

## Motion till riksdagen 2009/10:T537

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

# Klimat, kollektivtrafik och konjunktur

## 1 Sammanfattning

I denna motion beskrivs hur strategiska och snabba satsningar på den svenska kollektivtrafiken både kan skapa ett klimatsmartare Sverige och nya arbetstillfällen på kort sikt, och samtidigt ge en redan livskraftig industrisektor möjligheter att nyttja sin potential, utveckla nya produkter, öka sin kompetens och därmed också öka den svenska konkurrenskraften internationellt. I Sverige verkar fyra av världens största företag inom kollektivtrafikbranschen, tre av dessa har tillverkning i landet. Sverige är ett av de största länderna i EU i fråga om andel anställda i fordonsindustrin och dess underleverantörer. Det finns ett stort behov av att koppla ihop politiken som berör klimat, näringsliv och trafik. Alltför ofta görs åtgärder inom dessa områden som leder åt olika håll, vilket blir ineffektivt. Vi vill sammanföra dessa politikområden för att hitta lösningar som gör att de hänger ihop.

På tekniksidan ligger det stora möjligheter i att satsa på kollektiva och energisnåla transporter. Det är inte så många år sedan Sverige hade en omfattande tillverkning av tåg. Vi har fortfarande industri som är inblandad i tåg- och spårvagnssystem, mycket tack vare den offensiva satsning som SJ gjorde på X 2000 för ett antal decennier sedan. För att utveckla och driva denna industri vidare bör staten ta sig an rollen som motor och pådrivare, genom investeringar, forskning och tydliga styrmedel.

En avgörande del för att stärka kollektivtrafiken är forskning. Miljöpartiet de gröna föreslår därför ett nytt anslag i transportforskningen "Hållbara transporter" på 600 miljoner kronor 2010–2012. När forskningsprogrammet är fullt utbyggt ligger det på 450 miljoner kronor per år, det vill säga i samma storleksordning som dagens anslag till fordonsforskning för vägtrafik. Det är inte rimligt att enbart de branscher som utvecklar vägtrafiken ska få stöd. Framtidsbranscher som spårvagnsproduktion, utveckling av smarta omlastningscentraler och energieffektiva sjötransporter måste få möjlighet att utvecklas. Satsningen delas upp i tre separata forskningsprogram, ett med fokus på fordonsutveckling i kollektivtrafiken, ett om infrastruktur med fokus på

## Fel! Okänt namn på

spår och intermodala transportlösningar och ett tredje om miljösmarta sjötransporter. Ett exempel på utvecklingsområde är Gröna Tåget, med syfte att finna ett tåg som kan användas både på höghastighetsbanor och befintliga banor, och på så sätt bli mycket användbart i mindre länder som inte har möjlighet att bygga höghastighetsbanor i alla delar av landet.

Utöver detta presenteras ytterligare ett forskningsprogram "Helhetslösning för biogas som drivmedel" på 300 miljoner kronor under budgetperioden med syfte att finna helhetslösningar för biogas. Det finns en stor enighet om biogasens förträfflighet som drivmedel, men fortfarande finns felande länkar, t.ex. i form av brister i distribution och produktion. Hela kedjan måste hänga ihop för att biogasen ska kunna fungera som drivmedel. Att hitta nycklarna till det är den övergripande uppgiften i detta forskningsprogram för helhetslösning för biogas.

De förslag som Miljöpartiet tidigare lagt fram, exempelvis 24 miljarder kronor till spårvägssatsningar i de större städerna och uppgradering av stambanorna för högre hastigheter, borde genomföras omgående och kopplas till satsningar på forskning för att utveckla svenskt "know-how" och svensk tillverkning. Om detta inte görs finns en risk att upparbetad kunskap i svensk industri går förlorad. Det gäller att tillvarata svensk tradition av teknisk forskning och utbildning inom fordonsindustrin och låta det bli en positiv kraft i omställningen till ett klimatsmart transportsystem.

Dessa investeringar är oundvikliga i arbetet med att skapa ett modernt och miljövänligt trafiksystem och borde skyndas på av strategiska skäl. Vi behöver projekt som skapar spin-off-effekter som hjälper den framtida svenska industriutvecklingen, som höjer vår kompetens inom nyckelområden och som skapar rörelseenergi i en avsakande ekonomi. Med tanke på konjunkturläget är det rätt tid att göra dessa beställningar nu.

Miljöpartiet anser att staten bör vara motor i att driva på en fordonsutveckling som leder till klimatsmarta transporter. Att resa tillsammans istället för en och en i bil är oslagbart för att nå det målet. Den här typen av satsningar och prioriteringar fyller givetvis främst de ambitioner som Miljöpartiet företräder på klimatområdet, men en viktig samlad effekt av dem blir också att de ger en stark ekonomisk stimulans till en bransch som är strategiskt viktig för Sverige i framtiden. De har alltså även en viktig strukturellt styrande effekt på industriområdet.

Sammantaget syftar de föreslagna åtgärderna i denna motion till att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. Just nu finns ett öppet fönster att kombinera detta med positiva konjunkturreffekter genom att satsa på tillverkning och utveckling av kollektivtrafikfordon. Miljöpartiet anser att denna möjlighet bör tas tillvara i regeringens fastställelse av långtidsplanerna för infrastruktur där inköp av kollektivtrafikfordon kan delfinansieras samt i kommande uppdrag till Verket för innovationssystem (Vinnova). Anslagen för fordons- och transportforskning behöver styras upp för att gynna det klimatsmarta som har växtpotential. Inriktningen på dessa beslut kommer att visa om det finns en politisk vilja eller inte att se möjligheterna till utveckling och framsteg i den ekonomiska krisen.

**Fel! Okänt namn på**

Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik efterlyser att regeringen ska skapa förutsättningar för en fördubblad kollektivtrafik och fler jobb, bland annat genom att tidigarelägga investeringar som gagnar kollektivtrafiken<sup>1</sup>. En enig klimatberedning föreslog för ett drygt år sedan att järnvägens kapacitet bör öka med 50 procent till 2020. Detta är en inriktning som regeringen hittills inte agerat för att uppfylla, till exempel genom satsningar på motorvägsbyggen istället för järnvägar.

<sup>1</sup> Dagens Industri, 2009-02-26, Debatt: Snabba på kollektivåtgärder.

Fel! Okänt namn på

## 2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	1
4	Motivering .....	7
5	Fordonsbranschen idag och framöver .....	8
6	Kollektivtrafikens villkor idag .....	9
7	Bussar .....	10
7.1	Bus Rapid Transit .....	10
7.2	Många modeller leder till större kostnader .....	11
8	Spårvagnar och tåg.....	12
8.1.1	Spårvägar på framfart .....	13
9	Fordonsforskning .....	14
9.1	Åtgärder med snabba resultat.....	14
9.1.1	Gröna Tåget – snabbt sätt att korta restiderna .....	15
9.1.2	Högre hastigheter på Södra stambanan.....	16
10	Miljöpartiets förslag.....	17
10.1	Nytt forskningsprogram: Hållbara transporter .....	17
10.1.1	Utveckling av kollektivtrafikfordon .....	17
10.1.2	Utveckling av spårinfrastruktur och teknik för omlastning .....	18
10.1.3	Utveckling av miljösmart sjöfart .....	18
10.2	Nytt forskningsprogram: Helhetslösning för biogas .....	18
10.3	Klimatkrav i befintliga forskningsprogram.....	19
10.4	Beskattning av fossilgas riskerar att drabba investeringar i biogas .....	20
10.5	Klimat- och konjunktursatsning 2010–2012.....	21
10.6	Främja byggandet av Bus Rapid Transit (BRT).....	21
10.7	Statlig satsning på spårvägar.....	21
10.8	Ge förutsättningar för långsiktig planering och utveckling.....	22
10.8.1	SJ ska verka för de transportpolitiska målen och klimatmålen .....	22
10.8.2	SJ bör få fortsatt ensamrätt till interregional trafik .....	22
10.8.3	Banverket bör ta över Jernhusen .....	23
10.8.4	Tillgången till snabba tåg behöver säkras .....	23
10.8.5	Statligt stöd för utbyggnad av biogas .....	23

### 3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen beslutar om ett nytt program för fordonsforskning – ”Hållbara transporter” – med en budget om sammanlagt 600 miljoner kronor under perioden 2010–2012.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nytt program för forskning – ”Helhetslösning för biogas” – på 300 miljoner kronor under perioden 2010–2012.<sup>1</sup>
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de forskningsmedel som regeringen anslagit via Vinnova till fordonsforskning bör fördelas till projekt som leder till långtgående reduktioner av klimatpåverkan utifrån EU:s och Sveriges klimatmål, utan att äventyra andra hälso- eller miljökrav.<sup>1</sup>
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att även spårbunden fordonsindustri bör få ta del av de 3 miljarder kronor som regeringen anslagit till bolaget för fordonsforskning.<sup>1</sup>
5. Riksdagen avslår regeringens förslag om beskattning av fossilgas.<sup>2</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig delfinansiering på 12 miljarder kronor under 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör ansluta sig till EU:s nya bussdirektiv, som innebär gemensamma krav vid upphandling.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig delfinansiering på 24 miljarder kronor de närmaste 15 åren för spårvägsutbyggnad i större städer.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket bör få till uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor vid spårvägsutbyggnaden runt om i landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ bör ges ett tydligare uppdrag i fråga om att verka för att de transport- och klimatpolitiska målen uppnås och att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ bör få en fortsatt ensamrätt till trafikering i interregional trafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket bör få i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har i dag.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör skrivas in i SJ:s bolagsordning att de bör säkra tillgången på fordon för högre hastigheter.

**Fel! Okänt namn på**

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska kunna ansöka om statligt stöd för investeringar i biogas via Klimp.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 1–4 hänvisade till NU.

<sup>2</sup> Yrkande 5 hänvisat till SkU.

<sup>3</sup> Yrkande 14 hänvisat till MJU.

## 4 Motivering

Vi är inne i en djup konjunktur- och finanskris. Många företag varslar och säger upp anställda. Investerare är villrådigas om vilka satsningar som ger utdelning och var det finns potential att växa. Fordonsindustrin är en av de branscher som har störst problem. Det är en strukturell kris som kräver genomgripande förändringar för att möta såväl nuvarande marknad som framtidens krav.

Hur vi hanterar den ekonomiska krisen och klimatkrisen nu kommer att påverka hur Sverige ser ut som industriland i framtiden. Den framtida teknikmarknaden kommer till stora delar att styras av en övergång från fossila bränslen och energislöseri till förnybara energikällor och energisparande. Hittills har fokus i debatten om energieffektivisering gällt bränsleåtgång per personbil. Det är centralt, men det räcker inte. Ett av de effektivaste sätten att minska energianvändningen är en övergång från transporter med i snitt drygt en person i varje bil till att färdas gemensamt. Vi vill med denna motion belysa kollektivtrafikens möjligheter att möta lågkonjunkturen och samtidigt uppnå klimatmålen.

Kollektivtrafikdelen av fordonsindustrin verkar på en globalt växande marknad och de flesta industriländer gör stora satsningar inom detta område. Beställningar av snabbussar ökar i Latinamerika. Indien och Kina satsar på snabbtåg, spårvagnar och bussar med stor kapacitet. USA, Frankrike och Tyskland har nyligen beslutat om investeringar i järnväg och kollektivtrafik. Investeringarna är både en del av regeringarnas konjunkturpaket för att få hjulen att snurra igen och en klimatpolitisk åtgärd.

Med stor verkstadsindustriell och teknisk kompetens är det naturligt att Sverige ligger i fronten av denna utveckling. Risken är annars att svensk spetskompetens på järnvägs- och kollektivtrafikområdet går förlorad när andra länder satsar mer offensivt.

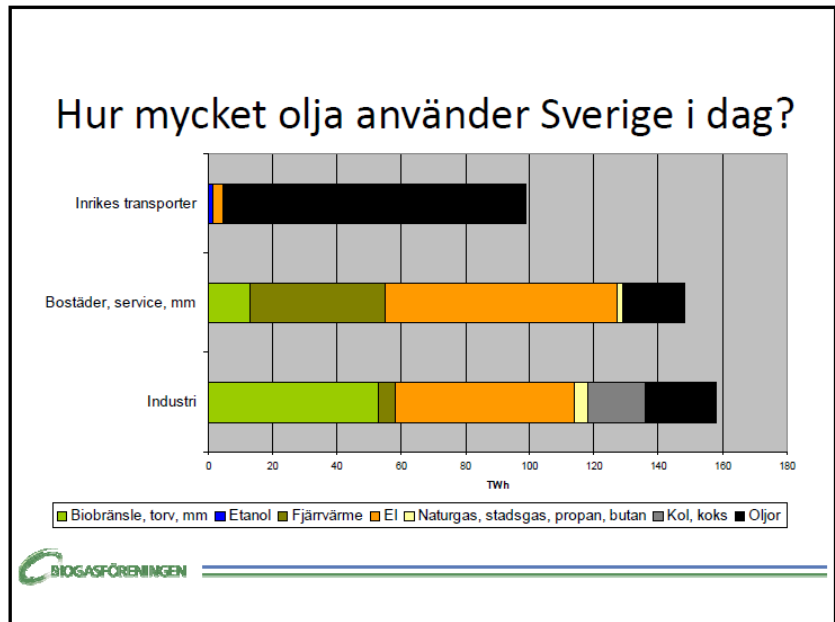
Kollektivtrafikbranschen behöver inga kreditgarantier, men det behövs större kapacitet och tydliga ansvarsförhållanden som gör att dess potential kan tas tillvara. Om kollektivtrafiken ges en klar prioritet, budgetmässigt såväl som i gatuutrymmet så att den blir snabb och attraktiv, kommer beställningar av fordon att komma av sig självt. Det som behövs från statens sida är en tydlig avsiktsförklaring om att öka kollektivtrafikandelen av transporter och att göra de investeringar som behövs för att så ska bli fallet. Kollektivtrafikfordonen behöver också få en egen plattform för att vara med i den statliga satsningen på fordonsindustrins forskning och utveckling.

Att göra rätt satsningar för framtiden är viktigt, men lika viktigt är att skapa hopp och framtidstro bland svenska företagare och ingenjörer. Det behövs en forskningspolitik som underlättar för innovation som blir bas för industriell utveckling för att kunna bidra till en hållbar utveckling. Historiskt sett har Sverige legat i frontlinjen vid flera teknikskiften. Det bör vi fortsätta med.

Bilden nedan illustrerar oljeberoendet i olika sektorer i Sverige. Med tydlighet framgår att den största utmaningen ligger på transportsidan. Att ge sig i

Fel! Okänt namn på

kast med denna är en av de största uppgifterna för att finna lösningar i klimatfrågan.



## 5 Fordonsbranschen idag och framöver

Den nuvarande krisen berör den svenska industrin genom att den ställer de problem som bilindustrins strukturkris skapar för Sverige på sin spets. Vi riskerar att förlora kompetens, marknadsandelar och tillväxtpotentialer om vår industri inte tillverkar produkter som är attraktiva på en global marknad.

Personbilsmarknaden vilar tungt på hushållens konsumtionsbeslut och förtroende för sina egna ekonomiska utsikter och för den ekonomiska utvecklingen i stort. Det problem som alltid uppkommer i kriser är att hushållen ökar sitt sparande, vilket minskar efterfrågan i ekonomin i stort och särskilt gällande dyra produkter som bilar. Detta beteende kan illustreras med att nyregistreringen av personbilar i Sverige var 36 procent lägre i januari 2009 jämfört med samma månad året innan.

När det gäller tillverkningen av personbilar står branschen globalt inför en stor strukturomvandling till följd av överetablering. Tillverkningspotentialen var redan innan krisen högre än efterfrågan. Ett problem för branschen i sin helhet är att en massiv satsning på tillverkningen av stora bilar med hög bränsleförbrukning skedde precis innan klimatförändringar och stigande oljepriser började göra sig gällande som faktorer att räkna med.

Med andra ord: Osäkerheten i konjunkturen gör att efterfrågan på bränsleslukande bilar inte ökar trots att bensinen för tillfället är billigare. Det är dess-



sutom högst osäkert om efterfrågan kommer att öka då konjunkturen blir bättre eftersom bensinen då med all sannolikhet blir dyrare igen.

Vad gäller fordon för kollektivtrafik är marknaden annorlunda. Den bygger till stora delar på direkt eller indirekt offentligt finansierade satsningar och är därför beroende av de klimat- och trafikpolitiska ambitioner olika länder har kopplat till den finanspolitik som förs under nuvarande konjunkturedgång.

De flesta länder tycks ha förstått att det offentliga måste beställa mer för att få hjulen att snurra. Eftersom både hushåll och företag ökar sitt sparande under ekonomiska kriser så faller ett tyngre ansvar på de offentliga ekonomierna för att hålla efterfrågan uppe. Detta är en grund till de stimulanspaket som förbereds eller genomförs i många länder och som oftast har tyngdpunkten på offentliga investeringar snarare än skattesänkningar för att stimulera hushållens konsumtion. Detta kanske inte får någon direkt effekt på de trafiksatsningar som görs, men kan indirekt hindra att satsningar skärs ner, skjuts upp eller ges upp.

Företag inom kollektivtrafikbranschen bedömer själva att deras utsikter de närmsta åren är goda. Kunnandet och även utvecklingspotentialen är hög. Branschen gynnas också av möjligheterna att ta över högt kvalificerad övertalig arbetskraft från personbilsindustrin. Särskilt positiva inför framtiden är producenterna av tåg och spårvagnar, Alstom och Bombardier. Bombardier rapporterar att tillverkningen ligger på "all-time-high". Volvo Bus bedömer att kollektivtrafiken med bussar kommer att växa globalt trots nuvarande lågkonjunktur, om än på en lägre nivå än tidigare. När det gäller bussar som inte opererar i linjebunden kollektivtrafik, som turisttrafik, har en avmatning skett som kommer att bestå något år framåt. Sammantaget förutser Volvo Bus en stagnerande global bussmarknad i närtid med en ökande volym när finanskrisens återverkningar avmattas. Scania kan se en lägre volym än normalt de närmaste åren, men på medellång och lång sikt en växande marknad, mycket tack vare nödvändiga satsningar på miljö och energibesparing i samhället.

## 6 Kollektivtrafikens villkor idag

Kollektivtrafikens andel av trafiken står still i ett nationellt perspektiv. Den lokala och regionala kollektivtrafiken har ökat med 61 procent de senaste tio åren<sup>2</sup>. Trots detta ökar inte andelen resor med kollektivtrafik, vilket innebär att kollektivtrafiken inte lyckas med utmaningen att locka över bilister. Andelen resta personkilometer med bil är drygt 76 procent och med kollektiva transportmedel knappt 20 procent. I första hand beror alltså ökningen av kollektivtrafikresande på att resandet totalt sett har ökat. För att nå klimatmålen krävs en övergång från bil till kollektivtrafik. Därför behövs både åtgärder

<sup>2</sup> Sika Statistik, Kollektivtrafik 2008:30, *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2007*, s. 7.

**Fel! Okänt namn på**

som gör det möjligt att åka kollektivt snabbt och bekvämt i kombination med åtgärder som gör det mindre fördelaktigt att åka bil. Det handlar om åtgärder på lokal, regional och nationell nivå. Dessutom krävs större kapacitet för att ta hand om resenärer som bestämt sig för att ställa bilen eller skippa flyget. I Klimatberedningen fanns en blocköverskridande enighet om att kapaciteten i järnvägsnätet behöver öka med minst 50 procent till 2020.

## 7 Bussar

Den tillverkning av fordon och bilsystem som finns i Sverige inskränker sig inte till personbilar. I landet finns världens näst största busstillverkare Volvo Bussar, liksom Scantias busstillverkning. Dessa två har dessutom stor kompetens inom forskning och utveckling som har som syfte att öka kapaciteten för busslösningar samtidigt som man minskar klimatpåverkan, exempelvis Bus Rapid Transit (BRT) och elbussar. BRT innebär en prioriterad och strukturerad busslinjetrafik, där bussen ges företräde framför bilen och på så sätt leder till kortare restider och därmed ökad attraktionskraft.

Bussar är det enda vägtransportslag där nyregistreringen av fordon i Sverige ökningen var 58 procent i januari 2009 jämfört med samma månad förra året. Detta till skillnad mot andra transportslag på vägsidan, såsom personbilar och lastbilar, som minskar. Under hela 2008 registrerades 1 210 bussar, vilket var 22 procent fler än 2007, då 991 stycken registrerades. Bussen har framtiden för sig som klimatverktyg. Dessutom finns en stor del av produktionen förlagd till Sverige. En nationell satsning på busstrafik leder alltså inte bara till klimatvinster, utan även till fler jobb inom landet.

### 7.1 Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit (BRT) är en form av snabbuss som ges en tydlig prioritering i gaturummet och i tät trafik. Prioriteringen görs med hjälp av bussbanor som gör att BRT strukturerar staden och får spårvägsliknande egenskaper. Systemet är också förhållandevis billigt och går snabbt att genomföra. Ett exempel är Lundalänken som invigdes 2003 i Lund, anpassad för att möjliggöra framtida spårtrafik. De internationella exemplen är många, men Sydamerika brukar framhållas mest i sammanhanget. Mest känd är Curitiba, eftersom Volvos bussar dominerar där<sup>3</sup>. Volvo Bussar har 80 procents marknadsandel för bussar till BRT-system i Latinamerika.

Det finns ofta en föreställning om att det finns ett motsatsförhållande mellan utbyggnad av buss eller spårväg. Så är det inte. Snarare är det så att dessa två går hand i hand. Ett smart och effektivt bussystem kan i ett senare skede byggas om till spårväg eller slussa resenärer till spårvägen på anslutande

<sup>3</sup> Johansson & Lange, *Persontransporter i långa banor*, Banverket 2008, s. 48.

sträckor. I mindre städer är spårväg inget alternativ, eftersom det blir för dyrt, och då passar en utbyggnad av Bus Rapid Transit eller trådbuss väldigt bra. På så sätt prioriteras busstrafiken i gaturummet och restiden minskar, samtidigt som tillförlitligheten och attraktionskraften ökar.

Både Volvo Bussar och Scania arbetar aktivt med olika koncept av BRT som är speciellt anpassade för svenska förhållanden. Volvo har utarbetat ett konceptfordon för det nyutbyggda hamnområdet Eriksberg i Göteborg. Ett liknande system kan passa bra för svenska städer med mer än 50 000 invånare, ett tjugotal svenska städer skulle på detta sätt kunna modernisera och förbättra sin kollektivtrafik.

I januari 2009 presenterade KTH en förstudie: *Bus Rapid Transit i Sverige? – Kunskapssammanställning med identifiering av forskningsfrågor*. Där konstateras att BRT är ett av de intressantaste utvecklingsområdena inom kollektivtrafiken internationellt sett och att Volvo Bussar och Scania är ledande inom utveckling av högkapacitetsbussar. Studien tydliggör de brister som präglar svensk stadsbusstrafik med låg medelhastighet, prioritering och turtäthet. BRT lämpar sig väl för medelstora och större tätorter, men förutsätter en aktiv samhällsplanering. Idag när spårvagnar är det stora modeordet bland politiker kan det noteras att kostnaden för ett BRT-system endast är en tiondel av motsvarande spårburna system. Ska kollektivtrafikens marknadsandel fördubblas till år 2020 är BRT en självklar framtidssatsning och också en av de mest kostnadseffektiva. Förstudien identifierar bland annat följande BRT-satsningar i Sverige: Karlstad, Kristianstad, Helsingborg, Jönköping, Södertälje och Stockholm.

## 7.2 Många modeller leder till större kostnader

Även inom produktion av bussar, liksom för spårvägar, krävs en bättre samordning av upphandling för att sänka kostnaderna för inköp av fordon. Av Bussbranschens Riksförbunds medlemsföretags drygt 10 871 bussar finns det sammanlagt 4 084 olika bussmodeller<sup>4</sup>. Detta är resultatet av de små serier som bussarna tillverkas i, vilket delvis är en följd av de vitt skilda krav på fordon som ställs av landets olika trafikhuvudmän i upphandlingar. Ju mindre serier en buss tillverkas i desto högre blir produktionskostnaden, som ytterst resenären och skattebetalarna får betala. Ett annat exempel är att antalet varianter på olika bussdörrar är omkring 600–700 stycken. Detta leder inte bara till förhöjda kostnader för tillverkning, utan också till att optimal teknik inte kan tas tillvara, vilket drabbar resenärerna. Ersättningsbussar behöver allt för ofta sättas in, även om det är ganska enkla problem, som fel på bussdörrarna.

<sup>4</sup> Bussbranschens Riksförbund, *Statistik om bussbranschen 2009*, s. 20.

Fel! Okänt namn

## 8 Spårvagnar och tåg

Sverige har sedan länge även haft en stor kompetens när det gäller tåg, tunnelbanetåg och spårvagnar. Stora delar av detta finns idag kvar i Bombardier som köpt upp svenska verksamheter inom området. I Sverige finns även Alstom som är ett av världens ledande företag inom spårtrafiksområdet, men de har för närvarande ingen tillverkning i landet. Det finns även några mindre företag i branschen. I Malmö tillverkar exempelvis Kockums specialdesig-nade vagnar för järnvägstransporter, vilket sysselsätter cirka hundra personer.

Bombardier har byggt vidare på Asea:s långa tradition av att bygga tåg. En sammanslagning gjordes av Asea och Brown Boveri 1988. ABB tillverkade bland annat X 2000-tågen, men även många andra järnvägsfordon över en stor del av Europa. ABBs tågtillverkning sammanslogs 1996 med Daimler-Benz järnvägssektor och det nya bolaget Adtranz bildades. Adtranz köptes i sin tur upp av Bombardier 2001.

Medan många andra branscher varslar folk i dessa kristider så nyanställer Bombardier. I slutet av 2008 sökte företaget omkring 100 personer i Sverige, främst tekniker och ingenjörer, men också annan personal. En ökad efterfrågan på spårteknik och moderna spårvagnar gör att behovet av arbetskraft ökar.

Från Alstom rapporteras att orderböckerna är fyllda och att de har produktion i samtliga produktionsanläggningar. Alstom Transport rekryterade 3 000 ingenjörer och chefer över hela världen under 2007 och är på väg att upprepa det under 2008. Under det brutna räkenskapsåret 2007/2008 redovisade Alstom Transport en försäljningsökning på 39 procent i jämförelse med föregående år.

Swedtrain är en branschförening inom spårburen trafik, rälsfordon och tillhörande infrastruktur. De ser rekryteringsbehov framförallt bland yrkesarbetare och ingenjörer. Miljöpartiet instämmer i deras huvudbudskap att en stark järnväg i Sverige är en förutsättning för en livskraftig tillverkande järnvägsindustri. De hinder som finns idag är bland annat brist på yrkesfolk och kompetent arbetskraft. För liten spårkapacitet och brist på effektiva järnvägsterminaler försvårar konkurrensen att köra gods på järnväg istället för på väg. Swedtrain lyfter fram järnvägsforskning som en nyckelfaktor för sektorns och industrins framgång. De länder som inte beställer nya fordon riskerar att framöver förlora sin verksamhet till andra länder som är mer offensiva med satsningar på kollektivtrafik.

Swerig är en paraplyorganisation för svenska företag som tillverkar järnvägsprodukter för export. Organisationen har knappt 40 medlemmar, bland andra ABB, Bombardier, SKF, Euromaint, Banverket Produktion och SSAB. Enligt Swerigs bedömning berörs deras marknad inte av den ekonomiska krisen i någon större utsträckning. Många länder satsar på infrastruktur, både från klimat- och miljösynpunkt och för att dämpa arbetslösheten och skapa förutsättningar för tillväxt. Stora investeringar planeras på många håll, EU satsar till exempel stort i Centraleuropa. Branschen har brist på kompetent arbetskraft, framförallt ingenjörer med järnvägtekniskt kunnande. Vissa större

bolag skolar om anställda för att kunna arbeta med järnvägen. I branschen inkluderas de stora järnvägslinjerna såväl som tunnelbana, spårvägar och pendeltåg. Sverige ligger långt framme på järnvägssidan och många företag har särskilda spetskompetenser.

### 8.1.1 Spårvägar på framfart

Internationellt ser framtiden för branschen för light rail (en typ av modern spårvagnsteknik) mycket ljus ut<sup>5</sup>. I dagsläget finns 29 500 km light rail i drift och 44 000 tillhörande fordon i världen. Den största potentialen för tillväxt finns i länder som inte har spårvägssystem, såsom USA och Kina. Light rail-fordon utgör 15 procent av den globala spårvagnsflottan och den övervägande majoriteten finns i Västeuropa där de utgör 40 procent av flottan. Beräkningar baserade på ett spårvagnsfordons livslängd, som är ca 30 till 40 år, leder till slutsatsen att det behövs ungefär 1 500 fordon årligen enbart för att ersätta den befintliga flottan. I dagsläget görs inte detta. Anledningen är att många kortare fordon ersätts med längre som har större kapacitet och att det finns begränsade ekonomiska resurser i många av de länder som har stora spårvagnsflottor, exempelvis Östeuropa. Det nuvarande årliga marknadsvärdet i världen är ungefär 1,6 miljarder euro för nya fordon och 1,9 miljarder euro för service av fordon som är i drift. Framtida upphandlingar av fordon kan delas in i två områden. Ett område rör investeringar i nya light rail-system och ett rör ersättning av fordon i befintliga system. Inom båda dessa områden kommer det sannolikt att finnas stora behov framöver. Under åren 1985–2008 har 17 nya spårvägssystem öppnats i Frankrike<sup>6</sup>. Ytterligare tre tillkommer fram till 2011, och många utbyggnader planeras i befintliga system. Spårvägsprojekten kombinerar stadsförnyelse med miljöfrågor, vilket innebär minskad biltrafik och ökad användning av kollektivtrafik.

Redan nu arbetar flera svenska städer aktivt med att planera för spårvägssystem. Den 18 september 2009 bildades föreningen Spårvagnsstäderna av Sveriges största kommuner och trafikhuvudmän. Föreningen ska underlätta utbygganden av spårvägar för spårvagnstrafik<sup>7</sup>. Syftet är att underlätta samarbete, finansiering och att arbeta för en förenkling av tillståndsprocesserna för att bygga spårväg. Föreningen har sex medlemmar: Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Helsingborg och Lund. Ytterligare tre medlemmar bedöms vara aktuella.

<sup>5</sup> Metro Report International, december 2008, *Dynamic Growth in the light rail sector*, s. 47–48.

<sup>6</sup> Lange & Johansson, *Persontransporter i långa banor*, Banverket 2008, s. 119.

<sup>7</sup> Pressmeddelande 2009-09-18, Nu bildas "Spårvagnsstäderna".

Fel! Okänt namn

## 9 Fordonsforskning

Enligt trafikutskottets inventering av pågående forskning inom transportområdet går huvudparten av pengarna till utveckling och forskning till vägtrafik och ungefär en tiondel till spårtrafik. Under 2007 gick 78 procent av de statliga medlen inom forskning, utveckling och demonstration (FUD) till vägtrafik, 12 procent gick till spår, 6 procent till luftfart och 4 procent till sjöfart<sup>8</sup>. Med regeringens politik har en ännu större andel av forskningspengarna förts över till vägtrafiken, i första hand på personbilssidan.

Regeringen har anslagit medel till fordonsforskning genom Vinnova i proposition 2008/09:50 *Ett lyft för forskning och innovation*. Pengarna ska fördelas utifrån ett avtal mellan staten och fordonsindustrin. Under 2009 uppgår summan till 330 miljoner kronor, under 2010 till 390 miljoner kronor och 2011 till 450 miljoner kronor<sup>9</sup>. Dessa forskningspengar går enbart till vägtrafikfordon, och de fordonstillverkare som ingår i samarbetet är Saab, Volvo, Volvo Cars, Fordonskomponentgruppen och Scania. Programmet är koncentrerat till personbilar, inga pengar har hittills fördelats till bussar. Tanken är att angelägna forskningsprojekt ska finansieras till hälften med statligt stöd och med andra hälften av branschen. Enligt programavtalet ska projekt inom klimat och miljö utgöra 67 procent och projekt inom säkerhet 33 procent.

I december 2008 beslutade regeringen att lägga 3 miljarder kronor till forsknings- och utvecklingsverksamhet till fordonsbranschen via aktiebolagsform (regeringens proposition 2008/09:95). Bolagets namn är Fouriertransform, och arbetet pågår nu med att fördela pengar. Bolaget ska, enligt Näringsdepartementet, kunna engagera sig i åtgärder i brett spektrum där behoven uppstår<sup>10</sup>. Syftet är inte att konkurrera med Vinnovas forskningsinsatser utan att huvudsakligen ägna sig åt kommersiella projekt som ett instrument i fordonskrisens spår. Med fordonsklustret avses i första hand företag som tillverkar vägfordon. Regeringens prioritering ligger i första hand på att stötta den delen av fordonsbranschen som har sämst framtidsutsikter.

### 9.1 Åtgärder med snabba resultat

Utbyggnaden av höghastighetsbanor ligger långt fram i tiden. I väntan på det krävs andra åtgärder som kan höja hastigheterna på befintliga spår. Ett par exempel är Gröna Tåget och hastighetshöjande åtgärder på Södra stambanan.

<sup>8</sup> Trafikutskottet 2008/09:RFR5, *Inventering av pågående forskning inom transportområdet 2008*, s. 14.

<sup>9</sup> Telefonsamtal med Carl Naumburg, Vinnova, 2009-03-04.

<sup>10</sup> Telefonsamtal Hans G Pettersson, Näringsdepartementet, 2009-03-04.

### 9.1.1 Gröna Tåget – snabbt sätt att korta restiderna<sup>11</sup>

Tanken med Gröna Tåget är att uppgradera hastigheterna på framför allt befintliga spår, med målsättningen att skapa en uppföljare till X 2000. Gröna Tåget är ett fordonsforskningsprogram som initierats av Banverket i avsikt att bygga upp kompetens och förmåga att både utveckla och upphandla nästa generations snabbtåg med anpassning till svenska och nordiska förhållanden. I detta ingår att tåget ska vara flexibelt och kunna användas i olika slags trafik – långväga och mer kortväga, i långa tåg och kortare. Det ingår också att tåget ska vara skonsamt mot spåret och att tåget ska kunna köra utan att skaka alltför mycket på icke-perfekt spår. Gröna Tåget är ett motorvagnståg och har all drivkraft under golvet, det vill säga inte ett enda lok som driver hela tåget. Denna teknik sänker kostnaden och energiförbrukningen med cirka 30 procent i relation till X 2000 vid högre hastighet. Bombardier är en viktig aktör i projektet. Därför är framtida allianser med dem intressanta även ur denna aspekt.

De tre främsta investeringarna som krävs för att möjliggöra Gröna Tåget är 1) en uppgradering av signalsystemet, 2) en uppgradering av kontaktledningen och 3) en vidareutveckling av Gröna Tåget (det vill säga själva tåget). Från beslut till genomförande skulle ett helhetskoncept med Gröna Tåget, inklusive uppgradering av signalsystem och kontaktledningar, ta i storleksordningen fem år, kanske till och med fyra år om processen påskyndas. Om ett beslut skulle tas 2010 innebär det att konceptet skulle stå klart 2015. Vid den tidpunkten är X 2000 25 år gammalt.

Vad gäller en uppgradering av signalsystemet ligger det i dagsläget ganska långt ner på Banverkets prioriteringslista. Istället avvaktar Banverket det nya europeiska signalsystemet där huvudlinjerna ska vara klara 2025–2030. Miljöpartiet föreslår att det nuvarande systemet uppgraderas under tiden för att på så sätt möjliggöra högre hastigheter. För att möjliggöra högre hastigheter krävs en uppgradering av kontaktledningen, en oundviklig åtgärd som i så fall skulle påskyndas. Om hastigheten stiger krävs också mer tätt liggande förbi-gångsstationer.

Gröna Tåget beräknas kunna gå upp till 250 km/h på stambanorna. Maxgränsen för X 2000 ligger idag på ungefär 200 km/h. Gröna Tåget kan sannolikt utvecklas till att gå ungefär 300 km/h på nya höghastighetsbanor. Tågen beräknas bli något dyrare än ett tåg med dagens teknik, men skillnaden är inte särskilt stor. Det stora problemet handlar inte om kostnaden för själva tåget, utan vem som ska bekosta utvecklingen av tåget. Kanske skulle en samfinansiering mellan industrin och staten kunna vara en lösning.

Likaväl som regeringen nu satsar utvecklingspengar till bilindustrin, skulle pengar kunna avsättas för utveckling av Gröna Tåget. Arbetstillfällena i Sverige handlar framförallt om ingenjörsarbete vid utvecklingen. Tillverkningen görs i ett flertal länder, framförallt i Europa. Slutmontaget utgör 5–10 procent av förädlingsvärdet och är en mindre del än ingenjörsarbetet. Den svenska

<sup>11</sup> Telefonsamtal med Evert Andersson, KTH, 2009-02-16.

**Fel! Okänt namn på**

tågindustrin hade kanske varit nedlagd idag om det inte hade varit för X 2000. SJ drev frågan om ett nytt tågtrafiksystem. Det säger något om vikten av att ligga först och vara pådrivande i utvecklingen av ny tågteknologi.

Om SJ, som är den dominerande operatören idag, skulle beställa 200 vagnar inom fem år, skulle säkert finansiering ordnas via industrin med cirka 500–600 miljoner kronor i utvecklingskostnader. Om beställaren är försiktig och bara beställer 50 vagnar kommer de att bli väldigt dyra. Säkert kan en del av finansieringen ske via spin-off-affärer, men det är osäkert om industrin vill räkna hem det i förhand.

### **9.1.2 Högre hastigheter på Södra stambanan**

Genom att rusta upp Södra stambanan kan både kapaciteten öka och restiderna minska. Det är åtgärder som både ger stor effekt och som går snabbt att genomföra. Det är i stort sett bara att stoppa spaden i jorden. Stambanan, som är ett nätverk med 24 kommuner samt Region Skåne och Regionförbunden i Jönköpings, Kalmar och Kronobergs län som medlemmar, arbetar redan med järnvägs- och utvecklingsfrågor med fokus på Södra stambanan.

De åtgärder som krävs för att höja hastigheterna på Södra stambanan är bland annat bättre underhåll, byte av luftledningar och räls samt kapacitetsförbättrande åtgärder som förbigångsspår vid de värsta flaskhalsarna. För att sänka restiden för banan behövs bland annat kurvuträkningar och ny sträckning mellan Gripenberg och Nässjö. Om allt detta genomförs kan restiden mellan Stockholm och Malmö sänkas med nästan 19 minuter. En viktig effekt av den ökade hastigheten på banan blir att restiden för tågen mellan Nässjö och Alvesta respektive mellan Alvesta och Hässleholm då kan pressas till strax under 30 minuter. Det förbättrar förutsättningarna för resenärer som kommer med, eller ska resa vidare med, anslutande tåg i dessa tre orter.

Att satsa på kapacitetshöjande åtgärder inom järnvägen är arbetsintensivt och leder till arbetstillfällen. Kostnaden för åtgärder som höjer kapaciteten och hastigheterna på Södra stambanan ligger på 4 miljarder kronor. Dessa åtgärder är bland annat underhåll, nya spår och upprustningar av befintliga spår och kräver arbetskraft från byggsektorn.

Miljöpartiet anser att åtgärder för att uppgradera hastigheterna på Södra stambanan bör prioriteras. Miljöpartiet anslår 33 miljarder kronor mer till drift och underhåll av järnvägen som delvis kan användas i detta syfte under 2010–2021. Miljöpartiet anslår 188 miljarder kronor till investeringar i järnväg 2010–2021. Regeringen har angett att minst hälften av de 217 miljarder som anslagits till nya investeringar i infrastruktur 2010–2021 ska gå till investeringar i nya vägar, vilket gör att deras anslag till järnvägen i bästa fall bara blir 108,5 miljarder kronor. Miljöpartiets förslag innebär alltså att det blir minst 80 miljarder kronor extra till järnvägsinvesteringar.



## 10 Miljöpartiets förslag

Miljöpartiet anser att staten bör vara motor i att driva på en fordonsutveckling som leder till en utveckling av klimatsmarta transporter. Att resa tillsammans istället för en och en i en bil är oslagbart för att nå det målet. Den här typen av satsningar och prioriteringar fyller givetvis främst de ambitioner som Miljöpartiet företräder på klimatområdet. Men en viktig samlad effekt av dem blir också att de ger en stark ekonomisk stimulans till en bransch som är strategiskt viktig för Sverige i framtiden. De har alltså även en viktig strukturellt styrande effekt på industriområdet.

### 10.1 Nytt forskningsprogram: Hållbara transporter

Miljöpartiet föreslår ett nytt anslag i transportforskningen på 300 miljoner kronor per år. Vi menar att framtidsbranscher som spårvagnsproduktion, utveckling av smarta omlastningscentraler och energieffektiva sjötransporter måste få möjlighet att utvecklas. Genom att satsa på framtidens logistik och infrastrukturlösningar skapar vi utrymme för nya växande näringar som både skapar jobb och bidrar till en hållbar utveckling.

I Sverige verkar fyra av världens största företag inom kollektivtrafikbranschen, tre av dessa har tillverkning i landet. Strategiska och snabba satsningar på den svenska kollektivtrafiken kan skapa ett klimatsmartare Sverige och nya arbetstillfällen på kort sikt. Samtidigt ges en redan livskraftig industrisektor möjlighet att utveckla nya produkter, öka sin kompetens och därmed också öka den svenska konkurrenskraften internationellt. Runt om i världen görs nu miljardinvesteringar i utbyggd kollektivtrafik, genom att satsa på forskning och utveckling i Sverige kan vi ta marknadsandelar på en snabbt växande världsmarknad.

Satsningen, som fyllt utbyggd omfattar 450 miljoner kronor årligen, delas upp i tre separata forskningsprogram: ett med fokus på fordonsutveckling i kollektivtrafiken, ett på infrastruktur med fokus på spår och teknik för omlastning och ett tredje på miljösmarta sjötransporter.

#### 10.1.1 Utveckling av kollektivtrafikfordon

Cirka 125 miljoner kronor som används som statlig delfinansiering till 50 procent när branschen kan finansiera den andra hälften. Fokus är utveckling och implementering av ny teknik av främst spårfordon, men även bussar. Ett viktigt projekt är bland annat Gröna Tåget som syftar till att utveckla ett höghastighetståg som kan fungera både på befintliga banor och på höghastighetsbanor. Några av de viktigaste aktörerna i branschen är Volvo Bus, Scania och Bombardier.

Fel! Okänt namn nå

### 10.1.2 Utveckling av spårinfrastruktur och teknik för omlastning

Cirka 125 miljoner kronor som används som statlig delfinansiering till 75 procent när branschen kan finansiera en fjärdedel. Fokus är att finna smarta lösningar för omlastning mellan energieffektiva transportslag såsom sjöfart och järnväg. Avgörande är att finna demonstrationsprojekt som blir en katalysator för en reell användning.

### 10.1.3 Utveckling av miljösmart sjöfart

Cirka 50 miljoner kronor. Staten bidrar med en tredjedel och branschen resten. En god utgångspunkt är att bygga vidare på den plattform som finns vid Sjöfartens Utredningsinstitut. Viktiga ingredienser är biogasdrift, energieffektivisering och luftkvalitet. Även här är demonstrationsprojekt avgörande.

En viktig del i programmen blir även att genomföra demonstrationsprojekt, för att underlätta smarta idéer att bli verklighet mer än på ritbordet. Idag stannar många projekt på idéstadiet då medel för demonstrationsprojekt ofta saknas. Staten kan bli den länk som får utvecklade idéer att bli kommersiellt gångbara. Samtliga program handhas av Vinnova som huvudpart, med uppgift att knyta andra berörda aktörer till sig: branscher, organisationer och myndigheter.

Det nya anslaget trappas upp under tre år för att nå 300 miljoner 2012 (tabell nedan).

Anslag	Specifikation	2010	2011	2012
1:2	Forskningsprogram: Hållbara transporter	100	200	300

## 10.2 Nytt forskningsprogram: Helhetslösning för biogas

Den största klimatpolitiska utmaningen i Sverige finns i transportsektorn. Inom el- och värmesektorn har vi goda möjligheter att ersätta fossila bränslen med biobränslen, och det har vi redan gjort till stor del. Bilar, lastbilar, bussar, flygplan och fartyg drivs nästan uteslutande med oljebaserade drivmedel. För att bryta oljeberoendet och koldioxidutsläppen behövs både snålare fordon och ändrade trafikmönster. Men vi behöver också använda så mycket förnybara bränslen vi kan få fram på rimliga ekonomiska, ekologiska och sociala villkor. Biogas har alla förutsättningar att bli ett av de drivmedel på vilket vi driver framtidens fordon. Det finns en bred enighet om att biogas är det mest miljövänliga fordonsbränslet som finns kommersiellt tillgängligt i dagsläget. Det är därför strategiskt viktigt att framför allt öka biogasanvändningen vad gäller drivmedel.

Vi vill därför föreslå ett särskilt forskningsprogram med fokus på en helhetslösning för biogas på 100 miljoner kronor per år. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Syftet är att belysa och utveckla behovet av teknikutveckling och implementering av produktion, distribution och for-

don för biogas. Vinnova är huvudpart i forskningsprogrammet, som genomförs i samarbete med Energimyndigheten och Vägverket.

Den största flaskhalsen är idag produktionen av biogas. Många insatser krävs för att öka produktionen inom lantbruket och med annan råvara. Investeringsstöd för biogassektorn bör utvecklas så att det inte – som hittills – endast omfattar produktionsanläggningar utan även de distributionsanläggningar som har minst lika stor betydelse. Utbyggnad av rörnät innebär stora ekonomiska påfrestningar, eftersom näten byggs med ”överkapacitet” i ett inledningsskede innan marknaden hunnit utvecklas så att kapaciteten utnyttjas fullt ut. Investeringskostnaden för en fullskaligt utbyggd infrastruktur för biogas beräknas till miljardbelopp. Avgörande för en snabbt ökande användning av biogas som drivmedel är naturligtvis även tillgången till tankställen. Arbetet med att producera flytande biogas pågår och behöver också underlättas i form av teknikutveckling och pilotanläggningar.

Sammanfattningsvis behöver det utvecklas lösningar för hur biogasen som drivmedel ska kunna fungera i hela kedjan. Det är alltid den svagaste länken som avgör den totala effekten. Om verktyg för distribution saknas kan inte biogasproduktion eller försäljning av biogasfordon optimeras.

### 10.3 Klimatkrav i befintliga forskningsprogram

Miljöpartiet anser att de forskningsmedel som regeringen har anslagit via Vinnova till fordonsforskning bör fördelas till projekt som leder till långtgående reduktioner av klimatpåverkan utifrån EU:s och Sveriges klimatmål, utan att äventyra andra hälso- eller miljökrav. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Att ställa denna typ av krav på energieffektivisering är också ett sätt att skapa ett incitament för personbilsbranschen att anpassa sig till de krav som kommer att finnas i framtida fordonsflottor. Att fördela forskningsmedel utan specifika krav är att göra branschen en björntjänst. För att nå målsättningarna om 67 procent projekt inom klimat och miljö och 33 procent inom säkerhet krävs en tydlig uppföljning. Annars riskerar detta att bli ett industristöd mer än ett forskningsstöd.

Miljöpartiet anser att det är smart att satsa på framtidsbranscher inom fordonstillverkning för kollektivtrafiken som både har vind i seglen och möjligheter att expandera, istället för att satsa alla pengar på en bransch med både finansiella och miljömässiga problem. Ur ett ekonomiskt långsiktigt perspektiv bidrar sådana investeringar sannolikt både till större samhällsnytta och till ekonomisk stabilitet. Miljöpartiet anser därför att även spårburen fordonsindustri bör få ta del av de 3 miljarder kronor som regeringen har anslagit i bolaget för fordonsforskning. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Styrelsen för bolaget bör därför ha representanter med från bland annat Banverket, Vinnova, Bombardier och Alstom.

Miljöpartiets tidigare krav om att ställa klimatkrav i anslutning till fördelning av dessa medel står självklart fast, enligt motion 2008/09:Fi12. En del av den nuvarande krisen inom fordonsindustrin härrör ur dess hittillsvarande oförmåga att se kraften i klimatutmaningen och vilka krav den ställer på nya

**Fel! Okänt namn på**

klimatsnåla produkter. En del av ansvaret delas också av lagstiftaren som inte i tillräcklig utsträckning ställt krav på effektivisering och minskade utsläpp.

För att det ska vara berättigat med stöd i den omfattning som regeringen föreslår menar vi att det också måste bygga på en gemensam bild av läget när det gäller framtida behov av energieffektivisering och utsläppsminskningar. Till exempel vet vi redan idag att de bränslereglerna som EU beslutat om och som kommer att träda i kraft under kommande år är fullständigt otillräckliga för att klara den klimatomställning vi står inför. Innan ny forskning och produktutveckling sätts i gång krävs ett rejält analysarbete kring vilken typ av fordon och vilka utsläpp som kan tillåtas från fordonsflottan och att de projekt som sedan startas tar sin utgångspunkt i en sådan analys. Miljöpartiet menar därför att det måste vara ett uttalat mål för den forskning som bedrivs, både när det gäller lätta och tunga fordon, att den utgår ifrån den verklighet vi står inför och de krav på utsläppsminskningar som krävs för att klara klimatmålen, t.ex. i form av tvågradersmålet.

## 10.4 Beskattning av fossilgas riskerar att drabba investeringar i biogas

Regeringen har föreslagit att fossilgasens undantag från koldioxidbeskattning ska slopas. Eftersom en stor del av biogasen blandas med fossilgas till s.k. fordonsgas riskerar detta att även minska användningen av biogas samt lägga krokben för investeringar i biogas framöver.

I början när fordonsgasen introducerades var andelen naturgas större totalt sett, men nu är biogasen uppe i 65 procent i genomsnitt enligt Biogasförbundet. Svenska Biogasförbundet ser en beskattning av fossilgasen som rimlig i ett senare skede, då marknaden för biogas stabiliserats och vuxit sig starkare. I dagsläget riskerar en skattehöjning på fossilgas att leda till att fler kommer att köra på diesel.

Fossilgasen har hitintills hjälpt till att stötta biogasen på så vis att den kan fungera som backup om biogasen tar slut, som har varit fallet i exempelvis Stockholm. En höjd skatt på fossilgas kan påverka detta förhållande. För att våga satsa på att köra en gasbil så måste tillgången på gas vara säkrad. En av de vanligaste invändningarna mot gasbilar är att tillgången på gas är så dålig. I Syd- och Västsverige är tillgången på gas god, mycket på grund av att man distribuerar via naturgasnätet. Det är också i denna del av Sverige som marknaden för gasbilar är starkast.

Just nu befinner sig biogasmarknaden i ett känsligt läge, eftersom infrastruktur och distribution inte fungerar tillfredsställande. Hittills har det tydligaste incitamentet för biogasen varit priset. Den har tack vare skattesubventionen kunnat konkurrera med fossilbränslena. Om skatten på biogas höjs i detta läge riskerar investeringar i infrastruktur, produktion och fordon att utebli, eftersom lönsamheten blir osäker.

Miljöpartiet är i grunden positivt till skattehöjningar av fossila bränslen, men nuvarande förslag medför stora risker att en positiv utveckling av bioga-

sen förhindra. Därför föreslår vi avslag på regeringens förslag om skattechöjning för fossilgas.

## 10.5 Klimat- och konjunktursatsning 2010–2012

Miljöpartiet presenterar en samlad klimat- och konjunktursatsning 2010–2012 som innehåller ett antal åtgärder både för att förbättra järnvägens förutsättningar att ta marknadsandelar från flyg och lastbil samt för att bidra till arbetstillfällen under lågkonjunkturen. Åtgärderna går att initiera snabbt och är en blandning av reinvesteringar och nyinvesteringar. Klimat- och konjunktursatsningen är en vidareutveckling av Miljöpartiets närtidssatsning i budgeten för 2009 och det extra anslag på 1 miljard kronor under 2009 och 2010 som Miljöpartiet föreslog i en följdmotion på regeringens vårproposition 2009.

## 10.6 Främja byggandet av Bus Rapid Transit (BRT)

Av regeringens budgetproposition för 2009 framgår att etappmålet för ett ökat resande med kollektivtrafik inte har uppnåtts, men trots detta föreslås inga kraftfulla åtgärder. Miljöpartiet anser att Vägverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Miljöpartiet föreslår att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under planeringsperioden 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. I detta kan BRT ha en betydande roll för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

För att minska problemen med små serier som leder till dyra produktionskostnader krävs bättre samordning av upphandlingen. Den viktigaste åtgärden för att få till stånd en bättre samordning av upphandling av bussar är att Sverige ansluter sig till EU:s nya bussdirektiv, som innebär gemensamma krav vid upphandling. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

## 10.7 Statlig satsning på spårvägar

Miljöpartiet anser att en av de viktigaste åtgärderna för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft i de större städerna är investeringar i spårvägar. Miljöpartiet föreslår en statlig delfinansiering för spårvägsutbyggnad i större städer med 24 miljarder kronor de närmaste femton åren. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. De enskilda kommunerna har ofta inte tillräckliga medel, och det behövs en motor och statlig finansiär för att få kommunerna att gå vidare med att utveckla och genomföra spårvägsutbyggnaden.

Utöver finansiella medel krävs ett nationellt kompetenscentrum för spårvägsutbyggnaden. Många kommuner har inte möjlighet att införskaffa den kompetens som krävs på egen hand. Därför föreslår vi att Banverket får till

**Fel! Okänt namn på**

uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor i spårvägsutbyggnaden runtom i landet. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

En viktig fråga är att skapa samordning inför upphandlingen av spårvägar. På så sätt kan kostnaderna pressas rejält, både genom att man satsar på likartade system och genom att det blir en större volym på beställningen. Idag kostar kollektivtrafikfordon ofta extra på grund av lokala önskemål om utformning etc. Ibland leder specifika krav även till försämrade effektivitet i utförandet, eftersom den optimala tekniska lösningen inte kan tas till vara.

Ett aktuellt exempel är att Skånetrafiken nu föreslagit en samordning mellan de städer i Skåne som planerar spårvägar, dvs. Lund, Malmö och Helsingborg, för att sänka kostnaderna. Sådana här samordningar behöver naturligtvis inte begränsas till Sverige. Även i våra grannländer Norge och Danmark finns starkt intresse för utbyggnad av kollektivtrafiken. De spårvagnar som Norrköping nu köper in görs i samband med en större australiensisk order. Genom samordning av upphandlingar av kollektivtrafiksystem ökar volymerna på beställningarna och kostnaderna sänks. Större volymer på beställningar leder också till bättre möjligheter för leverantören att planera produktionen långsiktigt och vid behov lägga delar av tillverkningen i anslutning till beställaren.

## 10.8 Ge förutsättningar för långsiktig planering och utveckling

### 10.8.1 SJ ska verka för de transportpolitiska målen och klimatmålen

Av flera orsaker har SJ idag begränsade möjligheter att satsa på utveckling av fordonsparken. De två främsta handlar om utdelningskravet till staten och osäkerheten inför framtiden med anledning av regeringens förslag till avreglering av den interregionala tågtrafiken.

SJ har ett utdelningskrav att leverera en del av sin vinst till staten. Detta vinstkrav försvårar möjligheterna för SJ att göra investeringar som bidrar till att de transportpolitiska och klimatpolitiska målen nås. Miljöpartiet anser att kravet på SJ bör omformuleras så att det ingår i SJ:s uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

### 10.8.2 SJ bör få fortsatt ensamrätt till interregional trafik

Regeringen planerar just nu för en avreglering av den interregionala trafiken. Detta bidrar till en osäkerhet för SJ som inte vet om de kommer att trafikera de enda lönsamma linjerna mellan Sveriges storstäder i framtiden eller inte. SJ var drivande i att ta fram X 2000 för ett tjugotal år sedan. Att SJ inte tar en mer drivande roll i utvecklingsarbetet av till exempel Gröna Tåget beror delvis på detta faktum – att osäkerheten om den framtida trafikeringen är för stor. Detsamma gäller förstås även för andra kommersiella aktörer som kom-

mer att ha svårt att veta om det är värt att investera i ny teknikutveckling för en osäker marknad. Miljöpartiet anser därför att SJ bör få en fortsatt ensamrätt till trafikering i interregional trafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

### 10.8.3 Banverket bör ta över Jernhusen

Fastighetsbolaget Jernhusen är ett helägt dotterbolag till holdingbolaget AB Swedcarrier som i sin tur är helägt av svenska staten. Stationshusen är ett viktigt nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter eftersom vissa terminaler för omlastning och uppställning ingår i Jernhusen. Som Miljöpartiet tidigare föreslagit i en motion på regeringens infrastrukturproposition (2008/09:T10) anser vi att Banverket bör få i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har idag. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Detta skulle möjliggöra ett mer optimerat användningssätt av den mark som finns i anslutning till järnvägen, för att främja en utveckling både för gods- och persontrafik.

### 10.8.4 Tillgången till snabba tåg behöver säkras

SJ behöver beställa nya tåg. Delvis har det redan gjorts, men inte tillräckligt. X 2000-tågen är gamla och behöver successivt bytas ut. Alla prognoser pekar dessutom på att inrikesflyget kommer att minska i takt med förväntade ökade kostnader. Det kräver en satsning på högre hastigheter och större kapacitet på järnvägen.

Det krävs också att SJ vågar ta beslut om att uppgradera och förnya vagnparken. Det bör skrivas in i SJ:s bolagsordning att de bör säkra tillgången på fordon för högre hastigheter. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

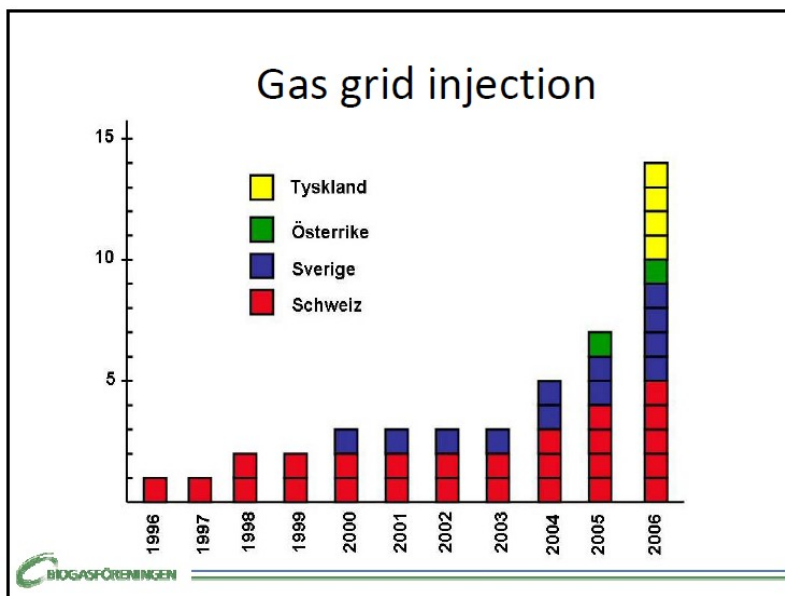
### 10.8.5 Statligt stöd för utbyggnad av biogas

Ett nationellt mål bör slås fast för att minst 10 TWh biogas ska produceras före 2015 samt att minst en biogasmack ska finnas i varje kommun senast 2020. För att målen ska nås behöver ett nationellt biogasprogram tas fram av regeringen. Som en del av programmet bör alla kommuner ta fram en biogasplan för att driva på utbyggnaden av biogasproduktion och distribution i den egna kommunen. Kommuner bör exempelvis ha krav på sig att utveckla sin kollektivtrafik, färdtjänst och egna fordon mot mer förnybara bränslen och då i synnerhet biogas. I den mån kommuner, eller av kommunerna anlitade företag, kommer att få ökade kostnader för produktion och distribution av biogas ska dessa täckas över statsbudgeten. Stöd till biogas bör innefatta investeringsbidrag för biogasanläggningar samt att bönder, innehavare av ridstall m.m. får betalt för den gödsel som används för rötning till biogas. Stöd som ges till biogasfabriker bör vara baserat på produktion av biogas, och inte bara som ett rakt investeringsstöd. Stödet ska främst vara inriktat på biogas som används för drivmedel. För mer information, se Miljöpartiets motion till riksdagen *Mera biogas* 2008/09:N440. Miljöpartiet föreslår ett anslag för Klimp

### Fel! Okänt namn på

under budgetperioden 2010–2012. Vi anser att kommuner ska kunna söka via Klimp för att finansiera investeringar i biogas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Bilden nedan visar hur många inmatningspunkter för biogas det finns på gasnätet i Tyskland, Österrike, Sverige och Schweiz. Tydligt är att detta är en typ av infrastruktur där efterfrågan ökar markant. Att bygga biogasnät är en kommande industriell utveckling med möjligheter till export kommande år. Det är viktigt att Sverige är med från början, både i fråga om att bygga ut våra egna system för biogas som drivmedel samt för att bidra med teknik i andra länder.



Källa: Svenska Biogasföreningen.

Stockholm den 6 oktober 2009

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Per Bolund (mp)*

*Jan Lindholm (mp)*

*Mats Pertoft (mp)*

*Thomas Nihlén (mp)*

*Tina Ehn (mp)*

*Mikaela Valtersson (mp)*

*Lage Rahm (mp)*