

Motion till riksdagen 2013/14:T15

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**
med anledning av skr. 2013/14:233

Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025

Sammanfattning

I dag planerar vi för infrastruktur som ska finnas i 50–100 år. Det transportsystem vi väljer att prioritera här och nu blir avgörande för vilket samhälle vi överlämnar åt våra barn och barnbarn. För Miljöpartiet är prioriteringen enkel: Vi vill satsa på infrastruktur som tar oss in i en hållbar framtid. Med stora satsningar på tåg, kollektivtrafik och cykel hjälper vi till att lösa mänsklighetens stora ödesfråga – klimatet.

Tyvänn utgör Alliansens transportplan ett allvarligt hot mot klimatmålen. I stället för att leda mot minskade utsläpp och ett transportsnålt samhälle leder åtgärderna i planen mot ökat bilberoende och utsläpp av växthusgaser. Det är helt uppenbart att Alliansen struntar i klimatet och våra barns framtid. I likhet med flera expertmyndigheter och utredningar kräver Miljöpartiet att transportplanen revideras så att åtgärder som bidrar till att uppfylla klimatmålen prioriteras framför nya motorvägar och flygplatser.

I denna motion presenterar Miljöpartiet investeringar i järnväg, nya spårvägar och övrig kollektivtrafik, satsningar på gång- och cykeltrafik och åtgärder som skapar trevligare och miljövänligare städer. Vi satsar även stort på att få mer godstrafik att gå på järnväg och köl. Men det räcker inte bara med nya investeringar. Om vi ska kunna hejda klimatuppvärmningen måste vi också planera för ett transportsnålt samhälle, där det vi behöver i vardagen finns nära där vi bor och där varor inte transporteras längre än nödvändigt. I dag står transportsektorn för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Det tycker vi är ohållbart. Vårt mål är att minska dessa utsläpp med minst 80 procent till 2030, vilket också Alliansen ställt sig bakom.

Totalt satsar Miljöpartiet 578 miljarder på klimatsmart infrastruktur för åren 2014–2025, vilket är 56 miljarder mer än i regeringens ram. Vi föreslår framför allt omfattande satsningar på järnväg, både i form av höjda anslag till drift och underhåll och till nyinvesteringar. Bland de större investeringarna finns en första etapp av Norrbotniabanan Umeå–Skellefteå, en utbyggnad av höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås och mellan Lund och Hässleholm samt en utbyggnad av Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand. Utöver dessa större satsningar presenterar vi omfattande utbyggnader av järn-

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEL_GLES4

vägen i hela landet, bl.a. en närtidssatsning på klimatsmarta godstransporter och investeringar i regionala banor. Våra järnvägssatsningar omfattar omkring 70 miljarder kronor utöver regeringens förslag i investeringar och minst 7 miljarder kronor mer i drift och underhåll. Med tanke på den senaste tidens diskussion kring felbedömning av kostnaden för järnvägsunderhållet är vi beredda att se över denna summa och vid behov omprioritera alternativt utöka ramen så att ytterligare resurser kan läggas på järnvägsunderhåll.

För att minska transportsektorns klimatutsläpp i städerna anslår vi 30 miljarder till ett särskilt stadsmiljöprogram. Genom programmet kan kommuner och regioner söka olika former av delfinansiering till åtgärder som leder till ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel och minskad andel bil- och lastbilstrafik. En del av programmet reserveras för satsning på cykelbanor, både vid statliga vägar och som statlig delfinansiering till kommuner och regioner som vill investera i cykelbanor.

För klimatsmarta transporter av gods presenterar vi ett antal förslag för att stärka sjöfartens och järnvägens konkurrenskraft. Sjöfarten har potential att bidra till en snabb klimatomställning som bör tas till vara. Därför föreslår vi investeringar som förbättrar omlastningen mellan järnväg, lastbil och sjöfart.

Det finns nu ett gyllene tillfälle att välja satsningar för klimatet och för framtiden. För levande städer, för smartare resande och för våra barns framtid. Den möjligheten vill Miljöpartiet ta till vara.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Förslag till riksdagsbeslut	4
Inledning	4
Klimatet – vår tids ödesfråga.....	5
Målet om klimatsmarta kommunikationer och ett transportsnålt samhälle	5
Infrastrukturen avgörande för att minska klimatutsläppen	6
Kritik av regeringens plan	7
Transportplanen hotar klimatet.....	7
Inga tydliga satsningar på kollektivtrafik och cykel	10
Bra med satsningar på järnväg, men inte tillräckligt	11
Motorvägar som ökar biltrafiken i städerna.....	12
Regeringen lägger ned järnvägsbanor och bygger ut flygplats i stället	13
Miljöpartiets förslag för ett klimatsmart transportsystem.....	13
Klimatrevidering av befintlig plan	13
Utökad ram	14
Stadsmiljöprogram	14
Järnväg	15
Statligt stöd till utbyggnad av spårväg i större städer	19
Statligt stöd till cykelinfrastruktur	19
Sjöfart.....	19
It och bredband – det femte transportslaget.....	20

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 bör revideras så att den aktivt bidrar till klimatmålen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärdsplanen för transportsystemet 2014–2025 bör tillföras ytterligare medel om minst 56 miljarder kronor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utveckling av transportsystemet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stadsmiljöprogram på 30 miljarder kronor.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor mellan de skandinaviska huvudstäderna inklusive en åtgärdsvalsstudie av sträckorna Stockholm–Västerås–Karlstad–Oslo och Göteborg–Oslo.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta planerna på Förbifart Stockholm och en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, och i stället söka lösningar för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på sjöfarten.

Inledning

I planeringen av ny infrastruktur behöver vi utgå från vilken värld vi vill ha i framtiden. Miljöpartiet anser att infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa en bättre tillvaro här och nu, och även för våra barn och barnbarn. Därför föreslår vi satsningar på framtidens klimatsmarta transporter, genom att prioritera moderna transportslag som kollektivtrafik, tåg och cykel. Vi har nu möjligheten att bygga det transportsnåla kollektivtrafiksamhället, cykelsamhället och gångsamhället. Ett samhälle med effektiva och klimatsmarta gods-transporter, där järnväg och sjöfart tar en större andel av varutransporterna än i dag. Ett samhälle där it-lösningar kan ge ökad samordning och effektivisering, med vinster för både klimat och näringsliv. Ett samhälle som uppnår våra klimatmål.

Det finns nu ett gyllene tillfälle att välja satsningar för klimatet och för framtiden. För levande städer, för smartare resande och för framtida generationer. Den nya tidens frihet går via satsningar på spårväg, cykel, järnväg och

it-infrastruktur. Godstransporter kan genom satsningar på järnväg och sjöfart bli både effektiva, ekonomiska och klimatsmarta.

Klimatet – vår tids ödesfråga

Klimatfrågan är utan tvekan en av de största utmaningarna för mänskligheten i modern tid. Under 2013 och 2014 har FN:s klimatpanel IPCC presenterat tre nya rapporter. Den första visade att det är människans klimatutsläpp som orsakar den globala uppvärmningen. Den andra beskrev hur den globala uppvärmningen kommer att orsaka konflikter, tvinga miljontals människor på flykt och ödelägga delar av jorden och den globala ekonomin. Den tredje presenterades den 13 april 2014 och beskriver de möjligheter som världens länder har att omgående minska klimatutsläppen.

Läget är mycket allvarligt. Under den borgerliga regeringens snart åtta år vid makten har de svenska klimatinitiativen bromsats eller lagts ned. Men det är definitivt inte för sent. Det finns fortfarande möjligheter att begränsa klimatförändringarna och undvika forskarnas värsta framtidsprognoser. Men det finns ingen tid att spilla, vi måste sätta i gång här och nu.

Målet om klimatsmarta kommunikationer och ett transportsnålt samhälle

I samband med att riksdagen beslutar om ny tolvårig transportplan finns ett bra tillfälle att styra om planeringen, successivt och målmedvetet, mot ett samhälle där klimatsmarta transporter blir en självklarhet och utgör normen när vi ska resa eller transportera gods. Det finns goda möjligheter att bygga bort bilsamhället och i stället styra om investeringar och styrmedel i riktning mot ett kollektivtrafiksamhälle. Miljöpartiet vill skapa ett system av sammanhängande kollektivtrafik, bestående av allt från lokala spårvägar till höghastighetsbanor med internationella kopplingar, som gör det så attraktivt att åka tåg att flyg- och bilresandet minskar.

I ett hållbart samhälle är de ”tvungna” resorna, som många egentligen inte vill göra, färre. Det kan handla om tjänsteresor som på ett effektivt sätt kan ersättas med videokonferenser likaväl som att allt fler får nära till det som behövs i vardagen, såsom arbete, mataffär, dagis och skola. Vi vill investera och planera för en ökad tillgänglighet i stället för en ökad rörlighet. Med moderna it-lösningar kan fler jobba hemifrån en del av arbetstiden och på så sätt flytta information i stället för människor.

Ett klimatsmart samhälle är också ett mänskligare samhälle. Med fler resor i kollektivtrafiken och på cykel får vi renare luft och trevligare städer. Vi får bättre hälsa och mer yta till att bygga bostäder. På landsbygden får vi bättre möjligheter att åka kollektivt och att cykla, både för pendlingsresor och för semester. Med färre bilar och lastbilar på vägarna blir trafiksäkerheten högre, och det blir färre som drabbas av olyckor.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEL_GLES4

Satsningar på kollektivtrafik och cykel är också en satsning på jämställdhet. Generellt sett reser fler kvinnor kollektivt, och fler män åker ensamma i bil. En satsning på motorvägar är alltså en investering i mäns transportslag, medan en satsning på kollektivtrafik är en investering i kvinnors sätt att resa. Det är ännu ett argument för att göra en omfördelning i investeringar från väg till kollektivtrafik. Ett klimatsmart transportsystem är också mer anpassat för barn och äldre. Barns rörlighet på egen hand har minskat de senaste hundra åren, främst på grund av olycksriskerna i trafiken. Många äldre har inte tillgång till bil. Därför är en utbyggd kollektivtrafik och en tryggare gatumiljö en vinst både för barn och för äldre.

Ett klimatanpassat transportsystem leder också till att det blir lättare att nå andra nationella miljö kvalitetsmål, som God bebyggd miljö, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning och Frisk luft.

Infrastrukturen avgörande för att minska klimatutsläppen

I sitt svar på Riksrevisionens granskning av infrastrukturplaneringen hävdar regeringen att infrastrukturplanering inte är så betydelsefull för att nå klimatmålen.¹ Miljöpartiet är oroat över att regeringen på detta sätt förringar den strategiska betydelsen av infrastrukturinvesteringar. De järnvägar och vägar vi i dag bestämmer oss för att bygga, eller inte bygga, blir strukturerande för bebyggelse och transporter i årtionden, ja till och med århundraden framöver. Därför är infrastrukturen en avgörande pusselbit i klimatfrågan. OECD:s gemensamma energiorgan International Energy Agency, som är en konservativ och försiktig organisation med stor internationell tyngd, har konstaterat att möjligheten att bygga ny infrastruktur för fossila bränslen tar slut 2015.² Då har hela det framtida utsläppsutrymmet tecknats in av befintliga anläggningar. Efter 2015 kan vi bara bygga infrastruktur för förnybara energikällor om vi ska kunna undvika en katastrofalt stor klimatförändring.

Nya vägar och motorvägar leder obönhörligen till mer trafik och större utsläpp. Det finns inte utrymme för fler trafikalkstrande vägprojekt. Transportsektorn står redan för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Energieffektivare fordon, eldrift och förnybara drivmedel kan ersätta en viss del av bensin och diesel, men detta kommer att ta tid och kan inte ensamt klara trafikens klimatmål, det behövs också en minskning av biltrafiken.³

Riksrevisionen redogör på ett liknande sätt för hur ökad vägkapacitet leder till ökat bilresande och ökat bilinnehav.⁴ Detta visar också klimatscenarioet i Kapacitetsutredningen. Där anges att en av de största potentialerna för att minska klimatpåverkan från transportsektorn är transportsnål samhällsplane-

¹ Regeringens skr. 2012/13:3 s. 1.

² IEA, World Energy Outlook 2011, s. 231.

³ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 7.

⁴ Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?, RiR 2012:7, s. 85.

ring, där infrastrukturplanering utgör en viktig del. Till 2030 ser Trafikverket att det finns potential att minska trafiktillväxten för personbil med en tiondel genom aktiv stadsplanering.⁵ Endast en annan faktor anses ha högre potential, nämligen att höja priset på fossila drivmedel med 50 procent.

Det är helt sant att infrastrukturinvesteringar inte ensamt kan leda till att vi når klimatmålen. Det krävs t.ex. även ekonomiska styrmedel som leder i rätt riktning. Några exempel på förslag som Miljöpartiet driver är en höjning av koldioxidskatten, införande av lastbilsskatt och klimatskatt på flyget. Vi kan konstatera att regeringen inte redovisar något av dessa förslag i den nyligen presenterade budgeten. Detta trots att regeringen själv identifierar koldioxidskatten som ett av de centrala styrmedlen för att minska utsläppen från transportsektorn.⁶ Vi anser att vi i Sverige måste skruva på många skruvar för att nå klimatmålen. Där är vi överens med regeringen. Den stora skillnaden är att vi skruvar på flera ställen samtidigt, medan regeringen sitter still med skruvmejseln i handen.

Kritik av regeringens plan

Transportplanen hotar klimatet

Inför arbetet med den nationella planen har flera utredningar pekat ut vad som krävs av transportsystemet för att Sverige ska klara klimatmålen. Som en del av Kapacitetsutredningen utformade Trafikverket ett klimatpaket med ett tillhörande klimatscenario. Klimatpaketet innehåller konkreta förslag på hur klimatmålen ska kunna nås och hur beroendet av fossil energi i vägtrafiken ska kunna minska med 80 procent till 2030, som ett sätt att nå regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Rapporten konstaterar att biltrafiken behöver minska med minst en femtedel jämfört med i dag.⁷

Tyvärr valde regeringen att helt ignorera denna målbild. I stället för att utgå från klimatmålen och föreslå åtgärder som bidrar till att uppnå dessa var regeringens direktiv att Trafikverket skulle utgå från prognoserna för trafikutvecklingen, vilka i sin tur ”ska utgå från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för transportinfrastrukturen.”⁸ Prognoserna pekar på en ökning av personbilstrafiken med 34 procent och lastbilstrafiken med 37 procent mellan 2010 och 2030⁹, vilket går stick i stäv med klimatmålen. Flera bedömare, bl.a. konsultföretaget Trivector, har riktat skarp kritik mot prognoserna, som de menar är kraftigt överskattade.¹⁰ Tittar vi historiskt har ökningen av

⁵ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 28.

⁶ Regeringens prop. 2012/13:25, Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, s. 24.

⁷ Trafikverket, pm, Minskade utsläpp av koldioxid från vägtrafiken, 2012-02-27.

⁸ Regeringsbeslut 2012-12-20 dnr N2012/6395/TE, s. 21.

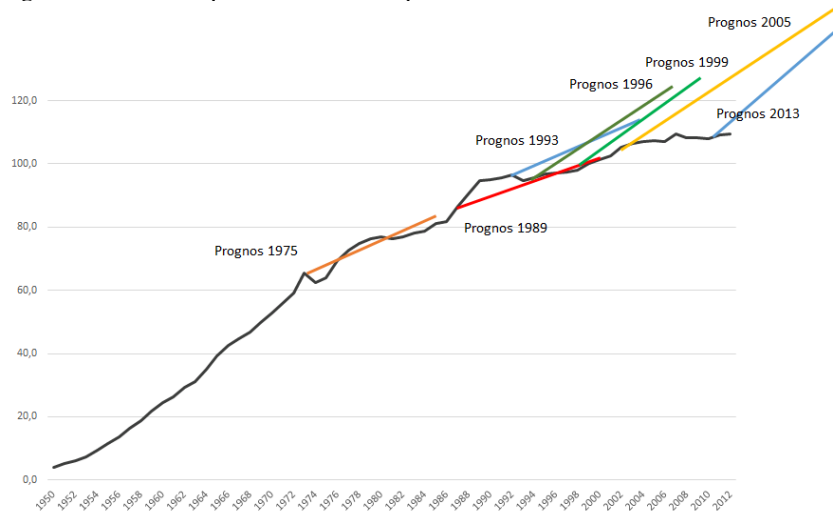
⁹ Trafikverket (2013). Minskade utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken. Pm 2 september.

¹⁰ Ekot (2013). Producent: Jonas Fredén. Sveriges Radio, 5 maj.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FFF-utredning

biltrafiken varit kraftigt överskattad ända sedan 90-talet, vilket framgår i figur 1 nedan.

Figur 1. Persontransportarbete med bil per år



Källa: Trafikverket och Trafikanalys.

För perioden 1997–2010 antog Trafikverket att biltrafiken skulle öka med 29 procent och persontrafik med tåg antogs öka med 26 procent. Det verkliga utfallet blev 13 procent för bilen och 59 procent för tågtrafiken.¹¹ Man har alltså planerat och byggt för mycket väg och för lite järnväg såväl i tidigare planer som i nuvarande. Ändå fortsätter optimismen kring biltrafikens utveckling, samtidigt som järnvägen inte ges tillräckligt med resurser att möta den stora efterfrågan. I stället för att underlätta för den växande skaran som vill göra ett klimatsmart val och ta tåget blir staten en bromskloss som i praktiken uppmanar människor att ta bilen i stället för tåget. Risken är också att prognoserna blir självuppfyllande. När det ständigt byggs nya vägar med ökad standard samtidigt som tågförseeningarna tillåts fortsätta är det inte svårt att förstå att många resenärer väljer bilen.

Detta sätt att planera har nu kommit till vägs ände och löser varken klimat- eller trängselproblemen. Det enda självklara är att börja i andra ändan och införa målstyrning i planeringen. Först beskriver vi vilket samhälle vi vill ha, vilka mål vi vill uppnå och när de ska vara uppnådda. Sedan väljer vi ut åtgärder som leder dit.

Det är fullständigt orimligt att som Alliansen gör först sätta upp klimatmål och sedan aktivt planera för åtgärder som tar oss i helt fel riktning. Många enskilda åtgärder, däribland nya motorvägar i storstäder, kommer att leda till kraftigt ökade koldioxidutsläpp. Detta understryks även av den statliga utredningen om en fossiloberoende fordonsflotta (FFF-utredningen), Fossilfrihet på väg. Utredningen menar att kapacitetsförstärkningar i transportinfrastrukturen genererar ny trafik och att det därför är viktigt att prioritera infrastruktur

¹¹ Trafikverket (2012). Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – Kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025, s. 8.

som leder till en överflyttning av resenärer och gods från trafikslag med höga utsläpp till trafikslag med låga utsläpp, snarare än att satsa på investeringar som genererar ökad biltrafik. Utredningen går så långt att den föreslår att planen revideras så att projekt och åtgärder som inte längre går att motivera utifrån klimatsynpunkt prioriteras bort till förmån för åtgärder som i stället bidrar till att uppnå klimatmålen.¹²

Det är inte bara FFF-utredningen som riktar kritik mot Trafikverkets plan. Även Naturvårdsverket, Boverket, Energimyndigheten och Transportstyrelsen ger tummen ned eftersom åtgärderna missar klimatmålen. Energimyndigheten avstyrker hela planen¹³, Boverket menar att den varken är ekonomiskt, socialt eller ekologiskt hållbar¹⁴ och Naturvårdsverket går så långt att de kallar planen för ”olaglig”¹⁵.

Trafikverket självt gör bedömningen att planförslagets bidrag till miljökvalitetsmålen om ett rikt växt- och djurliv och begränsad klimatpåverkan är negativt. I de egna känslighetsanalyserna framkommer att många vägprojekt skulle bli olönsamma om planen utgick från klimatscenario.

Om det antas att bara lönsamma projekt prioriteras skulle klimatscenario kunna leda till en minskning av åtgärdskostnaden för väginvesteringar till mindre än hälften, pengar som skulle kunna överföras till lönsamma projekt inom t.ex. kollektivtrafik.¹⁶

Om inga ytterligare åtgärder genomförs kommer klimatutsläppen från transporterna att öka, även om Trafikverkets åtgärder för att minska klimatutsläppen räknas med. Detta illustreras i figur 2 nedan, där det tydligt framgår att det finns en stor klyfta mellan uppsatta klimatmål och de beslut som hittills fattats för att nå målen. I dagsläget är målen mer papperstigrar än verktyg för förändring. För att nå målen krävs en medveten satsning på ett transportsnålt samhälle och teknikutveckling.

¹² SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg, s. 775.

¹³ Energimyndigheten (2013). Yttrande avseende Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025.

¹⁴ Boverket (2013). Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025.

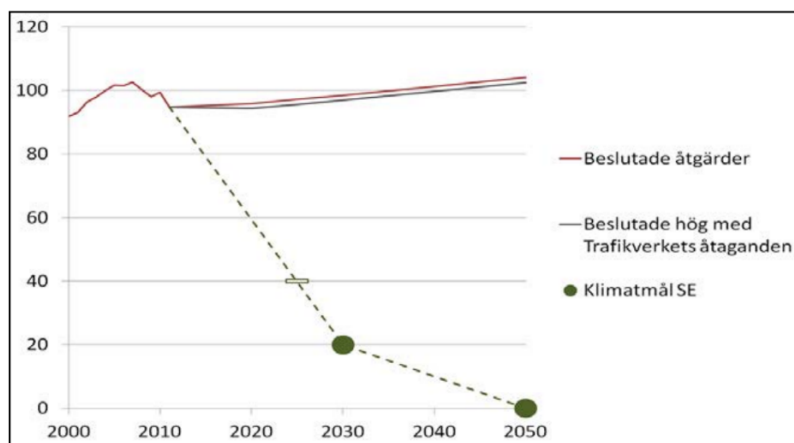
¹⁵ Ekot (2014). Producent: Annika Digréus, Sveriges Radio, 21 feb.

(<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5784088>).

¹⁶ Trafikverket (2013). Känslighetsanalyser av investeringsobjekt i förslag till nationell transportplan 2014–2025, s. 13.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen. Fel! Okänt namn på dokumenttypen.

Figur 2. Kurva för transportsektorns koldioxidutsläpp och Trafikverkets åtgärder för att minska koldioxidutsläppen



Förklaring: Den röda linjen visar prognostiserade klimatutsläpp med dagens trafikprognos och beslutade åtgärder för vägtrafik. Den grå linjen visar samma sak fast inklusive Trafikverkets planerade koldioxidminskningar med 100 000 ton per år mellan 2014 och 2016. Den streckade linjen visar hur kurvan för koldioxidutsläpp behöver utvecklas för att uppnå klimatmålen. (Källa: Bearbetning av Delrapport Transporter – underlag till färdplan 2050. Publ.nr 2012:224).

Trots den skarpa kritiken har regeringen inte gjort några förändringar som skulle innebära att planen bidrar till att transportsektorn uppnår klimatmålen. Tvärtom lägger regeringen till flera åtgärder som försämrar möjligheten att nå klimatmålen ytterligare, bl.a. en uppgradering av E20 i Västra Götaland till motorväg, en extra miljard till utredning och projektering av Österleden i Stockholm och statligt stöd till en ny flygplats i Sälen.

Inga tydliga satsningar på kollektivtrafik och cykel

Regeringen talar ofta om behovet av ökade satsningar på kollektivtrafik och cykel. Tyvärr lyser konkreta förslag med sin frånvaro. Regional och lokal kollektivtrafik är avgörande för att nå klimatmålen, och det behövs satsningar i hela landet. På många håll krävs statlig delfinansiering för att få fart på arbetet. Det kan handla om att bygga spårväg, införa busskörfält eller att på andra sätt prioritera kollektivtrafiken i gaturummet. Det kan också vara att införa smarta och användarvänliga informationssystem, t.ex. i form av realtidsinformation. Flera regioner ute i landet blev besvikna när beskedet om den nationella planen kom. I Skåne var förvåningen stor när inga pengar avsattes till medfinansiering av spårväg, trots att kommunerna själva är beredda att lägga stora summor på att bygga spårväg och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. För att klara fördubblingsmålet till 2020 behövs en betydligt snabbare utbyggnad av kollektivtrafiken än i dag. Vi anser att staten måste öka medfi-

nansieringen i de regionala planerna och ha en starkare klimatstyrning och på så sätt leda till investeringar i kollektivtrafik.

Den statliga cykelutredningen¹⁷ slår fast att det viktigaste är pengar. När det byggs fler cykelbanor ökar cyklandet. Regeringen själv konstaterar att åtgärder som leder till ökad cykeltrafik har potential att bidra till att nå flera olika samhällsmål, såsom förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och folkhälsa.¹⁸ Flera utredningar visar dessutom att nettonuvärdet för cykelsatsningar är mycket högt. Varje krona som investeras i cykelinfrastruktur genererar ett samhällsekonomiskt värde motsvarande 12–22 kronor.¹⁹ Trots cyklingens alla fördelar avsätter regeringen mindre än 1 procent av de 522 miljarderna i transportplanen till cykling.²⁰ Samtidigt sänks ambitionerna när det gäller själva cykelåtgärderna jämfört med förra transportplanen 2010–2021. Då planerades för åtgärder motsvarande 50 mil ny cykelväg, medan planen för 2014–2025 endast har satsningar som motsvarar 40 mil cykelväg.²¹ Det är olyckligt att ambitionerna sänks i tider där allt fler vill cykla och klimatutmaningen är större än någonsin. Vi anser att mer resurser bör gå till att finansiera utbyggd cykelinfrastruktur. Staten bör ta ett större ansvar här, framför allt i det statliga vägnätet, men också i det kommunala och regionala vägnätet genom att bidra med statlig delfinansiering av cykelåtgärder.

Bra med satsningar på järnväg, men inte tillräckligt

Vi är positiva till den omsvängning som regeringen gjort i fråga om järnvägen. Från att Anders Borg tidigare sagt att staten ”överinvesterat i järnvägar”²² och regeringen prioriterade bort viktiga järnvägssatsningar har regeringen nu bytt fot och satsar på järnvägen, i form av ökade anslag till drift och underhåll och till investeringar.

Tyvärr har vi sett ett trenderbrott de senaste åren. Riksdagens utredningstjänst har räknat på nyinvesteringarna i väg och järnväg de senaste åren och konstaterat att regeringen sedan 2012 investerat en större del i väg än i järnväg.²³ Även om regeringen nu satsar en större del på investeringar i järnväg finns det många viktiga projekt som helt lämnats utanför. Satsningen på Ostkustbanan, Ostlänken och första etappen Göteborg–Borås är strategiskt viktiga investeringar och det är positivt att regeringen nu lägger delar av dem i planen till 2025. Men för den kraftiga överflyttning av trafik från väg och flyg till järnväg som är nödvändig behövs ytterligare betydande nyinvesteringar i

¹⁷ SOU 2012:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv s. 15.

¹⁸ PM Cykling. Nationell transportplan 2014–2025, s. 1. (<http://www.nationellaplanen.se/wp-content/uploads/2014/04/cykling.pdf>)

¹⁹ WSP (2013) Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län.

²⁰ PM Cykling. Nationell transportplan 2014–2025, s. 1. (<http://www.nationellaplanen.se/wp-content/uploads/2014/04/cykling.pdf>)

²¹ Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025, s. 35.

²² Sydsvenskan 6 nov. 2007.

²³ Riksdagens utredningstjänst, dnr 2014:275, 2014-03-05.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEEDBACK

nya spår och dubbelspårsutbyggnader, både för att få plats med fler tåg på spåren och för att möjliggöra tåg i högre hastigheter som gör järnvägen mer attraktiv. Regeringens nysatsningar är långt ifrån tillräckliga.

Även när det gäller underhållet är satsningarna bristfälliga. De senaste veckorna har det dessutom framkommit att Trafikverket gjort ett räknefel så att det verkar saknas ytterligare minst 6 miljarder utöver den redan snålt tilltagna underhållsramen.

Motorvägar som ökar biltrafiken i städerna

Trots att Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket, Transportstyrelsen och flera utredningar tydligt deklarerar att det behövs en omfördelning mellan väg och järnväg för att nå klimatmålen fortsätter regeringen att planera för Förbifart Stockholm och nu även för Österleden, detta trots att även den senare pekats ut som ett objekt som inte bör byggas enligt Kapacitetsutredningens klimatpaket. Även stora delar av E20 genom Västra Götaland ska uppgraderas till två-plus-två-väg och motorväg, trots att två-plus-ett-vägar är lika säkra och kräver betydligt mindre tid och resurser att bygga. Forskningen har slagit fast det som brukar kallas vägträngselns grundregel: Nya motorvägar är inducerande och leder till att trafiken ökar proportionellt med antalet nya vägkilometer.²⁴ Den ökade trafiken leder i sin tur till ökad klimatpåverkan.

En annan allvarlig bieffekt som uppstår när nya motorvägar byggs i och kring städer är att framkomligheten försämras. Få transportmedel är så ytineffektiva som personbilar. Exempelvis kan en 40 meter lång spårvagn ta upp till 300 passagerare²⁵, vilket motsvarar lika många människor som i genomsnitt färdas i 230 bilar.²⁶ Samtidigt står en personbil stilla 96 procent av tiden²⁷ och upptar då värdefull yta. Att satsa på kollektivtrafik, cykel och gång är således betydligt effektivare sätt att lösa trängseln på, samtidigt som det skapar trevligare och attraktivare städer. Tyvärr leder motorvägarna i stället till att fler väljer bort effektivare kollektivtrafik till förmån för bilen. Många framgångsrika städer, däribland Tokyo, London, Zürich, Vancouver och Köpenhamn, har sedan länge insett att trängselproblem inte löses med utökad vägkapacitet för bilar. I stället för att ge bilarna mer utrymme prioriteras tillgänglighet och rörlighet för människor, vilket har ökat framkomligheten markant.

Trots att det bryter mot allt sunt förnuft fortsätter regeringen att planera för nya dyra motorvägar i stället för att prioritera åtgärder som faktiskt leder oss närmare lösningen på klimatfrågan.

²⁴ Edward Glaeser (2012). Stadens triumf – hur vår största uppfinning gör oss rikare, smartare, grönare, friskare och lyckligare, s. 111. Stockholm: SNS Förlag.

²⁵ http://www.alstom.com/Global/Sweden/Resources/Documents/transport_urbancreativity.pdf.

²⁶ Bygger på antagande om att genomsnittligt antal passagerare per bil är 1,3, vilket framkom i den nationella resvaneundersökningen RES 2005–2006.

²⁷ Per Lundin (2008). Bilsamhället – ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige, s. 48.

Regeringen lägger ned järnvägsbanor och bygger ut flygplats i stället

I dag är flyget det transportslag som släpper ut mest per personkilometer.²⁸ Trots detta vill regeringen ge statligt stöd till en utbyggnad av flygplatsen i Sälen. Samtidigt planeras nedläggning av den nordvästra delen av Västerdalsbanan mellan Rågsveden och Malung, vilket försämrar möjligheten att köra gods och persontåg på banan. Det är ytterst anmärkningsvärt att regeringen gör denna prioritering som leder till ökade klimatutsläpp. Många inrikesflygplatser i Sverige har dessutom stora problem att gå runt lönsamhetsmässigt och kostar skattebetalarna stora pengar. Sälen ligger dessutom i ett geografiskt läge som lämpar sig väl för tågresor. Såväl skogssektorn som turistnäringen i västra Dalarna skulle gynnas av en järnväg till Sälen. Klimatförändringarna hotar på sikt hela skidnäringen. Om vi inte minskar våra utsläpp är risken stor att snön i Sälen är borta när flygplatsen står färdig.

Miljöpartiets förslag för ett klimatsmart transportsystem

Klimatrevidering av befintlig plan

Såväl Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Boverket och Transportstyrelsen som den statliga FFF-utredningen visar att Trafikverkets förslag till nationell plan, som ligger till grund för regeringens beslut, inte leder till att klimatmålen nås. I stället finns det mycket som talar för att den leder till ökade utsläpp. Miljöpartiet anser att det är helt orimligt att lägga 522 miljarder kronor på en plan som inte leder oss närmare en lösning på klimatfrågan. Trafikverkets känslighetsanalys av planen slår fast att över hälften av alla väginvesteringar skulle bli olönsamma om trafikutvecklingen skulle minska med 20 procent, vilket krävs för att uppfylla klimatmålen.²⁹

Mot bakgrund av detta föreslår vi att planen revideras så att projekt och åtgärder som inte går att motivera utifrån klimat- och trafiksäkerhetssynpunkt prioriteras bort till förmån för åtgärder som i stället bidrar till den nödvändiga omställningen mot mer klimatsmarta transporter och ett transportsnålt samhälle. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Vid en klimatrevidering skulle enligt Trafikverket kostnaden för väginvesteringar minska med mer än hälften.³⁰ Det skulle innebära att ca 40 miljarder skulle kunna överföras till satsningar på kollektivtrafik och järnväg. Miljöpartiet har valt att inte gå riktigt så långt utan väljer att omfördela ca 30 miljarder

²⁸ Jonas Åkerman (2008). Klimatpåverkan från utrikes resor. KTH-rapport 2008:7, s.12.

²⁹ Känslighetsanalyser av investeringsobjekt i förslag till nationell transportplan 2014-2025. Trafikverket 13-07-02.

³⁰ Trafikverket (2013). Känslighetsanalyser av investeringsobjekt i förslag till nationell transportplan 2014-2025, s. 13.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen.

under tolvårsperioden, vilket är mer i linje med vad regeringens FFF-utredning föreslår.³¹

Två motorvägsprojekt som skulle falla bort vid en klimatrevidering är Förbifart Stockholm och Österleden. Enligt Trafikverkets bedömning kommer Förbifart Stockholm att kosta 32,3 miljarder under planeringsperioden inklusive de extra kapacitetsåtgärder på E4/E18 och E18 som måste till som en följd av motorvägen. Av detta finansieras 8,4 miljarder genom statliga medel från den nationella planen. Till Österleden vill regeringen anslå 2 miljarder bara till utredning och projektering. Sammanlagt handlar dessa projekt om 10,4 miljarder som Miljöpartiet i stället satsar på klimatsmart infrastruktur.

Vid en klimatrevidering är det viktigt att beakta trafiksäkerhetsaspekter så att trafikfarliga vägar åtgärdas på ett kostnadseffektivt sätt. E20 genom Västra Götaland är ett exempel på en väg som behöver åtgärdas. Miljöpartiet prioriterar den lösning som Trafikverket förordat som mest kostnadseffektiv, dvs. mötesseparerad två-plus-ett-väg i befintlig sträckning med plankorsningar. Det skulle innebära en halvering av kostnaden jämfört med regeringens förslag, från 6,5 till 3,25 miljarder.^{32 33} Dessa pengar vill vi i stället satsa på att bygga ut och förbättra järnvägen. Vårt förslag med två-plus-ett-lösning går snabbare att färdigställa, vilket skulle innebära att vi kan höja säkerheten på vägen snabbare.

Trots att inrikesflyget i Sverige kräver stora subventioner för att gå runt och innebär stora kostnader för både skattebetalare och klimatet väljer regeringen att satsa på att bygga ut ännu fler. I transportplanen anslås 250 miljoner kronor i statligt investeringsstöd till en ny landningsbana i Sälen. Samtidigt lägger man ned delar av nordvästra delen av Västerdalsbanan mellan Rågsveden och Malung. Miljöpartiet vill göra tvärtom. Vi vill rusta upp Västerdalsbanan och andra regionala banor (se nedan).

Utökad ram

Miljöpartiet föreslår att den totala ramen utökas med 56 miljarder kronor till 578 miljarder kronor. Av de extra anslagen går 7 miljarder kronor till banunderhåll och resterande 49 miljarder till järnvägsinvesteringar. Läs mer om våra anslag nedan eller i motion 2012/13:T11 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.

Stadsmiljöprogram

I Trafikverkets kapacitetsutredning finns en välgrundad beskrivning av de brister i storstadsområdenas infrastruktur som leder till stora kostnader för samhälle, näringsliv och individer. En övergång från nuvarande persontransporter till yteffektiva former av förflyttning skulle minska trängsel och ge plats för bostadsbyggande och mer grönska i städerna. Miljöpartiet ställer sig

³¹ I den statliga FFF-utredningen Fossilfrihet på väg föreslås att 30 miljarder tas från väginvesteringar i den nationella planen till satsningar i städer som leder till minskad klimatpåverkan, s. 866.

³² Trafikverket (2012). Åtgärdsvalsstudie, E20 Genom Västra Götaland.

³³ Näringsdepartementet (2014). Pm, Utbyggnad av E20 genom Västra Götaland.

bakom FFF-utredningens förslag om att inrätta ett stadsmiljömål som innebär att ökningen av persontransporter i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska. Även Delegationen för hållbara städer föreslog en nationell politik för en hållbar stadsutveckling. Målen om fossilbränsleoberoende går inte att nå utan att bilresorna minskar kraftigt i städerna där det är lättast att erbjuda alternativ till bilen. FFF-utredningen föreslår att staten tecknar stadsmiljöavtal med de kommuner som tydligt förbinder sig att genom markanvändning och på andra sätt verka för stadsmiljömålen. Via avtalen kan kommunerna erhålla statsanslag till den infrastruktur för kollektivtrafik och cykel som bedöms lämplig för att biltrafiken ska minska. FFF-utredningen bedömer att det behövs 30 miljarder under 2014–2025 till stadsmiljöprogrammen. Medel föreslås komma från väginvesteringar i den nationella transportplanen.³⁴

I bl.a. Norge och Frankrike finns goda erfarenheter av liknande upplägg där kommunerna framgångsrikt kunnat erbjuda invånarna alternativ till bil. Attraktivare kollektivtrafik, fler cykelvägar, en effektivare godslogistik, trängselskatter, rätt att ta ut skatt på privata p-platser och möjlighet att via lokala trafikstadgor reservera parkering för bilpoolsbilar är exempel på förslag från FFF-utredningen på hur kommuner kan underlätta minskat bil- och fossilberoende.

Med utgångspunkt i FFF-utredningens förslag föreslår Miljöpartiet därför ett kraftigt stadsmiljöprogram med satsningar på bl.a. kollektivtrafik, cykel och järnväg. Totalt avsätter vi 30 miljarder kronor fram till 2025 till medfinansiering av projekt och åtgärder som bidrar till ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel och minskad andel bil- och lastbilstrafik i städerna. I programmet ingår ett särskilt stöd till utbyggnad av spårvägar och tunnelbana, och cykelsatsningar. Även särskilda satsningar på regionalståg finns med, vilket underlättar för klimatsmart resande kring och mellan städer.

Järnväg

Satsningar på järnvägen är en nyckelfaktor i den gröna omställningen av Sverige. Järnvägens största fördelar för persontransporter är stor kapacitet att transportera många människor i höga hastigheter. Viktiga funktioner är bl.a. arbetspendling samt affärsresor och fritidsresor mellan befolkningscentrum. Inriktningen ska vara att järnvägen så långt möjligt ska kunna ersätta bil- och flygresor. Det förutsätter att en tågresor är snabbare än bilen och billigare än flyget.

När det gäller godstransporter har järnvägen sin givna plats framför allt för stora, tunga och skrymmande transporter och på avstånd längre än cirka tio mil. För att godstransporterna ska vara konkurrenskraftiga måste järnvägen kunna erbjuda en hög kapacitet, snabba transporter, god logistik och hög tillförlitlighet. Tyvärr finns här stora brister i form av eftersatt underhåll, flaskhalsar och bristande spårkapacitet som i många fall motverkar möjligheten för järnvägstransporter att öka sina marknadsandelar.

³⁴ SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg, s. 866.

Fel! Okänt namn på

delmängtsymbol.

Drift och underhåll

Miljöpartiet tillför ytterligare ca 600 miljoner kronor per år eller totalt 7 miljarder kronor under planperioden 2014–2025 till banunderhåll. Med tanke på den senaste tidens diskussion kring felbedömning av kostnaden för järnvägsunderhållet är vi beredda att se över denna summa och vid behov omprioritera alternativt utöka ramen så att ytterligare resurser kan läggas på järnvägsunderhåll.

Investeringar

Miljöpartiet satsar totalt 65 miljarder mer än regeringen på järnvägsinvesteringar under planperioden 2014–2025 fördelade med 39 miljarder kronor på fyra större projekt och 26 miljarder kronor på ett flertal medelstora och mindre projekt.

Stora projekt

Norrbotniabanan, etapp 1. Miljöpartiet var i förhandlingarna inför den nationella planen 2004–2015 pådrivande för att medel skulle anslås för att påbörja projekteringen av en ny kustjärnväg mellan Umeå och Luleå. Det har resulterat i ett omfattande utredningsarbete, där det nu finns färdiga järnvägsutredningar med beslut om sträckning (korridorer) för hela sträckan. Projektet har stor betydelse för arbetspendling, godstransporter och utveckling av näringslivet i de två nordligaste länen. Projektet är också nämnt i EU-kommissionens förslag till stamnät i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket innebär att Sverige kan beviljas EU-bidrag. Det är därför angeläget att byggandet av banan inleds så snart som möjligt. Vi föreslår därför att i en första etapp Umeå–Skellefteå ska ingå i planen till en uppskattad kostnad i storleksordningen 10 miljarder kronor.

Ostkustbanan Gävle–Sundsvall och Ådalsbanan Sundsvall–Härnösand. Det är positivt att regeringen vill påbörja utbyggnaden till dubbelspår mellan Sundsvall och Dingersjö. Ostkustbanan är i dag en av Sveriges mest belastade järnvägssträckor. En kapacitetsförstärkning har blivit än mer angelägen för att fullt ut kunna utnyttja potentialen i de utbyggnader som skett längre norrut genom Ådalsbanan och Botniabanan. Även Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand behöver byggas ut, se nedan. Totalt är Miljöpartiet berett att satsa tio gånger så mycket som regeringen och föreslår därför att 9 miljarder kronor avsätts till en partiell dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Sundsvall under planperioden utöver vad regeringen satsar.

Göteborg–Borås, höghastighetsbana hela sträckan. I regeringens plan ingår en utbyggnad av en ny bana på mellansträckan Mölnlycke–Bollebygd via Landvetters flygplats. Detta är bra, men inte tillräckligt då den fulla potentialen av en sådan bana knappast kommer att kunna tillgodogöras om den ska kopplas till nuvarande kapacitetssvaga och långsamma banor närmast Göteborg respektive Borås. Miljöpartiet föreslår därför att även dessa delar, Alme-

dal–Mölnlycke och Bollebygd–Borås, ska ingå i planen. Kostnaden för dessa delar uppskattas till storleksordningen 10 miljarder kronor.

Lund–Hässleholm, fyrspar/höghastighetsbana. Denna del av Södra stambanan är i dag starkt belastad av såväl växande godstrafik som snabbtåg, regional- och pågatåg. Inte minst innebär det svåra kapacitetsproblem med en så varierande trafik i olika hastigheter. Denna bana bör därför byggas ut till fyra spår på ett sådant sätt att den senare kan bli en länk i en kommande höghastighetsbana till södra Sverige. Miljöpartiet föreslår att ca 10 miljarder kronor anvisas i planen, vilket torde räcka till att en stor del av utbyggnaden kan genomföras under planperioden.

Medelstora och mindre projekt

Utöver ovannämnda större strategiska investeringar finns också många angelägna medelstora och mindre investeringar som väsentligt skulle förbättra järnvägens kapacitet och attraktivitet på många platser runt om i landet. Miljöpartiet föreslår därför att ramen för järnvägsinvesteringar utökas med ytterligare 26 miljarder kronor för att inrymma ett antal sådana projekt.

Godspott. Det finns ett antal mycket angelägna åtgärder för att kunna öka godstrafiken på befintliga banor. Dessutom behövs medel för att förbättra möjligheterna att kombinera transporter med järnväg och sjöfart. Vi utökar ramen med ytterligare 3,5 miljarder kronor för att tidigarelägga och genomföra fler av dessa angelägna projekt. Ett exempel är utbyggnaden mellan Hallsberg och Degerön där regeringen inte anslår tillräckligt för att bygga dubbelspår på hela sträckan fram till 2025.

Ådalsbanan Sundsvall–Härnösand, etapp 1. Dagens bana är kurvig och tar en lång omväg jämfört med en rät linje mellan orterna. Förstudien har visat att restiden kan kortas med en halvtimme eller mer med en ny dragning på sträckan, vilket har stor betydelse för både den lokala trafikens konkurrenskraft och all person- och godstrafik till och från orter norr om Härnösand. Miljöpartiet vill bygga en första etapp av banan, delen närmast Härnösand, under kommande planperiod.

Dalabanan Uppsala–Borlänge–Falun. Det finns ett stort behov av att förbättra kapacitet och restider på banan mellan Uppsala och Falun. Dalabanan är också viktig för godstrafiken. Därför föreslår Miljöpartiet kapacitetsåtgärder och en dubbelspårsutbyggnad mellan Borlänge och Falun.

Ostkustbanan, fyrspar Myrbacken–Uppsala, etapp 1. Mellan Stockholm och Uppsala reser ca 40 000 personer dagligen. Ökningen mellan 1997 och 2010 var 58 procent mot prognostiserade 26 procent.³⁵ Allt talar för att ökningen kommer att hålla i sig så länge det finns kapacitet i järnvägssystemet. Tyvärr drabbas resenärerna väldigt ofta av förseningar och inställda tåg. Därför gör vi en satsning på sträckan Myrbacken–Uppsala. Myrbacken är den punkt där de söderifrån kommande dubbelspårerna från Märsta och Arlanda

³⁵ Yttrande om Trafikverkets kapacitetsutredning. Länsstyrelsen i Uppsala län, s. 2.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: Fel! Okänt namn på dokumenttypen: Fel! Okänt namn på

förenar sig till bara ett dubbelspår vidare mot Uppsala. Trafiken kommer att kunna öka ytterligare, bl.a. med fler persontåg och godståg till den nya kombiterminalen i Rosersberg. Uppsala och Knivsta kommun har inriktat sina respektive översiktsplaner på att få till stånd tågstopp i Bergsbrunna respektive Alsike, vilket är omöjligt med dagens dubbelspår. En första etapp av fyrspårsutbyggnad ingår i planen, för att möjliggöra för en hållbar stadsutveckling och för att samtidigt skapa förutsättningar för fler att övergå från att pendla med bil till att pendla med tåg.

Sydostlänken, (Älmhult–)Olofström–Karlshamn. Innefattar en upprustning av befintlig bana Älmhult–Olofström och en ny bana vidare söderut för anslutning till Blekinge kustbana. Länken skulle innebära väsentligt förbättrade möjligheter för godstrafiken till sydöstra Sverige, hamnarna i Blekinge och för bl.a. stora företag som Volvo i Olofström och Ikea i Älmhult. Den skulle även innebära en välkommen avlastning av Södra stambanan söder om Älmhult.

Pott för regionala banor. Miljöpartiet föreslår en särskild pott på 9 miljarder kronor för trimning och förbättringar för ett antal regionala banor som har stor betydelse för godstrafik och lokal persontrafik. Förbättringarna kan t.ex. avse mötesspår, bärighet och signalåtgärder. Inlandsbanan med tvärbanor har en stor potential för en ökad godstrafik. Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele bör rustas upp som omledningsmöjlighet för godstrafiken och för lokal persontrafik. I Värmland behövs ökad kapacitet på Värmlandsbanan inklusive resecentrum i Karlstad. Regeringens satsning på 422 miljoner är otillräcklig och ligger för långt fram i tiden. Bohusbanan behöver trimmas med bl.a. mötesspår och Lysekilsbanan rustas upp för att åter kunna användas. I Västra Götaland kan åtgärder på Älvsborgs-, Kinnekulle-, Viskadals-, och Karlsborgsbanorna förstärka den positiva trenden med en ökande regionalågtrafik. I östra Småland och Östergötland finns förslag på åtgärder som möjliggör ökad och mer attraktiv trafik på Stångådals- och Tjustbanorna för både gods- och persontransporter, samt en hastighetsanpassning till 160 km/tim på sträckan Sandhem–Nässjö. I Skåne behövs en hastighetsanpassning till minst 200 kilometer i timmen på sträckan Hässleholm–Helsingborg, delvis dubbelspårsutbyggnad Hässleholm–Kristianstad och fler mötesspår Malmö–Ystad. Dessutom behövs en utbyggnad till dubbelspår på delar av Markarydsbanan för ökad turtäthet för Pågatågen planeras att gå till Halmstad efter att Hallandsås färdigställts.

Särskilda utredningsuppdrag för snabbare tåg Stockholm–Oslo och Oslo–Göteborg. I dag tar det fem timmar och 55 minuter att åka tåg mellan Stockholm och Oslo och drygt fyra timmar mellan Göteborg och Oslo. Varje år sker 1,3 miljoner flygresor mellan de båda huvudstäderna. För att minska transportsektorns klimatutsläpp och öppna upp för nya arbetsmarknadsregioner föreslås en åtgärdsvalsstudie för båda sträckorna. Målet är att halvera restiderna till tre respektive två timmar.

Statligt stöd till utbyggnad av spårväg i större städer

Tack vare spårvägen har många städer runt om i Europa både fått en mer attraktiv stadsmiljö och lockat över fler till kollektivtrafiken. Miljöpartiet har i tidigare budgetar föreslagit att staten ska avsätta medel för att stödja utbyggnaden av spårbunden kollektivtrafik i städerna.³⁶ Under den kommande tolvårsperioden 2014–2015 avsätter vi 12 miljarder till städer som vill bygga spårväg och tunnelbana. Denna pott blir en del av stadsmiljöprogrammet och kommer att beviljas de kommuner som kan visa att investeringarna bidrar till att uppfylla stadsmiljömålet.

Statligt stöd till cykelinfrastruktur

Den statliga cykelutredningen³⁷ slår fast det forskningen och cykelorganisationerna länge varit överens om: Det viktigaste är pengar. När det byggs fler cykelbanor ökar cyklandet. Trafikverket har under planperioden 2010–2021 avsatt en knapp miljard kronor till cykelåtgärder, vilket motsvarar ca 50 mil ny cykelväg. I Trafikverkets förslag till ny transportplan 2014–2025 sänks ambitionerna och de föreslagna satsningarna motsvarar endast 40 mil cykelväg.³⁸ Miljöpartiet anser att de satsningarna är otillräckliga och föreslår en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder och öronmärker 9 miljarder kronor under den nya planperioden 2014–2025 för cykelåtgärder. Dessa pengar blir en del av stadsmiljöprogrammet, där de antingen kan användas till nya statliga cykelvägar eller som bidrag till kommuner för att anlägga cykelvägar eller för att införa s.k. stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt. Där ingår även att förbättra för gångtrafikanter. Cykelpengarna kommer även att finansiera infrastruktur utanför städerna. På så sätt blir det lättare att välja cykeln även på längre sträckor och mellan städer.

Sjöfart

Sjöfarten är en viktig pusselbit i omställningen till klimatsmarta transporter. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Samtidigt finns en stor outnyttjad potential. Endast 7 procent av våra inrikes godstransporter körs i dag på köl, att jämföra med övriga Europa där ofta en fem gånger så stor andel av godset fraktas på vattenvägarna. Genom att flytta över transporter från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra.

Miljöpartiet säger ja till regeringens sjöfartssatsningar. Samtidigt ser vi stora behov som inte blir tillgodosedda, inte minst i Västra Götaland där slussarna i Trollhättan behöver bytas ut senast 2030. Därför satsar Miljöpartiet ytterligare 250 miljoner så att ombyggnaden av slussarna kan påbörjas i slutet av planperioden. För att sjöfarten ska kunna öka sin marknadsandel föreslår

³⁶ För mer detaljer kring detta förslag, se separat pm Attraktiv spårväg i svenska städer.

³⁷ SOU 1212:70 Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, s. 15.

³⁸ Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025, s. 35.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEU OLSS

Miljöpartiet också att en vägavgift för tunga lastbilar införs. I dag finns endast ban- och farledsavgifter, vilket skapar snedvridna konkurrensvillkor.

It och bredband – det femte transportslaget

De fyra transportslagen järnväg, väg, sjöfart och flyg fungerar inte utan det femte – data och telekommunikation. Stora klimatvinster kan göras med hjälp av it. Det handlar t.ex. om att ersätta en del av de ”tvungna” flygresorna med videokonferenser. Företaget Telia Sonera lyckades minska antalet tjänsteresor med 30 procent på sex år genom ett målinriktat arbete och med it som verktyg. Miljöpartiet anser att staten måste ta ett större ansvar för it-infrastrukturen. Vårt mål är att samtliga hushåll och fasta verksamheter i Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband senast 2020. För att läsa mer om Miljöpartiets it- och bredbandsförslag, se vår motion 2013/14:T289 Statens ansvar för bredbandsutbyggnad.

Stockholm den 4 juni 2014

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)