfotogen införs 2021. Det innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska växthusgasutsläppen från levererat drivmedel genom inblandning av biodrivmedel. Regeringen bereder för närvarande utredningens förslag om en reduktionsplikt för flygfotogen.

I april 2018 beslutade regeringen att ge Energimyndigheten i uppdrag att främja hållbara biobränslen för flyg (N2018/02705/FÖF). Satsningen ska pågå under åren 2018–2020 och uppgår till totalt 100 miljoner kronor. I uppdraget ingår att Energimyndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. För detta ändamål ska Energimyndigheten under perioden utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Utskottet välkomnar satsningen och noterar att uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021.

Regeringen framhåller vidare i propositionen att den ser positivt på arbetet inom forskningssamarbetet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) och bedömer att det bl.a. kan bidra till mer effektiva fordon men även ökad transporteffektivitet. Utskottet delar regeringens uppfattning och instämmer i att det i arbetet med att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 är viktigt att även bl.a. flygplan energieffektiviseras. Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet bör etableras enligt regeringen. Regeringen har gett i uppdrag åt Energimyndigheten att för perioden 2019–2022 lämna stöd med högst 575 miljoner kronor för uppbyggnaden av ett sådant center.

I propositionen framhåller regeringen även att den har tagit en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. När det gäller den globala nivån verkar regeringen för en ändring av de policyer knutna till Chicago-konventionen som anger att flygbränsle inte ska beskattas.

I betänkande 2018/19:TU15 uttalade utskottet att frågan om olika insatser på nationell och internationell nivå för att främja och stimulera användningen av biodrivmedel och insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan har mycket stor betydelse för den pågående och framtida utvecklingen. Utskottet

kunde därför med tillfredsställelse konstatera att regeringen gett uttryck för att den genom olika insatser tar frågan om ökad användning av biodrivmedel och minskad klimatpåverkan från luftfarten på stort allvar. Denna uppfattning gäller fortfarande.

Trafikutskottet välkomnar således regeringens arbete när det gäller luftfartens klimatpåverkan och anser att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motionerna 2019/20:3480 (V) yrkande 37 och 2019/20:3481 (KD) yrkande 8.

Cykel

Cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som väganordningar. Däremot kan en cykelled inte anläggas enligt väglagen om den helt saknar samband med allmän väg. Utskottet påminner om att det i Cyklingsutredningen (SOU 2012:70) framhölls att det finns ett behov av att ytterligare bygga ut samt förbättra cykelvägnätet, både längs de statliga vägarna och inom samt mellan orter respektive kommuner. När det gäller motionsförslaget om ändringar i väglagen vill utskottet påminna om att det tidigare har behandlat frågor relaterade till möjligheten att ta mark i anspråk för utbyggnad av nationella och regionala cykelleder, senast i betänkande 2019/20:TU9. Utskottet framhöll då vikten av att infrastrukturen för cykling utformas på ett sådant sätt att resvägarna och därmed restiderna med cykel så långt som möjligt upplevs som ett fullgott alternativ till andra transporter som har en större miljöpåverkan och att fler därför väljer att använda cykeln som transportmedel. Mot denna bakgrund välkomnade utskottet att det i regeringens beslut från den 31 maj 2018 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges att Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst är ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar (N2018/03462/TIF m.fl.). Vidare anges att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR, dåvarande Sveriges Kommuner och Landsting, SKL) bör involveras i arbetet och att den nuvarande indelningen av väghållaransvaret ska beaktas och kvarstå oförändrad. Enligt uppgift från Trafikverket utreds frågan och planeras avrapporteras till Regeringskansliet senast i maj 2020. Utskottet ser med stort intresse fram emot att få ta del av resultatet av denna utredning.

Utskottet har också vid flera tidigare tillfällen behandlat motioner om två-plus-ett-vägar, senast i betänkande 2019/20:TU9. Utskottet underströk då vikten av att alltid beakta de oskyddade trafikanternas förutsättningar och behov inför ombyggnad av vägar och att detta ansvar ligger på alla infrastrukturförhållare, såväl Trafikverket som kommunerna. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 framhålls att cykelinfrastrukturen har en stor påverkan på andelen cykelresor resor till arbete, skolor och affärer och att det finns stora behov av mer sammanhängande trafiksäkra vägnät, såväl inom som mellan orter. I förslaget

pekar Trafikverket samtidigt på bl.a. brister i kompensation när cykeltrafik försvåras, t.ex. vid mittseparering, och att detta är ett hinder för ett ökat aktivt resande. Utskottet välkomnade mot denna bakgrund att regeringen i skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) anger att möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med möttessepareringsåtgärder bör övervägas. Utskottet fann i betänkandet inte skäl att ta något initiativ i frågan. Utskottet vidhåller denna inställning.

I vissa länder tillåts cyklister svänga höger mot rött genom att det under trafiksignalen sitter en tilläggstavla som undantar cyklister från signalen. De svenska reglerna om trafiksignaler och vägmärken som i detta fall inte medger tilläggstavlor överensstämmer med Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler. I Cyklingsutredningen konstaterades bl.a. att en regel om att svänga höger mot rött skulle öka cyklisters framkomlighet och minska deras väntetid i signalreglerade korsningar men att en sådan regeländring samtidigt skulle leda till minskad trafiksäkerhet, särskilt om den fick den effekten att trenden att cykla mot rött ökade även i andra situationer och att regeln urholkas. I Cyklingsutredningen lämnades inga förslag till regeländring för att tillåta högersväng vid rött ljus för cyklar. I den nationella cykelstrategin som presenterades våren 2017 framförde regeringen att det bör utredas om det är möjligt att, under vissa förutsättningar, för samtliga fordonsslag medge undantag från reglerna om stopplik vid röd signal när fordonet gör en högersväng. Utskottet finner därför i dagsläget inte skäl att ta särskilda initiativ i frågan om att tillåta högersväng för cyklar vid rött ljus.

När det gäller kombinerade resor med cykel vill utskottet peka på att enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken, dvs. för utbud, kvalitet och annat som är av betydelse för kollektivtrafikresenärerna. I regeringens nationella cykelstrategi från 2017 framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela-resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. En resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller annan typ av resenär under andra delar av resan vilket innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Vidare framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cykel vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa. Utskottet vill även uppmärksamma att kommissionen i september 2017 presenterade ett förordningsförslag om ett antal ändringar i tågpassagerarförordningen (COM (2017)548). Ett av de ändringsförslag som kommissionen presenterat rör möjligheterna att medföra cykel ombord på tåg. I skälen till förordningsförslaget anges att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Rådet antog en allmän inriktning vid rådet för transport, telekommunikation och energi (TTE-rådet) den 2 december 2019. Enligt rådets förslag ska resenärerna ha rätt att ta med

cyklar ombord dock med förbehåll för ett antal begränsningar. Inter-institutionella förhandlingar om förslaget förväntas påbörjas under våren 2020. Frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast i betänkande 2019/20:TU9. Utskottet fann då ingen anledning att ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel, mot bakgrund av såväl det pågående arbetet på EU-nivå som att utskottet ansåg att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet liksom den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 51, 52, 54 och 55.

Redovisade tillkännagivanden

Utskottet noterar att regeringen i propositionen redovisar behandlingen av två tillkännagivanden inom trafikutskottets beredningsområde, dels om it och miljön, dels om ett fossiloberoende transportsystem (bet. 2013/14:TU7, rskr. 2013/14:168 och bet. 2017/18:TU13, rskr. 2017/18:263). Utskottet planerar att återkomma till frågan om tillkännagivandenas hantering senare under riksmötet i samband med att utskottet yttrar sig till konstitutionsutskottet över skrivelse 2019/20:75, i vilken regeringen lämnar en samlad redovisning över vilka åtgärder den vidtagit med anledning av de riksdagsskrivelser som överlämnats till regeringen.

Stockholm den 16 april 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Teres Lindberg (S), Helena Gellerman (L), Emma Berginger (MP), Mikael Damsgaard (M), Karin Enström (M), Cecilie Tenfjord Toftby (M), John Weinerhall (M), Martina Johansson (C), Anna Vikström (S), Azadeh Rojhan Gustafsson (S), Leif Nysmed (S), Serkan Köse (S), Angelika Bengtsson (SD), Martin Kinnunen (SD), Tobias Andersson (SD) och Mikael Oscarsson (KD).

Avvikande meningar

1. Klimatpolitisk handlingsplan (V)

Jens Holm (V) anför:

För att Sverige ska nå klimatmålet för transportsektorn måste utsläppen minska betydligt snabbare inom sektorn än vad som hittills varit fallet. Vi i Vänsterpartiet anser att det behövs kraftfullare åtgärder än vad regeringen presenterar i klimathandlingsplanen.

Regeringen presenterade i april 2018 vad de kallar ”en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering” som en del av skrivelsen En klimatstrategi för Sverige. Klimatpolitiska rådet har konstaterat att handlingsplanen till största delen är en samlad beskrivning av redan fattade beslut och tillsatta utredningar och att den inte ger några detaljer om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen på transportområdet. Klimatpolitiska rådet rekommenderar regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Jag kan konstatera att regeringen i stället har tillsatt en utredning som bl.a. ska föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Vi i Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets bedömning och anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Sverige bör nå nollutsläpp senast 2040 i samtliga sektorer i samhället, och i enlighet med en sådan inriktning bör transportsektorn vara fossilfri senast 2035. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2035.

Sveriges klimatmål om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 omfattar inte inrikesflyget. Jag anser att detta saknar logik och att det är hämmande för att målmedvetet vidta nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen och resorna inom inrikesflyget. Jag välkomnar att regeringen nu i klimathandlingsplanen uppmärksammar att fler åtgärder krävs för att minska utsläppen inom flygsektorn och att regeringen avser att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram etappmål för att minska utsläppen inom flyget. Även om flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem ser jag inga skäl till att inrikesflyget ska undantas från klimatmålet för transportsektorn. Jag anser därför att inrikesflyget bör ingå i etappmålet för transportsektorn till 2030.

Jag vill också uppmärksamma att Klimatpolitiska rådet har rekommenderat att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Rådet anser att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som

statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken. Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktigt för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv, för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon. Vi i Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets uppfattning om behovet av att införa stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel men anser inte att frågan om ett stoppdatum i alla delar behöver utredas. Klimatkrisen kräver tydlig inriktning och målsättning. Jag anser därför att ett stoppdatum bör beslutas redan nu och att övriga delar i förslaget som teknisk utformning och eventuella undantag bör utredas.

Jag vill betona att det behövs ytterligare åtgärder i närtid för att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Detta skulle också ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land. Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel inklusive el eller på ett bränsle med hög inblandning biodrivmedel. Regeringen väljer dock i klimathandlingsplanen att utreda frågan och tar sikte på ett förbud först 2030. Jag anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige bör därför införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Dessutom bör Sverige verka inom EU för ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025.

Regeringen gör i klimathandlingsplanen bedömningen att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon bör analyseras. Jag anser att det är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen från vår befintliga fordonsflotta. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift. Jag anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar och nödvändiga regeländringar för dess tillämpning senast 2022.

Jag vill vidare uppmärksamma det orimliga i att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. Jag välkomnar att regeringen nu äntligen uppmärksammar denna problematik i handlingsplanen. Myndigheterna på området har i sin styrning och planering fått i uppdrag att verka för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för

hänsynsmålet för att klimatmålet ska nås. Etappmålet för inrikes transporter till 2030 inom miljömålssystemet ska även utgöra ett nytt etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Detta är bra för att berörda myndigheter också ska verka för att våra klimatmål uppfylls men säkerställer inte att nuvarande och kommande infrastrukturplaneringar utformas med klimatmålen som ram. Regeringen bör därför återkomma med nödvändiga åtgärder så att transportinfrastrukturplaneringen utformas så att klimatmålen är målstyrande och att tillgängligheten utvecklas inom ramen för dessa samt i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål. Regeringen bör även genomföra en omprövning av projekt inom nuvarande investeringsplaner för transportsystemet med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås.

Jag vill betona att det är en förutsättning att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder, som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser. Jag anser att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttning mellan trafikslag.

Riksrevisionen har i rapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30) konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart. I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Det saknas i dag möjlighet till statlig medfinansiering av ickefysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Möjlighet till incitament för kommunerna att genomföra steg1- och steg 2-åtgärder finns i begränsad utsträckning genom krav på motåtgärder för bidrag genom stadsmiljöavtal och genom stöd från Klimatklivet. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör komma med ett förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen.

Riksrevisionens granskning visar att Trafikverket nästan alltid beskriver bristerna utifrån den specifika vägen eller järnvägen, vilket försvårar en helhetssyn. Jag anser därför att regeringen bör förtydliga för Trafikverket senast 2021 vad som konkret menas med att tänkbara åtgärder ska prövas med ett trafikslagsövergripande anslag.

Jag kan konstatera att nuvarande planeringssystem i hög grad bygger på brister som identifieras på lokal nivå. Enligt Riksrevisionens iakttagelser pekar

det på att det ofta kan vara svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar. Detta riskerar att försvåra en planering som stärker våra möjligheter att uppnå de nationella klimatmålen. Regeringen bör därför senast 2021 komma med förslag på hur nationellt framtagna bristanalyser och prioriteringar på systemnivå kan utgöra en utgångspunkt för den tidiga planeringen av investeringar i transportinfrastruktur.

Klimatpolitiska rådet uppmärksammar behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. Jag kan konstatera att en integrerad transportplanering bl.a. skulle skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. I klimathandlingsplanen presenterar regeringen inga nya åtgärder för denna inriktning. Jag anser därför att regeringen senast 2021 bör återkomma med förslag om ett stärkt regelverk och processer för samhällsplanering som minskar bilberoendet.

Vi i Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att öka andelen hållbara resor och transporter. Så kallade gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp för att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Upprättande av sådana planer har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet, och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy. Jag vill påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2017 aviserade en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Eftersom regeringen ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser jag behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att skjutas upp ytterligare.

Vidare vill jag peka på vikten av ökad cykling för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Ett hinder för ökad cykling är dock myndigheternas tolkning av väglagen och anläggningslagen, som tolkas som att gång- och cykelväg endast får byggas om den är i anslutning till allmän väg. Enligt den tolkningen får alltså en cykelled inte byggas om den inte ligger i närheten av och har ett funktionellt samband med en statlig väg för allmän samfärdsl. Enligt väglagen måste också en väg i dag vara en väg för allmän samfärdsl, vilket innebär att alla trafikslag ska kunna köra där, inte minst bil. Att bygga separata cykelvägar – som inte är i anslutning till en bilväg – har tolkats stå i strid med principen om allmän samfärdsl eller funktionellt samband med en bilväg. Det finns därför ett stort behov av att tydliggöra lagstiftningen så att gång- och cykelvägar ska kunna byggas separat. Det finns flera exempel på att regioner har velat finansiera cykelvägar men förhindrats

att göra det på grund av lagstiftningen. När cykelvägar inte definieras som allmän väg blir det t.ex. otydligt vem som ansvarar för drift och underhåll av den färdiga cykelvägen. Jag anser att väglagen bör ändras genom att begreppet funktionellt samband omtolkas så att det tydliggörs att gång- och cykelväg kan byggas oavsett koppling till väg för allmän samfärdsel samt att ansvaret för drift och underhåll av färdiga gång- och cykelvägar ska tydliggöras. Regeringen bör därför föreslå ändringar i väglagen för att stärka cyklingens status i infrastrukturplaneringen och möjliggöra byggande av gång- och cykelvägar utan krav på allmän samfärdsel eller funktionellt samband med statlig väg.

Det är också nödvändigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Två-plus-ett-vägar har t.ex. ett flertal fördelar men innebär ofta försämrad framkomlighet för cyklisterna. Jag vill understryka att cykeltrafikanternas framkomlighet vid byggande av två-plus-ett-vägar alltid bör vara lika viktig att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Därför behöver riktlinjerna till Trafikverket göras tydligare för när insatser ska göras för att åtgärda saknade cykellänkar i och med anläggande av två-plus-ett-väg.

Ett annat sätt att underlätta för cykling är att tillåta högersväng även när trafikljuset visar rött. Cyklisterna ska fortfarande ha väjningsplikt mot fotgängare vid högersvängen. I Sverige finns stort intresse från kommuner att tillåta högersväng vid rött, men rättsläget är oklart. Jag anser att det är angeläget att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder för att möjliggöra detta på lämpliga platser. Regeringen bör därför ta fram ett förslag till skyltning som tillåter undantag från rött ljus för cyklisterna vid högersväng senast 2021.

Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör, men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Jag anser att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil och ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel.

Jag vill framhålla att ett miljöanpassat samhälle målmedvetet måste arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. Med ett hela-resan-perspektiv skulle fler kunna välja cykeln som en del av resan till arbete och studier. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. I dag har Trafikverket inga befogenheter att tvinga tågoperatörer att se till att tåg kan medföra cykel. Jag anser att en ändring krävs inom detta område. Trafikverket bör därför senast 2022 få befogenhet att ställa krav på att tågoperatörer ska använda sig av tåg som kan medföra cykel där behov finns.

Vi i Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringen har nu

tillsatt en utredning som ska redovisa sitt uppdrag senast i april 2020. Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att ett nationellt biljettsystem bör införas senast 2022. Jag menar att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör därför införas senast 2021.

För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd och investeringar till kollektivtrafik och järnväg. SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till ett starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. I dag har SJ bara tre butiker kvar i Stockholm, Göteborg och Malmö, vilket innebär att alla andra järnvägsstationer i Sverige saknar manuell biljettförsäljning. Järnvägssystemets uppsplittring och avreglering har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Ingen tar ansvar för samhällsnyttan, och med rådande situation riskerar resenärer och skattebetalare att få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma. Jag anser att avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ ha kunnat sänka priserna på biljetter, förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. Jag anser att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle bidra till att fler kan åka kollektivt och till minskad miljö- och klimatpåverkan. Regeringen bör därför ge ett samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta samt ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2021.

Jag anser även att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart. Om trafiken på en viss sträcka i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB skulle ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket i dag upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets upphandling minskas. Jag kan konstatera att när SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen

till statligt ägarskap av samhällsviktiga verksamheter, exempelvis en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. En sådan inriktning är enligt min uppfattning fullt möjlig utan att det hindrar utveckling av den regionala järnvägstrafiken. SJ AB:s ägardirektiv bör således ändras senast 2021 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt bidra till att upprätthålla en väl fungerande trafik på järnväg i hela landet.

Jag anser vidare att alla trafikslag på sikt ska bära de externa kostnader de orsakar samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan, slitage och olyckor. När det gäller banavgifter är det i dag EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att höjas successivt varje år, ska se till att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitage. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. Effekten blir att kostnaderna i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken, som orsakar större klimatutsläpp. Det är en orimlig ordning enligt min uppfattning. Jag motsätter mig inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader men i ett läge när den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling mot hållbara godstransporter. Jag anser att EU:s reglering av banavgifterna i högre grad måste beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter. Regeringen bör således verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för godstrafik på järnväg.

Genom Vänsterpartiets budgetsamarbete med regeringen under föregående mandatperiod infördes miljökompensation för godstransportörer på järnväg. Detta styrmedel infördes i syfte att motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter och kompensera för den miljönytta godstransporter på järnväg ger jämfört med de på väg. Stödets omfattning var dock enligt min uppfattning alldeles för liten och det upphör dessutom 2020. Jag anser därför att miljökompensationen bör förlängas och öka med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden. Regeringen bör därför senast 2021 lämna ett förslag på styrmedel, inklusive reformerad miljökompensation, med stärkta incitament för transportköpare att välja transportalternativ med låg klimat- och miljöpåverkan.

En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 genom ett uppdrag fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030 (Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030 – Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?). I rapporten konstateras att det kommer att

krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från en basnivå 2006, vilket branschen gör, då marknadsandelen var 18 procent. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen senast 2022 med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras.

Vi i Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen för resor. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad satsning har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik. För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Den genomsnittliga prisutvecklingen (konsumentprisindex) har varit 12 procent de senaste tio åren. Priserna i kollektivtrafiken har ökat nästan tre gånger så mycket, med 43 procent. Vi i Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt eftersom prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem. Jag anser att regeringen under mandatperioden bör se till att en översyn görs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

Mot denna bakgrund anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3480 (V) yrkandena 21, 36, 37, 39–48 och 51–63.

2. Klimatpolitisk handlingsplan (KD)

Mikael Oscarsson (KD) anför:

Jag vill vi inledningsvis betona vikten av klimatfrågan och understryka värdet av att politiken kan samlas och främja resultat som gör att vårt samhälle kan gå en hållbar framtid till mötes.

Sverige är ett avlångt land med stora avstånd där inrikesflyget har stor betydelse. Flyget – den teknik som mer än någon annan underlättar för människor att resa mellan jordens alla länder – står för en liten men växande del av klimatpåverkan (3 procent av utsläppen från inrikes transporter). Det finns anledning att låta sig inspireras av Norge som har målsättningen att redan om två år ha det första elflyget i kommersiell drift och att 2040 ha hela inrikesflyget elektrifierat. På längre sträckor är dock troligtvis biobränsle, s.k. biojet, mest aktuellt. För att snabbt öka biojetproduktionen behöver vi fler godkända processer (produktionsvägar) och fler råvaror för tillverkning av biojet. I Sverige kan vi använda lokala råvaror, t.ex. rester från skogsbruk. Regeringen anser att inhemsk produktion av förnybara drivmedel bör främjas, detta mot bakgrund av att större delen av de biodrivmedel som används i Sverige i dag importeras. Trots detta avskaffade regeringen det stöd till miljöforskning, 100 miljoner kronor årligen, som Kristdemokraterna tillsammans med Moderaterna införde 2018. Jag anser att regeringen i kommande budgetar bör avsätta medel för forskning om miljövänligt flyg.

Jag delar regeringens bedömning om hur transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Regeringen nämner t.ex. att längre och tyngre lastbilar kan behövas där överflyttning till sjöfart och järnväg inte är ett realistiskt alternativ. I samband med det missar dock regeringen att framhålla vikten av att vägarna förstärks till bärighetsklass 4 (BK4), något som är en förutsättning för de tyngre fordonen. Jag anser att det är angeläget att utreda förutsättningarna för att stärka hårt trafikerade motorleder till BK4.

Utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:49) förväntas presentera sina slutsatser den 30 april 2020. Jag anser att regeringen i propositionen föregriper den pågående utredningen genom att ange att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör vara infört i hela Sverige senast 2022. Förutsättningarna för kollektivtrafiken ser olika ut i olika delar av landet. Vi i Kristdemokraterna vill därför att utredningens slutsatser avvaktas och att man inte tar ställning för ett genomförande av ett nationellt biljettsystem förrän utredningen presenterat sina slutsatser.

Regeringen understryker vidare i propositionen vikten av att punktligheten för tågen ska öka. Jag kan dock konstatera att regeringen släpar efter i sitt arbete med transportinfrastrukturen. Den nationella planen för transportinfrastrukturen har de senaste åren uppdaterats vart fjärde år. Av Trafikverkets informationsmaterial framgår också att den nationella planen uppdateras i fyraårscykler och sträcker sig över en period på tolv år. Den gällande planen omfattar perioden 2018–2029. Om fyraårscykeln skulle fortsätta borde arbetet med planen för 2022–2033 ha inletts under 2019 genom att regeringen under våren gav Trafikverket och de regionala planupprättarna ett direktiv om inriktningsplanering. Detta har emellertid inte skett. Jag vill betona att det är angeläget att regeringen snarast återkommer till Trafikverket och de regionala planupprättarna med ett direktiv om inriktningsplanering.

Regeringen anger att den vill utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till europeiska städer. Ambitionen är att på

sikt uppnå kommersiell bärkraftighet, men jag anser att man med satsningen riskerar en felaktig allokering av offentliga medel. I synnerhet är det stor risk för undanträngningseffekter när det gäller godstrafiken. Om man vill konkurrera med det i dag kommersiellt bärkraftigare flyget är det rimligare att allokera medel för att främja rent flyg. Vi i Kristdemokraterna anser att regeringens satsning på nattågstrafik inte bör genomföras.

Regeringen vill anlägga nya stambanor för höghastighetståg. Jag vill i sammanhanget framhålla att Kristdemokraternas riksting har beslutat att partiet ska verka för en upprustning av befintlig järnväg samt utbyggnad av de nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i järnvägsnätet. Vi i Kristdemokraterna ställer oss dock negativa till Sverige-förhandlingens förslag om nya banor för höghastighetståg. Det är beklagligt att regeringen och januaripartierna tillsammans med Vänsterpartiet väljer att enbart fokusera på Sverige-förhandlingens förslag om höghastighetståg trots kritik om att investeringen är samhällsekonomiskt olönsam. Vi i Kristdemokraterna önskar ett bredare samtal där alla partier får möjlighet att vara med och där vi börjar med att fokusera på att rusta upp de spår som redan finns, bygger bort kända flaskhalsar som skapar problem i systemet och därefter tittar på var det behövs nya spår för att öka funktionaliteten i hela Sverige och Norden.

Regeringen avser vidare att utreda ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade. Denna nollambition är ambitiös men inte realistisk eller ens önskvärd. Även om fossila bränslen starkt behöver reduceras bör t.ex. inte framförandet av veteranbilar förbjudas.

I propositionen föreslår regeringen också att en utredning tillsätts i syfte att föreslå ett förbud mot nyförsäljning av bensin- och dieseldrivna bilar från 2030. Ambitionen att den svenska fordonsflottan i större utsträckning ska utgöras av fordon med låga eller inga växthusgasutsläpp är enligt Kristdemokraternas mening inte liktydig med ett sådant förbud. I stället för att jaga specifik teknik anser jag att man bör ta i tu med bränslets miljödestruktiva effekter. Jag motsätter mig därför regeringens aviserade förbud.

Vi i Kristdemokraterna menar att frågan om huvudmannaskapet för elvägar är en förutsättning för att få fram välfungerande elektrifierade vägar. Vi föreslår att ett nytt statligt bolag bygger upp ett elvägnät längs med våra större statliga vägar. Väg huvudmannen kan sedan hyra ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen. Det statliga bolaget bör också ha möjlighet att t.ex. sälja aktier till privatpersoner, företag och pensionsfonder som är intresserade av att investera i framtida miljövänlig fordonstrafik.

Mot denna bakgrund anser jag att miljö- och jordbruksutskottet bör tillstyrka motion 2019/20:3481 (KD) yrkandena 8, 12–16, 20, 24 och 25.