

## Motion till riksdagen 2013/14:T521

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

## 1 Sammanfattning

Hur vi investerar i infrastruktur påverkar våra möjligheter att nå klimatmålen nu och i framtiden. Det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen, och inrikes transporter svarar för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp.<sup>1</sup> Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från transportsektorn ökat med 9 procent.<sup>2</sup> Ökningen kommer framför allt från lastbilstrafiken. Den långsiktiga trenden går alltså åt fel håll. Denna utveckling behöver brytas. Det som krävs nu är en offensiv satsning på de transportslag som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan, istället för ännu längre bort.

Under de senaste åren har tågkaoset varit så iögonfallande att också alliansregeringen insett problemen och påbörjat en försiktig satsning. I regeringens budget minskar dock totala investeringar i järnväg med 1,4 miljarder kronor 2014 jämfört med prognosen för 2013. Järnvägsunderhållet minskar med 1 miljard kronor 2014 jämfört med prognosen för 2013. Miljardrullningen för motorvägar fortsätter.

Miljöpartiet de gröna har en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Det krävs både ny teknik och att fler resor sker med kollektivtrafik, cykel och gång istället för bil och flyg. Det krävs också att mer gods transporteras med tåg eller fartyg istället för med lastbil. Samtidigt behöver flygresandet minska, genom att ersättas med tåg eller virtuella möten där det är möjligt.

Miljöpartiet föreslår satsningar på de transportslag som ger lägst klimatpåverkan. Det handlar om satsningar på snabb och tillförlitlig tågtrafik i kombination med bra bussförbindelser och spårvägar i städerna. Vi gör en särskild satsning på klimatsmarta godstransporter.

Miljöpartiet de gröna presenterar i denna motion förslag på satsningar på klimatsmarta transporter i hela Sverige. Totalt föreslår vi satsningar på drygt 25 miljarder kronor under budgetperioden (2014–2017) mer än regeringen på

<sup>1</sup> Då utrikes flyg och sjöfart inte inkluderas.

<sup>2</sup> Pm Trafikverket, *Minskade koldioxidutsläpp från trafiken*, 2012-05-09.

## Fel! Okänt namn på

spår. Tillsammans med satsningar på cykel och kollektivtrafik innebär det drygt 31 miljarder kronor till klimatsmarta transporter under budgetperioden.

Vår satsning på en modern och tillförlitlig järnväg innehåller följande:

- ? Ökat underhåll för järnvägen
- ? Ökade investeringar i nya spår och höghastighetspår
- ? Godspott i närtid

Miljöpartiet ger i budgeten kommunerna möjlighet att få statliga bidrag för investeringar till spårvägar i städerna. Anslaget ska betalas ut till spårsatsningar som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta. Vi föreslår en satsning på 3,6 miljarder kronor på detta under budgetperioden (2014–2017). Vi satsar totalt 3 miljarder kronor på statliga åtgärder för cykeltrafik. Miljöpartiet satsar ytterligare på klimatsmarta transporter genom att öka Trafikverkets trafikavtal med 800 miljoner kronor under budgetperioden (2014–2017).

Vi anser att regeringens satsningar på att bygga fler motorvägar ska omprioriteras till förmån för andra transportsatsningar med 10 miljarder kronor under budgetperioden. Vi föreslår att höjningen av banavgifterna stoppas, innan avståndsbaserade avgifter på lastbilar införs. Höjda banavgifter leder till att godstransporter förs över från järnväg till väg. Vi anser att ökningen av klimatförstörande flygtrafik behöver hejdas och föreslår därför en klimatskatt på flyget.

Vi satsar på det femte transportslaget, it. Bra tillgänglighet till snabbt bredband är en viktig faktor för att människor också på landsbygden ska kunna försörja sig och delta aktivt i det moderna samhället. Det saknas medel i regeringens budget för att nå målet att 90 procent av medborgarna ska ha snabbt bredband till år 2020. Miljöpartiet anser att det behövs en större stabilitet och förutsebarhet i finansiering av bredbandsutbyggnaden på landsbygden. En miniminivå ska säkras. Dessutom behövs regionala bredbandskoordinatorer för att hjälpa intressenter att få igång sina projekt, särskilt på landsbygden.

Miljöpartiet tar klimatfrågan på allvar – därför har vi en trafikpolitik med satsningar på framtidens transportmedel. Vi prioriterar kollektivtrafik framför motorvägsbyggen. Höghastighetsbanor framför flyg. Gods på tåg framför fler tunga lastbilar. Vi satsar på förnybara drivmedel men förstår att transporterna måste minska, inte öka. Om detta handlar denna motion.

## 2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	1
3	Förslag till riksdagsbeslut .....	4
4	Anslag .....	6
5	Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	7
5.1	Inledning .....	7
5.2	Moderna och klimatsmarta transporter.....	8
5.2.1	Regeringens politik leder till ökade utsläpp .....	8
5.2.2	Tre strategier för att nå klimatmålen för transporterna.....	8
5.3	Satsning på klimatsmarta transporter .....	9
5.3.1	Investeringar i infrastruktur för klimatsmarta transporter .....	9
5.3.2	Storsatsning på järnvägsunderhåll.....	10
5.4	Vägrafik – mindre motorleder i städer, bättre underhåll på landet.10	
5.4.1	Fyrstegsprincipen .....	10
5.4.2	Nej till Förbifart Stockholm – omprioritera klimatförstörande väginvesteringar.....	11
5.4.3	Bättre underhåll av vägar på landsbygden.....	11
5.5	Drift med mera .....	12
5.5.1	Trafikavtal.....	12
5.5.2	Banavgifter.....	12
5.5.3	Lastbilsskatt – för rättvisa konkurrensvillkor.....	13
5.6	Bilar och drivmedel.....	14
5.6.1	Bilpoolspaket i städer .....	14
5.6.2	Samåkning på landsbygden.....	14
5.6.3	Bonus–malus för miljösmartare bilar .....	14
5.6.4	Förnybara drivmedel .....	15
5.7	Minska flygets klimatpåverkan .....	15
5.8	Låt sjöfarten bli en del av klimatomställningen .....	16
5.9	It, det femte transportslaget – satsa på bredband.....	16

Fel! Okänt namn på

### 3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt denna motion.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt ökade investeringar för att öka kapaciteten i järnvägsnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en godspott för investeringar i förnybar transportinfrastruktur i närtid.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att avsätta ytterligare medel till åtgärder för ökad cykeltrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ökad satsning på drift, underhåll och reinvesteringar för järnvägstrafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en större del av vägunderhållet ska gå till landsbyggdens vägar.
8. Riksdagen beslutar om ändring i regleringsbrev som skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet Förbifart Stockholm bör avbrytas.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm bör överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka statsbidraget för persontrafik på tåg genom att tillföra pengar i Trafikverkets trafikavtal.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens höjning av banavgifterna bör avbrytas, i väntan på att en lastbilsskatt införs.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas den 1 juli 2015.<sup>1</sup>
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för att främja bilpooler.<sup>1</sup>

**Fel! Okänt namn på**

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skynda på omställningen av den svenska bilparken genom ett s.k. bonus–malus-system, där bilar som släpper ut lite fossil koldioxid får en bonus som bekostas av bilar som släpper ut mycket koldioxid.<sup>1</sup>
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förnybara drivmedel.<sup>2</sup>
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av en flygskatt.<sup>1</sup>
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sjöfarten som en del av klimatomställningen.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om it och bredband – det femte transportslaget.

<sup>1</sup> Yrkandena 13–15 och 17 hänvisade till SkU.

<sup>2</sup> Yrkande 16 hänvisat till NU.

Fel! Okänt namn på

## 4 Anslag

### Anslagsförslag 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (MP)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389 167	+1 600 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+750 000
1:3 Trafikverket	1 327 878	
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	388 308	
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	162 284	
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70 013	
1:7 Trafikavtal	831 000	+200 000
1:8 Viss internationell verksamhet	25 085	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	45 437	
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	348 500	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	873 886	-687 000
1:12 Transportstyrelsen	2 014 838	
1:13 Trafikanalys	62 700	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	817 000	
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	27 300	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	127 278	
2:3 Grundläggande betaltjänster	37 000	
2:4 Informationsteknik: telekommunikation m.m.	19 344	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	250 000	
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	38 048	
<i>Nya anslag</i>		
Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen		+687 000
<b>Summa</b>	<b>45 427 646</b>	<b>+2 550 000</b>
<i>Specificering av anslagsförändringar</i>		
1:1 Omprioritering från vägprojekt		-1 600 000
1:1 Nej till Förbifart Stockholm		-400 000
1:1 Öronmärkning cykelsatsningar		+750 000
1:1 Satsning på spårväg		+600 000
1:1 Stora järnvägsobjekt		
1:1 Medelstora och mindre järnvägsprojekt		+1 000 000
1:1 Pott för regionala banor		+750 000

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (MP)
1:1	Godspott satsning på järnväg, sjöfart m.m. i närtid	+500 000
1:2	Drift och underhåll järnväg	+600 000
1:2	Kompensation för nej till höjda banavgifter	+150 000
1:7	Ökning trafikavtal öronmärkt för järnväg	+200 000

## 5 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

### 5.1 Inledning

Ryggraden i framtidens hållbara transportsystem är spårtrafiken. Den måste vara tillförlitlig och bekväm för att samhället ska fungera.

Trafikinфраstrukturen får enorma konsekvenser för samhällsbyggandet. Den styr lokalisering av boende och lokaler, den påverkar industrins investeringar och människors vardag.

Åratal av felaktiga prioriteringar och försummelser har satt sina spår. Och när tågen står stilla, människor får frysa på perrongen och företag får vänta på sina leveranser kan inte ens en klimatpolitiskt passiv alliansregering blunda för problemen. Regeringen har sent omsider ökat anslagen till investeringar i och underhåll av järnväg. Men i årets budget minskar medlen till järnvägsunderhåll med en miljard kronor 2014 jämfört med prognosen för 2013. De samlade järnvägsinvesteringarna minskar med 1,4 miljarder kronor jämfört med prognosen för 2013. Och den miljöförstörande miljardrullningen på motorleder i våra storstäder fortsätter.

Förhoppningsvis är neddragningen i underhållet överdriven som ett led i budgettrixande för att klara budgetsaldot, möjligen är minskningen av tänkt medfinansiering ett utslag av tidigare års glädjekalkyler. Säkert är att regeringen fortsätter att satsa fel.

Det behövs en grön kursändring. Miljöpartiet satsar på en sammanhängande politik för att ställa om till ett hållbart och tillförlitligt transportsystem. Vi satsar på effektiva transportsätt och kollektivtrafik, och vi vill minska beroendet av bilen genom att göra alternativen attraktivare och genom transportsnål samhällsplanering. Och vi sätter stopp för nya motorleder i våra stora städer.

Alla är överens om att det behövs bra bredband på landsbygden. Men finansieringen är oklar i regeringens budget. Regeringen tycks sätta sin tilltro till finansiering från ett landsbygdsprogram vars medel den samtidigt minskar dramatiskt de närmaste åren. Miljöpartiet säkrar i stället en grundfinansiering för bredbandsutbyggnad, samtidigt som vi stärker finansieringen av landsbygdsprogrammet.

Fel! Okänt namn

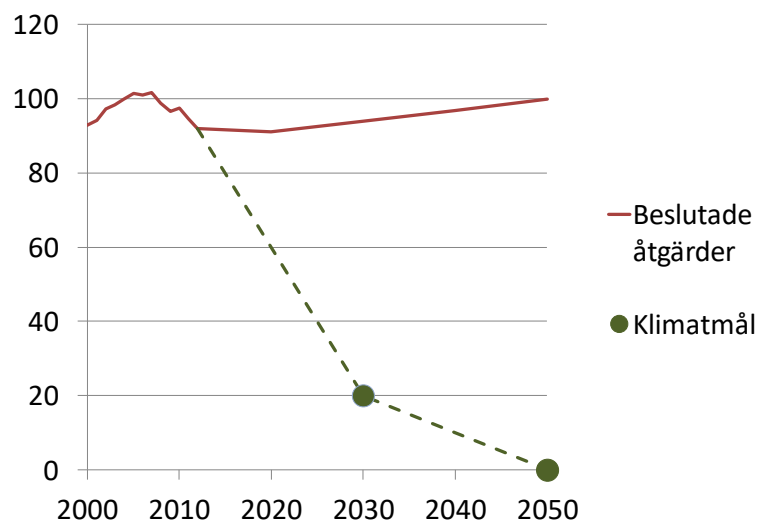
## 5.2 Moderna och klimatsmarta transporter

Det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen, och inrikes transporter svarar för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp<sup>3</sup>. Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från transportsektorn ökat med 2 procent<sup>4</sup>. Det som krävs nu är en offensiv satsning på de transportslag som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan, istället för ännu längre bort.

### 5.2.1 Regeringens politik leder till ökade utsläpp

Trafikverket har tydligt redovisat hur långt transportsektorn är ifrån att nå både svenska och EU-beslutade klimatmål.<sup>5</sup> Det finns en stor klyfta mellan uppsatta klimatmål och den utveckling som väntas av de beslut som tagits hittills. Detta illustreras i figur 1. Med regeringens nuvarande politik kommer utsläppen från transporterna vara fyra fem gånger större år 2030, jämfört med målet om en fossiloberoende fordonsflotta.

Figur 1 Transportsektorns koldioxidutsläpp med beslutade åtgärder<sup>6</sup>



### 5.2.2 Tre strategier för att nå klimatmålen för transporterna

För att minska klimatpåverkan från biltrafiken krävs i huvudsak tre övergripande strategier. Det handlar om att 1) minska bilåkandet och skapa ett transportsnålt samhälle, att 2) effektivisera fordonen och att 3) öka andelen förnybara drivmedel. Alla tre strategier behövs för att transporterna ska nå klimatmålen. Vi vill i första hand minska energianvändningen, både genom effekti-

<sup>3</sup> Då utrikes flyg och sjöfart inte inkluderas.

<sup>4</sup> Pm Trafikverket, *Minskade utsläpp av växthusgaser från trafiken*, 2013-03-06.

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/116546/pm\\_vagtrafikens\\_utslapp\\_130306.doc](http://www.trafikverket.se/PageFiles/116546/pm_vagtrafikens_utslapp_130306.doc)

<sup>5</sup> Trafikverket, *Delrapport Transporter, Underlag till Färdplan 2050*, 2012:224, s. 23.

<sup>6</sup> Figuren kommer ursprungligen från Trafikverkets underlagsrapport till Färdplan 2050.



visering och genom ett transportsnålt samhälle som leder till ett minskat bilåkande. Det är inte möjligt att ersätta all den användning vi har av fossil bensin och diesel i vägtrafiken med förnybara drivmedel utan effektivisering eller minskat bilåkande. Resurserna räcker helt enkelt inte till.

### 5.3 Satsning på klimatsmarta transporter

Miljöpartiets satsningar på klimatsmarta transporter präglas av en helhetssyn där resenären och klimatet är i fokus. Det ska vara enkelt att kombinera klimatsmarta transportslag som tåg, spårvagn, buss och cykel. Transporter av gods ska i första hand ske på järnväg eller med fartyg, så att trenden med fler lastbilar på vägarna bryts.

#### 5.3.1 Investeringar i infrastruktur för klimatsmarta transporter

Totalt satsar Miljöpartiet drygt 24 miljarder kronor 2014–2017 på investeringar i klimatsmart infrastruktur jämfört med regeringens förslag. Vi föreslår satsningar inom sju områden:

- ? **Investeringar i nya spår och höghastighetståg.** Vi föreslår ett antal större strategiska investeringar i helt nya spår för godstransporter och för persontrafik fram till 2025: en dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, en första etapp av Norrbottenbanan Umeå–Skellefteå samt en utbyggnad av höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås och mellan Lund och Hässleholm. Byggandet kan komma igång först 2016 och omfattar 4 miljarder kronor 2016–2017.
- ? **Investeringar i medelstora och mindre järnvägar.** Vi föreslår ett antal investeringar som är prioriterade för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, däribland satsningar på Ådalsbanan, Dalabanan och järnvägen Stockholm–Uppsala. Satsningen omfattar 1 miljard kronor 2014 och sammanlagt 5,5 miljarder kronor 2014–2017.
- ? **Satsning på regionala banor.** Upprustning av ett antal prioriterade sträckor runt om i landet, inklusive så kallade lågtrafikerade banor. Satsningen omfattar 750 miljoner kronor 2014 och totalt 3,5 miljarder kronor 2014–2017.
- ? **Godspott i närtid.** Det finns stora behov av satsningar på hållbara godstransporter på järnväg och sjöfart, därför föreslår vi en närtidssatsning med fokus på klimatsmarta godstransporter. Satsningen omfattar 500 miljoner kronor 2014 och sammanlagt 3,5 miljarder kronor 2014–2017.
- ? **Spårvägssatsning i större städer.** Spårvagnen är på frammarsch. I städer i Europa och hela världen byggs nya spårvagnslinjer. Miljöpartiet vill att Sverige ska vara med i den här utvecklingen. Miljöpartiet föreslår en statlig delfinansiering för spårvägar på 600 miljoner kronor 2014 och totalt 3,6 miljarder kronor 2014–2017.
- ? **Cykelsatsning.** Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett effektivt sätt att minska utsläppen från transportsektorn. Miljöpartiet fö-

#### **Fel! Okänt namn på**

reslår att 750 miljoner kronor per år eller totalt 3 miljarder kronor av Trafikverkets medel öronmärks för cykelåtgärder (2014–2017).

Dessa beskrivs närmare i motion 2012/13:T503.

En del av finansieringen sker genom att vi vill omprioritera 2 miljarder kronor inom anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur från väginvesteringar (varav 400 miljoner kronor kommer från Förbifart Stockholm) till infrastruktur för klimatsmarta transporter (se nedan). Under perioden 2014–2017 beräknar vi omprioritera 10 miljarder kronor, jämfört med regeringen. Resten av investeringarna sker genom en ökning av anslaget 1:1 med 1,6 miljarder kronor 2014. Under perioden 2014–2017 beräknar vi en ökning av anslaget 1:1 med 11 miljarder kronor.

#### **5.3.2 Storsatsning på järnvägsunderhåll**

De senaste årens tågkaos har riktat uppmärksamheten mot bristerna i vårt tågssystem. Ett skäl till förseningarna är att underhållet har varit eftersatt under lång tid. Tågtrafikens tillförlitlighet och tillgänglighet har varit undermålig. Det krävs krafttag och en ihärdig satsning under lång tid för att kompensera för tidigare försummelser.

Vi vill öka järnvägsunderhållet med 600 miljoner kronor 2014 och 3,4 miljarder kronor 2014–2017 under anslag 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur. I denna ökade satsning ingår även underhåll av de lågtrafikerade banorna som varit eftersatt under många år i väntan på beslut om vilka banor det ska satsas på. Utöver det motsätter vi höjningen av banavgifterna (se nedan). Vi ersätter det tillskott till järnvägsunderhållet som höjningen hade gett med 150 miljoner kronor i ökade anslag. Sammantaget bör anslag 1:2 Vidmakthållande av statens importinfrastruktur öka med 750 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2014.

### **5.4 Vägtrafik – mindre motorleder i städer, bättre underhåll på landet**

#### **5.4.1 Fyrstegsprincipen**

Vägtrafiken står för den övervägande delen av transporternas utsläpp. Att minska dessa utsläpp är en förutsättning för att nå klimatmålen.

Ett långsiktigt hållbart samhälle ställer nya krav på planeringen inom trafik- och transportsystemet. Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska vägtransportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem bäst kan lösas, i första hand genom att minska behovet av transporter och valet av transportsätt, i andra hand genom åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon, i tredje hand genom begränsade ombyggnadsåtgärder och i sista hand genom stora nybyggen eller större ombyggnadsåtgärder.

I Sverige ska fyrstegsprincipen ligga till grund för trafikplaneringen. Detta slogs fast bland annat i regeringens direktiv till trafikverken inför framtagan-

det av Nationell plan för transportsystemet 2010–2021. Tyvärr har den inte fått genomslag i regeringens politik. Den sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm, Södertörnsleden, Skurubron, E22 i Skåne och nedmonteringen av järnvägssystemet är aktuella exempel som går stick i stäv med fyrstegsprincipen.

Miljöpartiet föreslår att regeringen i regleringsbrev skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå samhällsmålen till lägre kostnader. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Motorvägar kan ersättas med två-plus-ett-vägar. En del vägprojekt kan vara viktiga ur trafiksäkerhetsprojekt. Många av de förbifarter som planeras i Sverige bör dock omprövas. Genomfartstrafiken utgör ofta en liten del av den beräknade trafiken på dessa vägar. Den allra största delen av trafiken är pendling mellan olika delar av städerna och trafik som nygenereras genom en utglesning av boendet, nya externa köpcentrum med mera.

#### **5.4.2 Nej till Förbifart Stockholm – omprioritera klimatförstörande väginvesteringar**

Miljöpartiet motsätter sig byggandet av Förbifart Stockholm eftersom projektet strider mot klimatmålen. Hela överskottet från trängselskatten i Stockholm används idag till "Förbifart" Stockholm. Motorvägen väntas ge upphov till 145 000 nya bilresor per dygn och därmed också ökade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Kostnaden för Förbifart Stockholm beräknas, enligt riksdagens utredningstjänst, till 61 miljarder kronor inklusive räntor.<sup>7</sup> Trafikverkets utgifter för 2014 uppskattas till 400 miljoner kronor. (Trafikverket: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025, Underlagsrapport – redovisning av år 1–3 och av år 4–6). Dessa medel vill vi i stället satsa på andra transportinvesteringar.

För Miljöpartiet är det självklart att regeringen ska följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå överskottet från trängselskatten till ett nytt anslag för riktat bidrag framförallt till kollektivtrafik i regionen. Vi drar därför av 687 miljoner kronor från anslag 1:11 Trängselskatt och överför dessa medel till ett nytt anslag: Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen.

#### **5.4.3 Bättre underhåll av vägar på landsbygden**

I och med den lastbilsskatt som vi föreslår införs från och med halvårsskiftet 2015 (se nedan) kommer slitaget på vägarna att minska, detta då lastbilsskatten kommer att leda till smartare logistik och effektivisering, samtidigt som en större andel gods kommer att gå med järnväg eller sjöfart. Som en följd av detta föreslår vi att en större del av vägunderhållet ska gå till det perifera vägnätet på landsbygden, till exempel för tjälsäkring.

<sup>7</sup> Enligt Rut-underlag Dnr 2013:645 Slutredovisning Förbifart-Stockholm kostnader.

Fel! Okänt namn

## 5.5 Drift med mera

### 5.5.1 Trafikavtal

Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens, sedan 2011 Trafikverkets, trafikavtal har inneburit en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Anslaget för trafikavtal har minskats från 1 058 miljoner kronor 2008 till 831 miljoner kronor 2014.

Detta riskerar att leda till nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikeras. Dessa nedskärningar sker samtidigt som medvetenheten om kollektivtrafikens potential som klimatverktyg blir allt större. Miljöpartiet anser att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen, sammanlagt 800 miljoner kronor under budgetperioden, som ska öronmärkas för tågtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

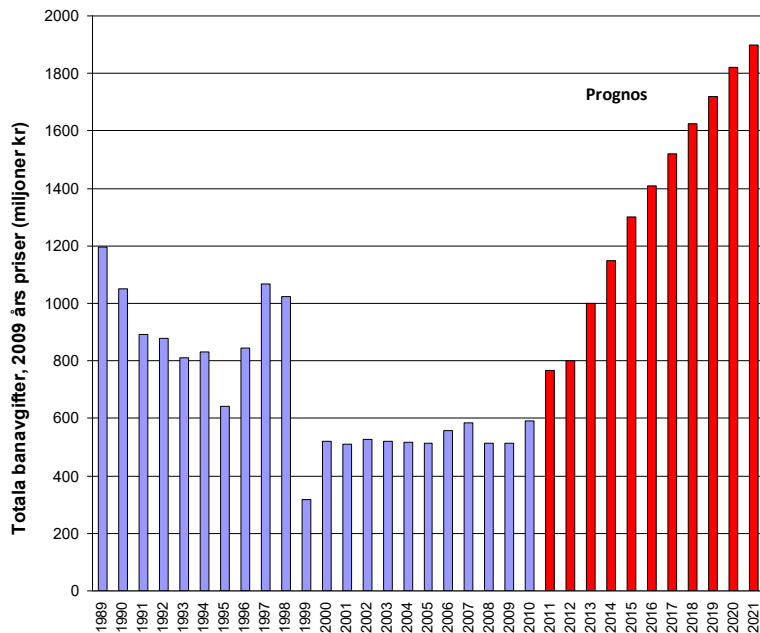
Miljöpartiet anser att anslaget till trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I dagsläget innebär oljeprisökningar för Gotlandstrafiken att den totala summan för övrig trafik minskar. Därför bör en uppdelning av trafikavtalet göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive båt och buss. Ökade kostnader för flyget eller Gotlandstrafiken får inte leda till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar.

### 5.5.2 Banavgifter

Regeringen har tidigare beslutat om en kraftig, stegvis höjning av banavgifterna för att finansiera drift och underhåll av järnvägen. Riksdagen avvisade i december 2012 regeringens förslag om banavgifter och framhöll att banavgifterna under den kommande planeringsperioden inte bör höjas fram till dess åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och tills järnvägssystemets kvalitet har förbättrats.<sup>8</sup> Men regeringen fortsätter på sin inslagna linje. Trafikverket har beräknat att en höjning skulle kunna komma att fortsätta till nära 2 miljarder kronor år 2021 om man ska nå de belopp som regeringen har angett. Detta kommer att försämra ekonomin för järnvägens godsentreprenörer och risken är stor att gods flyttas över från tåg till lastbil. Aviserade höjningar framgår av följande diagram:

<sup>8</sup> Trafikutskottets betänkande 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning.

Fel! Okänt namn på



Trafikverket har beräknat att de höjda banavgifterna innebär att godset på tåg minskar med cirka 5 procent och utsläppen av koldioxid ökar med 114 000 ton till 2021.<sup>9</sup>

Miljöpartiet anser att varje trafikslag ska bära sina kostnader inklusive miljöpåverkan. Det gör inte den tunga vägtrafiken idag. I väntan på att en lastbilsskatt införs säger Miljöpartiet därför nej till de aviserade höjningarna av banavgifterna. Motsvarande belopp bör tillföras till Trafikverkets budget genom en ökning av anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur med ytterligare 150 miljoner kronor utöver den höjning på 600 miljoner kronor som vi föreslår 2014. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

### 5.5.3 Lastbilsskatt – för rättvisa konkurrensvillkor

Miljöpartiet vill införa en lastbilsskatt. En sådan skatt låter den tunga vägtrafiken betala de kostnader som inte täcks in av koldioxidskatten, i form av till exempel väglitage, olyckor och buller. Även utländska åkare får betala lastbilsskatt, vilket innebär mer rättvisa konkurrensvillkor. I samband med att en lastbilsskatt införs avskaffas vinjettskatten som idag finns på lastbilstrafik. Se motion 2013/14:Fi319 för den närmare utformningen.

<sup>9</sup> Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverkets rapport 2011:080.

Fel! Okänt namn

## 5.6 Bilar och drivmedel

### 5.6.1 Bilpoolspaket i städer

Bilpooler har framtiden för sig i ett klimatanpassat samhälle. Det är en form av bilägande som möjliggör tillgång till bil när man verkligen behöver det som bäst, och samtidigt styr bort från en daglig bilanvändning. Idag finns en stor efterfrågan på bilpooler, de både vill och kan växa. Tyvärr finns ett antal hinder som gör det svårt för bilpoolerna att ta rejäla kliv framåt. Därför presenterar vi ett antal förslag som möjliggör för bilpooler att växa (se även motion 2013/14:Fi319). Vår målsättning är att det ska finnas dubbelt så många bilpoolsanvändare i Sverige inom tre år.

- ? **Möjliggöra parkeringsplatser på gatan enbart för bilpoolsbilar.** Vi anser att kommuner ska ges möjlighet att få reservera p-platser för bilpoolsbilar i gatumark.
- ? **Statliga myndigheter kan hyra ut bilar kvälls-, nattetid och helger via en extern bilpoolsleverantör.** Många myndigheter använder bilar för de anställdas resor, framförallt under dagtid. Vi föreslår att statliga myndigheter får i uppdrag att se hur deras bilar kan utgöra basen för en bilpool, med uthyrning till allmänheten kvälls-, nattetid och helger.
- ? **Sänkt moms för bilpoolstjänster.** I dagsläget får den som ska köpa en bilpoolstjänst betala 25 procents moms. För kollektivtrafik och taxi gäller den lägre satsen på 6 procent. Då bilpool är en transporttjänst som ersätter bilresor och får fler att åka kollektivt och cykla är det rimligt att bilpooler på sikt får samma momssats som kollektivtrafik<sup>10</sup>. Kostnaden för momssänkning uppskattas till cirka 20 miljoner kronor och finns med som en inkomstminskning i miljöpartiets budget för perioden.

### 5.6.2 Samåkning på landsbygden

I den lilla byn Tolg tre mil utanför Växjö har ett samordnat system för samåkning växt fram, så kallad mobilsamåkning. Samåkningen har blivit en succé. För att sprida mobilsamåkning till fler byar runtom i Sverige behövs stöd för förankringsprocess och teknik. Därför föreslår vi ett sådant stöd i budgeten under utgiftsområde 19 2014 (se även motion 2013/14:Fi319).

### 5.6.3 Bonus–malus för miljösmartare bilar

Miljöpartiet föreslår ett nytt system för att driva fram bilar med lägre miljöpåverkan. Systemet bygger på att bilar som släpper ut lite fossil koldioxid får en bonus som bekostas av bilar som släpper ut mycket koldioxid, ett så kallat bonus–malus-system. Samtliga bilar som säljs i Sverige graderas enligt en skala beroende på energiåtgång och bränsle. Skalan förskjuts regelbundet så att kraven skärps för att få en kontinuerlig teknikutveckling. En komponent

<sup>10</sup> För att en momssänkning ska vara möjlig krävs att inköp av bilpoolstjänst definieras som en transporttjänst, eftersom dessa får ha en lägre momssats enligt EU:s mervärdesskattedirektiv.

som styr mot förnybara bränslen kan också behövas. Vårt förslag om bonus–malus driver också starkt för en elektrifiering av bilparken, då i praktiken enbart bilar med eldrift kan få den högsta bonusen.

Eftersom Miljöpartiet inför ett annat system för att stimulera bränslesnåla bilar fasas regeringens fordonsskattebefrielse för miljöbilar ut. Reformen fasas ut på ett sådant sätt att det inte drabbar dem som redan köpt en bil under det nuvarande regelverket. Vi föreslår också att förmånsbeskattningen anpassas till vårt förslag om bonus–malus. Förslag om bonus–malus utvecklas närmare i motion 2013/2014:T526 Klimatet och bilen – politik för bilism i ett hållbart samhälle.

#### 5.6.4 Förnybara drivmedel

Regeringen föreslår i sin budgetproposition att en kvotplikt införs för förnybara drivmedel. Vi är generellt positiva till låginblandning av biodrivmedel och införande av en kvotplikt. Vi ser dock att det finns stora behov av att komplettera ett kvotpliktssystem med andra styrmedel som främjar utveckling och användning av fordon och bränslen baserade på 100 procent förnybar energi.

Vi föreslår att ett stödsystem i form av en sorts prisförsäkring införs för industriell framställning av andra generationens biobränsle. Stödet syftar till att skapa trygghet på marknaden så att industriella investerare vågar gå in och bygga fullskaliga fabriker för andra generationens biobränslen.

Med tanke på den framtida konkurrensen om bioråvaran och markanvändning är utgångspunkten för systemet att endast bränsle som producerats på ett hållbart sätt och som når tillräckligt långt gällande nettominusningar av koldioxidutsläpp per energienhet bränsle bör ges stöd. Förutom att drivmedlen behövs för att få ett hållbart transportsystem ska de ge ansenlig klimatnytta, inte hota den biologiska mångfalden och inte konkurrera med matproduktion. Förslaget beskrivs mer ingående i motion 2013/2014:T526 Klimatet och bilen – politik för bilism i ett hållbart samhälle.

I Energimyndighetens förslag till biogasstrategi finns ett förslag på stöd för att tillvarata gödsel som annars bidrar till växthuseffekten, ett så kallat metanreduceringsstöd. Regeringen har finansierat satsningar på biogas på landsbygden genom medel från landsbygdsprogrammet, där det blir stora nedskärningar de närmaste åren. Miljöpartiet föreslår ett metanreduceringsstöd och en statlig lånegaranti för biogasproduktion samt ett stöd för utbyggnad av tankställen på sammanlagt 190 miljoner kronor per år inom utgiftsområde 21 Energi.

### 5.7 Minska flygets klimatpåverkan

Flygresandet står i dag för mellan 10 och 20 procent av svenskarnas totala klimatpåverkande utsläpp men betalar varken energi- eller koldioxidskatt. Flyget har däremot införlivats i EU:s handel med utsläppsätter, utan att ta hänsyn till att flygets klimatpåverkan är ungefär dubbelt så stor som bara dess

**Fel! Okänt namn på**

koldioxidutsläpp. Sverige bör därför verka för att flyget ges en särskild utsläppsbubbla, vid sidan av industrin.

I väntan på en sådan lösning föreslår Miljöpartiet en flygskatt från halvårsskiftet 2014 i syfte att kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln. En sådan kan med fördel göras avståndsberäknad för att bättre spegla flygets klimatpåverkan. Då frågan om flygskatt utreds inom utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta föreslår vi i dagsläget bara en flygskatt av samma modell som beslutades av den socialdemokratiska regeringen 2006, men är öppna för att flygskatten kan komma att utformas på ett mer träffsäkert och rättvisande sätt efter att utredningen presenterat sitt förslag. Se även motion 2013/14:Fi319.

## 5.8 Låt sjöfarten bli en del av klimatomställningen

Sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen.

Vi vill se fler satsningar som möjliggör att sjöfarten blir en del av klimatomställningen. Därför föreslår vi en koldioxiddifferentiering av farledsavgifterna, införande av tonnageskatt i kombination med en omställningsfond för klimat och miljö samt att en kväveoxidfond enligt norsk modell bör utredas. EU-medel kan bidra till finansiering av satsningar på infrastruktur av sjöfart genom TEN-T. Vår ”godspott” för satsningar på projekt för att främja klimatsmarta godstransporter i närtid är avsedd att användas också för vissa åtgärder för sjöfarten, till exempel delfinansiering av kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart, järnväg och väg (detta utvecklas närmare i motion 2012/13:T503).

## 5.9 It, det femte transportslaget – satsa på bredband

De fyra transportslagen järnväg, väg, sjöfart och flyg fungerar inte utan det femte, data- och telekommunikation.

Det moderna samhället är beroende av data- och telekommunikation och blir allt mer sårbart. Infrastruktur för data- och telekommunikation är en grundläggande samhällstjänst. Det är viktigt ur sårbarhetssynpunkt att behålla ägande och drift av statliga fibernät. Staten är genom sina verksamheter en stor ägare av bredbandsinfrastruktur och en betydande aktör på bredbandsmarknaden.

Tillgång till service och goda kommunikationer är viktiga förutsättningar för fortsatt boende på landsbygden. Till detta hör tillgång till snabbt bredband. Regeringen har som mål att 90 procent av medborgarna och företagen ska ha snabbt bredband till 2020. Men det fattas pengar i budgeten för att uppnå det målet. Vi utvecklar vår syn på bredband närmare i motion 2013/14:T289 ”Statens ansvar för bredbandsutbyggnad”.



## Fel! Okänt namn på

Regeringen har tidigare hämtat merparten av pengarna för sin ”broadbandmiljard” från landsbygdsprogrammet. I budgetpropositionen anges nu att man hoppas kunna finansiera satsningen genom landsbygdsprogrammet också fortsättningsvis, samtidigt som man tillstår att det är osäkert om det går. Landsbygdsprogrammets medel minskar dramatiskt de närmaste åren enligt regeringens budget. Det är i skrivande stund oklart i vilken utsträckning det är möjligt att finansiera delar av bredbandsutbyggnaden genom medel från EU:s regionalfond. Regeringen halverar också pengarna i utgiftsområde 22 Kommunikationer anslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation till 2015, som en direkt följd av mindre finansiering av bredbandsutbyggnad genom landsbygdsprogrammet.

Miljöpartiet anser att det behövs en större stabilitet och förutsebarhet i finansiering av bredbandsutbyggnaden på landsbygden. En miniminivå ska säkras. Därför satsar vi 200 miljoner kronor per år under utgiftsområde 19 Regional tillväxt anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder. Beroende på kommande beslut om användningen av EU-medel från landsbygdsfonden eller regionalfonden kan också medel från dessa fonder komma att användas för bredbandsutbyggnaden.

Det behövs också regionala bredbandskoordinatorer för att bidra till förbättrad styrning och uppföljning och underlätta för aktörerna framför allt vid bredbandsutbyggnad på landsbygden. Därför öronmärker vi 10 miljoner kronor årligen för detta under utgiftsområde 1 Rikets styrelse, anslag 1:5 Länsstyrelserna m.m.

Stockholm den 4 oktober 2013

*Stina Bergström (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Lise Nordin (MP)*