

Motion till riksdagen 2006/07:T359

av **Karin Svensson Smith m.fl. (mp)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut	2
Motivering.....	5
Bakgrund.....	6
Transportbehov och önskemål.....	7
Transporters miljöpåverkan.....	7
Potential för biobränslen	8
Trafikens kostnader.....	9
Prognoser	9
Kriterier för ett hållbart transportsystem	10
Målet	11
Vägen framåt.....	12
Effektivisering.....	13
Klimatmål för transportsektorn	16
Transporthierarki.....	16
Trafikverkens samarbete	17
Kapacitetsökning i järnvägsnätet	17
Järnvägens infrastruktur ett riksintresse	18
Säkra banunderhållet.....	19
Kompletteringar i befintlig infrastruktur för godstransporter.....	19
Banverkets administration.....	20
Ändrat utdelningskrav och bolagsordning för SJ AB.....	20
Återinför trängselskatt i Stockholm	21
Statligt stöd till utbyggnad av spårburen trafik i städer.....	21
Förenklningar för infrastrukturinvesteringar i spårväg	23
Rikstrafikens anslag för tågtrafik	23
Införande av kilometerskatt.....	24
Minskad maximivikt för lastbilar	24
Krav på fordonsindustrin.....	26
Statens upphandling av miljöfordon.....	27
Nationellt biogasprogram.....	27
Satsning på gång och cykel.....	27
Ökad utbyggnadstakt av kameror för hastighetsövervakning.....	28

Fel! Okänt namn på

Övriga åtgärder..... 28

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa klimatmål på medellång och lång sikt för transportsektorn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en transporthierarki.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna för att slå samman trafikverken eller på annat sätt öka deras samarbete.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utökad och förlängd investeringsplan för järnvägar.
5. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag på hur anläggning av infrastruktur som är nödvändig för att nå klimatmålen kan klassas som riksintresse.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkra underhållet av järnvägen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kompletteringar i befintlig infrastruktur för att möjliggöra ökad intermodalitet, möjlighet att byta transportslag, i godstransporter.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka anslagen till Banverkets administration.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra statens utdelningskrav på och bolagsordningen för SJ AB.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återinföra trängselskatter i Stockholm.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens del i utbyggnaden av lokal spårtrafik i städer.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge i uppdrag åt Banverket att ansvara för statens stöd till spårvägsfordon i lokal trafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förenkla besluts- och prövningsprocedurerna för infrastrukturinvesteringar i spårväg.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den andel av Rikstrafikens anslag som går till upphandling av tågtrafik endast ska få användas för detta ändamål.

Fel! Okänt namn på

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att senast den 1 januari 2010 införa kilometerbaserad beskattning av tung trafik.¹
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att sänka maximivikten för lastbilar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att koppla kraven på fordonsindustrin till de mål om halverad användning av fossila bränslen 2020 som anges i slutrapporten från Kommissionen för minskat oljeberoende.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att andelen miljöbilar i statens upphandling stegvis höjs till 100 % 2010.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att anta ett nationellt biogasprogram.²
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att ge Vägverket i uppdrag att formulera ett mål för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Vägverket ökar utbyggnadstakten av kameror för trafikövervakning.
22. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen:

Miljöpartiets förslag, avvikelser från regeringens förslag, mnkr

22	Kommunikation	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2008
36:2	Väghållning och statsbidrag	-1 392	-1 693	-1 544
36:3	Banverket: Administration	50	51	52
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	1 342	1 642	2 562
36:6	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	0	0	-70
Totalt utgiftsområdet		0	0	1 000
Anslag		33 914	34 939	36 690

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkandena 10 och 15 hänvisade till SkU.

² Yrkande 19 hänvisat till NU.

Kommentarer och specifikation

Banverkets anslag för administration förstärks med drygt 50 miljoner kronor från 2007. Anslaget för banhållning och sektorsuppgifter ökas med 1 342 miljoner kronor för 2007, med 1 642 miljoner kronor för 2008 och med 5 063 miljoner kronor för år 2009. Av dessa ska 1 miljard årligen användas till banornas underhåll för att undvika att kvaliteten och säkerheten i bansystemet minskar. Vidare ska 167 miljoner kronor årligen användas till underhåll och kompletteringar i infrastruktur som möjliggör ökad intermodalitet i gods-transporter på järnväg. År 2007 fordras dessutom 50 miljoner kronor till ombyggnad av perronger för att klara beslutade kapacitetshöjningar i järnvägs-trafiken. Åren 2008 och 2009 är behovet till sådana ombyggnader 350 respektive 200 miljoner kronor. År 2009 höjs investeringstakten i järnvägsutbyggnaden med 1 000 miljoner kronor.

Banverket ska också ta ansvar för utbyggnad av lokal spårtrafik i stadsområden. Det ökade ansvaret ska åtföljas av ett ökat anslag på 125 miljoner kronor per år. Staten ska även ge stöd till lokala spårfordon på de banor man lämnat bidrag till. Detta stöd beräknas till 500 miljoner kronor för 2009.

Vägverket ska öka hastigheten i utbyggnad av kameror för trafikkontroll. Ytterligare 150 kameror per år ska installeras till en årlig kostnad av 25 miljoner kronor per år 2007–2009. Resurserna ska tas från posten Investeringar i nationell plan i Vägverkets anslag för väghållning och föras över till posten Sektorsuppgifter i samma anslag.

Sammantaget innebär detta ett ökat anslag för Banverkets administration, banhållning och sektorsuppgifter på 1 392 miljoner kronor för 2007, 1 693 miljoner kronor för 2008 samt 5 115 miljoner kronor 2009. För utgiftsområdet innebär det inga förändringar av anslagsnivåerna 2007 och 2008. År 2009 ökar anslaget med 1 070 miljoner kronor.

Specifikation över förändringar i Banverkets budget

	2007	2008	2009
Administration	50	51	52
Ökade baninvesteringar	–	–	1 070
Underhåll banor	1 000	1 000	1 000
Underhåll kombiterminaler m.m.	167	167	167
Perronger	50	350	200
Statsstöd till spårvägsinvesteringar	125	125	125
Statsstöd till lokala spårfordon	–	–	500
Summa	1 392	1 693	3 114

Anslagsökningen till Banverket 2007–2008 ska ske genom överföring från Vägverkets anslag för väghållning, 36:2. Vägverket ska därvid minska utgifterna för kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet med motsvarande belopp, i första hand genom att skjuta upp bygget av Norra länken i Stockholm och revidera befintliga planer på ombyggnader av tvåfiliga vägar till fyrfiliga motorvägar där dessa kan ersättas av betydligt billigare och trafiksäkra två-plus-ett-vägar. Anslagsökning för 2009 sker delvis genom överföring från

Fel! Okänt namn på

Vägverkets anslag och kompletteras med en ökad tillförsel av medel till utgiftsområdet. Detta sker genom att investeringsnivån i framtidsplanen 2009–2015 ökas med 25 miljarder kronor jämfört med nuvarande plan. Planen förlängs också till 2020. För år 2009 tillförs 1 000 miljoner kronor. År 2009 förs dessutom 70 miljoner kronor över från anslag 36:6, ersättning för fritidsbåtsändamål, till Banverkets anslag för banhållning. Anslaget 36:6 ska från 1 januari 2009 täckas av intäkter från en skatt på fritidsbåtars miljöpåverkan.

Motivering

Det är glädjande att regeringens budgetproposition på ett flertal ställen tar upp den utmaning som klimatpåverkan utgör och att regeringen sätter problematiken högt på agendan. På sidan 26 i volym 12, utgiftsområde 22, skriver regeringen exempelvis: ”De globala miljöutmaningarna, i synnerhet klimatförändringarna, påverkar livsbetingelserna i hela världen och måste ges större uppmärksamhet. Regeringen sätter klimatpolitiken högt på dagordningen och prioriterar åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig.” Det är kloka och framsynta ord.

Fortsättningen av texten visar dock att regeringens ambitionsnivå vad gäller konkreta åtgärder inte helt motsvarar den dignitet frågan tillskrivs. Budgetpropositionen saknar i allt väsentligt förslag till hur denna ödesfråga ska hanteras. De åtgärder regeringen föreslår är att göra en översyn av miljöklassningen av fordon och bränslen och att miljökraven vid offentlig transportupphandling kommer att skärpas. Regeringen avser även att ”återkomma med förslag till och finansiering av en så kallad klimatområde för klimatrelaterad energiforskning och utveckling samt investeringsstöd. Satsningen syftar till att skapa tillväxt, nya jobb och miljönytta i Sverige.” På andra ställen i propositionen får vi också veta att regeringen tänker återkomma med ett förslag till stöd för inköp av miljöbilar.

Är det dessa åtgärder som ska tackla en av de största utmaningar mänskligheten har stått inför? Miljöklassning av fordon och bränslen är självfallet viktiga i sig, liksom forskning. Men det kommer inte att vända den negativa utvecklingen inom transportsektorn. Denna beskrivs av regeringen på sidan 23 på följande sätt: ”Sedan 1990 har vägtrafikens koldioxidutsläpp ökat med 11 procent och under 2005 med en procent jämfört med föregående år. Orsaken är främst att trafikarbetet med lastbil har ökat. Bränsleförbrukningen i nya personbilar har minskat något under 2005, och antalet bilar som körs på alternativa drivmedel har ökat, men dessa förändringar har inte kunnat kompensera det ökade trafikarbetet totalt sett.”

Det råder således en stor diskrepans mellan den dignitet som problemet ges och de åtgärder som nämns i propositionen. I själva verket är det snarare så att regeringens förslag till ändringar inom många områden kommer att leda till en ökad klimatpåverkan. Fortsättningen av texten på sidan 26 bär syn för sägen: ”Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det

att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn.” Ska detta tolkas som att en ökad vägtrafik och minskad satsning på järnväg är en viktig komponent i regeringens åtgärdsprogram för att tackla vägtrafikens klimatpåverkan?

Propositionen innehåller fler tecken på att regeringens deklaration om att ta transportsektorns klimatpåverkan på största allvar endast är en läpparnas bekännelse. Ett exempel är att man fördröjer införandet av trängselskatter i Stockholm. Ett annat är att man anser att trängselskatterna – om och när de införs – ska användas till att delfinansiera fler motorvägar. Att kommande generationer får stå för resten av finansieringen genom så kallade offentlig-privata samarbeten, eller PPP som de också kallas, gör inte saken bättre.

Ett tredje exempel på diskrepans mellan regeringens deklarationer och de åtgärder man vidtar är propositionens förslag att skrota planerna på att införa en flygskatt. På sidan 88 skriver regeringen: ”Utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser från luftfarten ökade dock under 2005. Koldioxidutsläppen ökade med 10 procent till ca 2,1 miljoner ton (inrikes trafik samt utrikes avgångar). Ca 15 000 ton kommer från Luftfartsverkets egen verksamhet, vilket är en halvering jämfört med föregående år.” Trots att Luftfartsverket har lyckats halvera utsläppen från den egna verksamheten, har alltså flygets klimatpåverkan ökar kraftigt. Den skatt som regeringen väljer att skrota skulle enligt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) minska flygets klimatpåverkan med över 100 000 ton koldioxidekvivalenter.

Miljöpartiet anser att anpassningen av människans aktiviteter till en klimatneutral livsstil är en av århundradets viktigaste politiska utmaningar, det är en ödesfråga i ordets rätta bemärkelse. Men till skillnad från regeringen är Miljöpartiet berett att även ta ansvar för att införa åtgärder som påverkar utvecklingen i verkligheten. Transportsektorn är förmodligen den sektor där omställningen kommer att bli svårast, därför är den också viktigast att ta itu med. De problem vi ställs inför är monumentala, men än värre blir det om vi inte anpassar oss. De åtgärder som föreslås i föreliggande motion utgör Miljöpartiets paket för att få en rivstart på klimatomställningen inom transportsektorn. Motionen innehåller merparten av Miljöpartiets förslag till åtgärder inom transportsektorn. I andra motioner framförs ytterligare förslag till åtgärder.

Bakgrund

Under andra hälften av 1900-talet har det i västvärlden skett en snabb ökning av såväl person- som godstransporter. Nästan alla dessa transporter sker med motoriserade fordon och merparten av dem sker på vägar. Människors rörlighet i Sverige har sedan 1950-talet ökat från 5 till 40 kilometer per person och dag. Sedan 1970 har den transporterade mängden gods i Sverige ökat från 18 000 till 32 000 tonkilometer. Prognoser tyder dessutom på att ökningen för både person- och godstransporter kommer att ligga på minst samma nivå som den ekonomiska tillväxttakten om inga nya politiska åtgärder vidtas.

Fel! Okänt namn

Transportbehov och önskemål

Trafikökningen beror i grunden på att samhället har byggts och anpassats till en ökad tillgång till transportmedel som baseras på billig energi från fossila bränslen. Idag utgör transportkostnaden en marginell del av priset på de flesta produkter. Ju lättare och billigare det blir att transportera människor eller gods, desto fler transporter kommer att ske. Det finns ett begränsat underliggande behov av transporter, men när transporterna blir enklare och billigare flyttas gränsen. Det är inte bara behoven som tillfredsställs, utan även nya önskemål uppkommer varpå antalet transporter, liksom deras längd, ökar. Nya platser blir tillgängliga, nya möjligheter öppnas. Då uppstår ytterligare nya behov, transporterna effektiviseras ytterligare och färdlängden ökar igen i en ständig spiral.

Transporternas ökade tillgänglighet och effektivitet har medfört många positiva saker. Det är lättare för medborgare att resa, både på fritid och i arbetet. Varor kan flyttas lättare och samhällsservicen blir bättre. De ökade transporterna spelar en viktig roll i den ökade standard svenskarna upplevt sedan 1950-talet. De alltmer tidseffektiva transporterna leder dock inte till att vi ägnar kortare tid åt resor eller till minskade miljöproblem. Tvärtom, vi lägger ned lika mycket tid som förr på att resa men reser oftare och längre sträckor.

Detta märks tydligt vad gäller utsläpp av koldioxid och annan miljöpåverkan. Trots att fordonen blir alltmer energieffektiva, ökar energianvändningen och utsläppen därför att det är fler som reser, vi reser oftare och resorna blir längre. Den ökade effektiviteten i fordonsparken har helt ätits upp av fler resor och tyngre fordon. Prognoser visar att energiförbrukningen och utsläppen av koldioxid kommer att öka med cirka tio procent per årtionde inom överskådlig tid, trots ständiga effektivitetsvinster i fordonen.

Transporters miljöpåverkan

Billiga och snabba transporter har uppenbara och välkända fördelar. Dessvärre har alla transporter även negativa konsekvenser och kostnader för samhället. De största nackdelarna är påverkan på miljön, dödsfall och försämrad hälsa och säkerhet, ökat buller och i vissa områden ökad trängsel. Ju billigare och enklare det är att transportera, desto större kommer transporternas negativa påverkan att vara.

Det är dock stor skillnad mellan de olika transport- och färdmedlen ifråga om deras påverkan på omgivningen. Vissa transportmedel har mycket stor påverkan medan andra har liten eller försumbar påverkan. En rangordning mellan vilka transportslag som idag har störst samhällsekonomiska kostnader visar att bilismen är värst, följt av lastbilar, flyg, fartyg och tåg. Cykel och gång har praktiskt taget inga negativa effekter men flera positiva. Att föra över trafik från bil, lastbil och flyg till fartyg, järnväg, gång och cykel är därför viktigt ur många aspekter.

Transportsystemet är idag Sveriges tredje mest energikrävande sektor efter industrin och hushåll/service. Men medan energianvändningen inom de senare sektorerna har varit nästan oförändrad under de senaste trettio åren, har

transportsektorns användning ökat kraftigt och kommer snart att vara dubbelt så stor som 1970. År 2003 användes 100–120 TWh i transportsektornⁱ, eller cirka 12,5 MWh per svensk.

På sikt är denna nivå på energianvändningen i Sverige inte hållbar. Sverige kan producera förhållandevis stora mängder biobränslen, men inte ens i närheten av de mängder som skulle krävas för att ersätta energianvändningen från fossila bränslen. I princip skulle vi kunna importera mellanskillnaden mellan vår egen produktion och vår användning, men detta skulle beröva människor i andra länder den energi de själva kan producera. I värsta fall kan resultatet bli att människor i fattiga länder odlar energigrödor till svenskarnas bilar, medan den egna befolkningen svälter. Svenskarnas betalningsvilja för fordonsbränslen är betydligt större än fattiga människors möjlighet att betala för mat.

Potential för biobränslen

Beräkningar av hur stor den svenska användningen av förnybar energi skulle kunna vara om all energi kom från förnybara källor måste baseras på den globala produktionsförmågan och en rättvis fördelning. Den globala potentialen för förnybar energi som produceras uthålligt beräknas ligga kring 72 PWh eller därunderⁱⁱ. Sveriges andel av detta bör vara en promille, drygt 70 TWh. Cirka en tredjedel, 20–25 TWh eller 2,7 MWh per svensk, kan användas till transporter^{iii, iv}.

En annan skillnad mellan sektorerna är att industrin, hushåll och samhälls-service under de senaste trettio åren har arbetat aktivt för att avveckla användningen av fossila bränslen. Inom transportsektorn har däremot användningen av olja, bensin och diesel ökat. Över 95 procent av den energi som används för transporter kommer från fossil olja. I stort sett är det bara järnvägstrafiken som använder förnybar energi. Detta fossilberoende gör också transportsektorn till samhällets största användare av fossila bränslen. Två tredjedelar av de fossila bränslena i Sverige går till transportsektorn.

Trafiken står därför för en stor del av utsläppen av luftföroreningarna i vårt land. Cirka sjuttio procent av kväveoxiderna, hälften av kolvätena och 35 procent av koldioxidutsläppen kommer från trafik^v. Av alla kända cancerogena ämnen härstammar 90 procent från petroleumprodukter. Partiklar från vägtrafiken står för cirka 1 800 förtida dödsfall i Sverige – tre gånger fler än de som dödas i trafikolyckor. Störst andel av utsläppen står bilismen för, medan flyget är mest energikrävande och miljöstörande per passagerarkilometer. Järnvägstrafiken har, efter cykling och gående, i särklass minst utsläpp av transportslagen förutsatt att den drivs med grön el, vilket är fallet med merparten av tågtrafiken i Sverige.

Att förorenaren ska betala de kostnader som verksamheten ger upphov till är en viktig princip som antogs vid FN:s miljökonferens i Rio de Janeiro 1992 (UNCED). Denna princip gäller också i svensk transportpolitik enligt enhälligt riksdagsbeslut.

Fel! Okänt namn

Trafikens kostnader

Trafikens kostnader för samhället är stora, men inget trafikslag betalar sina egna kostnader fullt ut. Biltrafiken orsakar betydligt högre kostnader genom trängsel, olyckor och miljöförstöring i våra storstäder än vad den betalar i form av skatter och avgifter, i synnerhet i stadsmiljö. Den tunga lastbilstrafiken betalar inte heller den fulla kostnaden för vägslitage och miljöpåverkan. Flyget är helt befriat från skatter, förutom sex procents moms på inrikesresor. I budgetpropositionen 2005 har dock samarbetspartierna enats om att införa en skatt på flyg för att delvis kompensera flygets befrielse från koldioxidskatt.

Principen att trafikslagen ska betala sina egna kostnader är rimlig och användbar på infrastruktur och andra faktorer som har tydliga och mätbara ekonomiska värden. Men den är svår att tillämpa inom miljöområdet eller när det gäller säkerhet, trängsel och buller. Hur värderar man en klimatförändring, ett människoliv, rörlighet och hörselskador? Beräkningsmodellerna blir komplexa och missvisande, ofta saknas många miljöfaktorer helt och andra har mycket låga värden.

Beräkningarna kan därför bli ett sätt att köpa sig fri. Ett resultat av sådana beräkningar kan till exempel bli att det lönar sig med en åtgärd som orsakar fler dödsolyckor eller större utsläpp av växthusgaser om tillräckligt många bilister tjänar tillräckligt mycket tid på en snabbare resa.

Prognoser

För myndigheter, företag och branschorganisationer är det viktigt att försöka ställa prognoser över hur utvecklingen inom transportsektorn kommer att se ut. Investeringar handlar ofta om satsningar i mångmiljardklassen och det är viktigt för politikerna att veta hur det långsiktiga behovet se ut och åt vilket håll utvecklingen går för att kunna sätta in stöd och andra styrmedel.

Sådana prognoser väger in ett stort antal faktorer men grundar sig främst på den historiska utvecklingen och ekonomiska prognoser. Utvecklingen inom transportsektorn har de senaste decennierna följt den ekonomiska tillväxten mycket nära. Prognosmakarna ser ingen anledning till att detta förhållande skulle ändras i framtiden, och prognoser över transportutvecklingen ligger därför i allmänhet nära prognoserna över den ekonomiska tillväxten. Allt fler menar dock att detta förhållande måste brytas. I EU-kommissionens vitbok om transporter framhålls decoupling som synnerligen viktigt, d.v.s. att införa åtgärder som gör att ekonomin kan växa utan att transportmängderna behöver växa i samma takt.

En annan central faktor i prognoserna är priset på råolja. Eftersom transportsektorn i Sverige till cirka 95 procent är beroende av fossila bränslen spelar priset på dem en mycket stor roll. Eftersom råoljepriset har legat i stort sett stilla, mätt i reella tal, utgår prognoser för transportsektorn från att det kommer att fortsätta att ligga på ungefär samma nivå.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) är den myndighet som tar fram prognoser över trafikutvecklingen åt andra myndigheter och åt rege-

ringen. Med hjälp av underlag från SIKA gav Naturvårdsverket och Statens energimyndighet (STEM) ut en rapport som bland annat beskrev utvecklingen inom trafiksektorn, Kontrollstation 2004. Rapporten förutser att den ekonomiska utvecklingen kommer att fortsätta i ungefär samma takt som hittills och att råoljepriset 2030 kommer att vara ungefär detsamma som 2001, drygt 20 dollar per fat. Därav drar man slutsatsen att biltrafiken kommer att öka kraftigt.

Utifrån detta underlag ska sedan politiker, tjänstemän och näringsliv fatta beslut om investeringar och politisk inriktning. De övergripande besluten om hur mycket pengar som ska satsas på infrastruktur behovsgranskas inte. Man förutsätter att investeringar i infrastruktur alltid är bra och därför blir det huvudsakligen en fråga om hur mycket staten har råd med.

Få uppmärksammar i dessa sammanhang att vi måste minska vår användning av fossila bränslen för att undvika en klimatkatastrof, att produktionen av olja befinner sig i en djup kris och att International Energy Agency (IEA) nu beräknar att råoljepriset 2030 troligen kommer att ligga kring 50 dollar per fat. Att vi dessutom saknar förnybara bränslen som kan fylla transporterens energibehov – även på dagens nivå – är inte heller ett hett ämne hos trafik- och samhällsplanerarna – än.

EU-kommissionens tankar om decoupling och politiska diskussioner om avveckling av oljeberoendet har ännu inte fått genomslag hos svenska politiker och myndigheter. Prognoser som visar ett ständigt ökande transportarbete tas därför sällan som anledning till styrande åtgärder, utan anses vara anledning till investeringar av mångmiljardbelopp i vägbyggen.

Det sätt som prognoser tas fram och används idag innebär att prognoserna i sig bidrar till utvecklingen, de utgör åtminstone delvis en självuppfyllande profetia. Om en prognos förutspår ökad vägtrafik kommer politiker att anpassa samhället till ökad biltrafik genom att bygga nya vägar och utvidga befintliga vägar. Detta lockar alltid fram ny biltrafik och människor blir tvungna att köra mer bil eftersom satsningar på kollektivtrafik uteblir. I efterhand kan beslutsfattarna klappa sig själva på axeln och säga ”vad var det vi sa?” när prognoserna uppfylls, medan allmänheten klagat över höga bensinpriser och dålig kollektivtrafik.

I sina senaste prognoser, från oktober 2005, anser SIKA att alla former av motoriserat trafikarbete kommer att öka. Fler människor kommer att göra fler och längre resor. En del av ökningen kommer att kompenseras av ökad effektivitet, men i slutändan kommer energiförbrukningen och utsläppen av koldioxid att öka med cirka tio procent fram till 2020. Prognosen bygger på nuvarande politik och ett råoljepris på 22 dollar per fat.

Kriterier för ett hållbart transportsystem

Transporter är en viktig del av samhället och att utveckla ett hållbart transportsystem är av central betydelse för skapandet av ett hållbart samhälle, inte minst därför att transportsektorn är en av de sektorer som idag är mest ohållbara. Miljöpartiet strävar mot att transportsystemet ska vara nära ekologisk

Fel! Okänt namn på

hållbarhet till 2050. En viktig faktor i den omställningen är att systemet ska baseras på rättvist miljöutrymme. Det innebär att systemets användning av naturresurser och energi, samt dess utsläpp, måste hållas inom de ekologiska ramarna och att det ekologiska utrymmet – miljöutrymmet – ska fördelas rättvist mellan jordens länder.

Ett hållbart transportsystem är ett system som:

- ? begränsar utsläpp och restprodukter till jordens förmåga att absorbera dem, minimerar konsumtion av icke-förnybara resurser samt begränsar användningen av förnybara resurser till en hållbar produktionsförmåga,
- ? tillhandahåller grundläggande transportbehov för medborgare och näringsliv i enlighet med vad som är förenligt med ekosystemens överlevnad, mänsklig hälsa och solidaritet inom och mellan generationer.

Vidare måste systemet uppfylla även andra krav. Det måste vara socialt acceptabelt vilket innebär att det är tillgängligt för alla, fungerar effektivt, medger valmöjligheter, understödjer ekonomisk utveckling samt minimerar olycksrisker, användningen av mark och uppkomsten av buller. Vidare måste det vara jämställt och inte underbygga rådande könsroller, vare sig inom sektorn i sig eller i samhället i övrigt.

Att idag beskriva hur ett hållbart transportsystem kommer att se ut innebär med nödvändighet ett stort mått av osäkerhet. Några saker vet vi – annat är osäkert och ger utrymme för såväl möjligheter som hot. För det första vet vi med stor säkerhet att användningen av fossila bränslen i Sverige måste minska med minst 80 procent till 2050 för att undvika en klimatkatastrof. För det andra vet vi med stor säkerhet att transportsektorns energianvändning redan idag är mer än dubbelt så stor som den kan vara då energin produceras ur kända förnybara källor och fördelas lika över världen. Det är möjligt att nya, idag okända, förnybara energikällor kommer att utvecklas. Likaså är det möjligt att någon känd teknik för utvinning av förnybar energi tar ett oväntat språng i utvecklingen, eller att högre priser för energi medför en oförutsedd uppgång i produktionen av förnybar energi, men det vore inte ansvarsfullt att räkna med en sådan utveckling. Istället måste samhället anpassas till de faktorer som vi med stor säkerhet kan förutsäga.

Målet

Den synbarligen största utmaningen är sektorns utsläpp av fossil koldioxid. Cirka 95 procent av transporterna är idag beroende av fossila bränslen. De förutsättningar som råder för detta är att halten koldioxid i atmosfären inte får överskrida 450 miljondelar (ppmv)^{vi}, att samtliga invånare på jorden har rätt till samma utsläppsutrymme samt att samma krav på utsläppsminskningar ska gälla för alla samhällssektorer för att undvika inlåsning i ohållbara strukturer. Detta innebär att de fossila koldioxidutsläppen från transportsektorn i Sverige måste minskas med minst 80 procent till 2050. I denna motion har vi dock

utgått från att transportsystemet ska vara hållbart år 2050, varför användningen av fossil olja fasas ut helt.

Samtidigt är den idag kända potentialen för energi från fossilfria bränslen och annan förnybar teknik begränsad. Att anpassa – minska – transportsektorns energianvändning till vad som är hållbart att utvinna är därför nödvändigt. Detta kan ske genom utveckling och introduktion av energieffektiva kombitransporter och effektivisering av motorteknik samt utbyggnad av kollektivtrafik, men även en minskning av transporter kommer att krävas.

Beräkningar av Sveriges andel av en rättvist fördelad global energibudget – där all energi produceras med miljömässigt acceptabla metoder och fördelas globalt rättvist – visar att svenskarna kan använda cirka 72 TWh per år, jämfört med de drygt 400 TWh som används idag. Denna siffra innehåller naturligtvis osäkerheter. Å ena sidan beror tillgången på förnybar energi på kostnadsutvecklingen hos fossila bränslen. Om råoljepriset drar iväg kraftigt kommer det att bli mer lönsamt att exploatera förnybara källor – främst sol- och vindkraft men även biobränslen – vilket skulle tala för att siffran kan bli högre.

Å andra sidan utgår siffran från en ganska hård exploatering av biobränslen, vilket troligen inte överensstämmer med partiets krav på hållbarhet. Eftersom vi fortfarande vill bygga trähus, tillverka papper, odla livsmedel och bevara biologisk mångfald kan inte allt hållbart uttag från skog- och jordbruksmark användas till fordonsbränslen och uppvärmning samt elproduktion. Siffran kan därför bli både högre och lägre. Tills vidare bör vi därför utgå från att denna siffra är rimlig.

Av den svenska energibudgeten kan 20–25 TWh användas till transporter^{vii}. Sektorn kan alltså tillföras denna mängd energi, vilket inte är detsamma som att all denna energi kan utnyttjas. Olika bränslen har olika verkningsgrad och biobränslen har ganska låg verkningsgrad. Cirka 65 procent av det ursprungliga energiinnehållet kan utnyttjas.

Andra kritiska faktorer är trängsel, buller, hälsa och säkerhet. En utbredd användning av individuella fordon, i synnerhet motordrivna fordon och i tätort, skapar en ohållbar miljö. Lika viktigt som att minska utsläppen av fossil koldioxid är därför att tillhandahålla kollektivtrafik och att samhällsplaneringen inriktas mot att minska behovet av transporter.

Vägen framåt

Ju förr systemet börjar anpassas till ekologiska krav, desto bättre. Transportsektorn är behäftad med stor tröghet, varför åtgärder som vidtas idag får sina fulla effekter först långt in i framtiden. Ett exempel på detta är tidsfaktorn vid utbyggnad av infrastruktur och infrastrukturens livslängd, stadsplaneringens tidsperspektiv och den tekniska livslängden på fordonsparker. Omställningen bör också inriktas mot att följa minst de mål för reduktion av koldioxidutsläpp som definierats av partiet. Det mål som gäller för utsläppen av fossil koldioxid är att dessa ska ha minskat med minst 80 procent till 2050. På vägen dit

Fel! Okänt namn på

finns ett etappmål antaget av EU-rådet och EU-parlamentet att de fossila koldioxidutsläppen ska ha minskat med 30 procent till 2020.

De krav som ställs på systemet, i kombination med de begränsningar som anges, innebär stora förändringar. Som helhet kan det beskrivas som att samhällsplaneringen måste anpassas till transportmöjligheterna och inte tvärtom som idag. Sådana transportmetoder som anses hållbara, främst gång, cykling och kollektivtrafik vad gäller persontransporter, samt järnväg och sjöfart vad gäller godstransporter, måste främjas både praktiskt och ekonomiskt. Parallellt måste de verkliga kostnaderna för transporter tas ut av transportköparna eller transportören för att skapa ekonomiska incitament att välja hållbara transportmedel. Likaså måste tekniska krav på fordon, bränslen och infrastruktur skärpas.

Det finns ett flertal hinder som måste övervinnas för att uppnå hållbarhet i transportsystemet. Sannolikt är de mentala och institutionella hindren svårare att övervinna än de tekniska och praktiska hindren. De viktigaste är:

- ? Beslutsfattande inom transportsektorn och samhällsplaneringen är i hög grad låst i tankestrukturer som underbygger de ohållbara systemen.
- ? Fossiloljebranschen och dess intressenter har oerhörd makt över opinionen och politiska beslut.
- ? Det finns en felaktig uppfattning om att det är tveksamt om ett hållbart transportsystem är tekniskt möjligt att uppnå och att det i så fall skulle kräva stora uppoffringar ifråga om ekonomi och bekvämlighet.
- ? Att hitta miljö- och hälsomässigt godtagbara alternativ till fossila drivmedel och metoder att minska både transporter och deras energikonsumtion.
- ? Dagens strukturer är i hög grad ett resultat av sektorns kraftiga mansdominans bland beslutsfattare och lobbyister. Denna behöver brytas.

Effektivisering

Den kritiska förändring som med sannolikhet kommer att bli svårast att genomföra är en minskning av transportsektorns energianvändning. I ett ekologiskt hållbart och rättvist transportsystem måste energianvändningen minska med 75 procent utifrån dagens situation och med 85 procent jämfört med transportprognoserna för 2050. Givet att människor vill fortsätta att resa på dagens nivå och helst öka sitt resande är därför en effektivisering av transporterna lättare att genomföra än en minskning av resandet.

Det finns två olika typer av effektivisering. Dels den tekniska effektivisering som består i att fordonen görs mer bränsleeffektiva i sig, det vill säga att de använder mindre energi för att transportera en viss last en viss sträcka. Dels en annan form av effektivisering, trafikeffektivisering, som består i att minska energiåtgången i transporten genom att resa med mer bränsleeffektiva fordonslag eller att fler människor eller mer gods transporteras i samma fordon.

Högre bränsleeffektivitet i fordonen är relativt lätt att uppnå och pågår redan. Frågan är hur långt det räcker. Potentialen för att göra motorfordon

bränslesnålare är generellt stor, men större för vissa fordonsslag än för andra. Hur långt teknisk effektivisering räcker beror därför på vilka fordonstyper som kommer att användas. Högst potential har personbilar, men dessa har samtidigt en låg bränsleeffektivitet per person. En personbil drar mindre energi än en buss, men bussen rymmer fler människor och energianvändningen per person är betydligt lägre.

Tabell 1: Effektiviseringspotential för olika fordon, 1995–2040^{viii}

Fordonstyp	kWh/personkm 2040	Potential, %
Personbil, lång och kort resa	0,32–0,75	–65–75
Elbil, liten och större	0,7–0,10	–
Buss, lång och kort resa	0,13–0,22	–40–60
Färja, cirka 20 knop	0,60	–30
Färja, höghastighet	1,80	–30
Spår, lång och kort resa	0,11–0,16	–50
Flyg	0,57	–44
Genomsnitt	0,6	–43–48

Som framgår av tabell 1 finns en stor potential för teknisk effektivisering. Genomsnittligt för alla fordonstyper är den tekniska effektiviseringspotentialen ungefär femtio procent fram till 2050. Förutsatt att trafikmängderna inte ökar skulle transportarbetet år 2050 använda hälften så mycket energi som idag, drygt 50 TWh.

En lika stor effektiviseringspotential finns i trafikeffektivisering genom att föra över transportarbete från personbilar, lastbilar och flyg till järnväg och buss. Om hälften av dagens personbilstrafik istället skedde med tåg och buss skulle energibesparingen bli i storleksordningen 30–40 TWh och över 40 TWh med den tekniska effektivisering som förutses.

Utifrån de givna förutsättningarna, att transporterarnas energianvändning bör minska med 75 procent och ställas om till förnybara bränslen, samt att den tekniska effektiviseringsgraden i fordonen fram till 2050 kan vara kring femtio procent, är det emellertid lätt att dra felaktiga slutsatser. Förvisso skulle detta vara en stor utmaning i sig, särskilt då prognoserna pekar mot ett kraftigt ökat transportarbete till 2050 och att det finns betydande svårigheter med att byta ut olja mot förnybara bränslen.

Men utmaningen är större än så. Den energimängd som transportsektorn kan förfoga över i ett hållbart och rättvist samhälle har – som nämnts ovan – uppskattats till 20–25 TWh. Men biobränslen har lägre energiutbyte än fossila bränslen, vilket gör att den energi som kan utnyttjas i bränslet är betydligt mindre än den som fanns i det ursprungliga bränslet.

Om man tillför biobränslen med ett energiinnehåll på 10 TWh får man alltså inte ut 10 TWh utan betydligt mindre. Hur mycket mindre beror på vilket bränsle som används (se tabell 2), men i genomsnitt ger biobränslen 49–60 procent av den energi som fanns i den ursprungliga råvaran, resten äts upp av omvandlingsförluster. El och väte från el har dock betydligt högre verkningsgrad förutsatt att den kommer från förnybara energikällor.

Fel! Okänt namn på

Tabell 2: Verkningsgrad för olika bränslen^{ix}

Drivmedel	Verkningsgrad fram till drivmedel i fordonet
Bensin	0,91
Diesel	0,94
Etanol	0,25–0,50
Metanol från skogsrester	0,55–0,75
El från sol-, vind- och vattenkraft	0,95
Väte från biomassa	0,59
Väte från ovanstående el	0,74
Biogas från rötning	0,56

För att ersätta energin i 100 TWh fossila bränslen krävs i genomsnitt biobränslen med nästan 200 TWh energiinnehåll. Omvänt kan man säga att energiutbytet från 25 TWh biobränslen motsvarar energiutbytet från 12–13 TWh bensin, diesel och flygbränsle. Konsekvensen av detta är att de maximalt 25 TWh förnybar energi som kan tillföras transportsektorn i ett hållbart och rättvist samhälle ger ett transportarbete som motsvarar en åttondel av dagens, om biobränslen ska användas.

Behovet av trafikminskning är alltså betydligt större än vad ett första överlag ger vid handen. Hur stort det blir beror på vilka bränslen och bränslemix som används, vilka transportmedel som prioriteras och de tekniska effektiviseringsnivåerna hos de olika transportmedlen.

Räkneexempel: Om man utgår från en förnybar bränslemix med genomsnittlig verkningsgrad på 65 procent och en oförändrad sammansättning av transportslagen skulle biobränslen med ett energiinnehåll på 25 TWh räcka till ett transportarbete som kräver 16 TWh, ungefär en åttondel av sektorns nuvarande arbete. Med en fördubblad effektivitet i fordonen skulle det räcka till en fjärdedel av dagens transportarbete.

Man kan också vända resonemanget och säga att dagens transportsarbete, som kräver drygt 100 TWh fossila bränslen, skulle kräva 180 TWh biobränslen, mer än dubbelt så mycket som hela Sveriges energibudget i ett hållbart och rättvist samhälle. Om transportarbetet och energianvändningen i transporterna skulle utvecklas på det sätt som SIKA och andra förutser, kommer sektorn att använda cirka 140 TWh år 2050. Till detta skulle det krävas biobränslen med ett energiinnehåll på över 210 TWh. I denna kalkyl finns teknisk effektivisering inräknad.

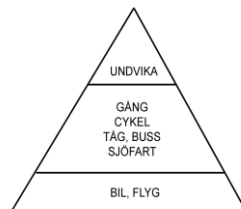
Som framgår är den tekniska effektiviseringen inte ens i närheten av tillräcklig för att göra transportsektorn hållbar ens med dagens transportarbete, och än mindre med det arbete som förutspås till 2050. Stora delar av trafiken måste också flyttas över från energislukande fordon till snålare fordon och vissa transporter måste undvikas eller ”onödiggöras”. Av stor vikt är att de bränslen som ersätter fossila bränslen har så hög verkningsgrad som möjligt – om man väljer bränslen med högre verkningsgrad ökar det möjliga transportarbetet. Likaså är det viktigt att man i högre grad använder fordon med hög bränsleeffektivitet och fordon där fler passagerare kan färdas – ju mer kollektivt vi reser, desto mer kan vi resa.

Klimatmål för transportsektorn

För den långsiktiga trafikplaneringen ska en målbild för ett transportsystem 2020 och 2050 som uppfyller klimatmålen och andra transportpolitiska måltas fram med hjälp av backcastinganalys. I analysen ska också ingå åtgärder som krävs nu och framöver för att nå målbilden. Målet bör fokusera på vilka mängder fossil CO₂ som släpps ut från transportsektorn som helhet och uppdelat på olika delsektorer såsom personbilar, lastbilar, sjöfart, flyg och järnväg. Målet bör kopplas till de långsiktiga mål som tidigare antagits av riksdagen samt det mål om halverad oljeanvändning i transportsektorn till 2020 som angavs i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende 2006. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Transporthierarki

För att transportsystemet ska kunna ställas om krävs systematiska och sektorsöverskridande insatser. Det är angeläget att transportsektorns och samhällets övriga aktörer får tydliga signaler om behovet av att minska transporter och att välja hållbara transportmedel framför ohållbara. Förvisso finns hållbarhet inskrivet i transportsektorns övergripande mål, men detta anses omfatta både ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Detta skapar en situation där den ekologiska hållbarheten sällan prioriteras. För sektorns olika aktörer kan målstyrning också vara svårt när det finns många olika mål: ett övergripande mål, sex delmål och 22 etappmål. Att någon – förutom de mest insatta politiker och tjänstemän som arbetar med detta på heltid – skulle kunna orientera sig i denna snårskog av ibland motstridiga mål ter sig osannolikt.



De val som görs i planering eller upphandling av transporter fokuserar ofta på ett specifikt mål, men är sällan optimerat för att nå det övergripande målet. Fokus för valen kan också vara ekonomiskt eller politiskt betingat eller skifta över tid beroende på vem som ska göra valet och vilka personliga prioriteringar som finns. Det finns alltid något delmål eller sektorsmål som kan användas som alibi för ett suboptimerat val.

Miljöpartiet anser att samhället tydligare måste prioritera de transportmedel som leder till det övergripande målet om klimatanpassning. Transportsektorn behöver ett stringent och användbart verktyg för att prioritera hållbara transporter. Den skulle tjäna som riktlinje för val av transportmedel för transportörer, transportköpare, allmänhet, politiker och tjänstemän. En sådan prioriteringsordning, eller hierarki, har länge använts med stor framgång inom avfallssektorn, där olika behandlingsmetoder rangordnas efter deras ekologiska hållbarhet.

Fel! Okänt namn på

En transporthierarki som bygger på transportmedlens ekologiska hållbarhet tar hänsyn till färdmedlens energianvändning, bränslets ursprung samt miljöpåverkan från utsläpp och restprodukter. Den tar även hänsyn till färdmedlets potentiella förmåga att uppnå hållbarhet. Högst upp i en sådan rangordning hamnar undvikandet av transporter, därefter gång och cykel följt av kollektivtrafik, järnväg, sjöfart och slutligen bilism och flyg.

Användningen av en sådan hierarki gör det också uppenbart att dagens utveckling är helt ohållbar. De färdmedel som befinner sig längst ned i hierarkin ökar mest, medan de som befinner sig längst upp, och som eftersträvas, minskar. Det blir också lätt att se var styrmedel bör sättas in.

Sverige bör anta en hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att ekologisk hållbarhet ska kunna nås. Grunden för en sådan hierarki måste vara de olika transportmedlens potential att vara ekologiskt hållbara. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Trafikverkens samarbete

Klimatanpassning av transportsystemet är beroende av att samhället väljer de klimatmässigt bästa alternativen när infrastruktur för transporter ska planeras och anläggas. Idag sker ingen sådan vägning i besluten. Istället är det upp till Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket att utan samordning föreslå vilka investeringar som ska göras. Exempelvis kan Vägverket föreslå en ny eller utbyggd väg på en sträcka där en klimatmässigt bättre lösning vore att anlägga järnväg eller utöka tågtrafiken. Vägverket har i uppdrag att följa den så kallade fyrstegsprincipen, men detta räcker inte, vilket tydligt framgår av en utredning från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Inte heller de påföljande besluten hos regering och riksdag väger in om de investeringar som föreslagits av de enskilda trafikverken kan lösas på ett klimatmässigt bättre sätt. Samordningen i planering av infrastruktur mellan trafikverken måste därför förbättras avsevärt. Allra bäst vore kanske om trafikslagens planeringsenheter slogs ihop till ett gemensamt trafikplaneringsverk så att rationella bedömningar utan konkurrens mellan trafikverken kan ske. Ett arbete bör genast igångsättas för att utreda och föreslå hur trafikverkens samarbete kan förbättras i detta hänseende. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Kapacitetsökning i järnvägsnätet

Regeringens uttalade ambition i budgetpropositionen, att en större andel av infrastrukturinvesteringarna i framtiden ska gå till utbyggnad av vägar, strider helt mot klimatanpassningen av transportsystemet. Istället måste investeringarna i järnvägens kapacitet kraftigt öka.

Järnvägen utgör en grundbult för lång- och kortväga resande i ett klimat-anpassat transportsystem. Kapaciteten hos det nuvarande järnvägsnätet är emellertid för låg för att möjliggöra den trafikökning som krävs när allt fler person- och godstransporter förs över från bil och flyg till järnväg. Den nu gällande framtidsplanen har slagit fast en investeringsnivå i järnvägens infra-struktur som är högre än någonsin, men ambitionen är alltjämt för låg. För att transportsektorn ska kunna nå de långsiktiga klimatmål som riksdagen har antagit för Sverige som helhet, måste de fossilt drivna vägtransporterna halveras till 2020, och flygets kapacitet stanna vid dagens nivå. Samtidigt visar prognoserna över transportbehovet – eller transportönskemålet, vilket är en mer adekvat term i sammanhanget – att detta fortsätter att öka. För att klara denna ökning av transporter måste järnvägens kapacitet för både gods- och persontransporter fördubblas fram till 2020.

En snabb utbyggnad och upprustning av järnvägens infrastruktur pågår för närvarande. Investeringsnivån de närmaste åren kommer att ligga på 11–12 miljarder kronor årligen. Om inga nya beslut fattas kommer den dock åter att sjunka successivt till cirka 7–8 miljarder kronor årligen efter 2010. Det är viktigt att så inte sker, eftersom det finns många angelägna järnvägsprojekt som snabbt måste igångsättas för att kunna uppnå klimatmålen inom transportområdet. Ambitionen bör vara en fortvarig investeringsnivå på 12 miljarder kronor årligen åtminstone fram till 2020. Finansiering ska liksom nu kunna ske både genom höga anslag och i vissa fall genom lån. För att säkerställa en fortsatt hög investeringsnivå bör arbetet med en utökad och förlängd infrastrukturplan för järnvägar omedelbart igångsättas och beslut tas senast 2008. Investeringsnivån under åren 2009–2015 bör höjas med minst 25 miljarder kronor jämfört med nuvarande plan. Därmed utökas planen 2004–2015 från 107,6 till minst 132,6 miljarder kronor i 2004 års prisnivå. Planen förlängs också till 2020 med en investeringsnivå 2016–2020 på minst 60 miljarder kronor i 2004 års prisnivå. Som ett första steg i säkerställandet av investeringsnivån bör anslaget till järnvägsinvesteringar höjas med 1 000 miljoner kronor 2009. Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna vad i motionen anförs om en utökad och förlängd investeringsplan för järnvägar.

Järnvägens infrastruktur ett riksintresse

Infrastrukturprojekt är förenade med omfattande planerings- och tillståndsprocesser. Dessa är i många avseenden nödvändiga för att eliminera eller minimera projektens störningar på allmänheten och miljön. Det finns emellertid även problem. Ett sådant är att kommunerna har möjlighet att försena eller till och med förhindra utbyggnaden av järnvägar inom kommungränserna. I exempelvis Lerum har utbyggnaden av järnvägsnätet stoppats av kommunala intressen, trots att en utbyggnad av spåren genom Lerum är helt nödvändig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet i hela Västra Götaland. Kommunernas möjlighet att stoppa klimatmässigt motiverad utbyggnad av järnvägar bör begränsas genom att sådana projekt klassas som riksintresse. Regeringen bör

Fel! Okänt namn på

skyndsamt återkomma med förslag till hur så kan ske. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Säkra banunderhållet

Att bygga ut kapaciteten på järnvägsnätet får emellertid inte innebära att underhållet av banorna eftersätts. Så är fallet idag. Banverket saknar medel för att underhålla banorna i hela landet och tummar därmed på både säkerhet, punktlighet och tillförlitlighet. Fram till 2015 saknas cirka åtta miljarder kronor i Banverkets budget för underhåll. För att spara dessa pengar görs nu nedskärningar i banunderhållet i hela landet. Verket försöker begränsa besparingseffekterna på de mest högtrafikerade linjerna. De största besparingarna kommer att göras på så kallade lågtrafikerade banor. Banverket har identifierat 55 banor från norr till söder som kommer att läggas ned eller få kraftigt minskat underhåll – vilket i sig är början på nedläggning. Bland dessa återfinns till exempel Bohusbanan, Kinnekullebanan, Stångådalsbanan, Tjustbanan, Västerdalsbanan och många andra banor som används och har stor utvecklingspotential. När vi vet att järnvägens kapacitet måste öka, är det kontraproduktivt att lägga ned vissa banor på grund av bristande anslag till underhåll. Banverkets anslag bör därför justeras så att banunderhållet kan säkras. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Kompletteringar i befintlig infrastruktur för godstransporter

En av de viktigaste åtgärderna för att kunna öka godstransporter på järnväg är att bygga ett strategiskt nät av omlastningsstationer mellan järnväg och andra transportmedel, så kallade kombiterminaler. En utredning pågår för närvarande där ett sådant nät av kombiterminaler ska föreslås. Utredningen kommer att presenteras under 2007. Under tiden finns dock behov av att komplettera den befintliga infrastrukturen kring omlastningsstationer. Det handlar om nya plattformar, växlar, stickspår och andra mindre anläggningar som kontinuerligt behöver byggas för att släppa in mer gods på järnvägsnätet. Banverkets anslag räcker inte till detta i dag, vilket medför att godstrafikökningen försenas och många transportköpare som skulle vilja frakta på järnväg tvingas hitta andra transportsätt. Banverkets anslag bör justeras så att det möjliggör för mindre kompletteringar av befintlig infrastruktur för intermodala godstransporter. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Banverkets administration

Administrativt arbete är en nödvändighet för att en verksamhet ska fungera effektivt. Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit att anslaget till Banverkets administration ska minskas med 50 miljoner kronor per år. Besparingen har beräknats schablonmässigt, något underlag som visar att en sådan besparing kan göras utan att påverka säkerhet och kvalitet föreligger inte. Miljöpartiet anser att en sådan schablonmässig och illa underbyggd besparing kan få negativa konsekvenser. Banverkets anslag för administration bör återställas till den tidigare nivån. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ändrat utdelningskrav och bolagsordning för SJ AB

Förbättrad infrastruktur och ökat underhåll kommer dock inte att räcka för att järnvägen ska utvecklas och bli tillgänglig. Staten måste också ta ett större ekonomiskt ansvar för att persontrafiken upprätthålls. De senaste åren har utvecklingen av tågtrafiken varit mycket glädjande. Resandet med tåg ökar kraftigt. Men siffrorna visar inte hela sanningen. Hela ökningen kan tillskrivas en ökad pendling med regionala tåg. Det långväga resandet med tåg har inte ökat de senaste decennierna.

Rikstrafiken har i uppdrag att ge underskottstäckning för företagsekonomiskt olönsam men samhällsligt angelägen kollektivtrafik som de regionala trafikhuvudmännen annars inte skulle ha råd att bedriva. Anslagen till upphandling av sådan trafik är dock små, för närvarande 400–500 miljoner kronor per år. Den upphandlade trafiken är därför begränsad och på längre sikt är även den befintliga trafiken på många håll hotad.

Tågtrafiken utanför de mest trafikerade stråken är därför gles och ofta av dålig kvalitet. Ofta hänger den också under ett ständigt nedläggningshot. Detta är ett oacceptabelt förhållande. En utbyggd och väl fungerande tågtrafik är helt central för att transportsystemet i stort ska kunna klimatanpassas och bli hållbart. Statens lönsamhetskrav på SJ måste ändras och bolaget måste även få ett transportpolitiskt uppdrag som innebär att tågtrafiken upprätthålls och byggs ut även då det saknas företagsekonomiskt underlag på kort sikt.

På det regionala planet har järnvägen också stor potential för ökad trafik, i synnerhet med den pågående regionförstoringen. Det finns emellertid konflikter mellan en del av regionernas trafikhuvudmän och SJ. Den trafik SJ bedriver styrs för närvarande utifrån ägarens enda krav på SJ: en tioprocentig avkastning på kapitalet. Denna strävan efter vinstoptimering kan vara svår att förena med den trafik regionerna vill ha och är beredda att betala för.

Trafiksatsningar måste också göras på det småskaliga järnvägsnätet så att tågen går där folk bor och så att man kan öka utbudet av ändamålsenliga samt

Fel! Okänt namn på

prisivärda tågtransporter. Det regionala inflytandet och bestämmandet över järnvägsnätet och trafiken på spåren måste stärkas.

Järnvägsnätet och trafiken är av central betydelse för det framtida hållbara transportsystemet. Miljöpartiet anser att staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar för trafiken. Detta kan delvis och på kort sikt ske genom att statens utdelningskrav på SJ förändras för den del där bolaget har monopol och att bolaget får ett transportpolitiskt uppdrag. Bolaget måste ges direktiv som ökar incitamentet att öka det långväga resandet med tåg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Återinför trängselskatt i Stockholm

Trafiken i städerna blir alltmer intensiv, framför allt ökar last- och personbilstrafiken. Denna tar stort utrymme och orsakar försämrad miljö på alla plan. Igenkorkade vägar och gator, hälsoproblem och undanträngning av fotgängare och cyklisterna är några exempel, förseningar för kollektivtrafiken är ett annat. I Stockholm genomfördes under 2006 ett försök med trängselskatter i innerstaden. Resultatet av utvärderingen visar att åtgärden var mycket lyckad. Bokstavligen över en natt minskade biltrafiken med över 20 %, utan några påtagliga negativa konsekvenser. Trängseln och köerna i Stockholmstrafiken halverades tidvis och halterna av miljö- och hälsofarliga ämnen från biltrafiken minskade dramatiskt. Vid folkomröstningen i Stockholms stad röstade 51,3 % ja till fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm medan 45,5 % röstade nej. Miljöpartiet anser att trängselskatterna i Stockholm bör återinföras så snart som möjligt. Dessutom bör trängselskatt införas i andra större städer, förutsatt att det – som i Stockholm – finns en majoritet i fullmäktige bakom förslaget. En lagändring bör också genomföras som gör det möjligt för kommuner att införa trängselavgifter utan riksdagsbeslut. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Statligt stöd till utbyggnad av spårburen trafik i städer

Försöket med trängselskatt i Stockholm visade med all tydlighet hur viktigt det är med en utbyggd och effektiv kollektivtrafik för att människor ska kunna transportera sig mellan olika hållpunkter när intresset för att åka bil minskar. Även ur klimatsynpunkt ger utbyggnaden av kollektivtrafiken hög utdelning och intresset bör koncentreras till kostnadseffektiva linjesystem som har den högsta miljöeffekten per satsad krona. Mest effektivt och klimatvänligt är den spårburna trafiken.

På många håll i världen byggs det nu spårvägar i större städer som aldrig förr. Dessvärre är Sverige långt efter i utvecklingen. En viktig anledning till

Fel! Okänt namn på

detta är att kommunerna inte har råd att bygga ut spårvägar och på den statliga sidan saknas en myndighet som ansvarar för lokala spårvägar. Kommunerna kan inte få något ekonomiskt eller praktiskt stöd från staten i denna fråga. Miljöpartiet anser att Banverket bör ges ett sådant ansvar. Det ökade ansvaret bör åtföljas av ett ökat anslag för statligt stöd till infrastrukturinvesteringar och spårvägsfordon. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Det finns ett antal lämpliga projekt som har någon grad av mognad, det vill säga att ett projekt har förekommit ofta i debatter och allmänt accepterats. Dessutom har frågan som regel utretts med olika grader av färdiga förslag. Störst mognad har sådana projekt där det redan finns en befintlig spårväg som är mycket lätt att förlänga jämfört med att starta en helt ny spårväg.

För att den beskrivna utbyggnaden av modern spårväg i Sverige ska kunna genomföras krävs att staten inför stöd till investeringarna, lämpligen 80 procent för infrastruktur inkl serviceanläggningar samt 50 procent för fordon.

Den ledande spårvägsexpertisen i Sverige anser att det finns goda möjligheter att få igång flera spårvägslinjer inom de närmaste åren. De gör en uppdelning i tre grupper, först projekt som kan realiseras snabbt, därefter projekt som tar ytterligare några år att realisera.

A–D, 1–3 år

- A. Stockholm: Förlängning av Djurgårdslinjen till Centralen, cirka 1 kilometer. Kostnad cirka 50 miljoner kronor.
- B. Norrköping: Förlängning till Ringdansen, cirka 3,2 kilometer. Kostnad cirka 120 miljoner kronor.
- C. Göteborg: Operalänken, cirka 0,8 kilometer. Kostnad cirka 100 miljoner kronor.
- D. Göteborg: Norra älvstranden, cirka 3 kilometer. Kostnad cirka 350 miljoner kronor.

E–I, 3–5 år

- E. Stockholm: Linje 4, cirka 11,9 kilometer. Kostnad cirka 480 miljoner kronor.
- F. Stockholm: Linje 7 förlängs från Centralen till Hornsberg, cirka 3,1 kilometer. Kostnad cirka 125 miljoner kronor.
- G. Malmö: Linje 2, cirka 10,5 kilometer. Kostnad cirka 450 miljoner kronor.
- H. Malmö: Linje 5, cirka 11,5 kilometer. Kostnad cirka 460 miljoner kronor.
- I. Stockholm: Odenplan–Nya Karolinska, cirka 0,8 kilometer. Cirka 50 miljoner kronor.

J–K, 5–10 år

- J. Helsingborg: cirka 1 350 miljoner kronor.
- K. Jönköping: cirka 500 miljoner kronor.

Fel! Okänt namn på

Det totala anslagsbehovet för denna satsning uppgår till cirka 320 miljoner kronor per år under tio år, vilket borde vara hanterbart. Om vi ser enbart till de närmaste fyra åren och tar med A–D samt 10 procent för projektering för E–K hamnar behovet runt 630 miljoner kronor för de närmaste fem åren, eller cirka 125 miljoner kronor per år, vilket torde vara fullt acceptabla nivåer under de kommande åren.

Förenklingar för infrastrukturinvesteringar i spårväg

Att bygga en kommunal spårväg är idag förenat med en tidsödande process som i princip gör investeringarna omöjliga. Enligt Banverket måste man söka tillstånd till en järnvägsplan, om man ska ändra eller bygga ett nytt ett spår som är längre än 100 meter. Denna järnvägsplan är ungefär som en vägplan, utformad för att ge skydd för grannintressen och miljön när ny infrastruktur ska byggas i känsliga miljöer. Detta försenar spårvägsbyggen med flera år och fördyrar införandet av spårvägar. Inom planlagt område borde det dock räcka med detaljplanebefordringen för en ny spårväg, eftersom det redan ingår i miljöprövningen. Miljöpartiet anser därför att tvånget med en järnvägsplan för inomkommunala spårvägar bör avskaffas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ytterligare ett problem med dessa prövningar är att endast det nya provas men det jämförs inte med det gamla dåliga. Detta betyder att om det nya innebär störningar men totalt sett är bättre än det gamla får man inte realisera det nya. Man kan säga att det goda har blivit sin egen fiende. Det krävs en lagändring av PBL innebärande att en vägning ska ske mot det gamla. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Rikstrafikens anslag för tågtrafik

Under perioden 2007–2009 anslår regeringen knappt 100 miljoner kronor till Rikstrafikens upphandling av olönsam trafik. Av anslaget år 2005, vilket uppgick till 831 miljoner kronor, användes 385 miljoner kronor (46 procent) till upphandling av tågtrafik, 69 miljoner (8 procent) till busstrafik, 242 miljoner (29 procent) till färjetrafik och 126 miljoner (15 procent) till flygtrafik. I vårbudgeten 2006 anslög den dåvarande regeringen på Miljöpartiets initiativ ytterligare 100 miljoner kronor som avsåg bidrag till interregional kollektivtrafik med tåg.

Således ska upphandlingen av tågtrafik 2006 uppgå till cirka 485 miljoner kronor. Historien visar dock att Rikstrafiken tidigare har skurit ned på upphandlingen av tåg för att kunna öka upphandlingen av flyg. Under 2006 och 2007 förhandlas också Gotlandsbolagets avtal för färjetrafiken till Gotland,

vilket är en mycket osäker upphandling som kan sluta med ökade kostnader för staten. I detta läge anser Miljöpartiet att det är av stor vikt att anslagen till upphandling av tågtrafik och buss inte äventyras av förändrade prioriteringar inom Rikstrafiken. Anslagen till upphandling av tågtrafik under 2007–2009 bör uppgå till minst 485 miljoner kronor. Detta anslag ska inte användas till annat än järnvägstrafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Införande av kilometerskatt

Den viktigaste åtgärden för att få över mer gods på järnväg är att låta lastbilstrafiken betala en större del av de kostnader trafiken orsakar för samhället i form av minskad trafiksäkerhet, vägslitage, klimatpåverkan och hälsofarliga utsläpp. Ökningen av godstransporter på väg måste begränsas och transportererna på sikt minska kraftigt för att transportsystemet ska bli hållbart. I det sammanhanget bör den tunga lastbilstrafikens skattebetalning baseras på vilken sträcka fordonet kör och fordonets vikt och andra egenskaper hos det individuella fordonet. Detta kan uppnås genom att införa en så kallad kilometerskatt på lastbilstrafiken. Detta innebär höjda kostnader för vägtrafiken och underlättar för en övergång till järnvägstrafik och utökade kombitransporter. Godstransporter i regioner där det saknas möjlighet att använda järnväg bör undantas. En sådan kilometerskatt bör införas för tung lastbilstrafik från 1 januari 2010. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Minskad maximivikt för lastbilar

Varje transport är förenad med miljöpåverkan oavsett vilket färdmedel som används. Men därmed inte sagt att alla transporter har lika stor påverkan på miljön – vissa transporter påverkar omvärlden mer än andra. Den fråga som hamnat mest i blickfånget är transporterens utsläpp av koldioxid och påverkan på klimatet, och i det avseendet finns det mycket stora skillnader mellan transportslagen. Lastbil och flyg tillhör de transportslag som ger störst klimatteffekt medan järnvägstransporter och sjöfart har liten påverkan.

Samhället fraktar alltmer gods och alltmer av dessa transporter sker med lastbil. Idag trafikeras Sverige av över 100 000 lastbilar och godsmängderna på väg ökar ständigt. Det orsakar stora samhällskostnader genom vägslitage, hälsoproblem, klimatförändring, olyckor och trängsel. Det enda som idag talar till lastbilarnas förmån är marknadspriset. Genom att lastbilarna inte betalar sina fulla kostnader är transportererna billiga för transportköparna.

Det finns idag en bred enighet kring behovet att flytta över godstransporter från lastbil till järnväg. Behovet av en sådan överflyttning av transporter till järnväg hålls ofta fram av politiker. Hos myndigheter och institutioner är det ett ständigt återkommande ämne.

Fel! Okänt namn på

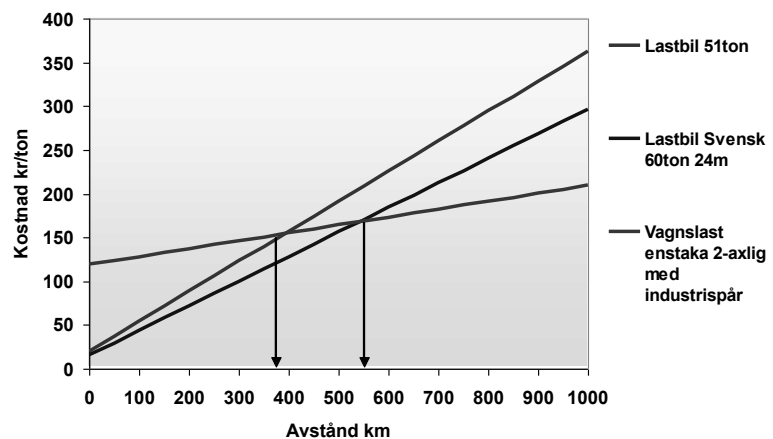
Men besluten uteblir. Det är uppenbart att det mest effektiva sättet att åstadkomma en överflyttning är att ändra kostnadsbalansen mellan järnväg och lastbilar. Men när det kommer till kritan är det få politiker som har tillräckligt mycket råg i ryggen för att kräva att lastbilstransporterna ska betala sina egna kostnader, och därmed bli dyrare.

Ett sätt att ändra kostnadsbilden är att införa kilometerskatt för tung trafik såsom regeringen har aviserat i den senaste transportpolitiska propositionen. Ett starkt komplement är att ta bort det svenska undantaget från EU:s maximivikt på lastbilar. I de flesta EU-länder får lastbilar ha en högsta bruttovikt på 44 ton och en totallängd av maximalt 18 meter. I Sverige får fordonen sedan 1997 väga upp till 60 ton och ha en längd av 25,25 meter.

I debatten om lastbilarnas maximivikt hävdas ofta att det blir fler lastbilar om gränsen för maximivikten sänks. Detta resonemang utgår dock från att alla transporter måste ske med lastbilar, som om lastbilstransporterna inte har konkurrens av andra trafikslag. Fakta visar emellertid att järnvägens konkurrenskraft ökar när lastbilarnas maximivikt minskar. Med en sänkt gräns skulle järnvägen kunna konkurrera på kortare sträckor än vad den kan idag.

När Sverige under 1980-talet höjde den tillåtna vikten från 51 till 60 ton började godset att flytta över från järnväg till lastbil. Brytpunkten för det avstånd där transporter med järnväg blev billigare än lastbil förflyttades nästan 200 km, vilket gör att järnvägen idag har svårt att konkurrera på avstånd under 550 km.

Marknad Järnväg -Lastbil med olika bruttovikt för lastbil



Diagrammet anger hur järnvägens konkurrensförmåga försämrades när Sverige ökade lastbilars maximivikt från 51 till 60 ton. Vid en maximivikt på 51 ton hade järnvägstransporterna en kostnadsfördel vid transporter över 37 mil. När maximivikten höjdes till 60 ton flyttades brytpunkten till 55 mil. Källa: Bo-Lennart

Ett annat skäl att sänka lastbilarnas maximivikt är de stora samhällskostnader och trafikproblem som orsakas genom lastbilarnas vägslitage. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tonns långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar. Slitaget minskar förhållandevis

mycket när fordonens maximivikt minskas. American Highway Association uppskattar att en 38-tonns lastbil orsakar samma slitage som 9 600 personbilar.

De senaste beräkningarna av kostnader för slitage på vägar som riksdagens utredningstjänst (RUT) har hittat är från år 2000. Dessa beräkningar är från Vägverkets underlagsrapport "Marginalkostnader inom vägtransportsektorn" till Statens institut för kommunikationsanalys rapport "Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet". I Vägverkets rapport beräknas dessa kostnader för slitaget på vägarna från biltrafiken uppgå till 893 miljoner kronor år 2000, varav lastbilstrafiken stod för 552 miljoner kronor (62 procent) och personbilstrafiken för 341 miljoner kronor. RUT konstaterar också att lastbilarna år 2005 endast betalade 2 770 miljoner kronor i vägskatter (25 procent) medan personbilarna bidrog med nära 5 953 miljoner kronor.

Fordonens längd påverkar också dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkning av broar, större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas och underhållskraven ökar. Om maximivikten sänktes skulle det kunna bli billigare att anlägga nya vägsträckor där detta krävs.

Det generella svenska undantaget från EU:s maximivikt bör tas bort på sträckor där järnväg och sjöfart utgör alternativ. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 40 ton – vilket är den vikt som tillåts inom resten av EU – kommer järnvägen att lättare kunna återta förlorade marknadsandelar samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar, olyckor och hälsoproblem minskar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Krav på fordonsindustrin

Den helt dominerande delen av transportsektorns utsläpp av koldioxid och klimatpåverkan orsakas av vägburna motorfordon. Person- och lastbilar står för över 30 procent av Sveriges klimatpåverkan, och det är den enda sektor där utsläppen ökar. Prognoser pekar också på att ökningen kommer att fortsätta, även med en den försäljningsökning av miljöbilar som pågår. Grundproblemet är att trafikmängderna ökar fortare än den inhemska framställningen och importen av förnybara bränslen. Ett annat problem är att Sverige har en i internationella sammanhang mycket bränsleslukande bilflotta. Detta beror i sin tur på att Sverige har förmånsregler för tjänstebilar som gynnar de tunga och energikrävande bilar som tillverkas av Volvo och Saab.

Idag finns inga formella krav på fordonsindustrin vad gäller bilarnas klimatpåverkan. Inom EU finns en frivillig överenskommelse där bilindustrin har åtagit sig att minska de genomsnittliga utsläppen av koldioxid från fordonen från 164 till 120 gram per kilometer till år 2012. Som jämförelse kan nämnas att genomsnittet i Sverige år 2005 var 199 gram per kilometer, och att genomsnittet bland Ericssons tjänstebilar var över 240 gram samma år.

Fel! Okänt namn på

Allt tyder dock på att den europeiska bilindustrin inte kommer att kunna uppfylla målet. Den svenska fordonsindustrin är dessutom långt bakom den i resten av EU. Miljöpartiet anser därför att regeringen bör ges i uppdrag att utforma ett mål för genomsnittligt utsläpp av fossil koldioxid från de fordon som säljs i Sverige. Målet bör överensstämma med det mål om en halvering av trafikens oljeanvändning till 2020 som antogs i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende.

Statens upphandling av miljöfordon

Staten bör föregå med gott exempel och i högsta möjliga mån bidra till en minskad klimatpåverkan. En viktig del i detta är att kontinuerligt öka andelen miljöfordon i statens upphandling. Från år 2010 bör alla bilar som köps in av staten vara miljöbilar. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Nationellt biogasprogram

Användningen av etanol som drivmedel i personbilar har ökat kraftigt i Sverige under de senaste åren. Detta lämnar ett viktigt bidrag till minskad klimatpåverkan, men är ändå bara början. Fler och mer förnybara bränslen behövs för att minska oljeanvändningen. Nästa steg i denna utveckling är att utnyttja biogas. Potentialen för användning av biogas är mycket stor och bör utnyttjas bättre. Det finns möjligheter för nästan varenda kommun i Sverige att ha egna biogas-anläggningar där man använder till exempel restprodukter från reningsverken.

Sverige ska bli först i världen att anta ett nationellt biogasprogram, som täcker såväl anläggningar som tankställen och fordonsstöd. Ett uppdrag bör ges senast 1 januari 2007 till en extern utredare att utarbeta ett program som syftar till att ta tillvara den potential till biogasproduktion som finns inom landet. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Satsning på gång och cykel

Idag är det i hög grad bilisternas behov som styr var och hur vägar anläggs och deras utformning. Bilismen har en sorts företräde, eller monopol, på användningen av det statliga vägnätet. Detta gäller hela det allmänna vägnätet, men särskilt utanför tätbebyggda områden där vägar och broar ofta saknar vägren för gående eller cyklister, trots att det är tillåtet att framföra motor-drivna fordon i hög hastighet. Den som vill transportera sig på annat sätt än med bil gör det ofta med livet som insats. Bilister framför ofta sina fordon i uppfattningen att vägen är till för dem och ingen annan. Denna situation be-

Fel! Okänt namn på

gränsar möjligheterna att utnyttja vägnätet för andra, exempelvis cyklister, gångtrafikanter och kollektivtrafik. Bilismens monopol på vägnätet kan åskådliggöras med det faktum att Sverige saknar en strategi för hur användningen av cykel ska underlättas.

En översyn behöver göras av de kriterier som används vid utformning av vägar med målet att vägarna görs mer tillgängliga för alla trafikanter. En viktig del i detta är att utveckla en nationell strategi för hur möjligheterna att använda cykel på det allmänna vägnätet ska underlättas. Vägverket har nyligen fått i uppdrag av den förra regeringen att utarbeta och föreslå en nationell cykelstrategi. I denna bör det ingå ett mål, med åiterrapporteringskrav, för ökad andel cykeltrafik av den totala andelen persontrafikresor. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Ökad utbyggnadstakt av kameror för hastighetsövervakning

Automatisk hastighetskontroll med kamera, ATK, är kostnadseffektivt och minskar personskadaolyckor. Fasta kameror finns idag uppsatta på specifika vägavsnitt. Erfarenheter från Sverige och andra länder visar att ATK är den enda övervakningsmetod som på ett mer bestående sätt sänker medelhastigheten. Det är också ett kostnadseffektivt sätt att reducera personskadaolyckor. De lägre hastigheter som är ett resultat av hastighetsövervakningen bidrar också till en minskad klimatpåverkan – att sänka hastigheten på vägarna är den överlägset mest kostnadseffektiva åtgärden för att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid.

Miljöpartiet anser att utbyggnaden av kameror för hastighetsövervakning bör öka. Åren 2007–2009 bör ytterligare 450 kameror sättas upp längs de vägar där detta är mest motiverat ur säkerhetssynpunkt. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Övriga åtgärder

Utöver de åtgärder som anges ovan anser Miljöpartiet att åtgärder behövs inom nedanstående områden för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Yrkanden med anledning av dessa sker i separata motioner.

- ? Förändring av reseavdragen så att bilfria resor stimuleras.
- ? Påskyndad introduktion av biobränslen.
- ? Beskattning av flygets bränslen.
- ? Koldioxidrelaterad registreringsskatt på fordon.
- ? Ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten.
- ? Höjd beskattning av förmånsbil.
- ? Stöd för konvertering av personbilar till drift med förnybara bränslen.

Fel! Okänt namn på

? Skatt på fritidsbåtars miljöpåverkan.

Stockholm den 31 oktober 2006

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Jan Lindholm (mp)

Tina Ehn (mp)

ⁱ Statens energimyndighet, Energiläget i siffror 2004, tabell 5.

ⁱⁱ Grubler et al 1995, Lenssen and Flavin 1996, Johansson et al 1993, Azar et al 2003.

ⁱⁱⁱ KFB-Rapport 1997:7, Färder i framtiden, del II, KFB-rapport 2000:66, Destination framtiden, kapitel 2.

^{iv} Energy Policy, How much transport can the climate stand? Åkerman och Höjer, 2005.

^v Eftersom andra sektorer släpper ut stora mängder fossil koldioxid från andra källor, – t.ex. cementindustrin som använder fossil kalksten som råvara – är transportsektorn inte den dominerande källan till koldioxidutsläpp trots att sektorn dominerar användningen av fossila bränslen.

^{vi} Miljöpartiets budgetkrav 2005/06.

^{vii} KFB-Rapport 2000:66, Destination framtiden, kapitel 2.

^{viii} Energy Policy, How much transport can the climate stand? Åkerman och Höjer, 2005.

^{ix} Ibis.