

Motion till riksdagen 2011/12:T344

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Mer gods på spåren

Sammanfattning

Klimatsmarta transporter är en viktig förutsättning för ett hållbart samhälle. Vägtransporter och flyg ger stor klimatpåverkan medan spårburen trafik och sjöfart ger mindre. Miljöpartiet välkomnar EU-kommissionens ambition att öka järnvägens andel av godstransporterna. För att få mer gods på spåren i Sverige är flera åtgärder nödvändiga; strategiska satsningar på spår för gods- trafik, oförändrade banavgifter, införandet av en lastbilsskatt och avskaffat undantag för långa och tunga lastbilar. Om detta handlar denna motion.

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka spårunderhållet och tidigarelägga åtgärder för att bygga bort flaskhalsar för godstrafiken, t.ex. på sträckorna Hallsberg–Mjölby och Gävle–Sundsvall samt på Hamnbanan i Göteborg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta stambanor och lågtrafikerade banor runt om i landet för godstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i nya spår, bl.a. Norrbotniabanan och Sydostlänken, som skulle bli viktiga godsstråk.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga eller nyskapa järnvägsprojekt som svarar mot förändringar i näringslivet och den internationella efterfrågan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behålla oförändrade banavgifter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och senast den 1 juli 2013 införa en avståndsbaserad lastbilsskatt på det svenska vägnätet som ska vara lika för fordon registrerade i Sverige och i andra länder.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att som ett led i överflyttningen av gods från lastbil till tåg avskaffa undantaget från EU-reglerna som ger Sverige dispens för 24 meter långa och 60 ton tunga lastbilar och avvisa alla förslag om ännu längre och tyngre fordon.

¹ Yrkande 6 hänvisat till SkU.

Inledning

Väl fungerande godstransporter är en central del av vårt samhälle och en förutsättning för många människors vardag och för att näringslivet ska fungera. Transporter är dock inget självändamål, och många transporter är påtvingade och samhällsekonomiskt slöseri. Några exempel är mat som fraktas hundratals, ibland tusentals, mil eller det faktum att 43 procent av lastbils-transporterna i Europa går tomma.¹

Trafiksektorn är också extremt oljeberoende. Detta är alarmerande av klimatskäl men också när det gäller sårbarhet (till exempel i fråga om transporter av mat) och ekonomisk risk. Oljeresurserna i världen blir allt knappare när nya fyndigheter inte håller jämn takt med den ökande konsumtionen.² ”Oljetoppen” innebär att en kraftig prisökning är att vänta. För att den svenska industrin ska kunna få sina råvaror och kunna leverera sina produkter i framtiden måste vi nu börja ställa om till ett fossiloberoende samhälle.

De tunga transporterna har en nyckelroll för utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 10 procent eller cirka 1,7 miljoner ton. Under 2010 ökade utsläppen inom vägtransportsektorn i Sverige med cirka 100 000 ton. Ökningen ligger till största delen på tunga lastbilar medan utsläppen från personbilar har varit i stort sett oförändrade.

Gods på tåg är miljövänligt

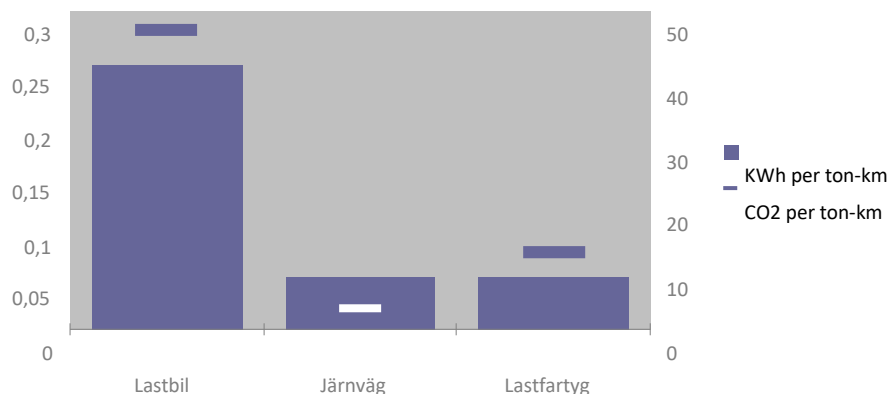
Väg- och flygtransporter är transportslag som ger stor klimatpåverkan medan spårburen trafik och sjöfart ger mindre. Skillnaden beror främst på stora olikheter i energieffektivitet, den mängd energi som behövs per tonkilometer. En ännu större faktor i Sverige är att järnvägen dessutom nästan uteslutande trafikeras av tåg som använder el från förnybara energikällor. Totalt sett innebär det att järnvägstransporter orsakar betydligt mindre klimatpåverkan än alla andra trafikslag.

¹ Regeringens budgetproposition s. 49.

² Snabb anpassning av transportsystemet till minskad olja. Om sårbarhet, beredskap och möjliga åtgärder vid en oljekris. Vinnova 2010.

Fel! Okänt namn på

Godstrafikens energianvändning och utsläpp per tonkilometer i Sverige



Energi på vänster skala och utsläpp på höger skala, gram.

Källa: Sika, Vägverket, Nätverket Transport och Miljö, Green Cargo m.fl.

En positiv trend är att många företag vill transportera sitt gods på tåg. Godstrafiken på spåren har också ökat kraftigt, med 20 procent sedan 1997. Ökningen är mer än dubbelt så stor som i de prognoser som låg till grund för Framtidsplanen 2004–2015. Detta är ett av skälen till att det blivit stora kapacitetsproblem på järnvägsnätet. Samtidigt är det viktigt att säga att lastbilstransporterna har ökat ännu mer och tagit marknadsandelar av järnvägen under denna period.

Miljöpartiet ser med tillfredsställelse på att EU-kommissionens vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde” innehåller målsättningen att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna samt ambitionen att införa en obligatorisk infrastrukturavgift för tunga lastbilar. Tyvärr går den svenska regeringens politik åt rakt motsatt håll. I sitt utlåtande över vitboken motsatte sig allianspartierna dessa båda målsättningar.³ Regeringens politik kommer att leda till mer gods på vägen och mindre på spår och vatten.

Miljöpartiets Tåglyft för godstrafik i hela landet

Öka banunderhållet och åtgärda flaskhalsarna

Miljöpartiet vill ha en bestående och kraftfull satsning på järnvägen. Vi föreslår ökat underhåll under tio år, i nivå med de summor som Trafikverkets

³ Trafikutskottets utlåtande 2010/11:TU22.

kapacitetsutredning har identifierat i sitt högsta alternativ (C4)⁴. Utredningen visar också tydligt på en rad flaskhalsar som hotar godstrafiken. Trafikverket föreslår tidigareläggning av några investeringar men visar samtidigt att även med dessa satsningar kommer en rad flaskhalsar att finnas kvar 2021.

Miljöpartiet föreslår att resurser avsätts så att flaskhalsarna helt kan elimineras inom tio år. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det gäller bland annat några av de godsstråk som näringslivets transportråd har prioriterat: dubbelspår Hallsberg–Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen, med byggstart 2015, och Hamnbanan i Göteborg, med byggstart 2013. Andra satsningar för att åtgärda godstrafikens flaskhalsar som finns i Miljöpartiets plan är Väst-kustbanan genom Varberg, med byggstart 2015, dubbelspår och uppgradering Gävle–Sundsvall–Härnösand, med byggstart 2015, och ny Marieholmsbro till Göteborgs hamn, med byggstart 2013.

Tågsatsningar i hela landet

För att klara av att föra över mer gods på tåg och ge godskunderna större leveransrygghet krävs förutom åtgärdandet av flaskhalsarna även satsningar på andra banor i hela Sverige. Det gäller stambanorna men också så kallade ”lågratifierade” banor som inte sällan har en ganska omfattande godstrafik ut till stambanorna. Cirka 10 procent av godstransporterna börjar och slutar på dessa banor.

Några av de banor landet runt där Miljöpartiet vill se satsningar under de kommande åren är: Dalabanen, Norra stambanan, Malmbanan, Södra stambanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan, Bohusbanan, Inlandsbanan och Bergslagsbanan. En upprustning för ökad bärighet och kapacitet väster om Väneren skulle till exempel möjliggöra att mer godståg norrifrån kan ta den vägen till Göteborg, vilket minskar trycket på den hårt belastade stambanan Hallsberg–Göteborg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Framtidsinvesteringar i nya spår

Järnvägskapaciteten behöver öka för att möjliggöra mer gods på spåren samt för att skapa ett mer robust järnvägssystem. Då räcker inte alla ovanstående och nödvändiga satsningar till. Det behövs också helt nya banor för tåg i Sverige.

Vi anser att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Det ger utrymme för fler godståg och gör det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar.

⁴ Trafikverkets kapacitetsutredning.

Fel! Okänt namn på

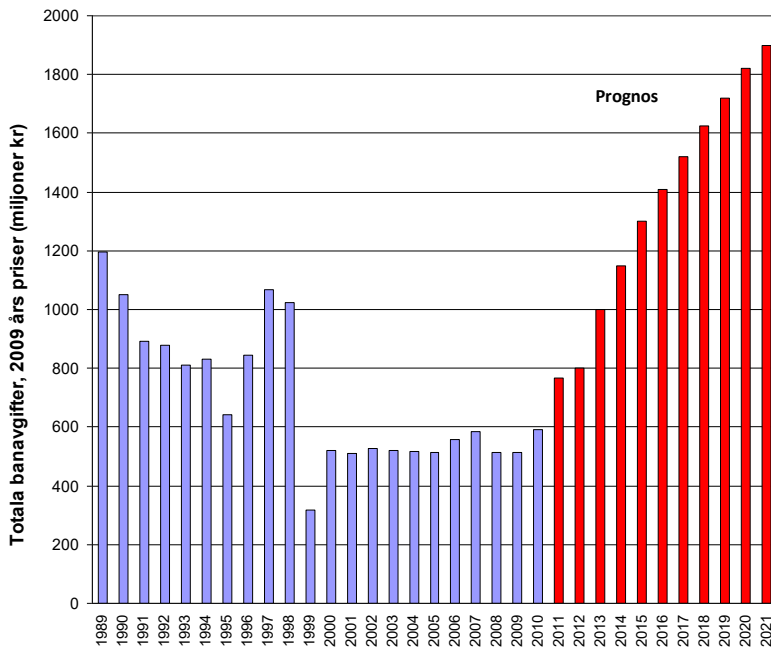
Miljöpartiet arbetar för Norrbotniabanan, en ny bana Umeå–Luleå för att klara godstrafiken till och från övre Norrland och Finland/Ryssland. Vi föreslår en byggstart 2015. Ett annat nytt stråk är Sydostlänken från Älmhult via Olofström till Karlshamn. Bland annat Ikea och Volvo har behov av denna godslänk till hamnen vid Östersjökusten.

Nya banor för malm och stål

Viktigt är även att ha beredskap för nya projekt som kommer att behövas för att svara mot förändringar i näringslivet och den internationella efterfrågan. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ett exempel är det snabbt ökade intresset för malm från svenska gruvor, som tagit många samhällsplanerare på sängen. Till exempel öppnas redan 2013 en helt ny malmgruva i Kaunisvaara utanför Pajala och 2015 planeras en nystart av gruvan i Grängesberg. Gruvnäringen är särskilt lämpad för kombinationen tåg- och båtfrakter, och mycket olämplig för vägtransporter. Ett annat exempel är stålverket i Hagfors, som är ett av få stålverk i världen utan järnvägsförbindelse. Stålverket har problem med att öka sin produktion trots stor efterfrågan på grund av att vägarna inte klarar fler tunga transporter. Kommunen vill nu utreda förslaget att lägga cirka 3 mil räls på en gammal banvall ut till Inlandsbanan för att frakta stålet den vägen. I projektet ingår även en mindre upprustning och öppnande av Inlandsbanan mellan Lesjöfors och Vansbro, vilket är av betydelse för flera kommuner längs sträckan och för skogsindustrin.

Nej till höjda banavgifter



Regeringen aviserar i budgeten kraftigt höjda banavgifter. Man vill höja avgifterna från 715 miljoner kronor 2011 till 855 miljoner kronor 2012 och sedan till 1 miljard kronor 2013. Regeringen har aviserat att det totala uttaget av banavgifter under planperioden till 2021 ska vara 15,6 miljarder kronor. Med en stegvis ökande takt kan nivån år 2021 vara nära 2 miljarder kronor per år enligt Trafikverket (bilden ovan).⁵ Detta kommer att försämra ekonomin för järnvägens godsentreprenörer och risken är stor att gods flyttas över från tåg till lastbil. 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 föreslagna höjningarna av banavgifterna. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. I Tyskland konstaterade man att en ensidig höjning av banavgifterna ledde till ökade transporter på väg. En kilometerskatt för tunga lastbilar infördes för att balansera prisrelationerna.

⁵ Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafiköverslagsgripande perspektiv. Trafikverket, Rapport 2011:080.

Fel! Okänt namn

Lastbilsskatt

En enad klimatberedning ställde sig bakom ett införande av en avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar. Ett tiotal länder i Europa har infört, eller beslutat att införa, en avståndsbaserad avgift för tunga fordon och EU-kommissionen förespråkar som sagt en sådan i sin aktuella vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde".

Den externa kostnaden (inklusive en enligt Miljöpartiets uppfattning alltför lågt räknad miljökostnad) för transport av ett ton gods transporterat 50 mil i lastbil är 87 kronor, medan kostnaden för en motsvarande transport med eldrivet godståg är 8 kronor⁶. Den eldrivna godstransporten betalar redan före den planerade höjningen av banavgifterna en större del av sina externa kostnader än lastbilen.⁷ Därför krävs klimatsmarta styrmedel som leder till en rättvis prissättning av transporterens egentliga kostnader för samhället.

Minskad lastbilstrafik skulle inte bara leda till minskad klimatpåverkan, utan också minska olyckorna på vägarna. Av de bilister som dör i trafiken har hälften kolliderat med ett tungt fordon, vilka framförallt utgörs av tunga lastbilar. I fyra av tio dödsolyckor är lastbilar inblandade. Minskad lastbilstrafik skulle även leda till mindre behov av underhåll av vägarna och frigöra resurser till andra prioriterade åtgärder.

En lastbilsskatt är rättvis då samtliga tunga fordon som sliter på vägarna är med och betalar. Idag slipper utländska åkerier helt dessa kostnader. De utländska lastbilarnas marknadsandelar av det utförda transport- och trafikarbetet med lastbil i Sverige var 18 procent respektive 20 procent år 2008. Mellan 2004 och 2008 ökade både de utländska och svenska lastbilarnas verksamhet i Sverige. De utländska lastbilarna utförde därmed nästan dubbelt så mycket transportarbete i Sverige som de svenska lastbilarna utförde i andra länder. De utländska lastbilarnas trafikarbete i Sverige dominerades av lastbilar från Danmark, Norge, Tyskland och Polen.⁸

Miljöpartiet anser att avståndsbaserad lastbilsskatt ska införas på tunga lastbilstransporter senast den 1 juli 2013. Skatten bör utgå med i genomsnitt 14 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Nej till längre och tyngre lastbilar

Över tid har de ökade maximivikterna – i kombination med det låga priset och den stora efterfrågan – gjort att trafikslagens andelar av transporter förändrats till lastbilarnas fördel. Under hela 1980-talet hade järnvägs- och

⁶ Trafikverket. Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan. Publikation 2010:095, s. 42.

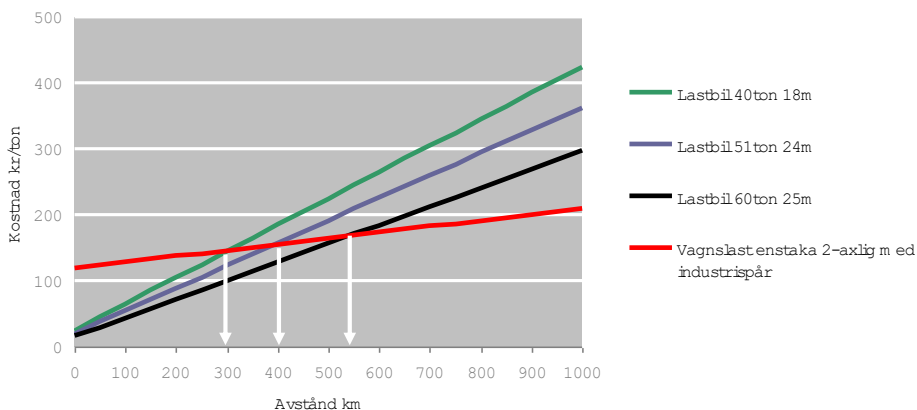
⁷ Riksdagens utredningstjänst. Dnr 2010:1406.

⁸ Pressmeddelande från Trafikanalys den 26 maj 2011.

Fel! Okänt namn på

lastbilstransporter ungefär lika stor andel av de långväga godstransporterna, knappt 30 procent var. När maximivikten för lastbilar i början av 1990-talet höjdes från 51 till 60 ton förändrades balansen kraftigt och vägtransporterna tog marknadsandelar från järnvägen. Det höjda taket gjorde lastbilstransporterna billigare per kilometer och brytpunkten för det avstånd där järnvägen var billigare flyttades. Vid en maximivikt på 51 ton hade järnvägstransporterna en kostnadsfördel vid transporter över 37 mil. När maximivikten höjdes till 60 ton flyttades brytpunkten till 55 mil.

Kostnad för järnväg och lastbil med olika bruttovikt. Brytpunkten där lastbil blir billigare än järnväg flyttas till höger med högre maximivikt; vid 40 tons maximivikt (EU max) hos lastbilen blir tåget billigare på sträckor över 290 km. Vid 60 tons maximivikt krävs minst 550 km transportsträcka för att tåget ska vara billigare⁹



Miljöpartiet önskar en återgång till kortare och lättare lastbilar. Det skulle öka järnvägens konkurrenskraft. Undantag för 24 meters lastbilar kan finnas kvar för timmerbilar i områden där järnväg saknas.

Miljöpartiet motsätter sig bestämt förslagen från en del lobbyister att tillåta ännu tyngre och längre lastbilar på de svenska vägarna. Ett forskningsprojekt om sådana 30 meter långa "mega-trucks" har genomförts. I sammanfattningen "En trave till" sägs att utsläppen minskar med dessa fordon. Det bygger enbart på en jämförelse mellan olika lastbilstransporter. Ingen analys om konkurrenskraften gentemot järnvägstransporter har gjorts. Precis som den tidigare förändringen till 24 meters lastbilar försämrade järnvägens konkurrenskraft skulle 30 meter långa lastbilar dramatiskt förändra bilden till järnvägens nackdel. Det är också en trafiksäkerhetsfråga. Många upplever det som mycket obehagligt att köra om 24 meter långa fordon. Att i vinterväglag på dåliga vägar tvingas köra om 30 meter långa ekipage är helt oacceptabelt.

Miljöpartiet ser med tillfredsställelse på att EU-kommissionen vill öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna. Om detta ska bli verk-

⁹ Källa: Bo-Lennart Nelldal, KTH, Stockholm.

Fel! Okänt namn på

lighet krävs dock både en lastbilsskatt och en begränsning av de tunga lastbilarnas vikt och längd.

Stockholm den 4 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)