

Motion till riksdagen 2018/19:26

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, KD, L)**

med anledning av skr. 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Alliansens transportpolitiska utgångspunkter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar transportsektor och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flyg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

Processen kopplat till nationell plan för 2018–2029

Det är allvarligt att den rödgröna regeringen har visat en stor saktfärdighet i sitt arbete med att ta fram och besluta om den nationella planen för 2018–2029. Den tröghet och brist på handlingsförmåga som har kännetecknat regeringens agerande i andra frågor under mandatperioden har även varit tydlig när det kommer till beslutet om den nationella planen.

Enligt regeringens propositionsförteckning skulle en skrivelse med anledning av beslutet om nationell plan ha överlämnats till riksdagen den 9 maj i år. Detta skulle ha möjliggjort en behandling av ärendet i riksdagen under våren 2018, innan mandatperioden var över. Dessvärre var det dock inte förrän den 4 juni 2018 som regeringen kunde eller valde att presentera den nationella planen. Konsekvensen av detta är att det försenat planeringen för kommuner och landsting runt om i hela landet.

Den rödgröna regeringen har inte lämnat någon närmare information som klargör orsakerna till den utdragna processen. Den rödgröna regeringens stora saktfärdighet i ärendet innebar att hanteringen av skrivelsen i riksdagen, till skillnad mot den praxis som har utvecklats under de senaste mandatperioderna, ej kunde genomföras under den föregående mandatperioden. Sammantaget innebär det en demokratisk svaghet och medför en bristande transparens.

Regeringen Löfven presenterade 2016 en infrastrukturproposition som var märkbart tom på konkret innehåll och färdriktning. Den saknade svar på ett stort antal frågor av avgörande karaktär när det gäller utvecklingen av vår transportinfrastruktur. Särskilt tydligt är det att regeringen saknar både tidsplan och finansiering för utbyggnaden av den höghastighetsjärnväg man påstår sig vilja bygga. Under de samtal som hölls mellan regeringen Löfven och Alliansen om finansiering av nya stambanor före sommaren 2018 blev det uppenbart att Socialdemokraterna och Miljöpartiet varit oförmögna att ta fram ett underlag och presentera ett konkret förslag. Det är anmärkningsvärt i ljuset av de resurser och den tid som Socialdemokraterna och Miljöpartiet har haft till sitt förfogande. Alliansen anser även att det är allvarligt att regeringen aktivt valt att prioritera ned underhållet av Sveriges vägnät som utgör själva ryggraden i vårt transportsystem.

Enligt praxis beslutar regeringen, inte riksdagen, om de enskilda objekten i den nationella planen. Det är en ordning som tjänat Sverige väl och Alliansen avser att hedra denna.

Alliansens transportpolitiska utgångspunkter

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transportererna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka. Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

Sverige ligger långt fram i klimatomställningen, men det betyder inte att vi kan luta oss tillbaka. De klimatmål riksdagen beslutat om, att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045 och att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, kräver en effektiv klimatpolitik. För att minska de svenska utsläppen behövs en genomgripande teknisk utveckling och omställning av samhället.

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Alliansen tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra; vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och

inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Dessa transporter sker ofta i samverkan mellan olika transportslag. Att som den rödgröna regeringen återkommande ställa exempelvis tåg mot landsväg är direkt kontraproduktivt. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt.

Den rödgröna regeringens transportpolitik har försvagat Sverige

Sedan 2014 har den rödgröna regeringen höjt skatterna med totalt 60 miljarder kronor och ökat statens utgifter med 100 miljarder kronor. Trots detta har regeringens transportpolitik bidragit till att urholka svensk konkurrenskraft och slagit mot jobb och tillväxt i hela landet. Utgångspunkten att höja skatter och fördyra för transporter slår hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ. Det är ett sätt att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland Europas längsta avstånd och långt till marknaderna i Europa.

Kilometerskatt för lastbilar

Sverige är beroende av konkurrenskraftiga transporter. Alliansen säger därmed nej till att införa en kilometerskatt för lastbilar. Det vore en ren straffskatt på avstånd och skulle slå hårt mot jobb, företagande och tillväxt i hela landet. Vår skogs- och basindustri skulle drabbas av ökade transportkostnader och Sverige skulle få svårare att hävda sig i en allt tuffare global konkurrens med de långa avstånd vi dessutom har. Järnvägen kommer aldrig att kunna dras till varenda ort, företag eller butik, och att införa en straffskatt som slår hårdast mot de som saknar alternativ är ett skadligt sätt att bedriva transportpolitik på.

Regeringen Löfven aviserade tidigare under 2018 att en proposition om kilometerskatt skulle presenteras innan valet den 9 september. Alliansen anser att det är bra att propositionen inte presenterades då vi är emot en ny skattepåлага i form av kilometerskatt.

Nationell flygskatt

Flyget är ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor längre sträckor på kort tid. Ur ett infrastrukturellt kostnadsperspektiv är det även ett effektivt transportmedel då flyget inte behöver några anlagda vägar eller järnvägar för att kunna ta sig fram.

I ljuset av att Sverige är det land i Europa som har längst mellan landsändarna och är relativt glesbefolkat, är vikten av goda flygförbindelser än mer betydelsefull. Därför tror vi inte på straffskatter på avstånd i form av den rödgröna regeringens införda flygskatt. Det är en skatt på mobilitet som skadar Sveriges konkurrenskraft och försämrar tillgängligheten i vårt land. Skatten saknar fullständigt en miljöstyrande effekt och motverkar, snarare än främjar, arbetet med att minska flygets klimat- och

miljöpåverkan. Nyligen rapporterade exempelvis ett flygbolag att de skjuter upp investeringarna i nya bränslesnålare flygplan. Bolaget menar att beslutet delvis togs på grund av att flygskatten ökar kostnaderna och därmed bidrog till att affären ansågs alltför riskabel i nuläget. Det är angeläget att införa effektiva styrmedel som leder till minskade utsläpp och teknikutveckling. På så sätt kan Sverige och den svenska flygbranschen bli ledande i en grön omställning. Alliansen vill införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle, för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar på riktigt; införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle; och göra en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget.

I oktober 2016 fattade den internationella luftfartsorganisationen ICAO beslut om ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget. Alliansen välkomnar beslutet då det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen är genom ökat samarbete och internationella avtal. Beslutet innebär att det internationella flyget ska kompensera utsläpp som överstiger 2020 års utsläppsnivå. Globala utmaningar kräver globala lösningar. Alliansen anser att Sverige måste vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar och vill att Sverige tar ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

Återförstatligande av järnvägsunderhållet

Den rödgröna regeringen har varit pådrivande i att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhållet på de svenska järnvägarna. 2015 presenterades den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts, SOU 2015:110 ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten”. I den gav utredaren Gunnar Alexandersson tillsammans med flera tunga företrädare för transportnäring, industri och samhälle en rad förslag som skulle både stärka och öka effektiviteten på spåren. Att den rödgröna regeringen inte på sedvanligt sätt har remitterat utredningen utan begravt den på Näringsdepartementet är respektlöst inte bara mot det gedigna arbete som genomförts och tågbranschen som ser stora behov av förändringar, utan även mot de företag och människor som varje dag drabbas av tågens förseningar eller urspårningar. Regeringen Löfvens stora ord om höjning av järnvägsunderhållet blir ett luftslott när man inte har för avsikt att komma till rätta med de många organisatoriska brister som finns och få så mycket underhåll som möjligt för de pengar som satsas.

Att den tidigare regeringen varken hade förmågan eller viljan att använda skattebetalarnas pengar effektivt visas även av deras ambition att återförstatliga järnvägsunderhållet. Forskning och utredningar som gjorts om ämnet visar att det är en utveckling åt fel håll. Den ökade kvalitet och sjunkande kostnadsbild som blir resultatet av konkurrensutsättning genom upphandling verkar inte regeringen ha varit intresserad av. Enligt en studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling lett till sänkta kostnader med ca 12 procent.

Järnvägen har många organisatoriska brister men att flera aktörer är med och bidrar till utveckling och innovation är inte problemet. På vägsidan har underhåll upphandlats i konkurrens sedan länge och fungerar mycket bra. Trafikverket behöver få bättre kunskap om hur man gör goda upphandlingar för att vi ska kunna säkerställa mesta och bästa möjliga underhåll per investerad skattekrone. Det är positivt att Trafikverket tar ett mer samlat ansvar för verksamheten, vilket inkluderar besiktningsverksamheten. Alliansen anser att ett fullständigt återförstatligande är fel väg att gå.

Den rödgröna regeringen har nedprioriterat vägunderhållet

Det är tydligt att den rödgröna regeringen har nedprioriterat det svenska vägnätet. Detta trots att Trafikverket betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon kommenterade detta till Aftonbladet den 11 oktober med ”det här motsvarar inte vad vi sa”, samtidigt som hennes bedömning är att viss del av vägnätet därmed kommer att släpa efter och tappa i funktion. Lena Erixon förklarade även att följderna blir att mer lågtrafikerade vägar kommer att få sänkt standard.

I vårandringsbudgeten för 2016 valde regeringen Löfven att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet, som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

Samhällsekonomiskt effektiva och kloka investeringar

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Alliansen menar att regeringen därmed bör arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Exempelvis bör det övervägas att göra en genomlysning och omarbeting av värderingen av godstransporter.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där t.ex. trimning av redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändig för att undvika suboptimerade lösningar.

För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö- och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare.

Alliansregeringen tog 2013 fram lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten

från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är vi i Alliansen fortsatt angelägna om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i kommande investeringar.

Järnväg

Sverige har i förhållande till sin befolkning ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att enbart vidmakthållande av systemets funktion är mycket resurskrävande. Alliansregeringen gjorde en historisk satsning och fördubblade anslagen till drift och underhåll till järnvägen. Vi välkomnar att den rödgröna regeringen har fortsatt på den inslagna vägen under föregående mandatperiod. Alliansen är även tydlig med att vi behöver ny kapacitet på järnvägen och välkomnar att regeringen Löfven valde att bygga vidare på flera av de investeringar som Alliansregeringen tidigare inlett.

Runt om i landet är det tyvärr alltför vanligt att människor står och fryser på perrongen och väntar på ett försenat tåg. Även näringslivet drabbas av det faktum att försenade godsleveranser leder till kostnadsökningar och försvagad konkurrenskraft. Ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på.

För att detta ska bli verklighet krävs en kombination av resurser och en god styrning. Alliansen välkomnar att Trafikverket nu arbetar med att ta fram en nationell underhållsplan och anläggningsregister för järnvägsunderhållet. Förhoppningen är att detta kan leda till ett mer proaktivt arbete i syfte att därmed kunna minska antalet störningar som drabbar tågen på järnvägen. I motsats till regeringen är vi fortsatt för ett konkurrensutsatt järnvägsunderhåll som enligt tillgänglig forskning ger oss mer järnvägsunderhåll per investerad krona.

Tågen måste gå i tid

Oavsett var i Sverige man bor ska man kunna lita på att tågen kommer och går i tid. Kaoset på järnvägen och de många tågförseningarna är ett hårt slag mot alla som är beroende av tåget till arbetet och för att få ihop livspusslet. I maj 2018 var fyra av tio långdistanståg försenade enligt Trafikverket, och i ett europeiskt perspektiv ligger Sverige i bottenkiktet när det gäller punktlighet.

En nyligen publicerad undersökning av EU-kommissionen där man intervjuat över 25 000 EU-medborgare visar att det finns ett omfattande missnöje med järnvägens service i Sverige. Svenska järnvägar får ett lågt betyg när det gäller frågor om punktlighet och pålitlighet. Sett till just punktlighet är det enbart två länder som har mer missnöjda resenärer än de svenska.

Den rödgröna regeringen har varit oförmögen att ta tag i järnvägens organisatoriska problem under den gångna mandatperioden. Det handlar bl.a. om en tydligare styrning

av Trafikverket, mer information till resenärer och bättre planering av underhållsinsatser så att tåg inte ställs in i sista sekunden eller resenärer blir strandsatta ute på spåren.

Konkurrens bidrar till en bättre fungerande järnväg

För att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren är det viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Det måste även vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. För att öka resenärsnyttan och förbättra konkurrensen bör det skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas.

Alliansen betonar vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem för ökad effektivitet på järnvägen. Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marknadstillsyn, vilket syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marknad. Detta uppdrag verkar dock inte prioriteras tillräckligt högt, vilket förmodligen beror på att regeringen inte fäster särskilt stor vikt vid frågan. För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det att regeringen och myndigheter vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

De flesta bedömningar pekar på att behoven av investeringar och underhåll av järnväg fortsatt är stora. Tyvärr är konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen svag, något som Konkurrensverket konstaterade redan 2011. Med ökad konkurrens stärks möjligheterna till mer innovation, effektivisering och lägre priser i branschen. För svensk infrastruktur kan ökad konkurrens bidra till det slutgiltiga målet att mer väg och järnväg kan byggas för varje satsad krona.

Vägar

Alliansen vill betona att vägnätet utgör själva ryggraden i vårt transportsystem. Enligt Trafikanalys resvaneundersökning sker drygt hälften av alla personresor med bil. Det exemplifierar på ett tydligt sätt vilken avgörande roll det svenska vägnätet spelar för vårt transportsystem. Även ur näringslivets perspektiv spelar vägtransporter fortsatt en mycket viktig roll. Trafikanalys senaste kartläggning av godstransporter visar att tunga lastbilar står för en klar majoritet av de inrikes transporter som utförs. Sverige behöver alla trafikslag men godstransporter på järnväg och till sjöss kommer aldrig kunna nå fram till varje skogsbruk eller matvaruaffär. Därför är ett väl fungerande vägnät en avgörande faktor för ett konkurrenskraftigt Sverige.

Enligt Trafikverkets basprognos till 2030 kommer persontransportarbetet att växa med 26 procent till 2030 jämfört med 2010. Samtidigt kommer godstransportarbetet att öka med hela 55 procent under samma period. Det här innebär att det är av central vikt att arbeta för att reducera de kapacitetsbrister som vi redan i dag kan se i vårt transportsystem. För att åstadkomma det krävs investeringar i kapacitetshöjande åtgärder tillsammans med effektiva underhålls- och reinvesteringsåtgärder på såväl väg som järnväg. Trimningsåtgärder innebär åtgärder i befintlig infrastruktur som kan bidra till att förbättra den allmänna funktionen. Den här typen av åtgärder är i allmänhet kostnadseffektiva och kan på ett smart sätt bidra till att öka kapaciteten i den

infrastruktur vi redan har. Det kan exempelvis handla om begränsade ombyggnader som leder till att transportsystemet kan utnyttjas på ett effektivare sätt.

Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil är kommunala. Ansvarig för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd.

De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter. Många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar. Alliansen medverkade i regeringsställning till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser fortsatt att de enskilda vägarna är av stor vikt. Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och väghållningen måste fungera året runt. Staten bör fortsättningsvis ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

En hållbar transportsektor

Sverige ligger långt fram i klimatomställningen, men det betyder inte att vi kan luta oss tillbaka. De klimatmål riksdagen beslutat om, att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045 och att utsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, kräver en effektiv klimatpolitik. För att minska de svenska utsläppen behövs en genomgripande teknisk utveckling och omställning av samhället.

Samtidigt är det viktigt att denna omställning sker utan att Sveriges konkurrenskraft försvagas. Att sänka de svenska utsläppen genom att flytta företag, jobb och utsläpp från Sverige är inte att ta globalt ansvar. Tvärtom. Nyckeln till verkligt klimatarbete är att visa att det går att kombinera sänkta utsläpp med tillväxt. Det är viktigt att Sverige på riktigt driver på i det internationella miljö- och klimatarbetet.

Under Alliansens åtta år i regeringsställning sjönk Sveriges utsläpp med 19 procent samtidigt som ekonomin växte med nästan 10 procent. Ett resultat som den rödgröna regeringen inte har förmått upprepa. Regeringen Löfven har fokuserat på åtgärder som av experter kritiserats för att vara ineffektiva. Konjunkturinstitutet slog exempelvis fast att sju av regeringens åtta klimatsatsningar i budgeten för 2018 brister i effektivitet.

Alliansen vill föra en klimat- och miljöpolitik som gör skillnad på riktigt. För oss är det självklart att miljö och klimat inte står i motsats till tillväxt och jobbskapande, utan att de kan gå hand i hand. För detta krävs väl utformade och effektiva styrmedel och att principen om grön skatteväxling upprätthålls. Förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan samtidigt som förnybar och miljövänlig teknik kan växa fram.

Minskade utsläpp från sjöfarten och vägtrafiken

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka.

Fartyg som drivs med fossila drivmedel betalar idag ingen energiskatt för bränslet men dock om de laddar batterierna med landström. Nedsättningen som finns i dag omfattar enbart större fartyg. Detta hämmar omställningen från fossila drivmedel till förnybar el inom sjötrafiken. Nedsättningen av energiskatten på el bör därför gälla även för mindre fartyg.

Alliansen vill därför:

- Möjliggöra fossilfri laddning och tankning i hela landet genom att bygga ut infrastrukturen med exempelvis laddstationer för elbilar samt tankstationer för vätgas till bränsleceller.
- Utveckla och förbättra det nuvarande bonus–malus-systemet till en kraftfull grön bilbonus, för att ge ökad klimat- och miljöstyrning och större drivkrafter att ställa om. Systemet ska vara teknikneutralt, självfinansierat och intäktsneutralt över tid.
- Göra en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas samt om de är de mest verkningsfulla åtgärderna för att minska utsläppen.
- Införa en nedsättning av elskatten för alla fartyg.

Ett grönare flyg

Flygsektorn står för en ökande del av de globala klimatutsläppen. Regeringens flygskatt har ingen klimatstyrning som premierar effektiv teknik och den drabbar regioner utanför storstadsregionerna oproportionerligt hårt. Det är angeläget att införa effektiva styrmedel som leder till minskade utsläpp och teknikutveckling. På så sätt kan Sverige och den svenska flygbranschen bli ledande i en grön omställning.

Alliansen vill:

- Införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle, för att säkerställa att utsläppen från flygandet minskar på riktigt.
- Införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle.
- Att Sverige tar ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.
- Göra en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget.

Elvägar – en av flera åtgärder som kan minska utsläppen från transportsektorn

För att nå målet om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030 måste transportsystemet förändras. Genom att använda redan befintlig väginfrastruktur på nya och effektivare sätt kan utsläppen minska utan att transportkostnaderna ökar, samtidigt som Sveriges konkurrenskraft värnas. I stora delar av landet saknas alternativ till vägen

för att kunna transportera gods eller arbetspendla. Vägen erbjuder även en flexibilitet som många andra transportslag saknar.

Ett exempel på hur befintlig väginfrastruktur kan användas effektivare och miljövänligare är försöken med att elektrifiera de tunga vägtransporterna som påbörjades under alliansregeringens tid vid makten. I Sverige testas just nu två olika tekniker för elektrifiering av tunga vägtransporter. Den ena tekniken bygger på överföring av elektricitet via luftledningar och den andra bygger på skenor där fordonet hämtar ström från ledningar i vägen. Tekniken med luftledningar har kommit längst och en två kilometer lång sträcka på E16 i Sandviken invigdes för trafik under sommaren 2016. Samtidigt fortsätter tekniken med överföring av elektricitet från en skena i vägen att utvecklas mellan Rosersberg och Arlanda.

Flyg

Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i vårt samlade transportsystem. Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet och invånarna att lätt kunna ta sig runt om i Sverige och ut i världen. De olika flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Alliansen kommer fortsatt vara drivande i arbetet med att värna de regionala flygplatserna runt om i landet.

En attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik

En väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. Ökat kollektivt resande bidrar till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Därför vill Alliansen att kollektivtrafiken fortsätter att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet. Alliansen vill också göra en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas samt om de är de mest verkningsfulla åtgärderna för att minska utsläppen.

Människor runt om i Sverige ska kunna känna sig trygga med att välja kollektiva färdmedel. Tryggheten ökar både genom att resenärerna kan lita på att bussen kommer och går på utsatt tid och genom att hållplatser, perronger och tåg känns säkra för alla resenärer. Kollektivtrafiken måste också vara tillgänglig för alla om attraktiviteten ska öka och fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen.

Sjöfart

Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel mätt i volym transporteras sjövägen, vilket innebär ca 180 miljoner ton transporterat gods. Vid sidan av dessa godstransporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer.

Alliansregeringen påbörjade ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Alliansen anser att arbetet med att främja våra vattenvägar fortsatt måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter.

I ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet runt om i vårt land är mycket högt kan en ökad andel av transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem. För att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag. Alliansen anser därför att det är av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl.

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Anders Hansson (M)

Magnus Jacobsson (KD)

Sten Bergheden (M)

Anders Åkesson (C)

Helena Gellerman (L)