

Motion till riksdagen 2008/09:T10

**av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)
med anledning av prop. 2008/09:35**

Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Sammanfattning

Att bygga om Sverige och världen för att rädda jordens klimat är vår tids största politiska uppgift. I det arbetet är transportsektorn den svåraste utmaningen; transportererna står för en stor del av vår klimatpåverkan, dess beroende av fossila bränslen är närmast totalt och det är dessutom den enda sektor där utsläppen hela tiden ökar. Politiken måste hitta och erbjuda nya sätt för medborgare och näringsliv att fungera utan klimatstörande utsläpp. Människor vill inte förstöra klimatet och det är politikens ansvar att ge dem möjlighet att leva klimatriktigt.

Regeringen vill gärna förespegla att den har en klimatprofil. Med vackra formuleringar om fyrstegsprincipen och ett transportslagsövergripande perspektiv läggs dimridåer som döljer det egentliga innehållet – en massiv utbyggnad av klimatförstörande motorvägar. Fyrstegsprincipen, som innebär att åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt ska prioriteras i första hand, behöver få en större tyngd i infrastrukturplaneringen för att inte bara bli en fernissa. Så länge regeringen fortsätter att använda sig av vilseledande samhällsekonomiska kalkyler som bygger på orealistiskt låga oljepriser och för låga uppskattningar av klimatkostnader får klimatet och fyrstegsprincipen fortsättningsvis stryka på foten.

Det går inte att uppväga grova misstag med lite puts på ytan. Regeringen satsar 340 miljoner kronor på hållbara städer under tre år, men planerar för en utbyggnad av Förbifart Stockholm för cirka 30 miljarder kronor som kommer att leda till ökad klimatpåverkan. Regeringen utgår fortfarande från ett gammalmodigt tänkande där trafikplaneringen utgår från ohållbara trender om en ständig trafikökning. Miljöpartiet efterlyser backcasting-modeller som utgår från att de klimatpolitiska målen ska nås och att resultaten tas på allvar så att ett skäligen pris sätts på de fossila bränslena.

Till skillnad från regeringen vill Miljöpartiet de gröna agera här och nu. Vår politik bygger inte på att någon annan ska göra något, någon annanstans,

Fel! Okänt namn på

någon annan gång. Miljöpartiets trafikpolitik är en del av lösningen på klimatfrågan, till skillnad från regeringens som är en del av problemet.

En kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårburen trafik måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnvägsnät och andra spårmat kraftigt förbättras och kapaciteten för ökade spårburna transporter höjas radikalt. Målet bör vara minst en fördubbling av dagens kapacitet för spårburen trafik. Detta ska åstadkommas genom såväl en kraftig satsning på järnvägsinvesteringar som en höjd ambitionsnivå för drift och underhåll av järnvägsnätet. En sådan kraftig överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt. Utsläppen av andra miljöstörande föroreningar reduceras, trängseln i städerna minskar och trafikolyckorna blir färre.

Det är nödvändigt att underlätta kombinationen av olika transportslag. Det är särskilt viktigt när det gäller gods. Ökningen av lastbilstransporter förtar det faktum att koldioxidutsläppen från personbiltrafiken minskat något. En klimatanpassning av godstransporterna förutsätter smartare kombinationer av väg-, järnvägs- och sjöfartstransporter, där varje transportslag används till det som det är bäst på.

Miljöpartiet föreslår en total planeringsram för 2010–2021 för transportinfrastruktur på totalt 491 miljarder kronor, att jämföra med regeringens förslag på 417 miljarder kronor. Beloppen är inte helt jämförbara då Miljöpartiet i vissa avseenden föreslår en annan uppbyggnad av och innehåll i ramen än regeringen. Skillnaden framgår av tabell 1 nedan.

Miljöpartiet föreslår liksom regeringen separata planeringsramar för drift och underhåll för vägar respektive järnvägar. Vi föreslår samma planeringsram som regeringen för vägunderhåll, 136 miljarder kronor, som också innefattar bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar samt miljöåtgärder. För järnvägar föreslår Miljöpartiet en väsentligt högre planeringsram, 97 miljarder kronor jämfört med 64 miljarder kronor enligt regeringens förslag. Miljöpartiets förslag bygger på Banverkets behovsanalys i Inriktningsunderlag 2010–2019.

I regeringens förslag till planeringsram för ”utveckling av transportsystemet”, 217 miljarder kronor, ingår sektorsuppgifter, driftbidrag till icke statliga flygplatser och medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar. Miljöpartiet anser inte att dessa ändamål bör ingå i planeringsramen utan att ställning till dessa ändamål får tas separat i budgetsammanhang eller långsiktiga inriktningsbeslut. I regeringens ram ingår också räntor och amorteringar på vägar och järnvägar som lånefinansierats. Miljöpartiet har valt att i sin ram inte räkna in räntor och amorteringar utan att istället låta de lånefinansierade projekten ingå med investeringsutgiften vid investeringstillfället.

Om regeringens förslag räknas om för att bli jämförbart med Miljöpartiets förslag, motsvarar regeringens förslag, enligt våra beräkningar, 197 miljarder kronor i investeringar i vägar, järnväg och spårväg (inklusive lånefinansierade) mot 258 miljarder kronor för Miljöpartiet. Miljöpartiet satsar alltså 61 miljarder kronor mer än regeringen på investeringar i infrastruktur.

Fel! Okänt namn på

Regeringen har inte föreslagit någon uppdelning av planeringsramen för investeringar på vägar och spårinvesteringar utan har tänkt sig att detta ska värka fram under den fortsatta åtgärdsplaneringen, bland annat baserat på samhällsekonomiska kalkyler för olika projekt. Miljöpartiet motsätter sig en sådan ordning, då dagens samhällsekonomiska kalkyler är alltför osäkra och inte heller tar tillräcklig hänsyn till behovet att klimatanpassa trafiken. Vi utgår från att klimatmålen ska nås och planerar för den infrastruktur som krävs för att nå det.

Miljöpartiet föreslår i stället separata planeringsramar, med 70 miljarder kronor för vägar och 188 miljarder kronor för järnvägar och spårvägar. Av planeringsramen för vägar ska 12 miljarder kronor avdelas för kollektivtrafik-åtgärder och 12 miljarder kronor för gång- och cykelvägar. Av planeringsramen för järnvägar och spårvägar ska 20 miljarder kronor avdelas för bidrag till byggande av spårvägar i större städer och 8 miljarder kronor för bidrag till rullande materiel. Att bygga spårvägsnät i de större städerna är ett viktigt sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet och locka över fler bilister till kollektivtrafiken.

Miljöpartiets förslag till investeringsram för järnvägar och spårvägar inkluderar inte kostnaden för byggande av höghastighetsbanor. Miljöpartiet anser att höghastighetsbanorna inom projektet Europakorridoren (Göteborgsbanan Stockholm–Göteborg och Europabanan, via Linköping sedan genom Småland och Skåne med förbindelse till Danmark) ska byggas så snart det är planerings- och genomförandemässigt möjligt. Miljöpartiet anser att en dragning av Europakorridoren via Växjö ska utredas.

Europakorridoren ska genomföras som ett separat lånefinansierat projekt. Regeringen har inte tagit ställning till höghastighetsbanor utan föreslår endast en utredning. Det är oklart om regeringen tänkt sig att delar av Europakorridoren, t.ex. Ostlänken och Göteborg–Borås, ska ingå i den av regeringen föreslagna planeringsramen.

Miljöpartiet föreslår att resenärernas perspektiv ska stärkas genom att SJ:s uppdrag förändras för att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen samt att Banverket tar över Jernhusens uppgifter.

Ett effektivt sätt att klimatanpassa transportererna är ekonomiska styrmedel som gör det dyrare att använda fossila bränslen. Därför föreslår Miljöpartiet införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilar från 2011, en klimattifferentiering av sjöfartens farledsavgifter och en koldioxidbeskattning som leder till att de klimatpolitiska målen nås. En annan metod är att använda IT och bredband som ett sätt att minska transportbehoven genom virtuella möten etc. Miljöpartiet anser att bredband bör byggas ut till alla, även där marknaden inte räcker till.

Fel! Okänt namn på

Tabell 1. Jämförelse mellan Miljöpartiets och regeringens planeringsramar 2010–2021

Miljarder kronor. Belopp i fetstil föreslås bli beslutade av riksdagen.

Specifikation	Miljöpartiet	Regeringen
Drift o underhåll:	233	200
– varav vägar	136	136
– varav järnvägar	97	64
Investeringar:		
Utveckling av transportsystemet		217
– varav sektorsuppgifter	ingår ej	–9,0
– varav farleder och slussar	ingår ej	–0,5
– varav bidrag till icke statliga flygplatser	ingår ej	–1,2
– varav räntor och amorteringar	ingår ej	–29,3
= anslagsfinansierade investeringar		177
+lånefinansierade investeringar		+20
= totalt investeringar	258	197
– härav vägar	70	ej spec
– varav kollektiva trafikåtgärder	12	
– varav gång och cykel	12	
– varav lånefinansierat	5	ingår ej
– härav järnväg och spårväg	188	ej spec
– varav bidrag till anläggning av spårväg	20	
– varav bidrag till rullande materiel	8	
– varav lånefinansierat	15	ingår ej
Totalt exkl. höghastighetsbanor	491	417
Höghastighetsbanor	Ska byggas. Separat ram, särskild finansiering.	Ska utredas. Oklart om delar ingår i ram.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	5
Förslag till riksdagsbeslut	7
Transporternas klimatpåverkan	9
Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 2005	9
Transportsektorn särskiljer sig	10
Mål.....	11
Klimat och miljö	11
Fördubbla järnvägstransporterna	12
Jämställdhet.....	13
Nollvisionen	14
Mitträcken istället för nya motorvägar	15
Bamperspektiv	15
Analys av regeringens politik.....	16
Dubbla tungor – klimatprofil utan innehåll	16
Regeringens förslag – nedskärningar för järnvägen	17
Drift och underhåll	17
Slutsatser	22
Regionalisering av trafikpolitiken	22
Vilseledande samhällsekonomiska analyser.....	23
Prognoser för drivmedelspriser	24
Kostnaderna för klimatförändringar	24
Förfart Stockholm som exempel	25
Miljöpartiets förslag.....	27
Ekonomiska styrmedel och fyrstegsprincipen.....	27
Kilometerskatt	27
Klimatmålsstyrd koldioxidskatt.....	28
Fyrstegsprincipen	29
Satsa på järnvägen.....	29
Höghastighetsbanor.....	30
Övriga spårinvesteringar	31
Drift och underhåll	33
Resenärsperspektiv.....	34
Förändra SJ:s uppdrag	35
Jernhusen åter till Banverket	35
Statlig spårvagnssatsning	35
Ett tydligare statligt ansvar.....	35
Statsbidrag till spårutbyggnad	36
Statsbidrag till tåg och spårvagn.....	37
Vägar framåt	37
Prioritering av kollektivtrafik på bilens bekostnad.....	37
Cykel och gång.....	38
Inga fler klimatförstörande motorvägar.....	39
Minska slitaget på vägarna	40
Nyttja sjöfartens potential	40

Fel! Okänt namn på

Finansiera Sjöfartsverket med anslag	42
Strategiska hamnar och kombiterminaler	42
Klimataspekt i farledsavgifter och sjöfartsstöd.....	43
IT och bredband.....	43

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att målet om ekologisk hållbarhet bör vara överordnat bland de transportpolitiska målen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselskatten i Stockholm ska anslås till ett nytt riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör ta det fulla ansvaret för infrastrukturinvesteringar av nationell karaktär.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att icke prissatta effekter, såsom påverkan på biologisk mångfald och andra exploateringseffekter, bör få större politiskt genomslag vid alla typer av beslut som berör infrastruktur.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prognoser för bränslepriset i den fortsatta åtgärdsplaneringen bör bygga på realistiska antaganden om oljans och alternativa bränslens prisutveckling.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ASEK-värdet för koldioxid bör uppdateras utifrån tvågradersmålet inför den kommande åtgärdsplaneringen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering från den 1 januari 2011.
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fyrstegsprincipen bör få en större tyngd i infrastrukturplaneringen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en dragning av Europakorridoren via Växjö bör utredas.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringen av höghastighetsbanorna inom projektet Europakorridoren och Götalandsbanan ska intensifieras med sikte på snabbast möjliga genomförande.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höghastighetsbanorna inom projektet Europakorridoren ska finansieras i särskild ordning och ej ingå i planeringsramen.
14. Riksdagen beslutar att planeringsramen för övriga spårinvesteringar ska vara 188 miljarder kronor 2010–2021.
15. Riksdagen beslutar att planeringsramen för drift, underhåll och trafikledning av järnvägar ska vara 97 miljarder kronor 2010–2021.

Fel! Okänt namn på

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ:s uppdrag bör ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avveckla Jernhusen och ge Banverket i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har i dag.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Banverkets sektorsuppdrag ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket ska prioritera olika spårvagnsprojekt efter största klimatnytta.
20. Riksdagen beslutar att av planeringsramen för övriga spårinvesteringar ska 20 miljarder kronor avse statsbidrag till byggande av spårvägar i större städer och 8 miljarder kronor avse statsbidrag till anskaffning av rullande materiel.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet på bilens bekostnad med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse.
22. Riksdagen beslutar att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under planeringsperioden 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.
23. Riksdagen beslutar att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor år 2010–2021 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inte bör investera mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör omfördela TEN-projektmedel så att alla medel går till icke klimatstörande transportslag.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utarbeta en skadeförebyggande underhållsstrategi.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sjöfartsverket bör finansieras med anslag.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hamnstrategins prioriteringar av strategiska hamnar och godsnoder bör tas i beaktande vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöaspekter bör bli styrande för de avtal och överenskommelser staten gör med prioriterade strategiska hamnar.

30. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på hur farledsavgifterna kan klimatdifferentieras.
31. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på hur det kan ställas klimatrelaterade krav i anslutning till sjöfartsstödet.
32. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om bredbandsstöd till glesbygd.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppmärksamma området bredband och telematik vid Sveriges ordförandeskap i EU.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser bör avslås.

Transporternas klimatpåverkan

Trots målsättningar om minskade utsläpp av växthusgaser fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 12 procent¹. Under 2007 ökade utsläppen med nästan två procent². Lastbilstrafiken stod för den största delen av ökningen men även den övriga vägtrafiken ökade. År 2005 stod transporterna för över 40 procent av utsläppen av klimatpåverkande gaser i Sverige, inklusive utrikes flyg, sjöfart och arbetsmaskiner. Det är uppenbart att trafiksektorn är avgörande för hur Sverige ska kunna minska sin klimatpåverkan. Vägtransporterna påverkar också möjligheten att uppfylla merparten av de nationella miljö kvalitetsmålen och ett femtiotal av de drygt 70 delmålen³.

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 2005

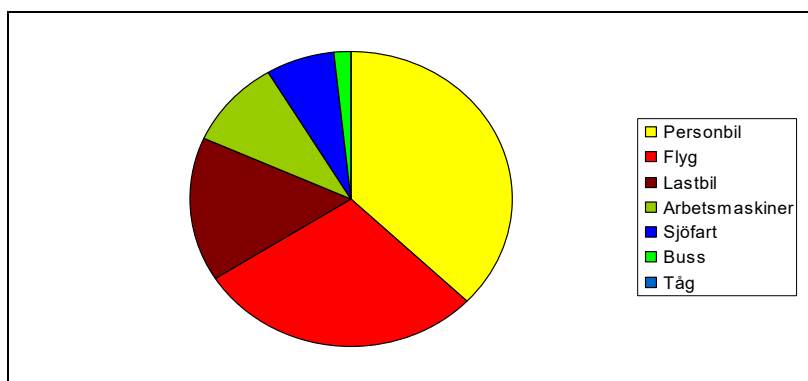
Andelen av de totala utsläppen är över 40 procent och ökande (inklusive utrikes flyg (faktor 2,5) och sjöfart samt arbetsmaskiner, totalt ca 35 miljoner ton CO₂-ekv.).

¹ Vägverket, PM, Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen, 2008-03-31.

² Vägverket, PM, Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen, 2008-03-31.

³ Strategi för minskat transportberende, MVB 2006:2, s.18.

Fel! Okänt namn på



Källa: Åkerman m.fl. (2007), Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050. Naturvårdsverket, rapport 5754.

Transportsektorn särskiljer sig

Transportsektorn skiljer sig från andra klimatpåverkande sektorer, främst i fyra avseenden.

1. **Transporterna är extremt oljeberoende.** Andelen fossila bränslen i transportsektorn ligger på 96 procent⁴. Samtidigt är det rent tekniskt svårare att ersätta oljan i transportsektorn än i andra sektorer. El är i dagsläget inte en realistisk energibärare för de flesta vägfordon. Elbilen har fortfarande sina begränsningar i räckvidd och en eldriven lastbil är långt ifrån verkligheten. För flyget finns det inte ens på ritbordet.
2. **Trenden går åt fel håll.** Utsläppen från transporterna fortsätter att öka, till skillnad från till exempel bostadssektorn där har Sverige nått stora framgångar genom övergång till fjärrvärme och bibränslen, även om det finns mycket kvar att göra även här. Det är framför allt denna övergång som ligger bakom att Sverige inte ökat sina nationella utsläpp av växthusgaser de senaste åren.
3. **Större konflikter.** Transportsektorn särskiljer sig genom att det finns tydliga aktörer som agerar för att behålla ett fossilberoende samt en fortsatt utbredning av bil- och flygtrafik. Det finns inte samma politiska motstånd mot att till exempel bygga ut fjärrvärme eller bygga bibränsleeldade kraftvärmeverk.
4. **Transporter påverkar det vardagliga livet.** Hur snabbt det går att komma till jobbet eller hur långt det är till mataffären påverkar det vardagliga livet. Därför griper förändringar i transportpolitiken in i människors vardag mer än förändringar i andra sektorer. Om en industri väljer att energieffektivisera eller byta bränsle påverkar det inte medborgarnas sätt att leva på samma sätt.

⁴ SIKA, Fordon 2007 – Tema miljö, s. 18, tabell 2.1.

Mål

Klimat och miljö

För Miljöpartiet är en minskad miljöpåverkan ett övergripande mål för trafikplaneringen.

Dagens samhälle är på många sätt utformat efter bilen och lastbilarna på vägarna. Det är en stor utmaning att bygga om Sverige så att fossildrivna och energiintensiva transportmedel blir undantag snarare än regel. För att nå dit krävs en kombination av flera åtgärder: ekonomiska styrmedel som kilometerskatt och trängselavgifter, investeringar i form av spårvagnsnät i större städer och höghastighetståg och inte minst ett helt nytt sätt att tänka kring att minimera transporter. Att transportera en vara flera varv runt klotet innan den hamnar hos en slutkonsument har inget värde i sig, inte heller att pendla långa sträckor dagligen när arbetsplatsen skulle kunna ligga på cykelavstånd.

Att hejda utsläppen av växthusgaser behöver vara ett överordnat mål för hela samhället för att förhindra en klimatkatastrof, både för nu levande och för kommande generationer. Dagens beslutsfattare har ett moraliskt ansvar att ta de beslut och vidta de åtgärder som leder till en ekologiskt hållbar samhällsutveckling.

De transportpolitiska målen syftar till att skapa samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Det finns sju olika delmål som avser tillgänglighet, transportkvalitet, regional utveckling, trafiksäkerhet, miljö och jämställdhet. I dagsläget är alla dessa mål likställda. Sikas (Statens institut för kommunikationsanalys) förslag att revidera de målen till att handla om tillgänglighet istället för mobilitet är ett steg i rätt riktning, men inte tillräckligt.

Miljöpartiet anser att de miljörelaterade målen skiljer sig väsentligt från övriga mål. Naturlagarna kan inte ändras med riksdagsbeslut. Har det uppstått en viss mängd föroreningar eller klimatförändringarna börjat accelerera kan inga ekonomiska medel eller politiska beslut på något enkelt sätt återställa den ekologiska balansen. Naturen skapar själva förutsättningen för liv på jorden och kan därmed inte förhandlas bort. Målet om en ekologisk hållbarhet bör därför vara överordnat bland de transportpolitiska målen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Miljöpartiet de gröna anser att tvågradersmålet ska vara styrande för samhällsplaneringen. Det innebär att utsläpp av växthusgaser behöver minska med 85 procent mellan 2005 och 2050⁵. I Naturvårdsverkets rapport Tvågradersmålet i sikte? konstateras att stor restriktivitet bör iaktas för investeringar i ökad vägkapacitet, som leder till nygenererat resande och ökade utsläpp, för att nå målet. Det behövs också ett paradigmskifte i planeringen från mobilitet till tillgänglighet. Detta innebär bl.a. en stadsplanering som ökar cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidrar till korta avstånd till service samt ersättande av en viss del arbets- och tjänsteresor med högkvalitativ IT-kommunikation. Investeringar i IT och spårinfrastruktur behöver prioriteras.

⁵ Naturvårdsverket, Åkerman m.fl., Tvågradersmålet i sikte?, s. 7.

Fel! Okänt namn på

För att hejda klimatförändringarna krävs åtgärder nu. Vi kan inte vänta på nya tekniska lösningar. Många av de lösningar som krävs finns mitt framför ögonen på oss. Att hejda investeringar i trafikallstrande vägar minskar inte bara klimatpåverkan, utan frigör resurser till investeringar i järnväg, spårväg och annat som gynnar ett klimatsmart resande.

Fördubbla järnvägstransporterna

Att basera en stor och ökande rörlighet på användning av allt mer fossila bränslen är självklart ohållbart. Transporterna måste oundvikligen bli mer energieffektiva och drivas av förnybara och rena energikällor. När vi avvecklar oljeanvändningen kan fordon drivas med biobränslen, men, enligt uppgifter från bland annat Vägverket och FN:s klimatpanel, räcker biobränslena bara till att ersätta cirka tjugo procent av den energi som används i transportsektorn idag. Vi måste bli mycket mer effektiva och undvika onödiga transporter. Järnvägen är då en central del av framtidens transportsystem. Det främsta skälet till detta är järnvägens överlägsna miljöegenskaper som ytterst beror på låg friktion mot underlaget och hög verkningsgrad i motorerna. Att tåg i Sverige dessutom huvudsakligen drivs av grön el gör att skillnaderna mot andra trafikslag vad beträffar miljöpåverkan blir mycket stora.

I en bil med två passagerare är energiåtgången per passagerare tre till fyra gånger högre än på tåget. Flyget drar sex till åtta gånger mer energi. Bussar har en väsentligt lägre energiåtgång än bil och flyg, men ändå klart högre än järnvägen, vid jämförbar beläggning av fordonen. Utsläppen av koldioxid är mångdubbelt högre i de andra trafikslagen jämfört med tåget. Detsamma gäller också för andra typer av utsläpp som kolväten, kolmonoxid och kväveoxider. Särskilt flyget, men även bussarna, har här stora utsläpp som är svåra att åtgärda, då katalytisk avgasrening är svår att genomföra för dessa trafikslag. Energiåtgången är tre till fem gånger större för lastbilstransporter jämfört med tåg medan den är mer jämförbar för båttransporter. Godstransporter med flyg är oerhört energikrävande och används därför bara i huvudsak för värdefullt och lätt gods. Koldioxidutsläppen är i samtliga fall mångdubbelt högre för andra transportslag jämfört med eltåg. Det gäller även andra typer av utsläpp. De här fördelarna gör det angeläget att där så är möjligt ersätta energikrävande och klimatstörande landsvägs- och flygtransporter med transport på järnväg eller med andra energieffektiva och klimatvänliga transportslag. Att ersätta väg- och flygtrafik med tåg och andra transportsätt får dessutom många andra positiva effekter för till exempel luftkvaliteten.

Miljöpartiets mål är att till 2020 kraftigt öka den andel gods- och persontransporter som sker med järnväg, sjöfart och kollektivtrafik, och att minska de oljeberoende transporterna. Inom godstransporterna är det främst långa transporter, över 15–30 mil, som bör föras över från vägar till spår och sjöfart. Vad gäller persontransporter kommer den största omfördelningen av trafiken att ske i och mellan städer och tätorter, där förutsättningarna att bygga ut och få en samhällsekonomiskt effektiv kollektivtrafik är bäst. Framför allt handlar det om arbets- och inköpsresor som förs över från bil till kollektivtrafik.

Fel! Okänt namn på

Längre persontransporter behöver föras över från bil och flyg till järnväg. På lokal nivå bör cykling och gång öka, även av folkhälsoskäl. Målen innebär att koldioxidutsläppen från vägtrafiken halveras, från cirka 20 miljoner ton 2005 till tio miljoner ton per år omkring år 2020, vilket ligger väl i linje med Miljöpartiets krav att utsläppen i Sverige ska minska med 40 procent till 2020. Detta motsvarar grovt räknat en femtedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser 2007. I detta sammanhang bör det framhållas att dubbelt så mycket resenärer eller gods inte behöver innebära dubbelt så mycket spår eller dubbelt så många tåg. Det finns stordriftsfördelar med järnvägen som gör att transportarbetet kan öka väsentligt på existerande bannät om det kompletteras med nya länkar och ombyggnader i trånga sektorer samt förbifartsspår.

Miljöpartiets mål till 2020 i korthet

Övergripande

- Halvera transporternas utsläpp av fossil koldioxid jämfört med 2000.
- Minska antalet omkomna i trafiken minskar med 90 procent jämfört med 2006.

Persontransporter

- Gång och cykling ökar kraftigt.
- Den lokala kollektivtrafiken trefaldigas.
- Järnvägstrafiken fördubblas.
- Personbilstrafiken minskar med en tredjedel.
- Inrikesflyget söder om Sundsvall ska bli onödigt (med undantag för Gotland)

Godstransporter

- Järnvägstrafiken fördubblas.
- Lastbilstrafiken minskar med en tredjedel.

Se även Satsningar för ett oljefritt transportsystem, Miljöpartiet augusti 2006, samt Utvecklingsplan för järnvägen, Miljöpartiet juni 2007

En kraftig utbyggnad av järn- och spårvägarnas kapacitet kan inte ensam sänka koldioxidutsläppen till de nivåer som anges i målet. Det är lättare att ändra transportvanor om priserna underlättar ett klimatvänligt beteende. Flyg och bilkörning bör vara dyrare än tåg och buss. Utbyggnaden av spårtrafiken är en del av ett större åtgärdsprogram som även innefattar ökad användning av biobränslen, effektivisering av fordon, skatteförändringar, trängselavgifter och mycket annat. Staten behöver också ta ett större ekonomiskt ansvar för kollektivtrafik, både nationellt och lokalt. SJ:s uppdrag bör vara att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen istället för att till varje pris leverera pengar till statskassan. Men utan en ökad kapacitet i spårtrafiken kan ingen av de andra åtgärderna få genomslag. Utbyggnaden är en förutsättning för att målen ska kunna nås.

Jämställdhet

Den rådande obalansen mellan könen har präglat transportsektorn genom hela dess utveckling. Det finns få ställen i samhället där ojämställdheten är lika uppenbar som i transportsektorn. I arbetet för att bygga ett jämställt samhälle

Fel! Okänt namn på

är det därför av synnerlig vikt att transportsektorn i framtiden utvecklas på ett sätt som tillgodoser både mäns och kvinnors behov. Riksdagen har i enlighet med detta beslutat att transportsektorn ska bli jämställd och 2001 antogs ett nytt delmål inom transportpolitiken som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt.

Samhällsutvecklingen går mot allt längre avstånd mellan hem, arbete och andra hållpunkter, vilket i första hand drabbar kvinnor. Kollektivtrafiken, som främst används av kvinnor, dras ned runtom i landet. Denna ojämställdhet vad gäller behoven beror på att kvinnors värderingar väger mycket lättare än mäns i politiska och samhällsekonomiska beslut om investeringar i transportsektorn. Tjänsteresor och bilåkning värderas högt medan kvinnors mer komplexa resmönster, ofta med kollektiva färdmedel, värderas lågt. Värden som kvinnor i främsta hand prioriterar, till exempel miljö, säkerhet och samhällsnytta, har också låga värden. Detta är i sin tur ett resultat av att kvinnor har små möjligheter att påverka transportsektorn. Den kvinnliga representationen i transportsektorn är näst intill obefintlig. Endast åtta procent av de ledande befattningarna i sektorn innehas av kvinnor. I många företag och organisationer saknas kvinnor helt i ledningsfunktioner. Effektiva åtgärder krävs för att snabbt öka den kvinnliga representationen till rimliga nivåer.

Det är väl belagt att män helst åker bil medan kvinnor prioriterar kollektivtrafik och därmed är beroende av att samhället organiserar sådan. Följaktligen har bilens framkomlighet haft prioritet i planeringen och politiken. Statens planering och utformning av transportsystemet har fokuserat på infrastruktur och byggen medan driften av kollektivtrafik har små resurser. Staten borde ha ett starkt intresse av att tågtrafiken ökar. Men medan staten anslår över 30 miljarder kronor per år till infrastruktur, avsätts endast en knapp miljard kronor till upphandling av trafik. Staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar för driften av kollektivtrafiken. Den andel av budgeten som läggs på trafikering måste öka avsevärt.

Nollvisionen

Sveriges riksdag har beslutat om att nollvisionen ska vara styrande för trafik-säkerhetsarbetet. Både vad gäller trafiksäkerhetsmålets innehåll och storleken på de medel som anslagits till Vägverket för att nå dit är Sverige ett av de mest ambitiösa länderna i världen. I förhållande till den ständigt ökande vägtrafikvolymen är risken att dö och skadas i trafiken mindre än i många andra länder. Ändå har nollvisionens etappmål för 2007 på max 270 personer årligen dödade i trafiken inte nåtts. Vägverket föreslår att nu att målet för antal dödade sätts till max 220 år 2020.

Att etappmålet för 2007 inte nåtts beror enligt Vägverket på att inte tillräckligt med effektiva åtgärder genomförts. Miljöpartiet anser att det är tragiskt att nollvisionen inte tagits på större allvar och att ambitionerna nu sänkts i och med att åtgärderna inte varit tillräckliga. Därför krävs nu krafttag för att nollvisionen ska kunna bli verklighet. Att som regeringen expandera vägnätet,

Fel! Okänt namn på

höja hastighetsgränser och avstå från att ta beslut som leder till minskade lastbiltransporter är att gå i helt fel riktning. Minskad lastbilstrafik leder inte bara till minskad klimatpåverkan, utan också till att 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.

Samhällsekonomiskt är det synnerligen bekymmersamt med det stora antalet personskador till följd av trafiken. Många sjukhusdagar, åtskilliga sjukskrivningsdagar och mycket mänskligt lidande skulle sparas om trafikolyckorna blev färre och mindre allvarliga.

Följande behöver man enligt Miljöpartiets bedömning göra för att realisera nollvisionen:

1. Sänka hastigheten i vägtrafiken.
2. Få bort alkohol och droger från vägtrafiken.
3. Öka andelen kollektivtrafik bland personresorna.
4. Föra över en del av godstrafiken på vägarna till spår och sjöfart.
5. Se till att bilbälten alltid används av alla i fordon.

De flesta av dessa åtgärder ligger utanför infrastrukturpropositionen. För att sänka hastigheterna krävs till exempel sänkt gräns för indraget körkort vid hastighetsöverträdelse. En annan avgörande åtgärd för trafiksäkerheten är alkoholås i alla nya fordon. De investeringsåtgärder som är viktigast för att nå nollvisionen är fler hastighetskameror och mitträcken (se rubrik nedan) som minskar risken för frontalkrockar.

Mitträcken istället för nya motorvägar

Utöver ovanstående åtgärder krävs en del investeringar, främst i mitträcken och 2+1-vägar. Att bygga mitträcken är mycket mer kostnadseffektivt än att bygga nya motorvägar. Kostnaden är en tjugondel av kostnaden för en ny motorväg. Samtidigt är mitträcken minst lika effektiva för att öka trafiksäkerheten. De bidrar heller inte till att öka trafiken på vägarna, vilket skadar både klimatet och leder till ökad olycksrisk. Argumenten är många för att satsa på mitträcken för att öka trafiksäkerheten istället för att bygga nya motorvägar. Miljöpartiet anser att det ska de nya motorvägsprojekt som planeras ska avbrytas till förmån för investeringar i mitträcken.

Barnperspektiv

Det är ett faktum att barns rörelsefrihet på egen hand, oberoende av vuxna, har minskat successivt i och med bilsamhället. Regeringen sätter upp två mål på detta område: dels att öka andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportssystemet, dels att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet. Båda dessa mål är beroende av inskränkningar av biltrafiken. Den moderatledda regeringen har gjort precis tvärtom genom att satsa mer på vägar och högre hastigheter.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet vill öka barns rörelsefrihet genom sänkta hastigheter och en minskad biltrafik till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik som är transportmedel som barn kan använda på egen hand.

Analys av regeringens politik

Dubbla tungor – klimatprofil utan innehåll

Regeringen vill gärna förespegla att den har en klimatprofil. Regeringen påstår att infrastrukturpropositionen bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen⁶, trots att det inte finns konkreta siffror på att så är fallet. Särskilt som att andelen investeringar på väg respektive järnväg inte anges. Regeringen satsar 340 miljoner kronor på hållbara städer 2009–2011, men planerar för en utbyggnad av Förbifart Stockholm för 25 miljarder kronor vilket kommer att leda till ökad klimatpåverkan. Det går inte att uppväga grova misstag med lite puts på ytan.

Det krävs en genomgående förändring av hela den borgerliga regeringens trafikpolitik. Trots vackra formuleringar om att förtäta städerna och effektivisera resandet för klimatet satsar den tiotals miljarder på motsatsen, nämligen på vägar som kommer att öka bilberoendet och göra det svårare att försörja städer med bärkraftig kollektivtrafik.

Beslutet om att tillåta fortsatt trafik på Bromma flygplats är ytterligare ett tecken på att regeringen inte inser klimatproblemetets dignitet. Förutom att orsaka lokala störningar medför flygplatsens fortlevnad en fortsatt ökning av flygets ohämmade tillväxt. Därför bör Bromma flygplats snarast avvecklas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Regeringen föreslår att intäkterna från trängselskatten ska gå till att bygga nya klimatförstörande motorvägar, däribland Förbifart Stockholm. För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm istället ska användas till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik. Det är också självklart att regeringen i denna fråga ska följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå överskottet till kollektivtrafik i regionen. Den formella kontrollen över systemet och intäkterna måste föras ned till regional nivå. Överskottet bör istället överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Regeringen utgår fortfarande från ett gammalmodigt tänkande utifrån trafikprognoser som blir självuppfyllande profetior när hela trafikplaneringen utgår från ohållbara trender om en ständig trafikökning. Vi efterlyser backcasting-modeller som utgår från att de klimatpolitiska målen ska nås och att resultaten tas på allvar så att ett skäligt pris sätts på de fossila bränslena.

⁶ Framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:35, s. 46.

Regeringens förslag – nedskärningar för järnvägen

Regeringen föreslår (propositionen avsnitt 6.1) en planeringsram för åtgärder i transportinfrastrukturen för tolvårsperioden 2010–2021 på totalt 417 miljarder kronor. Härav ska 200 miljarder kronor avsättas för drift och underhåll, m.m. och 217 miljarder för att ”utveckla transportsystemet”. I det följande analyseras vad regeringens förslag innebär jämfört med nu gällande nivåer på respektive område och Banverkets förslag i inriktningsunderlaget 2010–2019.

Drift och underhåll

Järnvägar

Av planeringsramen 200 miljarder kronor för drift och underhåll avsätts 64 miljarder för järnvägar. Detta kan jämföras med gällande och föreslagen budget 2008 och 2009 samt beräkningar 2010.

Tabell 2. Planeringsram järnvägar, regeringens förslag

Miljoner kronor	2008	2009	2010	2010–21	2010–21
	Budget	Budget	Beräkn	Totalt	Per år
Drift och underhåll	4 610	5 067	5 074		
Drift och underhåll, närtids-satsning		120	120		
Totalt	4 610	5 187	5 194	64 000	5 333

Satsningen på drift och underhåll av järnvägar är cirka 700 miljoner kronor per år högre än i budgeten för 2008 och cirka 150 miljoner kronor per år högre än budget och beräkning 2009 och 2010 inklusive närtidssatsning.

Regeringens förslag kan jämföras med de nivåer som angetts i Banverkets inriktningsunderlag för 2010–2019. Banverket har i inriktningsunderlaget presenterat olika tänkbara ambitionsnivåer för driften och underhållet av järnvägar, vilka presenteras nedan. Slutsatsen är att regeringens nivåförslag inte ens uppnår Banverkets ramnivå 1, som ändå innebär att kapitalförstörelsen av järnvägsanläggningarna kommer att fortsätta och som också kräver fortsatta permanenta nedsättningar av hastighet och bärighet på många sträckor.

Ramnivå 1: 6 000 miljoner kronor per år. Ramnivå 1 innebär i princip endast att upprätthålla befintlig standard på järnvägsnätet, där det finns ett tydligt samhällsekonomiskt behov. Kapitalförstörelsen av järnvägsanläggningarna kommer dock att fortsätta och åldern på anläggningsmassan att öka. Det kommer även i fortsättningen att krävas permanenta nedsättningar av hastighet och bärighet i syfte att upprätthålla den prioriterade säkerheten.

Ramnivå 2: 7 000 miljoner kronor per år. Ramnivå 2 innebär att delar av järnvägsanläggningarna också kan återställas till en nivå som är funktionell, vilket kräver en markant ökning av större utbyten och upprustningar i nätet. Den infrastrukturellerade punktligheten kan förbättras med uppemot 50 procent och permanenta nedsättningar av hastighet och bärighet tas bort på

Fel! Okänt namn på

banor med hög- och medeltrafik. Ett särskilt fokus läggs på det högtrafikerade nätet och på storstadsregionerna.

Ramnivå 3: 7 600 miljoner kronor per år. Ramnivå 3 syftar till att tillgoda även de krav på banunderhållet som följer av en kraftigt ökad godstrafik, som förutsätter investeringar i nya och upprustade banor. Ökningen innebär dock också ökade krav på banunderhållet. Framför allt gäller detta banunderbyggnaden, spår och spårväxlar.

Upprustning av lågtrafikerade banor: 8 400 miljoner kronor per år. Det finns idag 235 mil lågtrafikerade banor i Sverige. Banverkets bedömning är att 75 mil av dessa kan vara aktuella för nedläggning medan de övriga 160 mil är i stort behov av upprustning om de ska kunna fortsätta att fylla en trafikuppgift. För denna upprustning krävs en ytterligare nivåhöjning av underhållsanslaget med 800 miljoner kronor per år.

Vägar

Av planeringsramen 200 miljarder kronor för drift och underhåll avsätts 136 miljarder för vägar inklusive satsningar på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion samt bidrag till enskilda vägar. Detta kan jämföras med gällande och föreslagna budget 2008 och 2009 samt beräkningar 2010.

Tabell 3. Planeringsram vägar, regeringens förslag

Miljoner kronor	2008	2009	2010	2010–21	2010–21
	Budget	Budget	Beräkn	Totalt	Per år
Drift och underhåll	8 130	8 439	8 667		
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion, ord	1 301	1 365	1 386		
Bärighet, närtidssatsning		400			
Bidrag, enskilda vägar	831	870	893		
Bidrag, närtidssatsning		150			
Totalt	10 262	11 224	10 946	136 000	11 333

Satsningen på drift och underhåll av vägar m.m. är drygt 1 miljard kronor högre per år än i budgeten för 2008 och cirka 100–200 miljoner kronor högre per år än budget och beräkning 2009 och 2010 inklusive närtidssatsning. Planeringsramen innebär alltså en ytterst liten uppräkningsnivå för vägunderhåll m.m.

Utveckling av transportsystemet

Regeringen föreslår en planeringsram på 217 miljarder kronor 2010–2021 för att ”utveckla transportsystemet för att klara framtidens resor och transporter”. Medlen ska användas för såväl investeringar som för statlig medfinansiering, räntor och amorteringar och sektorsuppgifter. Regeringen föreslår, till skillnad mot tidigare infrastrukturplanering, inte någon uppdelning av investeringsramen på vägar och järnvägar. Inte heller föreslås någon uppdelning på nationella och regionala investeringar. Ramen ska användas till

Fel! Okänt namn på

- ? investeringar i vägar och järnvägar
- ? statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar m.m.
- ? sektorsuppgifter
- ? medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar
- ? driftbidrag till icke statliga flygplatser
- ? räntor och amorteringar.

För att kunna se hur stor planeringsram regeringen föreslår för investeringar i vägar och järnvägar inklusive medfinansieringar av kollektivtrafikanläggningar m.m. måste först de fyra följande punkterna (sektorsuppgifter etc) dras bort från den totala planeringsramen.

Sektorsuppgifter

Beräknas 2010 till 200 miljoner kronor för Banverket och 547 miljoner kronor för Vägverket, totalt 747 miljoner kronor. En oförändrad totalnivå 2010–2021 är totalt avrundat 9 miljarder kronor.

Farleder och slussar

Det framgår inte av propositionen hur mycket medel som kan behöva avsättas till medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar. Vi uppskattar i denna beräkning 0,5 miljarder kronor för hela perioden 2010–2021.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Idag uppgår driftbidraget till 103 miljoner kronor årligen. Regeringen avsätter maximalt 1,2 miljarder kronor för planeringsperioden 2010–2021.

Räntor och amorteringar

Vissa väg- och järnvägsprojekt har enligt tidigare beslut av riksdagen finansierats med lån. Så även Banverkets el- och teleinvesteringar. Riksdagen har 2007 beslutat att amortera 10 miljarder kronor på dessa lån och regeringen föreslår i Tilläggsbudget 2 2008 en ytterligare amortering av gamla lån med 25,3 miljarder kronor. De räntor och amorteringar som kommer att bli aktuella att ingå i planeringsramen avser då främst utgifter efter 2008 för pågående och tidigare beslutade lånefinansierade projekt samt för Banverkets el- och teleinvesteringar. Regeringen föreslår inte i propositionen att några nya objekt ska lånefinansieras. Storleken på kommande räntor och amorteringar som ska ingå i planeringsramen framgår delvis av budgetpropositionen för 2009.

Fel! Okänt namn på

Tabell 4. Räntor och amorteringar

Avgår: Räntor och amorteringar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Järnväg, räntor	584	368	471	550	643	704	711
Järnväg, amorteringar	32	130	150	436	564	477	482
Hyra Botniabanan	320	1 258	1 238	1 218	1 198	1 178	1 158
Väg, räntor	134	191	213	216	212	205	196
Väg, amortering	0	0	78	162	162	202	202
Totalt	1 070	1 947	2 150	2 582	2 779	2 766	2 749

Nivån på räntor och amorteringar 2017–2021 framgår inte av sammanställningen. Om man räknar med en svagt sjunkande nivå, allteftersom amortering sker, ner till 2,6 miljarder kronor 2021, kommer totalt 2010–2021 ca 29,3 miljarder kronor att behöva avsättas i planeringsramen till räntor och amorteringar.

Investeringar

Framräkning av planeringsramen för investeringar

Den ungefärliga del av planeringsramen som kvarstår för investeringar i vägar och järnvägar inklusive medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar kan nu räknas ut enligt följande:

Totalt planeringsram "utveckling av transportsystemet"	217 mdkr
–Sektorsuppgifter	–9
–Farleder och slussar	–0,5
–Bidrag till icke statliga flygplatser	–1,2
–Räntor och amorteringar	–29,3
Återstår för investeringar 2010–2021	177 mdkr
Motsvarar i genomsnitt per år	14,75 mdkr

Jämförelse med anslag 2008–2010

Denna ram kan jämföras med de anslagsfinansierade investeringsnivåerna i budget 2008, budgetförslag 2009 och beräkning 2010 enligt budgetpropositionen för 2009.

Tabell 5. Jämförelse med anslag 2008–2010

Miljoner kronor	2008	2009	2010	2010–2021
<i>Järnväg</i>				Per år
Anslag, ordinarie	7 324	6 981	6 554	
Anslag, närtidssatsning		1 020	1 500	
Totalt järnväg	7 324	8 001	8 054	
<i>Väg</i>				
Anslag, nationell plan	3 308	3 829	3 550	
Anslag, närtidssatsning		1 710	1 770	
Anslag, regional plan	2 005	2 079	2 080	
Anslag, närtidssatsning		400	410	
Totalt väg	5 313	8 018	7 810	
Totalt järnväg och väg	12 637	16 019	15 864	14 750

Fel! Okänt namn på

Den av regeringen föreslagna planeringsramen innebär alltså en nivåhöjning för de anslagsfinansierade investeringarna med cirka 2 miljarder kronor årligen jämfört med budgeten 2008. Jämfört med 2009 och 2010, som också inkluderar närtidssatningar på 3,3 respektive 3,7 miljarder kronor är den långsiktiga nivån i planeringsramen istället drygt 1 miljard kronor lägre årligen.

Jämförelse med totalt pågående investeringar, inklusive lånefinansierade

För att få en uppfattning om hur den totala årliga investeringsnivån för vägar och järnvägar föreslås utvecklas i propositionen bör även nu pågående lånefinansierade investeringar räknas in. Då erhålles följande bild.

Tabell 6. Investeringar i vägar och järnvägar 2009–2017 enligt regeringens förslag

Miljoner kronor	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Anslagsfinansierat	16 019	15 864	14 750	14 750	14 750	14 750	14 750	14 750	14 750
Lånefinansierat	6 371	5 632	3 279	1 872	1 613	2 345	570	150	0
Totala investeringar	22 390	21 496	18 029	16 622	16 363	17 095	15 320	14 900	14 750

Jämförelse med Banverkets nivåer i inriktningsunderlaget

Den av regeringen föreslagna investeringsnivån, 14,75 miljarder, kan jämföras med Banverkets inriktningsunderlag 2010–2019. Banverket specificerade i detta, enligt regeringens uppdrag, alternativa investeringsnivåer från –50 % till +50 % per år. I följande tabell jämförs detta med regeringens föreslagna investeringsnivåer.

Tabell 7. Jämförelse med Banverkets nivåer i inriktningsunderlaget

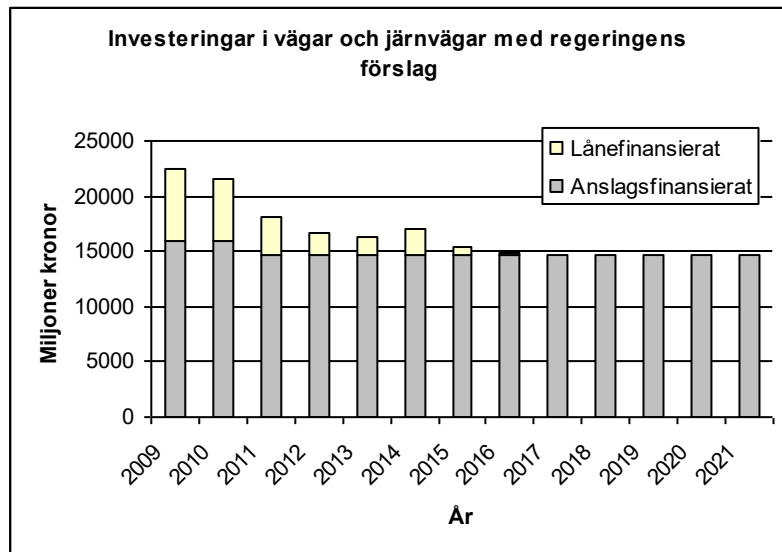
Planeringsnivå	– 25 %	0 %	+25 %	+50 %
Summa investeringar järnväg	68,3	91,0	113,7	136,5
– Avgår lånefinansierat 2010–2019	– 11,5	– 11,5	– 11,5	– 11,5
= Anslagsfinansierat järnväg	56,8	79,5	102,2	125,0
= Anslag per år järnväg	5,7	8,0	10,2	12,5
Planeringsram väg och järnväg	14,7	14,7	14,7	14,7
– Härav väg (räknat som nivå 2008)				
– Nationella vägar	– 3,3	– 3,3	– 3,3	– 3,3
– Regionala vägar	– 2,0	– 2,0	– 2,0	– 2,0
= Planeringsram per år järnväg	9,4	9,4	9,4	9,4

I detta räkneexempel har antagits att all eventuellt ökad investeringsram i planeringsramen jämfört med anslagen för 2008 ska tillföras järnvägsinvesteringar. Detta avspeglar sannolikt inte regeringens prioriteringar, då man sagt att vägar bör prioriteras före järnvägar. Men även med denna för järnvägen positiva förutsättning kommer regeringens förslag till planeringsram för järnvägsinvesteringar närmast att motsvara ett alternativ +15 % i Banverkets inriktningsunderlag. Om regeringen väljer att avsätta en större del av den gemensamma planeringsramen på vägar, kommer satsningen på järnvägar att bli ännu mindre.

Fel! Okänt namn på

Slutsatser

Den av regeringen föreslagna planeringsramen för ”Utveckling av transportsystemet” innebär i själva verket en kraftig sänkning av nivån på investeringar i vägar och järnvägar jämfört med den totala investeringsnivån (anslags- och lånefinansierad) som varit de senaste åren och även kommer att råda 2009 och 2010. Nivån sjunker successivt från över 23 miljarder 2009 till under 15 miljarder kronor från och med 2016. Den främsta orsaken till detta är att regeringen inte räknar med någon höjning – utan snarast en viss sänkning – av de anslagsfinansierade nivåerna efter de närmaste åren. De stora nu pågående lånefinansierade investeringarna förutses inte heller ersättas av några nya. I diagrammet nedan som föreställer investeringar i vägar och järnvägar med regeringens förslag blir nedskärningen tydlig.



Regionalisering av trafikpolitiken

Regeringens slår in på en linje av att regionalisera trafikpolitiken. Tendensen är tydlig eftersom den sker på flera parallella plan. Till att börja med väjer regeringen inför att prioritera strategiska hamnar utifrån det underlag som kom fram i hamnutredningen. Istället ska åtgärdsplaneringen ut ännu en vända i regionerna, trots att viktiga slutsatser redan dragits i hamnutredningen. Regeringen vågar inte sätta ner foten, utan vill att regionerna ska ta ställning på egen hand, för att utifrån det göra prioriteringar. I anknytning till allt tal om att det går för långsamt med infrastrukturinvesteringar är detta ett ironiskt drag som riskerar att leda till att sjöfartens klimatpotential för gods-transporter försinkas.

Samma tendens finns för investeringar i kombiterminaler. Trots att utredningen om strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet kommer

med ett antal viktiga förslag väljer regeringen att förflytta ansvaret för prioriteringar till regionerna.

Utöver detta öppnar regeringen för medfinansiering för infrastrukturprojekt med kommuner och regioner. Problemet är att vissa projekt på så sätt kan komma att prioriteras med utgångspunkt från att finansiering finns, vilket kommer att innebära att regionernas huggsexa om investeringsmedel kan komma att påverka den nationella infrastrukturplaneringen. Inte minst är detta relevant ur ett demokratiperspektiv, då vissa projekt med större ekonomiska intressen kan få företräde framför andra.

Regeringen kryper ifrån ansvaret för infrastrukturen genom att föreslå kommunal medfinansiering. Riksdagen har inrättat klimatmålen och då bör det vara vårt ansvar att förse landet med den infrastruktur som behövs för att målen ska nås. Miljöpartiet anser därför att regeringens förslag om kommunal förskottering och medfinansiering bör avvisas, och att staten tar hela infrastrukturkostnaden för den nationella infrastrukturen. Staten bör ta det fulla ansvaret för infrastrukturinvesteringar av nationell karaktär. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Vilseledande samhällsekonomiska analyser

Det övergripande målet för transportpolitiken enligt ett enigt riksdagsbeslut är att den ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen har vid flera tillfällen, särskilt när det gäller ekonomiska angelägenheter, gett uttryck för uppfattningen att politiken i större utsträckning ska grundas på aktuella forskningsresultat och ha vetenskaplig täckning för de fakta de olika förslagen utgår ifrån. Eftersom vägar och järnvägar är strukturerande och dimensionerande för de transportvolymerna som kan komma ifråga i kanske över hundra år efter att de anlagts är det extra viktigt att beslutsfattare har ett korrekt underlag för vilken samhällsekonomisk nytta respektive projekt eller transportlösning kan medföra.

”En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioritering av infrastrukturinvesteringar. Utifrån det underlag som inlämnats i den inriktningsplanering som föregått arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen är det regeringens bedömning att en större andel av ramen, i jämförelse med de planer som den tidigare regeringen fastställt, kommer att behövas för angelägna väginvesteringar.”⁷

Påståendet att vägar generellt är mer samhällsekonomiskt nyttiga än järnvägar bygger bland annat på antaganden om låga oljepriser och underskattade framtida koldioxidskatter.

Regeringen anger inte specifik fördelning mellan väg och järnväg i den angivna summan 217 miljarder kronor för att ”utveckla transportsystemet” i

⁷ Regeringens proposition 2008/09:1, budgetpropositionen för 2009, s. 33.

Fel! Okänt namn på

infrastrukturpropositionen. Om regeringen fortsätter att använda sig av gammalmodiga analysredskap som inte tar tillräcklig hänsyn till exempel till intrång i naturmiljöer och klimatpåverkan kommer väginvesteringar sannolikt att gynnas även framöver. Detta går stick i stäv med Miljöpartiets målsättning att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser med 40 procent till 2020. Regeringen påtalar själv att samhällsekonomiska analyser är problematiska:

”I infrastrukturplaneringen fångas t.ex. inte alla effekter på miljö, natur och kulturmiljöer samt fördelning mellan olika grupper i de samhällsekonomiska kalkylerna.”⁸

I samband med detta konstaterar regeringen att samhällsekonomiska kalkyler behöver kompletteras med en samlad effektbedömning, där även icke prissatta effekter såsom påverkan på landsbygd eller tätort och exploateringseffekter redovisas. Men det räcker inte att redovisa effekter som dessa, de måste också ge reellt utslag vid prioritering mellan olika projekt.

Miljöpartiet anser att icke prissatta effekter, såsom påverkan på biologisk mångfald och andra exploateringseffekter, måste få större politiskt genomslag vid alla typer av beslut som berör infrastruktur. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Prognoser för drivmedelspriser

Drivmedelspriset är en väsentlig faktor för prognoserna av framtida trafikvolymer. De väg- och järnvägsprojekt som ingår i den pågående infrastrukturplaneringen är kalkylerade i förhållande till de trafikvolymer som kunde förväntas vid ett råoljepris på 64 US dollar fatet. Detta oljepris beräknas anmärkningsvärt nog vara konstant till 2020.

Med tanke på sinande tillgång till olja, högre kostnad för att pumpa upp den och en stigande efterfrågan till följd av ökat bilinnehav i världen, är antagandet om sjunkande och eller konstanta priser förvånande. Även om den sinande oljan helt eller delvis skulle kunna ersättas av syntetisk olja från kol alternativt biobränslen kan priserna vid pump förväntas vara höga om inte samhället går in med kraftiga subventioner.

Miljöpartiet anser att prognoser för bränslepriset i den fortsatta åtgärdsplaneringen bör bygga på realistiska antaganden om oljans prisutveckling. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Kostnaderna för klimatförändringar

I Sternrapporten konstateras att kostnaderna för klimatförändringarna kan bli långt mer omfattande än vad som tidigare antagits. Sir Nicholas Stern värde-
rar i sin analys framtida generationer lika mycket som de nu levande – ett antagande som är svårt att ifrågasätta. Enligt Sterns beräkningar kommer framtida klimatförändringar att kosta cirka 51 000 miljarder dollar, det vill säga ungefär 20 procent av alla länders samlade BNP. Kostnaderna för kli-

⁸ ”Framtidens resor och transporter”, prop.2008/09:35, s. 71.

matkonsekvenserna, om vi inte lyckas bryta den nuvarande utvecklingen, har jämförts med de samlade kostnaderna för första och andra världskriget.

I de samhällsekonomiska kalkylmodeller som görs för kommande vägar och järnvägar, s.k. nettonuvärdekvoter (NNK), värderas kostnaden för utsläpp av koldioxid till 1,50 kr/kg koldioxid. Detta värde beräknades för ett antal år sedan för att nå klimatmålet till år 2010 som innebär en stabilisering av utsläppen av emissionerna jämfört med år 1990. Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) gjorde år 2005 en ny beräkning av kostnaden för att nå målet till 2010, och siffran landade då på ca 2,70 kr/kg koldioxid. Om koldioxidskatten idag höjdes till 2,70 kr/kg koldioxid så skulle det påverka bensinpriset kraftigt, vilket skulle minska eller helt ta bort lönsamheten i väginvesteringar. För att nå Klimatberedningens mål om att minska utsläppen med 75–90 procent till 2050 skulle ännu högre prisökningar krävas. Värdet för utsläpp av 1 kg koldioxid har emellertid inte uppdaterats i förhållande till de långsiktiga klimatpolitiska målen.

De vägobjekt som ingår i Vägverkets aktuella planeringsunderlag utgår således från en situation där målsättningar som beslutats i Sveriges riksdag inte kommer att uppfyllas. Ett alternativ är att beräkna ett skuggpris för koldioxid som leder till minskningar av koldioxid enligt klimatmålen, och beräkna ett kommande bensinpris utifrån det och se effekterna av en sådan situation. Sika beräknar att det skulle krävas ett bensinpris på ungefär 22 kr/liter för att minska utsläppen från transportsektorn med 20 procent i jämförelse med 1990 års nivå⁹. I en känslighetsanalys av den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm beräknas effekterna av en ökning av bensinpriset med 50 respektive 100 procent. Resultatet visar att den samhällsekonomiska nyttan försvinner helt med en höjning på 100 procent och minskar kraftigt med en höjning på 50 procent.

Miljöpartiet anser att ASEK-värdet för koldioxid bör uppdateras utifrån tvågradersmålet inför den kommande åtgärdsplaneringen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Förbifart Stockholm som exempel

Vägverkets samhällsekonomiska kalkyl för Förbifart Stockholm ger intryck av att det inte kommer att råda trängsel på vägarna när Förbifart Stockholm invigs vilket möjliggör de höga medelhastigheter i rusningstid man räknat med. Att inte räkna med trängsel möjliggör också de teoretiska överflyttningar av trafik från innerstaden som anges, vilket skulle motivera de försvunna koldioxidutsläppen som tidigare angavs öka kraftigt med Förbifart Stockholm. Men ingen uppgift anges om hur länge det dröjer efter invigning av Förbifart Stockholm innan där råder trängsel i högtrafik. Carl Cederschiölds utredning visar att trängseln i Stockholms trafiksystem kommer att öka jämfört med idag när paketet som helhet är genomfört. Detta verkar ske direkt efter paketets färdigställande. Koldioxidutsläppen kommer då att öka jämfört med utgångsläget.

⁹ Minskning av koldioxidutsläpp med höjt bensinpris, Sika, 2007-07-30.

Fel! Okänt namn på

Ökad yrkestrafik ingår inte. Om man bygger nya vägar som är snabbare eller på annat sätt bekvämare att använda, så kan man räkna med att trafiken ökar. Man har gynnat vägtrafik genom investeringen. I Transeks analys av Förbifart Stockholm används trafikmodeller som leder till resultatet att trafiken i Stockholms län beräknas öka med fyra procent med Förbifart Stockholm. Men det görs ingen analys över yrkestrafiken över huvud taget. Denna antas vara konstant. Detta trots att kilometerskatt och höjda bränslepriser kommer att behövas för att nå klimatmålen och för att internalisera de samhällsekonomiska kostnaderna, vilket regeringen har som ambition enligt vårpropositionen. På så sätt underskattas utsläppen och trafikolyckorna från yrkestrafiken och tidsvinsterna överskattas. Sammantaget innebär detta en överskattning av vinsterna.

Den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm baseras på en medelhastighet i högtrafik på 70 km/tim. Någon känslighetsanalys av hur ökad trängsel på vägen kommer att påverka medelhastigheten, och därmed restidsvinsterna som är utslagsgivande för kalkylens nettonuvärdeskvot (NNK), har inte genomförts. Med ökad trängsel inom kort efter invigningen kan NNK komma att vara negativ.

Miljöpåverkan från infrastruktur ingår inte. Trafikinvesteringar innebär inte bara energiåtgång i användningsfasen. Själva byggandet och driften kräver också mycket energi och leder således till en miljöpåverkan. Denna kallas i dessa sammanhang för "indirekt energi". Indirekt energianvändning kan uppgå till flera miljarder kronor och kan alltså vara högst signifikant för kalkylen. Ändå har denna alltså inte tagits i beaktning, vilket leder till en underskattning av kostnaderna för Förbifart Stockholm.

Nyttan av investeringarna minskar med trängselavgifter. Transek räknar inte med trängselavgifter i sin kalkyl för Förbifart Stockholm. Däremot görs en uppskattning av att nyttan med vägutbyggnaden minskar med 15–20 procent om trängselavgifter införs. Om man drar bort dessa procentsatser från den beräknade samhällsekonomiska vinsten blir varken Förbifart Stockholm eller Diagonal Ulvsunda samhällsekonomiskt lönsamma. Nu har trängselavgifterna införts. Vi anser att det vore på sin plats att göra en ny samhällsekonomisk analys med detta som utgångspunkt. Man kan särskilt ifrågasätta att intäkterna från trängselavgifterna, som i sig är samhällsekonomiskt lönsamma, ska gå till väginvesteringar vars lönsamhet minskar vid införandet av trängselavgifter.

Priset för naturintrång ingår inte. I den samhällsekonomiska kalkylen noteras att Förbifart Stockholm har allvarliga intrångseffekter som påverkar natur- och kulturmiljöer. Men ingen kvantifiering görs av dessa skador, de utelämnas helt ur kalkylen. Detta trots att Förbifart Stockholm passerar ett område som är klassat som riksintresse för dess natur- och kulturvärden och att Grimstaskogens naturreservat utgör ett av Stockholms stads fåtal tysta områden. Stockholms miljövärden brukar samtidigt i undersökningar om Stockholms attraktionskraft internationellt lyftas fram som den främsta faktorn som lockar utländska företag att etablera sig i Stockholm. Indirekt markintrång som med största sannolikhet blir följden, till exempel genom en förändrad bebyggelsestruktur, ingår inte heller.

I Vägverkets projektmål för en nordsydlig förbindelse i Stockholm finns inga mål som berör miljö, klimat eller hållbar utveckling. Om planeringen hade haft en annan utgångspunkt, till exempel de transportpolitiska målen, skulle förslagen på lösningar säkerligen ha blivit annorlunda. Naturvårdsverket efterlyser en ny utredning utifrån de av riksdagen antagna klimat- och miljömålen. Sika har framfört kritik mot att projektmålen i utredningen om Förbifart Stockholm strider mot de transportpolitiska målen. Vägverkets projektmål leder till att en redan uttänkt lösning premieras istället för att man förutsättningslöst tittar på olika lösningar utifrån de transportpolitiska målen. Detta går också i strid med regeringens egen ambition om att underlätta samverkan mellan transportslagen¹⁰.

Miljöpartiets förslag

Ekonomiska styrmedel och fyrstegsprincipen

Kilometerskatt

En central punkt för att minska tillväxten i lastbilstransporterna är åtgärder som gör att de internaliserar en större andel av sina kostnader. Ett effektivt sätt att öka internaliseringen är att införa kilometerskatt (km-skatt) för tung trafik såsom den förra regeringen aviserade i 2005 års transportpolitiska proposition. Även EU har föreslagit att lastbilstransporternas prissättning i högre grad ska spegla dess kostnader och att detta kan göras genom exempelvis så kallad km-skatt. Ett flertal länder inom EU har infört eller beslutat att införa sådana system. Bland dessa finns Tyskland, Schweiz, Tjeckien, Österrike, Nederländerna, Frankrike och Storbritannien.

Sverige har haft km-skatt på lastbilstransporter tidigare. Den 1 januari 1974 infördes ett km-skattesystem för dieseldrivna fordon i Sverige. Skatten var beroende av fordonets körsträcka och togs ut med ett visst belopp per tiotal kilometer. Systemet omfattade även utländska dieseldrivna tyngre fordon som tillfälligt användes i Sverige. Skattesatserna var beroende av fordonsslag och skattevikt.

Den 1 oktober 1993 avskaffades km-skatten och ersattes med en punktskatt på dieselolja. En avgörande orsak till avskaffandet var att systemet ansågs kunna strida mot EG:s regler om fri rörlighet och kunde anses utgöra ett gränshinder.

Att återinföra km-skatten i Sverige har blivit aktuellt sedan EU har klargjort att alla medlemsländer har möjlighet att införa sådana system. Frågan har utretts av ett flertal myndigheter och systemet anses kunna vara ett effektivt sätt att öka internaliseringen av lastbilstrafikens samhällsekonomiska kostnader. Hur stor effekt en sådan åtgärd får beror på skattens utformning och vilka undantag som ges. Sika anser emellertid att en skatt i storleksord-

¹⁰ 2008 års ekonomiska vårproposition 2007/08:100, s. 53.

Fel! Okänt namn på

ningen en krona per kilometer (genomsnitt) skulle leda till tio procents minskning av trafikarbetet med lastbil och att utsläppen av koldioxid skulle minska i motsvarande grad, 400 000 ton på årsbasis. Effekten på transportarbetet skulle bli betydligt mindre eftersom sektorn skulle effektiviseras.

Den förra regeringen aviserade att en sådan skatt skulle komma till 2010, men den nuvarande regeringen verkar passa i frågan. I Klimatberedningen var samtliga politiska partier överens om ett införande av kilometerskatt för tunga lastbilar senast 2011. Miljöpartiet anser att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering. Skatten bör uppgå till två kronor per kilometer och införas från den 1 januari 2011. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Klimatmålsstyrd koldioxidskatt

Forskning har visat att bensinskatten är det enskilt viktigaste styrmedlet hittills för att minska klimatpåverkan. Världens utsläpp av koldioxid är cirka fem procent lägre tack vare Europas bensinskatter än de skulle ha varit utan dem. Av totalt sex miljarder ton kol i världen kommer 1,13 miljarder ton från OECD-ländernas transportsystem. Om alla OECD-länder hade haft USA:s bensinpriser skulle dessa utsläpp ha varit 1,5 miljarder ton. Om Europas skattenivåer hade varit normen skulle utsläppen ha varit mycket lägre idag och legat på 0,72 miljarder ton¹¹. Sika beräknar att koldioxidskatten skulle behöva höjas till en nivå som ger ett bensinpris på ungefär 27,50 kronor per liter för att minska vägtrafikens koldioxidsutsläpp med 20 procent till 2020 i förhållande till 1990 års nivå¹².

De myndigheter som har att övervaka klimatmålen bör ges ett uppdrag att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen och föreslå justeringar i nivå och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. När skattenivåer förändras måste andra hänsyn också tas men en uppföljning enligt ovan utgör ett bra beslutsunderlag för riksdagen och möjliggör större måluppfyllelse. En sådan process ger också tydliga signaler om allvaret i klimatambitioner till marknadens aktörer, vilket minskar osäkerheten i klimatinvesteringar. Dessutom blir det tydligt att de skattenivåer som sätts är nödvändiga för att nå utsläppsmålen. Parallellt kan till exempel dras till den penningpolitiska regimens och det finanspolitiska ramverket och de uppföljningsprocesser som föreligger på dessa områden. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt ska prioriteras i första hand. I andra hand kommer åtgär-

¹¹ Thomas Sterner, professor vid handelshögskolan i Göteborg, på seminariet Det går att ställa om den 5 december 2007 i riksdagen.

¹² Sika PM 2008:4, Vilken koldioxidskatt krävs för att nå framtida utsläppsmål?, s. 7.

der som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon och i tredje hand begränsade ombyggnadsåtgärder. I sista hand ska nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder genomföras.

Argumenten för att vara konsekvent i att tillämpa fyrstegsprincipen är många. Ur ett miljöperspektiv är det alltid bättre om till exempel trängselproblem i stadsmiljö kan lösas genom att fler åker kollektivt än att det byggs fler vägar som ökar de totala trafikvolymerna. Fyrstegsprincipen är också ett sätt att kanalisera finansiella resurser till de investeringar som verkligen behövs. Det är exempelvis mycket billigare att införa trängselavgifter än att bygga Norra länken. Miljöpartiet anser att fyrstegsprincipen måste få en större tyngd i infrastrukturplaneringen, både hos Vägverket och hos Banverket. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Satsa på järnvägen

Regeringens planeringsram för investeringar i vägar och järnvägar innebär en kraftigt sjunkande investeringstakt från dagens omkring 22 miljarder kronor per år till omkring 15 miljarder kronor per år vid mitten av 2010-talet. Den främsta orsaken till detta är att utrymmet för anslagsfinansierade investeringar ligger stilla eller krymper något, medan dagens höga nivå på lånefinansierade investeringar, cirka 7 miljarder kronor årligen, krymper till nära noll vid mitten av 2010-talet när nu pågående eller beslutade lånefinansierade projekt har färdigställts.

Det är utomordentligt anmärkningsvärt att regeringen, när den säger sig vilja satsa på infrastrukturen, i själva verket planerar för en kraftigt avtagande investeringstakt.

Särskilt anmärkningsvärt är det att regeringen planerar för en minskande investeringstakt vid byggande av järnvägar när dessa idag på många håll är fullt utnyttjade och den nödvändiga klimatomställningen kräver en överflyttning av historiska mått av såväl gods- som persontrafik till miljövänlig spårtrafik. Detta att jämföra med Spanien som har målsättningen att minst 90 procent av befolkningen ska ha högst fem mil till närmast höghastighets-spår senast 2020.

Regeringens förslag om en gemensam planeringsram för väg- och järnvägsinvesteringar innebär också en stor risk för att järnvägsinvesteringar kommer att nedprioriteras ytterligare så länge dagens förlegade beräkningsmodeller för samhällsekonomisk lönsamhet tillämpas.

Så länge inte riktiga modeller för beräkning av samhällsekonomisk lönsamhet, som också tar hänsyn till klimathotet, tagits fram och tillämpas bör planeringsramarna för de olika trafikslagen fortfarande hållas isär. Miljöpartiet föreslår således en särskild planeringsram för investeringar i järnvägar och annan spårtrafik.

Miljöpartiet föreslår vidare att statens planeringsram för spårinvesteringar ska delas upp i två delar. Höghastighetsbanorna Europakorridoren (bestående av Götalandsbanan och Europabanan inklusive förbindelse till Danmark) bör utgöra den ena delen och övriga spårinvesteringar den andra delen. Det finns

Fel! Okänt namn på

två skäl till att en sådan åtskillnad bör göras. Kostnaderna för byggandet av höghastighetsbanorna är fortfarande mycket osäkra och finansieringen av dem bör ske i särskild ordning som närmare utvecklas i nästa avsnitt.

Höghastighetsbanor

Europakorridoren är samlingsnamnet på diskuterade höghastighetsbanor i Sverige. Den består av två huvuddelar. Den ena delen, Götalandsbanan Stockholm–Göteborg består i sin tur av tre delar. Ostlänken Järna–Linköping och en ny sträckning av Kust-till-kust-banan Mönlycke–Borås har kommit längst i planeringen. En förstudie av den mellanliggande sträckan Linköping–Jönköping–Borås kommer inom kort att påbörjas. Den andra delen, Europabanan, har hittills i diskussionerna förutsatts gå mellan Jönköping och Helsingborg med vidare dragning till Danmark antingen via en tågtunnel Helsingborg–Helsingör eller söderut via Malmö och Öresundsbron. I båda fallen måste en överenskommelse träffas med Danmark om den fortsatta dragningen i Danmark till den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Miljöpartiet anser att en dragning av Europakorridoren via Växjö ska utredas. Dels för att se vilken som är den kortaste och mest kostnadseffektiva lösningen och dels i ljuset av att inrikesflyget i stor utsträckning bör ersättas av höghastighetståg. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Miljöpartiet anser att byggandet av Europakorridoren har stor strategisk betydelse av flera skäl. De nuvarande järnvägarna från Stockholm till västra och södra Sverige, Västra och Södra stambanorna, är idag nästan fullbelagda av dagens järnvägstrafik. Det finns idag små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad. Ett viktigt skäl till begränsningen är att banorna idag måste utnyttjas för all slags trafik, både långsam regional persontågstrafik, godstrafik och snabb interregional trafik. För att kunna öka gods- och persontrafik på järnvägen i framtiden behövs således nya spår mellan Sveriges storstadsområden. Det är då naturligt att differentiera trafiken, så att de äldre järnvägarna, Västra och Södra stambanan, främst omhändertar den långsammare tyngre godstrafiken och regional persontrafik, medan de nybyggda spåren dimensioneras i första hand för snabb interregional persontrafik samt för viss snabb lättgodstrafik och regional persontrafik. Ett viktigt syfte ska vara att järnvägen ska kunna konkurrera ut flyget på berörda sträckor. De nya höghastighetsbanorna ska också via Danmark kopplas ihop med det europeiska höghastighetsnätet för att stärka järnvägens konkurrenskraft även för gränsöverskridande resor.

Byggandet av Europakorridoren bör genomföras så snart det är planeringsmässigt möjligt. Den pågående planeringen av Götalandsbanan bör påskyndas och intensifieras och en planering av Europabanan bör inledas snarast. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. En särskild finansiering för byggandet bör garanteras vid sidan av de ordinarie planeringsramarna och budgetanslagen. Genomförandet bör kunna ske i en särskild

projektform där staten tar huvudansvaret, men dit också regionala och privata intressenter bör inbjudas att medverka.

Den totala investeringen för projekt Europakorridoren har i (hittills mycket osäkra) kalkyler beräknats till storleksordningen 100–150 miljarder kronor, exklusive ny Öresundsförbindelse och Västlänken i Göteborg. Finansieringen bör ske genom lån. Om summan blir exempelvis 120 miljarder kronor, skulle den årliga kapitalkostnaden vid 6 procents annuitet kunna bli cirka 7 miljarder kronor årligen sedan alla delar färdigställts. Det är inte otroligt att en viss del av dessa kostnader kan bekostas genom banavgifter genom att järnvägen vid färdigställandetidpunkten blir mycket konkurrenskraftig och att konkurrerande flyg- och vägtrafik då kommer att vara väsentligt dyrare när de tvingas betala för sina miljö- och klimatkostnader. Återstående del får bekostas som hyra via statsanslag på samma sätt som för exempelvis Botniabanan.

Miljöpartiet föreslår att riksdagen sätter upp målet att Götalandsbanans två ändsträckor Stockholm–Linköping och Göteborg–Borås ska vara färdigställda senast 2020 och hela Götalandsbanan senast 2023. Europabanan inklusive förbindelse till Danmark bör vara färdigställd senast 2025.

Övriga spårinvesteringar

Miljöpartiet beräknar att planeringsramen för övriga spårinvesteringar under perioden 2010–2021 bör uppgå till totalt 188 miljarder kronor, vilket efter en upptrappning 2010 och 2011 innebär en investeringstakt 2012–2021 på 16 miljarder kronor per år. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Häri ingår idag pågående och beslutade lånefinansierade investeringar (dubbelspår Göteborg–Trollhättan och Hallsberg–Mjölby samt Citybanan i Stockholm samt avslutande av Botniabanan) med uppskattningsvis cirka 15 miljarder kronor. Av planeringsramen avsätts 20 miljarder kronor för statsbidrag till investeringar i byggande av spårvägar i större städer samt 8 miljarder kronor för statsbidrag till rullande materiel. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

I det följande redovisas i grova drag vilka större investeringar som är angelägna och bedöms möjliga att utföra inom denna ekonomiska ram utöver redan pågående byggnation, som kommer att avslutas de närmaste åren.

Norrland

Norrbotniabanan färdigställs i huvudsak under planeringsperioden. Uppgraderingen av Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall till dubbelspår påbörjas och genomförs delvis. Banutrustning mellan Sundsvall och Härnösand påbörjas. Bland de något mindre projekten kan nämnas upprustning av Ådalsbanan Nyland–Långsele, Bergsåkertriangeln, upprustning av mittbanan Sundsvall–Ånge samt sträckan Söderhamn–Kilafors.

Västra Svealand

Upprustning och delvis dubbelspår på Dalabanan. Ny sträckning i dubbelspår Borlänge–Falun. En särskild satsning på godstrafiken genom Bergslagen.

Fel! Okänt namn på

Upprustning av Västerdalbanan mellan Borlänge och Malung. I Värmland byggs den s.k. Vålbergsrakan Karlstad–Vålberg, Fryksdalsbanan till Torsby rustas upp och ett nytt resecentrum byggs i Karlstad. Dubbelspår Hallsberg–Degerön färdigställs tidigt under perioden.

Östra Svealand

De sista länkarna av dubbelspåret på Ostkustbanan färdigställs (gamla Uppsala, Skutskär–Furuviik). Fyrspårutbyggnad söder om Uppsala till Myrbacken påbörjas. Ny eller upprustad bytespunkt i Märsta och Kombiterminal norr i Rosersberg. I Stockholmsområdet färdigställs fyrspår på Mäljarbanan Tomteboda–Kalhäll. Svealandsbanan Södertälje–Eskilstuna byggs ut med ytterligare dubbelspårssträckor.

Östra Götaland

Götalandsbanan färdigställs till stor del som särskilt projekt som inte ingår i planeringsramen, se särskilt avsnitt Höghastighetsbanor. Spår till godsterminal Händelö i Norrköping och utbyggnad av kombiterminal i Småland, eventuellt Torsvik i Jönköping. Upprustning av Södra stambanan. Viss upprustning av Stångådalsbanan Linköping–Västervik och banor kring Jönköping.

Västra Götaland

I Göteborg färdigställs Västlänken under perioden, vilket medger genomgående järnvägstrafik i Göteborg. En ny dubbelspårig hamnbana byggs. Dubbelspår på Västra stambanan Floda–Aspen och påbörjande av dubbelspår på resterande sträckor in mot Göteborg. Ökad kapacitet på Vänerbanan mellan Öxnared och Säffle. Viss upprustning av mindre banor som Bohusbanan, Älvsborgsbanan, Kinnekullebanan och Viskadalsbanan. Dubbelspår på Väst-kustbanan genom Varberg.

Södra Götaland

Europabanan påbörjas som särskilt projekt som inte ingår i planeringsramen, se särskilt avsnitt Höghastighetsbanor. En särskild godssatsning med bland annat uppgradering av Södra stambanan, godsstråket genom Skåne och kombiterminal i Malmö. Fyrspår på Södra stambanan Flackarp–Arlöv och påbörjande av flerspår mellan Hässleholm och Lund. På Väst-kustbanan byggs dubbelspår Ängelholm–Maria och ny infart norrifrån till Helsingborg, delvis i kombination med Europabanan. Trelleborgsbanan och Lommabanan uppgraderas tidigt under perioden för Pågatågstrafik. Simrishamnsbanan färdigställs på sträckan Malmö–Dalby. En ny godslänk, Sydostlänken mellan Olofström och Karlshamn, påbörjas.

Gemensamma projekt

Av planeringsramen avsätts 20 miljarder kronor för statsbidrag till investeringar i byggande av spårvägar i större städer samt 8 miljarder kronor för

statsbidrag till rullande materiel. Liksom i tidigare planer bör också medel avsättas för nationella satsningsområden (miljö, trafiksäkerhet, FUD, anpassning av stationer för funktionshinder, marknadsföringsåtgärder och åtgärder för godstrafiken), elektrifiering av vissa sträckor, el-teleinvesteringar, ERTMS, trädsäkring m.m.

Drift och underhåll

En planering för en fördubblad järnvägstrafik till början av 2020-talet handlar inte bara om investeringar i nya banor. Det är lika viktigt att alla banor är väl underhållna och att trafikledning och drift fungerar på ett effektivt och trafiksäkert sätt. Tyvärr är banunderhållet idag i många fall eftersatt och det behövs därför en rejäl uppryckning för att kunna dra full nytta av det föreslagna investeringsprogrammet i upprustade och nya banor.

Banverket har i sitt inriktningsunderlag för 2010–2019 presenterat ett underlag med olika tänkbara ambitionsnivåer för driften och underhållet av järnvägar. Miljöpartiet anser att målet måste vara att inom rimlig tid nå upp till den högsta av de ambitionsnivåer Banverket presenterar. Totalt föreslår Miljöpartiet en planeringsram för drift, underhåll och trafikledning på 97 miljarder kronor för perioden 2010–2021. Förslaget specificeras i tabell 8.

Tabell 8. Anslagsbehov till drift, underhåll och trafikledning

Miljoner kronor (i genomsnitt) per år

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016-19	2020-21
Ramnivå 1 enl Banverkets inriktningsunderlag	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000	6 000
+ Tillägg för Ramnivå 2 fr.o.m. 2009	500	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
+ Tillägg för Ramnivå 3 fr.o.m. 2012			600	600	600	600	600	600
+ Upprustning av lågtrafikerade banor fr.o.m. 2014					800	800	800	800
+ Drift nya banor								500
= Summa drift, underhåll, trafikledning	6 500	7 000	7 600	7 600	8 400	8 400	8 400	8 900

Ramnivå 1. Ramnivå 1 innebär i princip endast att upprätthålla befintlig standard på järnvägsnätet där det finns ett tydligt samhällsekonomiskt behov. Kapitalförstörelsen av järnvägsanläggningarna kommer dock att fortsätta och åldern på anläggningsmassan att öka. Det kommer även i fortsättningen att krävas permanenta nedsättningar av hastighet och bärighet i syfte att upprätthålla den prioriterade säkerheten. Bara för att uppnå denna blygsamma ambitionsnivå krävs en nivåhöjning av anslaget från och med 2008 med knappt 2 000 miljoner kronor, enligt Banverkets budgetunderlag för 2008–2010.

Ramnivå 2. Ambitionen måste därefter vara att snarast möjligt ytterligare höja anslagsnivån till Ramnivå 2. Ramnivå 2 innebär att delar av järnvägsanläggningarna också kan återställas till en nivå som är funktionell, vilket krä-

Fel! Okänt namn på

ver en markant ökning av större utbyten och upprustningar i nätet. Den infrastrukturellrelaterade punktligheten kan förbättras med uppemot 50 procent och permanenta nedsättningar av hastighet och bärighet tas bort på banor med hög- och medeltrafik. Ett särskilt fokus läggs på det högtrafikerade nätet och på storstadsregionerna. Miljöpartiet föreslår att anslaget höjs i etapper från och med 2009 så att Ramnivå 2 nås 2011, vilket då kräver en nivåhöjning av anslaget med 1 000 miljoner kronor per år.

Ramnivå 3. Ramnivå 3 syftar till att tillgodse även de krav på banunderhållet som följer av en kraftigt ökad godstrafik. En kraftig överflyttning av godstrafik från väg till järnväg måste vara ett överordnat mål för en miljövänlig transportpolitik och den möjliggörs genom de investeringar i nya och upprustade banor som föreslås i denna motion. Ökningen innebär dock också ökade krav på banunderhållet. Framför allt gäller detta banunderbyggnaden, spår och spårväxlar. Miljöpartiet anser att nivån på banunderhållet måste klara detta mål från och med 2012 och tillför därför ytterligare 600 miljoner kronor årligen till underhållet från och med detta år.

Upprustning av lågtrafikerade banor. Det finns idag 235 mil lågtrafikerade banor i Sverige. Banverkets bedömning är att 75 mil av dessa kan vara aktuella för nedläggning medan de övriga 160 milen är i stort behov av upprustning om de ska kunna fortsätta att fylla en trafikuppgift. För denna upprustning krävs en ytterligare nivåhöjning av underhållsanslaget med 800 miljoner kronor per år. Miljöpartiet föreslår att en sådan satsning inleds år 2014. Miljöpartiet vill inte idag ta ställning till en eventuell nedläggning av några lågtrafikerade banor. Det får bedömas från fall till fall om det finns motiv att lägga ned någon lågtrafikerad bana. Miljöpartiets allmänna inställning är dock att detta i så fall ska ske restriktivt och först efter en ingående bedömning av om banan kan ha en trafikuppgift att fylla i ett upprustat skick.

Sammantaget innebär Miljöpartiets förslag att Banverkets anslag för drift, underhåll och trafikledning drygt fördubblas från cirka 4 000 miljoner kronor 2007 till 8 400 miljoner kronor från och med 2014. På ännu längre sikt krävs därefter högre anslag för att även klara av de nya banor som successivt kommer att färdigställas.

Resenärsperspektiv

Regeringen betonar vikten av ett resenärsperspektiv. Den ambitionen är bra, men frågan är om regeringen förstår vad den gör när den föreslår att den rikstäckande tågtrafiken ska styckas sönder. Det medborgare klagat på är förseningar, krångel vid biljettbeställning och problem med tidtabeller vid byten. En annan ofta framförd synpunkt är att det borde finnas fler avgångar och tågtrafik till orter som idag saknar tågtrafik. Kommer det att bli bättre eller sämre för tågresenären ifall det blir ännu fler operatörer som ska köra tågtrafiken?

Avregleringsutredningens delbetänkande handlar om en fullständig konkurrensutsättning av spårtrafiken. Om konkurrens på spåren ens teoretiskt ska kunna bli meningsfull krävs emellertid att det finns ledig bankapacitet och att villkoren är rättvisa, till exempel att ingen får bidrag alternativt att alla får

samma subventioner. Inga av dessa förutsättningar är uppfyllda för tågtrafiken i Sverige. I storstadsområdena utnyttjas kapaciteten till bristningsgränsen. Ännu fler operatörer leder till fler tåg i samma system och därmed ökar trängseln. Medan den regionala tågtrafiken får underskottstäckning av regioner och landsting och samtidigt har hälften av fordonskostnaden täckt av statliga anslag kör SJ den interregionala trafiken helt på kommersiella villkor. SJ har idag inget stöd av sin ägare staten utan istället ett uppdrag att leverera vinst.

Förändra SJ:s uppdrag

SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan. Detta går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov. Regeringen bör omformulera sitt krav på SJ så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Jernhusen åter till Banverket

För att kunna ge en optimal service och tillgänglighet till tågresenärerna föreslår Miljöpartiet att driften av samtliga tågstationer ska återtas av Banverket. 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. Regeringens förslag att bredda Jernhusens uppdrag till att inte enbart syfta till att nå ekonomiska mål, utan även till ökad effektivitet i järnvägs- och kollektivtrafiksystemen är ett steg i rätt riktning, men inte tillräckligt.

Miljöpartiet anser att regeringen bör avveckla Jernhusen och ge Banverket i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har idag för att möjliggöra attraktiva och välplanerade stationer för tågresenärer och godsleverantörer. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Statlig spårvagnssatsning

Ett tydligare statligt ansvar

Idag är utbyggnaden av lokal spårtrafik i huvudsak en fråga för kommuner och regionala och lokala trafikhuvudmän. Staten har hittills bara haft en begränsad delaktighet. Det finns en fast ram inom Banverkets investeringsanslag för statsbidrag till rullande materiel, tåg och spårvagnar inom lokal spårtrafik och länstrafik. I teorin uppgår statsbidraget till 50 procent av kostnaden, men eftersom den ekonomiska ramen är otillräcklig har trafikhuvudmännen ofta bara fått statsbidrag till en del av sina investeringar i rullande materiel, i tåg och spårvagnar. Något fast statsbidrag för utbyggnad av själva spåranläggningarna har hittills inte funnits. Banverket har dock i några fall, ofta på

Fel! Okänt namn på

direkt uppdrag av regeringen, fördelat statsbidrag till vissa lokala spårprojekt, exempelvis Tvärbanan i Stockholm. Dessa osäkerheter i statsbidragsgivningen, liksom oklarheter i Banverkets ansvar, har påtagligt hämmat utbyggnaden av lokal spårtrafik. Trots stort lokalt intresse i flera städer, ofta över alla partigränser, har det varit påtagligt svårt att föra projekten från ord till handling. Miljöpartiet anser att detta endast kan förändras genom att staten, genom Banverket, får ett tydligare ansvar för att aktivt planera för och delfinansiera utbyggnad av lokal spårtrafik.

Miljöpartiet föreslår att det i Banverkets sektorsuppdrag ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. I detta ska ingå att aktivt inspirera städer att anlägga sådan spårtrafik, att bidra med forskning, rådgivning och stöttning till städer som har planer på att anlägga spår och att fördela statsbidrag till sådana projekt, både för anläggande av spår och för vagnmaterial. Banverket ska prioritera olika projekt efter största klimatnytta. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Regionerna och kommunerna ska göra kollektivtrafikförsörjningsplaner där spårtrafiken ingår. För att få statsbidrag bör det finnas en trovärdig plan för hur kollektivtrafikandelen ska öka på biltrafikens bekostnad. Storbritanniens upplägg med lokala transportplaner som grund för tilldelning av nationella investeringsplaner kan vara en förebild. Vilka verktyg kommunerna använder för att begränsa bilismen, såsom trängselskatt, parkeringsavgifter, minskat antal parkeringsplatser, bilfria områden eller fysiska hinder bör beslutas lokalt.

Statsbidrag till spårutbyggnad

Miljöpartiet föreslår att nuvarande otillräckliga och närmast ad hoc-mässiga system för tilldelning av statsbidrag till spårutbyggnad ersätts av ett kraftigt utökat system med ett fast regelverk inom en årlig budgetram. Kommunerna ska kunna söka bidrag från Banverket som föreslås administrera systemet. Bidraget ska prioriteras och fördelas efter största klimatnytta. Kostnaderna för anläggande av spårvägar kan variera mycket starkt beroende på skiftande lokala förutsättningar. Ofta kombineras utbyggnaden med andra stadsplaneringsåtgärder, som ibland kan kosta mer än själva spårvägen. Om behov finns att anlägga tunnlar och broar eller andra anordningar kan kostnaderna öka väsentligt. En annan faktor som ofta har stor betydelse är möjligheten att finansiera en del av anläggningen genom exploateringsbidrag från privata intressenter som drar nytta av den nya spårvägen. Ett sätt att ta hänsyn till dessa faktorer kan vara att basera statsbidragsgivningen på en schablonkostnad, med eventuella tillägg för fördyrande omständigheter i det enskilda projektet.

Miljöpartiet föreslår att sammanlagt 20 miljarder kronor avsätts i infrastrukturplaneringen 2010–2021 för statsbidrag till spårvägsutbyggnad i större städer. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. I genomsnitt motsvarar detta 1,8 miljarder kronor per år. Med en trolig genomsnittlig statsbidragsandel på 40–50 procent, möjliggör Miljöpartiets förslag finansie-

ring av spårvägsutbyggnader för cirka 50–60 miljarder kronor, sannolikt väsentligt mer om hänsyn även tas till bidrag från privata exploitörer.

Statsbidrag till tåg och spårvagn

Med den väsentligt större spårvägsutbyggnad som ett nytt statsbidrag till spårutbyggnaden beräknas medföra, bör också statsbidraget till tåg och spårvagn, så kallat rullande materiel, räknas upp kraftigt. Statsbidragsramen uppgår idag till cirka 400 miljoner kronor årligen. Vi föreslår en höjning till knappt 700 miljoner kronor årligen eller 8 miljarder kronor under planeringsperioden 2010–2021. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Vägar framåt

Prioritering av kollektivtrafik på bilens bekostnad

Vägverket har sektorsansvar för kollektivtrafiken på väg. Vägverket har därmed ansvar att se till att kollektivtrafiken har goda förutsättningar. Den generella bilden verkar vara att kollektivtrafiken inte alltid har så lätt att få igenom sina önskemål hos Vägverket om åtgärder i vägnätet. Viktiga frågor är till exempel framkomligheten för bussar framför allt på infarterna till de större orterna och där det annars finns trängsel i trafiken. Det kan gälla särskilda körfiler, signalprioriteringar, hållplatser och andra åtgärder. Skälet till varför vi trycker särskilt på detta är förhållandet att framkomligheten påverkar kollektivtrafiken på flera sätt. Minskad framkomlighet, vilket uppstår när biltrafiken ökar, innebär att bussarna blir hängande i den ena kön efter den andra. Resan tar längre tid, blir mindre attraktiv och huvudmännens möjligheter att dra in pengar för att finansiera trafiken minskar. Dessutom ökar samtidigt deras kostnader. Dålig framkomlighet innebär dålig kvalitet, en ryckighet i tidhållningen som beror på slumpmässiga svängningar i den generella trafiken. Detta innebär också i sin tur minskad attraktivitet i trafiken och försämrad konkurrenskraft, minskad intjäningsförmåga, försämrad trafik och så vidare. Bra framkomlighet gör att trafiken flyter bättre, resan blir snabbare och trafiken blir mer attraktiv och konkurrenskraftig. Resandet ökar, intäkterna ökar och det genereras pengar till att göra trafiken ännu bättre och mer attraktiv och konkurrenskraftig. Dessutom innebär ökad framkomlighet att våra kostnader för att producera trafiken sjunker och vi får pengar över att göra trafiken ännu bättre.

Av regeringens budgetproposition 2009 framgår att etappmålet för ett ökat resande med kollektivtrafik inte har uppnåtts men trots detta föreslås inga kraftfulla åtgärder för att åtgärda detta. 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. Myndigheten bör öka sina ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik. Miljöpartiet anser därför att Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken behöver preciseras. Där bör tydligt anges

Fel! Okänt namn på

att uppdraget är att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet på bilens bekostnad med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Det krävs öronmärkta anslag och en tydlig prioritering och återrapportering om kollektivtrafikens andel av persontransporterna ska öka. Det handlar exempelvis om anläggning av busskörfält, signalreglering, skyltning, ändringar av vägdragnings och hållplatser med mera. Åtgärder som ökar kapaciteten för vägtrafiken ingår inte.

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 till känna som sin mening. Det öronmärkta anslaget till kollektivtrafiken ska finansieras genom en överföring av investeringar i nationell plan som ska minska med motsvarande belopp.

Cykel och gång

De två bästa sätten att förflytta sig kortare sträckor är genom att gå eller cykla. Den klimat- och miljöpåverkan som sker genom en sådan förflyttning är helt försumbar och har positiva effekter ur hälsosynpunkt. När det gäller cykling gav regeringen år 2000 i uppdrag åt Vägverket att vidta åtgärder för att öka cyklingen i landet. Vägverket utvecklade med anledning av detta en nationell cykelstrategi som dessvärre ännu inte har genomförts. Enligt de konkreta målen i Vägverkets arbete med cykelstrategin angavs att cyklingens andel av alla personresor ska öka med en tredjedel fram till 2010, från 12 till 16 procent. Sedan Vägverket fick sitt uppdrag och satte upp målet har cyklingen minskat från 12 till 9 procent. Under dessa år har vi alltså kommit längre ifrån målet.

Med tanke på den negativa utvecklingen för cyklingen de senaste åren är det dock osannolikt att Vägverkets cykelstrategi räcker för att vända utvecklingen och nå det mål som har satts upp. Därför krävs ytterligare initiativ. En av de faktorer som har störst påverkan på cyklingen är förekomsten av gång- och cykelvägar. Huvudsakligen är detta ett kommunalt ansvar och många kommuner har redan långt framskridna kartläggningar och projektplaner för förbättrade och nya gång- och cykelvägar. Alltför ofta hamnar dessa planer i kommunernas arkivskåp på grund av bristande finansiering när man ska prioritera.

Miljöpartiet anser att staten bör ta ett större ansvar för att öka cyklingen. Staten bör därför anslå 12 miljarder kronor år 2010–2021 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet, samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

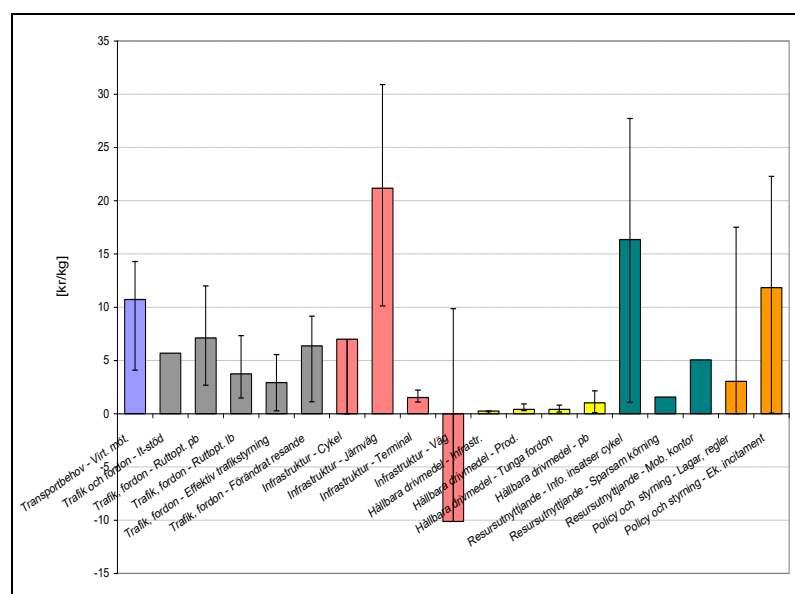
Åtgärderna kan till exempel gälla bidrag till kommuner som anlägger cykelvägar, ändrar korsningar så att det blir indragen stopplinje för bilar vid trafikljus (så kallade boxar), hastighetsdämpning till 30 km/tim, införande av så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt med mera. Anslaget bör administreras av Vägverket som en del av dess sek-

torsansvar. Ökningen av sektorsanslaget för detta ändamål bör finansieras genom motsvarande minskning av väginvesteringsanslaget i nationell plan.

Inga fler klimatförstörande motorvägar

Att investera i fler vägar som leder ökad klimatpåverkan samtidigt som behoven av att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser blir allt större är vare sig träffsäkert eller kostnadseffektivt. Regeringens strategi att bygga fler motorvägar kommer att leda till en ännu större fastlåsning i ett ohållbart transportsystem med fler lastbilar och bilar på vägarna.

Detta belyses av WSP Analys och Strategi som utrett vilka insatser inom transportområdet som ger störst effekt av reduktion av koldioxid. I sammanställningen av åtgärder är det endast en av åtgärderna som inte leder till utsläppsminskningar över huvud taget – investeringar i att bygga nya vägar¹³.



Källa: WSP Analys & Strategi.

Trots detta fortsätter regeringen alltså storsatsningen på fler vägar istället för åtgärder som faktiskt leder oss närmare lösningen på klimatfrågan. Ju fler nya vägar som byggs, desto mer måste koldioxidskatten och andra klimatrelaterade styrmedel stärkas, för att uppväga ökningarna från vägtrafiken, om vi ska ha en möjlighet att nå uppsatta klimatmål. Detta är ingenting som regeringen aviserar i anslutning till motorvägsutbyggnaden. Sannolikheten är stor att regeringen tummar på klimatmålen, snarare än de nya motorvägarna.

Regeringen beskriver att de vill ha ut mer infrastruktur per investerad krona. Miljöpartiet vill ha mer klimateffekt per investerad krona, inte en krona till ska gå till att bygga vägar som leder till att kapaciteten för vägtrafiken ökar. Istället behöver resurserna kanaliseras till klimatinvesteringar i

¹³ WSP Analys & Strategi, PM 2008-07-07 Insatser inom transportområdet med störst effekt för reduktion av koldioxid, s. 10.

Fel! Okänt namn på

kollektivtrafik och järnväg. Fyrstegsprincipen måste tas på allvar, både vad gäller väg- och järnvägsinvesteringar. På så sätt kan klimateffekten per investerad krona öka.

Miljöpartiet anser att regeringen inte bör investera mer i nya motorvägar som ökar kapaciteten för vägtrafiken och därmed leder till ökad klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Regeringen bör omfördela TEN-projektmedel så att alla medel går till icke klimatstörande transportslag. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Minska slitaget på vägarna

Ett stort inslag i debatten om vägstandarden i Sverige har handlat om hur underhållsanslagen ska öka. Det är angeläget att diskussionen också handlar om hur skadorna på vägarna kan förebyggas. En fullastad 60-tonslastbil sliter enligt Vägverkets sektorsredovisning lika mycket på vägen som 75 000 personbilar. Att avskaffa den svenska särregeln om maxnormer för lastbilar på 60 ton och 25,25 meter och anpassa sig till övriga EU:s regelverk på 40 ton respektive 18 meter skulle väsentligt minska belastningen på det svenska vägnätet. Då skulle landsbygdsbefolkningen, särskilt i de delar av landet som brukar få tjälskador på vägarna, få högre vägkvalitet. Om en större andel av godstransporterna skedde genom smarta kombinationer av väg, järnväg och sjöfart istället för långa lastbilstransporter skulle också belastningen på vägarna minska. Det är av många skäl väsentligt att vägnätet är långsiktigt hållbart och därför bör Vägverket få i uppdrag att utarbeta en skadeförebyggande underhållsstrategi. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Nyttja sjöfartens potential

Sjöfarten är det mest energieffektiva sättet att transportera stora godsmängder. Vid rätt hastighet är friktionen mellan fartyget och vattnet mycket liten. Därför kan mycket stora godsvolymer transporteras med minimal energiåtgång. Att byta fossila drivmedel i vägtrafiken mot förnybara dito är en delösning på klimatproblemet, men gäller ännu så länge bara personbilar. För godstrafiken måste minskningen av fossilbränslen ske genom effektivisering av lastbilstrafiken samt att en ökad andel transporter kombinerar väg med järnväg och vattenväg.

Klimatforskarna menar att vi kanske bara har 8–10 år på oss för att vända trenden med ständigt ökande utsläpp av växthusgaser. Därför måste de lågt hängande frukterna plockas först. Sjöfarten är en sådan frukt. Infrastrukturen finns redan där: vattenvägen är billig både vad gäller anläggning och underhåll jämfört med landtransporterna. Inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart åtta procent av den totala hanteringen av gods i svenska hamnar, vilket inte är mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet kunna avlastas från tung trafik. Den mängd virke som får plats i ett enda Vänermaxfartyg motsvarar 104 lastbilar med semitrailrar.

Fel! Okänt namn på

Intill Vänern och Mälaren finns en stor basindustri som är beroende av sjöfarten. I Mälaren skulle man behöva få in större fartyg för att sjöfarten ska överleva, vilket kräver en breddning av slussen i Södertälje. Hamnföretagen i Vänern och Mälaren menar att sjöfartstrafiken skulle kunna fördubblas om bättre förutsättningar fanns. För Mälarhamnars del motsvarar det 240 000 färre lastbilar på vägarna.

Det största hindret för att få klimatsmarta lösningar är bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Idag bär inte de olika transportslagen sina egna kostnader. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, däremot inte lastbilarna. Farledsavgifterna i Sverige är unika i Europa. Avgifterna finansierar till stora delar Sjöfartsverkets verksamhet.

Sveriges 52 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. För att kunna göra det krävs styrmedel och beslut som ger rättvisa villkor mellan de olika transportslagen. Därför är införande av kilometerskatt för lastbilar avgörande för att ge sjöfarten rätt förutsättningar att bli ett klimateffektivt alternativ till de tunga lastbilar som idag blir allt fler på vägarna.

Ett gott exempel på en lösning med omlastning som styrs av en varuägare är Stora Enso's systemtrafik, som tar bort onödiga led och har Göteborgs hamn som nod. In till Göteborg är det järnväg eller båt, sedan systemfartyg ut. Göteborgs hamn har ett utvecklat järnvägssystem med 24 olika tågpendlar och 600 meter långa tåg som går från hamnen till olika destinationer ute i landet. En bärande tanke är att skapa balanserade flöden med lika mycket gods i båda riktningarna. I många fall är kommunerna också engagerade i att få till stånd tågpendellösningar, till exempel Nässjö kommun för Höglandspendeln. Idag motsvarar systemet 120 000 lastbilar med vardera två tjugofotscontainrar. Det talas ofta om att järnväg inte passar för korta transporter, men Uddevallapendeln bevisar motsatsen. Från Uddevalla till Göteborgs hamn finns en sju mil lång järnväg som transporterar containrar till Göteborgs hamn.

I andra delar av Europa satsar man på inre vattenvägar. Det finns 200 hamnföretag som arbetar i de inre vattenvägarna i Europa. Där transporteras i dag 485 miljoner ton gods.

Wien har en nästan dubbelt så stor containerterminal som Göteborg, trots att det inte är en kuststad. Tyskland bygger akvedukter med hiss för fartyg. I Hamburg går gods mellan terminalerna med hjälp av pråmar och i många städer, som till exempel i Paris och London, satsar man på att minska trängseln i städerna med hjälp av sjötrafik.

Finansiera Sjöfartsverket med anslag

Medan landbaserade transporter får såväl infrastruktur som underhåll betalda finansierar sjöfarten själv sin infrastruktur. Men inte nog med det – man har också ett avkastningskrav på Sjöfartsverket. Handelssjöfarten är via farledsavgifterna med och betalar fritidsbåtarna med ca 70 miljoner kronor per år. Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk, till skillnad från Vägverket och Banverket som är anslagsverk. På detta sätt finansieras investeringar i

Fel! Okänt namn på

vägtrafiken genom skattemedel, medan sjöfarten finansierar sina egna investeringar samt Sjöfartsverkets verksamhet. Handelssjöfarten finansierar till och med via farledsavgifterna en del av kostnaderna för fritidsbåtarna. Det är lika ologiskt som om åkerinäringen skulle finansiera motorsporten. Idag kostar omlastningen ibland mer än vad det kostar att köra hela vägen med lastbil. Sjöfarten är alltså i detta avseende missgynnad i förhållande till andra transportslag. Det är heller inte konkurrensneutralt. Man borde rimligen inbegripa Sjöfartsverket i det så att staten tar ett större ansvar finansieringsmässigt. Då handlar det även om att avgifterna för att använda de olika infrastrukturerna blir konkurrensneutrala.

Miljöpartiet anser att Sjöfartsverket bör finansieras med anslag. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. På så sätt skulle staten ta ett större helhetsansvar för sjöfartens infrastruktur och på ett bättre sätt optimera trafiken ur ett klimatperspektiv. Detta går hand i hand med ambitionen om ett transportslagsövergripande tänk där olika transportslag ska samverka med varandra. I dagsläget är det svårt att få till stånd en sådan samverkan eftersom Sjöfartsverkets planering ligger utanför dagens infrastrukturplanering.

Om man ska få en effektiv och konkurrensneutral hantering av godstransporter krävs det att man inför kilometerskatt för landtransporterna. Då kan vi få bra kombinationer av väg, järnväg och sjöfart, och då kan den potential som sjöfarten har att spela en positiv roll i klimatomställningen av godstransporterna utnyttjas fullt ut.

Strategiska hamnar och kombiterminaler

Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets behov. Detta har man misslyckats med flera gånger. Det är därför tråkigt att regeringen inte väljer att ta till vara de viktiga förslag som kommit fram i hamnstrategin i infrastrukturpropositionen. I Hamnstrategi – Strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) pekas ett antal strategiska hamnar ut som prioriterade för att effektivisera transporterna och underlätta omlastning till järnväg. I samband med detta presenterades även Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet (SOU 2007:59) med förslag på placering och utveckling av lämpliga kombiterminaler.

Miljöpartiet anser att slutsatserna i båda dessa utredningar bör utgöra ett viktigt underlag inför den kommande planeringen. Istället för att ta till vara de konkreta förslagen väljer regeringen att göra om proceduren ännu en gång genom att kasta tillbaka handsken till regionerna. Regeringens strategi att skjuta på frågan rimmar illa med dess egen målsättning om att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen.

Miljöpartiet anser att hamnstrategins prioritering av strategiska hamnar och godsnoder redan nu bör tas i beaktande vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Miljöaspekter bör bli styrande för de avtal och

överenskommelser staten gör med dessa strategiska hamnar. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Klimataspekt i farledsavgifter och sjöfartsstöd

Klimatberedningen föreslår att det ska finnas en koldioxidkomponent i farledsavgifterna. Idag gör det inte det, utan fokus är kväveoxider och svavel. Miljöpartiet stöder detta förslag. Farledsavgifterna är ett klokt och modernt ekonomiskt styrmedel för att premiera dem som sköter sig och låta dem som sköter sig mindre bra delvis betala för den förorening som de ger upphov till. Miljöpartiet anser att det är av största vikt att det tillkommer en klimattilläggning av farledsavgifterna. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Idag ställs inga klimatrelaterade krav i anslutning till sjöfartsstödet. Klimatberedningen föreslår att ett krav på bästa möjliga teknik som en förutsättning för beviljande av sjöfartsstöd ska utredas. Miljöpartiet anser att en klimattilläggning ska finnas med som ett grundläggande villkor för att kunna erhålla sjöfartsstöd. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om detta. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

IT och bredband

I infrastrukturpropositionen nämns inte ordet bredband. Det borde vid det här laget vara allmänt känt att elektronisk kommunikation rent generellt kan motverka slitaget på miljön på många sätt. Det är därför förvånande att regeringen inte kommit till skott med bredbandsstödet som ska säkerställa att även hushåll och företag i glesbygd får möjlighet att använda Internet på ett säkert och prisvärt sätt. Regeringen borde prioritera att bredband kan byggas ut till alla även där marknaden inte räcker till. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Utbyggnaden ska ske teknik- och konkurrensneutralt.

Bredband kan bidra till minskat behov av resande samt till ett effektivare transportsystem. Med hjälp av bredband, mobilt som fast, kan man nå kontorets IT-resurser på distans, man kan nyttja videokonferenser istället för att resa mellan olika landsändar och minska arbetspendlingen för många med kanske en dag i veckan. Med bredbandsutbyggnaden minskar belastningen på övrig infrastruktur. Risken för trafikinfarkter där miljökvalitetsnormer överskrids kan begränsas eftersom arbetstiden kan bli mer flexibel med möjligheten att koppla upp sig gentemot sin arbetsgivare på distans.

Området telematik som innebär kommunikation mellan maskiner är en växande industri som har betydelse för miljön. En förutsättning för att nya telematiktjänster ska utvecklas är god tillgång till både fast och mobilt bredband. Exempelvis kan fordon övervakas och styras effektivare vilket ger minskad bränsleåtgång och en optimerad logistik för att undvika tomma transporter. En lastbil behöver inte ha tillgång till 100 procent av hästkrafterna hela resan utan via radiosignaler kan effekten ökas och sänkas efter behov.

Fel! Okänt namn på

Utnyttjandegraden av godståg är låg i Europa. Med hjälp av telematik kan godsvagnar styras bättre och logistiken optimeras.

Elmätarna i Sverige läses numera av via GSM-nätet genom telematik. Det sparar många resor och ger hushållen möjlighet att få snabb information om sin elförbrukning och därmed sänka energiåtgången. Även andra maskiner såsom p-automater och cateringautomater kan övervakas och fjärrstyras och på så sätt kan man undvika onödiga resor.

Hela detta område borde vara mer fokuserat från regeringens sida. Regeringen borde nu inför EU-ordförandeskapet ta till vara möjligheten att lyfta in frågorna om bredband och telematik i nästa ICT-program som ska komma 2010 när det nuvarande går ut. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Stockholm den 15 oktober 2008

Karin Svensson Smith (mp)

Peter Eriksson (mp)

Jan Lindholm (mp)

Tina Ehn (mp)