



En sammanhållen klimat- och energipolitik - Klimat

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har den 2 april 2009 berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat. Trafikutskottet behandlar de delar av propositionen som berör utskottets beredningsområde samt anknytande motionsförslag. Det gäller motionerna

- 2008/09:MJ16 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 1
- 2008/09:MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 14, 18 och 20–22
- 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 5 och 14–21
- 2008/09:MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 7–11, 15, 16, 19 och 23.

Utskottets överväganden

Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen

Propositionen

Transportsystemet är i dag nästan helt beroende av fossila bränslen och domineras av vägtransporter. Utsläppen från inrikes transporter utgjorde närmare 32 % av de samlade utsläppen i Sverige 2007, vilket är en hög andel i ett internationellt perspektiv. För EU 15 är denna andel ungefär 21 %. Den viktigaste förklaringen till transporters höga andel i Sverige är att vår kraft- och värmeproduktion, till skillnad från omvärldens, till stor del är fossilfri.

Utsläppen av växthusgaser, främst koldioxid, från inrikes transporter har ökat med ca 12 % i Sverige sedan 1990, i takt med ökade transportvolymer och trots att fordonen blivit bränslesnålare. Ökningen orsakas främst av att lastbilstrafiken växt i omfattning. I absoluta tal är dock utsläppen från personbilar fortfarande helt dominerande. Transportsektorn beräknas 2020 stå för ungefär 50 % av de utsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen

Regeringen framhåller att arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan ska utvecklas och 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Betydande insatser krävs i Sverige, inom EU och på internationell nivå. Generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i arbetet. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar utvecklingen mot en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen.

Fortsatt introduktion av förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker

En satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör, enligt regeringen, vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser.

Av propositionen framgår att Sverige ligger långt framme i utvecklingen av den andra generationens biodrivmedel, men fortfarande återstår mycket innan de kan introduceras på marknaden. Regeringen har i budgetpropositionen för 2009 aviserat resurser för demonstration och kommersialisering

av ny teknik. Satsningen avser till största del demonstrationsanläggningar för andra generationens biodrivmedel. Regeringen har vidare uppdragit åt Energimyndigheten att utreda möjligheterna att införa kvotplikt för biodrivmedel. Senast den 30 april 2009 ska Energimyndigheten redovisa sitt uppdrag till regeringen.

I arbetet med att öka andelen förnybara drivmedel är det viktigt att en incitamentsstruktur finns på plats och att ett tydligt regelverk för vad som avses med förnybara drivmedel har tagits fram. En sådan incitamentsstruktur kan innehålla krav på att tillhandahålla förnybara drivmedel, stöd till utveckling och produktion av förnybara drivmedel samt skattefördelar för förnybara drivmedel och för s.k. miljöfordon. Inom en fem- till tioårsperiod förväntas dessutom elhybridbilar och rena elbilar, dvs. bilar med elektriska drivsystem i kombination med eller utan förbränningsmotorer, komma att introduceras i större omfattning. Stora satsningar sker världen över på laddhybrider, dvs. hybridbilar med möjlighet att ladda ned energi från elnätet. El- och hybridfordonsteknik är också ett av de prioriterade områdena inom den svenska satsningen på ca 450 miljoner kronor per år inom fordonsforskning, förutsatt motsvarande medfinansiering från näringslivet.

Ytterligare åtgärder som bl.a. redovisas är:

- Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och bidrag till tankställen för förnybara drivmedel.
- Fortsatta satsningar på biogas och andra generationens biodrivmedel.
- Vissa frågor som rör information och beteendeförändringar, såsom konsumentinformation om bilars bränsleförbrukning, sparsam körning och ökad respekt för hastighetsgränser.

Regeringen redogör vidare för att det inom EU-samarbetet har vidtagits åtgärder inom flera områden. Det gäller ökad låginblandning av biodrivmedel, bindande utsläppskrav för biltillverkare, hållbarhetskriterier för produktion av biodrivmedel och andra flytande biobränslen samt krav på bränsleleverantörer att minska utsläppen av växthusgaser.

Motionerna

I motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 16 begärs åtgärder för att åstadkomma en miljöinriktad vägtrafik. Bland annat föreslås att hastighetsövervakningen förstärks, att det fr.o.m. 2013 inte får säljas nyproducerade bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem, såsom el. Vidare föreslås att det skapas en enhetlig definition av en miljöbil och att statens inköp enbart ska avse miljöbilar.

I motion 2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 11 uppmärksammas att Sverige skulle kunna minska sina utsläpp av växthusgaser betydligt om djurgödsel rötas till biogas för att ersätta bensin. Motionärerna begär därför att det bör finnas minst en drivmedelsstation med biodrivmedel i varje kommun senast 2020.

Trafikutskottets ställningstagande

Utgångspunkter

Utgångspunkten för trafikutskottets ställningstagande är att transportsektorn i stort sett är helt beroende av fossila bränslen och att det behövs kraftfulla åtgärder för att successivt ersätta fossila bränslen med andra drivmedel som inte påverkar klimatet negativt. För att uppnå en fossilfri transportsektor behövs dels internationellt verkningsfulla överenskommelser och insatser, dels åtgärder på nationell nivå.

Enligt utskottets mening är det väsentligt att Sverige har ett offensivt mål för vad som ska uppnås till 2020. Ett sådant mål ger viktiga signaler till såväl näringsliv som medborgare i vårt land samtidigt som Sverige får en plattform att även fortsättningsvis vara en pådrivande part inom EU-samarbetet. EU är av stor betydelse för att driva utvecklingen framåt. Inte minst inom transportsektorn är samarbetet inom EU väsentligt att vi ska uppnå nödvändiga minskningar av utsläppen av växthusgaser. Det gäller t.ex. teknikutveckling, infrastruktursatsningar och nyttjandet av ekonomiska styrmedel. EU är vidare en viktig aktör inom internationella organisationer.

Utskottet är positivt till regeringens riktlinje att generellt verkande ekonomiska styrmedel ska användas för att uppnå målet. Regeringen anger också att dessa bör kompletteras med mer riktade styrmedel som främjar en önskvärd utveckling. Utskottet anser att en väl avvägd kombination av såväl administrativa som informativa styrmedel kan utgöra ett viktigt komplement till de ekonomiska styrmedlen så att målet uppnås. Utskottet anser vidare att det är väsentligt med såväl löpande uppföljning som att den föreslagna kontrollstationen 2015 omfattar både styrmedel och särskilda åtgärder.

Program för transportsektorn

Utskottet konstaterar att utgångspunkten för regeringens förslag är att resor och transporter bidrar till en önskad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Enligt regeringen är det därför inget mål i sig att minska resandet. Samtidigt är det angeläget att transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmarta, energieffektiva och säkrare lösningar. Utskottet instämmer i regeringens analys och konstaterar att insatser inom transportsektorn har

en strategisk betydelse eftersom transportsektorns andel av de totala utsläppen av växthusgaser ökar medan man har lyckats med att minska utsläppen inom andra sektorer.

Beträffande de motioner som väckts konstaterar utskottet att förslag lanserats om att man inte ska tillåta *nyförsäljning av bilar* som enbart använder fossila bränslen fr.o.m. 2013. Trafikutskottet är dock för sin del inte berett att förorda en sådan begränsad tidsgräns. I stället välkomnar utskottet regeringens långsiktiga mål som innebär att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

När det sedan gäller de motionsförslag som förts fram om att *tillhandahålla förnybara drivmedel* vill trafikutskottet hänvisa till ett tidigare betänkande under riksmötet om Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor (bet. 2008/09:TU13). Utskottet framhöll här att transportsektorn måste bidra till minskade utsläpp av koldioxid för att motverka klimatförändringarna, bl.a. genom att bryta beroendet av fossila drivmedel. Vidare angav utskottet att viktiga steg på vägen tidigare har tagits bl.a. genom riksdagens beslut om lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och genom förordningen om statligt stöd till åtgärder för främjande av distribution av förnybara drivmedel. Dessutom informerades om att utskottet som ett led i sin uppföljnings- och utvärderingsverksamhet har låtit riksdagens utredningstjänst genomföra en uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel. Huvudområdena som ska belysas är följande: Utbyggnaden av tankställen med förnybart drivmedel, konsekvenser för näringslivet, insatser för att öka utbudet av förnybara drivmedel och insatser för att öka efterfrågan på förnybara drivmedel. Enligt tidsplanen kommer en rapport att redovisas för utskottet hösten 2009.

Beträffande motionsfrågan om *definition av miljöbilar* och att staten endast ska köpa in miljöbilar kan nämnas att enligt förordningen (2007:380) om miljöbilspremie bygger miljöbilsdefinitionen på tre miljöegenskaper: att bilarna är rena (uppfyller senaste avgaskrav), släpper ut små mängder av växthusgaser och är energieffektiva. Av regeringens miljöproposition framgår att den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien också bör vara den som ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. En skillnad jämfört med miljöbilspremien är att samtliga personbilar omfattas, oavsett vem som är ägare. Miljöbilsdefinitionen bör enligt regeringen skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilarna som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras de miljömässigt bästa bilarna. Detta påskyndar alltså utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade; denna befrielse gäller ändå i fem år för sådana bilar. Utskottet har tidigare framhållit det värdefulla i att begreppet miljöbil är tydligt definierat samtidigt som ambitionsnivån höjs. Härefter har viss samordning åstadkommit

genom att Stockholm, Göteborg och Malmö under 2007 har ändrat sin respektive lokala miljöbilsdefinition till att vara likalydande med den som gäller enligt förordningen om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar.

När det gäller motionsförslaget om att staten endast ska *upphandla miljöfordon* bör uppmärksammas att enligt regeringens förordning (SFS 2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar ska minst 85 % av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår vara miljöbilar, med undantag för vissa specialfordon. I sammanhanget kan nämnas att frågor kring statens upphandling bereds av finansutskottet.

Beträffande frågan om en *förbättrad hastighetsövervakning* kan nämnas att det är en prioriterad fråga för Vägverket. Under 2009 kommer verket att placera ut 100 nya trafiksäkerhetskameror till totalt närmare 1 100 kameror i landet. Vidare bör påpekas att det är viktigt för miljön att man kör med en jämn och lugn hastighet och – vilket numera ingår som moment i körkortsutbildningen att man kör sparsamt och följer de nya differentierade hastighetsgränserna för att bl.a. förbättra trafiksäkerheten.

Med hänsyn till det ovan sagda välkomnar utskottet regeringens redogörelse för ett program för en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen och föreslår att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionsförslagen 2008/09:MJ18 (v) yrkande 16 och 2008/09:MJ19 (mp) yrkande 11.

Sjöfart

Propositionen

När det gäller sjöfarten bedömer regeringen att den i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt. Sverige bör även agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Vidare bör Sverige verka för att sjöfartens utsläpp av kväveoxider minskar.

Motionerna

I *motion 2008/09:MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 21* begärs att en differentiering av farledsavgifterna med avseende på koldioxidutsläpp bör undersökas, utan att det totala uttaget av avgifter ökar. Motionärerna påpekar att även om sjöfarten är det mest energieffektiva transportsättet och mycket miljövänligt i förhållande till transporterad volym behövs åtgärder för att reducera sjöfartens utsläpp av växthusgaser.

Samma motionärer framhåller i *yrkande 22* att det är nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Motivet är att skapa ett nationellt sammanhållet transportsystem där den gröna sjöfarten ges optimala förutsätt-

ningar att ta marknadsandelar från godstrafiken på väg. Motionärerna framhåller betydelsen av att bygga ut kapaciteten på Hamnbanan i Göteborg. Göteborgs hamn är avgörande för den svenska importen och exporten och spelar stor roll för den svenska fordonsindustrin. Andra angelägna projekt som lyfts fram är Centrumbanan i Södertälje samt ny spåranslutning till Pampushamnen i Norrköping.

I *motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 18* föreslås ett antal åtgärder för att sjöfarten ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor. Utsläppen av olja och andra farliga ämnen bör minska bl.a. genom att Sverige internationellt aktivt driver frågan och att Sverige agerar för att det införs regler som kan hindra fartyg utan kväverening att trafikera Östersjön. Riskerna med båtbotenfärgerna bör minskas. Vidare behöver strategiska hamnar och kombiterminaler pekas ut. Farledsavgifterna bör ses över och alla hamnavgifter bör miljödifferentieras. Södertälje kanal bör byggas ut av miljö- och klimatskäl och ett förväntat utskov från Väneren bör utredas närmare för att en lösning ska hittas. Därutöver bör fler sugtömningsstationer byggas för att toalettavfall från fritidsbåtar ska tas om hand och man bör undersöka hur fler fartyg kan vara anslutna till el när de är i hamn.

I *motion 2008/09:MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 23* framhålls att en klimatfaktor bör införas som villkor för sjöfartsstöd. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag om detta.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet instämmer i regeringens bedömning om att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp och att det behövs fortsatta åtgärder för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt. Utskottet har nyligen i betänkande 2008/09:TU12 behandlat en rad sjöfartsfrågor inom miljöområdet som också berör de nu aktuella motionsförslagen. Utskottet framhöll där som en allmän utgångspunkt att sjöfarten är – relativt sett – det minst miljöbelastande och mest energieffektiva av transportslagen. Under senare tid har insatser gjorts för att ytterligare förbättra sjöfarten i dessa avseenden. Likväl bedömde utskottet att det finns en stor potential för åtgärder såväl av miljöförbättrande slag som för minskad energianvändning. Utskottet anslöt därför till flera av motionärernas uppfattning om vikten av att olika utsläpp för sjöfarten minskas och lyfte särskilt fram den skärpning som skett av miljödifferenteringen i systemet med farledsavgifter som berörs i motion 2008/09:MJ17 yrkande 21. Även frågor om sjöfart i Östersjöområdet, oljeutsläpp, toalettavfall, tillhandahållande av bunkerolja m.m. behandlades i samma sjöfartsbetänkande där utskottet för sitt avstyrkande hänvisade till pågående eller planerade åtgärder.

När det gäller motionsfrågor som berör sjöfartens infrastruktur, och då främst hamnar, kan hänvisas till utskottets infrastrukturbetänkande tidigare under riksmötet (bet. 2008/09:TU2). Här avstyrkte utskottet bl.a. motionsförslag om vikten av att staten bör peka ut strategiska hamnar med hänvisning till den nu pågående åtgärdsplaneringen. Även motionsförslag om olika anslutningar för väg- och järnvägstrafik till hamnar rönt samma öde i utskottsbehandlingen och hänvisades till trafikverkens och regionernas åtgärdsplanering.

Med hänvisning till vad som ovan anförts förordar trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna 2008/09:MJ17 (s, v, mp) yrkande 21 och 22, 2008/09:MJ18 (v) yrkande 18 och 2008/09:MJ19 (mp) yrkande 23.

Flyg

Propositionen

Flyget bör i högre utsträckning än i dag bära sina kostnader för koldioxidutsläpp enligt regeringen. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim, och internationella, verkningsfulla åtgärder bör eftersträvas. Flyget kommer fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Systemets styrande verkan bör på sikt öka ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. I ett första skede bör klimatpåverkan från kväveoxider begränsas.

Motionerna

I *motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 19* begärs att åtgärder vidtas för att åstadkomma en mer miljöinriktad flygtrafik. Motionärerna framhåller att det är angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås, bl.a. föreslås att Bromma flygplats ska läggas ned.

I *motion 2008/09:MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 19* begärs att subventioner till flygplatser och flygtrafik fasas ut på de orter där tåget är ett rimligt alternativ. Utöver skattebefrielsen för flygbränsle subventioneras flyget genom driftsbidrag till flygplatser och genom Rikstrafikens upphandling av flygresor. Motionärerna anser att subventionerna ska minskas successivt, parallellt med en offensiv satsning på järnvägen. Anslaget för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör därför minska. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms central på tre timmar eller kortare ska inte få bidrag.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har tidigare under riksmötet behandlat frågor om flygets miljöpåverkan och flygplatssystemet i betänkandet 2008/09:TU2. I sammanhanget lyfte utskottet fram vikten av att åtgärder vidtas för att minska utsläppen av bl.a. koldioxid från luftfarten. Utskottet konstaterade att Sverige i likhet med övriga länder i världen står inför stora miljöutmaningar inte minst när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Utmaningen måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Detta gäller i synnerhet för luftfarten eftersom flyget är en internationell företeelse. Sverige är således i stor utsträckning beroende av ett internationellt regelverk och utvecklingsarbete för att kunna minska de utsläpp som flyget föranleder. Enligt utskottets mening är det därför glädjande att Europeiska unionens råd för rättsliga och inrikes frågor har fattat ett beslut om att inkludera luftfarten i det Europeiska utsläppshandelssystemet (ETS), – ett beslut som den svenska regeringen aktivt har verkat för. Införlivandet kommer att ske fr.o.m. den 1 januari 2012. Mot denna bakgrund ansåg utskottet att det var positivt att regeringen hade presenterat ett förslag för riksdagen som innehåller erforderliga ändringar i det svenska regelverket för att genomföra flygutsläppsdirektivet, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (prop. 2008/09:147).

Utskottet framhöll vidare i det nämnda betänkandet att utvecklingen de senaste åren har gått mot att alltfler kortare flygresor ersatts med tåg. Den utvecklingen antas fortsätta i takt med att regeringens planeringsinriktning med att utveckla järnvägsinfrastrukturen för framtidens behov av resor förverkligas, med bl.a. en effektiv och kundanpassad järnvägsmarknad.

När det gäller flygplatssystemet ställde sig utskottet positivt till att staten ska fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser där åtminstone tio flygplatser ingår enligt följande: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. När det gäller Bromma flygplats ansåg utskottet att den fyller en viktig funktion i transportsystemet, och ett antal motioner som pläderade för en avveckling av flygverksamheten avsågs.

Vidare godkändes regeringens förslag om att de regionala infrastrukturplanerna även ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser och att det statliga driftsbidraget till icke-statliga flygplatser huvudsakligen ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. För luftfarten medför denna effektivisering bl.a. att de regionala trafikslagsövergripande infrastrukturplanerna ska kunna omfatta driftsbidrag till flygplatser.

Trafikutskottet har inte ändrat uppfattning i de ovan behandlade frågorna och därför föreslås att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 19 (v) och 2008/09: MJ19 yrkande 19 (mp).

Transportinfrastruktur och samhällsplanering

Propositionen

Regeringen bedömer att utvecklingen av transportinfrastrukturen bör inriktas mot att skapa kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat och miljö kvalitetsmål.

Den 30 september 2008 presenterades infrastrukturpropositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09: 35) för 2010–2021. Propositionen är ett led i den långsiktiga planeringsprocessen för åtgärder i transportinfrastrukturen. Processen kommer att leda fram till nya transportinfrastrukturplaner för åren 2010–2021. Med investeringar och anvisade medel för drift och underhåll är bedömningen att en betydande kapacitetshöjning till 2020 är möjlig (jämfört med 2007) för järnvägen.

En trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination. En översyn av verksamheter, myndigheter och organisationsform behövs för att stödja det trafikslagsövergripande synsättet och öka effektiviteten i förvaltningen. Ett viktigt steg i detta arbete är bl.a. inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009.

Klimatberedningen föreslog bl.a. att Sverige bör verka inom EU för att infrastrukturinvesteringar riktas så att mer gods kan transporteras på järnväg och med fartyg. Korridorer för sådana transporter behöver etableras och viktiga hamnar moderniseras. Arbetet inom EU för att minska även andra hinder för transporter med järnväg och med sjöfart bör också prioriteras. Godstransporterna inom Sverige är starkt koncentrerade till ett antal dominerande godstransportstråk. Sveriges stora handelsberoende tillsammans med det geografiska läget gör att det är nödvändigt att ha ett tydligt internationellt perspektiv när åtgärder som påverkar godstransportsystemet diskuteras. För att ytterligare underlätta för de internationella transporterna och minska deras miljöpåverkan är det också viktigt att de nationella prioriteringarna leder till bättre samordning mellan trafikslagen och att hänsyn tas till anknytningar till strategiska knutpunkter, såsom godsterminaler och hamnar.

Regeringen klargör vidare att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Statens ansvar för kollektivtrafik är främst att se till att den statliga infra-

strukturen fungerar tillfredsställande och att ett fungerande regelverk finns på plats. Staten kan också bidra till att det bedrivs forskning och utveckling och att olika aktörer samordnas.

Som en följd av riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen beslutade regeringen den 17 januari 2009 om uppdrag om inledande åtgärdsplanering för infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en tydligare roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Ett trafikslagsövergripande synsätt är centralt för åtgärdsplaneringen och kan också bättre hantera de samlade miljö- och hälsoaspekterna av transportsystemet.

I propositionen framhålls vidare att transportsystemet är en mycket viktig beståndsdel i hela samhällsutvecklingen. Ett samhällssystem som hela tiden utvecklas och förändras ställer också krav på transportsystemets utveckling. Det är viktigt med en effektiv samordning mellan planeringen av markanvändning och transportinfrastruktur för att möjliggöra en utveckling av samhällsstrukturen och transportsystemet i önskad riktning. Samordningen mellan planeringsansvariga aktörer på lokal, regional och nationell nivå bör därför enligt regeringen förbättras för att man ska åstadkomma en mer effektiv samlad utveckling.

Motionerna

I *motion 2008/09:MJ16 av Anders Ygeman m.fl. (s) yrkande 1* begärs att regeringen ska satsa på och prioritera strategiska gröna infrastrukturinvesteringar som t.ex. järnväg. Därför bör satsningarna på tåg och järnväg fortsätta. Motionärerna framhåller att tågtransporter är ekologiskt hållbara; de är också en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige.

Även i *motion 2008/09:MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 14* begärs att investeringar i klimatsmart infrastruktur ska öka. Kapaciteten på järnväg bör öka med 50 %. Objekt som lyfts fram är Hamnbanan i Göteborg, höghastighetsbanan Ostlänken mellan Järna och Linköping samt Norrbottenbanan, en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Vidare föreslås en fortsatt projektering för höghastighetsbana mellan Göteborg och Borås. Dessa projekt innebär en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet, särskilt om flaskhalsarna på omkringliggande järnvägsavsnitt åtgärdas. Riksdagen bör vidare, enligt motionärerna, peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Staten bör också bidra till satsningar i kollektivtrafiken runtom i Sverige.

I samma motion förordas åtgärder för en snabbare planering. I dag löper kommunernas och trafikverkens planering i många avseenden parallellt, vilket ger upphov till mycket dubbelarbete och långa ledtider. Av dessa skäl bör man pröva om man i planprocessens slutskede kan skapa utbytbart mellan trafikverkens och kommunernas planer. En kommunal detaljplan skulle då även kunna få status som järnvägsplan. Motionärerna framhåller

dock att det är viktigt att en omläggning av planprocessen i dessa delar inte reducerar möjligheten till dialog och demokratiskt inflytande (*yrkande 18*).

Likaså i *motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 20* uppmärksammas att det inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. För att samhällsplaneringen ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor behöver många åtgärder genomföras. Den regionala samordningen måste förstärkas för att minska transporterens miljöpåverkan. För de regionala planerna behövs konsekvensanalyser utifrån bebyggelse och transportperspektiv. Man behöver vidare tydliggöra vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås. De statliga myndigheterna måste också föregå med gott exempel för att leda miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik. Stadsplaneringen behöver vidare utvecklas.

I *motion 2008/09: MJ17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkande 20* begärs att den samhällsekonomiska kalkylen ska klimatanpassas. Syftet är att uppdatera de samhällsekonomiska analysmodellerna utifrån behovet av att minska klimatpåverkan. För större infrastrukturprojekt görs en samhällsekonomisk kalkyl där nyttan av investeringen ställs mot dess kostnader. Regeringen har i olika sammanhang tydligt deklarerat att den samhällsekonomiska kalkylen ska få ett betydligt större genomslag i prioriteringen mellan olika projekt. I praktiken innebär detta att vägprojekt generellt kommer att få en större kalkylerad nytta och därmed prioriteras högre än klimatsmarta järnvägsprojekt, eftersom kostnaden för klimatpåverkan är underskattad. Dessa modeller måste utvärderas så att de i högre utsträckning tar klimathänsyn.

I *motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 5* begärs att EU:s infrastruktursatsningar ska klimatanpassas. Motionärerna uppger att EU stöder stora satsningar på infrastrukturinvesteringar, bl.a. genom Europeiska investeringsbanken (EIB), och stora vägbyggen i Östeuropa. För att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling är det nödvändigt att den huvudsakliga inriktningen på dessa investeringar är en ny miljöanpassad infrastruktur som järnväg, sjöfart och system för samordning och omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar. Nya motorvägsbyggen är en återvändsgränd som leder till ökade godstransporter på väg, och det blir då omöjligt att minska koldioxidutsläppen.

I *motion 2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 16* begärs ett moratorium för nya motorvägar. Skälet är att motorvägar innebär att kapaciteten för vägtrafiken ökar, vilket i sin tur ger ökade trafikflöden och större klimatpåverkan. Nya motorvägar är således ett effektivt sätt att satsa mer på ett par av de transportslag som har störst klimatpåverkan – bilen och lastbilen.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har behandlat frågor om trafikens infrastruktur och samhällsplanering tidigare under riksmötet i sitt betänkande 2008/09:TU2. Betänkandet innehåller riktlinjer för hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2010–2021, ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för olika trafikinvesteringar.

Utskottet lyfte fram att de åtgärder som bör prioriteras i den fortsatta åtgärdsplaneringen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, främja ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem för medborgare och näringsliv i hela landet samt bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Utskottet välkomnade regeringens bedömning att investeringar i trafikens infrastruktur ska grundas på ett trafikslagsövergripande synsätt.

Även frågan om samhällsekonomiska analyser behandlades i betänkandet. Utskottet instämde i regeringens bedömning om att samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. För att dessa analyser ska kunna användas som beslutsunderlag är det självfallet angeläget att de utgår ifrån relevanta förutsättningar och inte minst att kalkylerna och analyserna är jämförbara. Utskottet välkomnade därför det uppdrag som regeringen gav till trafikverket i januari 2008 att utarbeta modeller och metoder för de samhällsekonomiska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I sammanhanget kan nämnas att i en delrapport med anledning av uppdraget framgår att prognoserna i åtgärdsplaneringen kommer att grundas på den s.k. EET-strategin (effektivare energianvändning och transporter), som tagits fram gemensamt av trafikverket, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Detta innebär att kalkylerna utgår från styrmedel som syftar till att regeringens miljökvalitetsmål för klimatpåverkande utsläpp ska uppfyllas. Utskottets bedömning var att goda förutsättningar hade skapats för genomförandet av relevanta och jämförbara analyser. Utskottet förutsatte att ovannämnda modeller och metoder kommer att bli föremål för utveckling inför framtida planeringsomgångar för att bl.a. anpassa kalkylförutsättningarna till de villkor som då gäller.

När det gäller de motionsförslag om infrastruktur och samhällsplanering som nu har väckts vill utskottet dessutom nämna två utredningsinsatser som dels har avrapporterats till regeringen, dels pågår inom ramen för en parlamentarisk kommitté.

Det ena insatsen avser ett utredningsförslag som innebär att ett trafikverk bildas med uppgift att hålla samman och ansvara för planeringen för samtliga trafikslag, upphandlingen av drift och underhåll samt nybyggnad av vägar och järnvägar (SOU 2009:31). Verket motiveras av ett ökat behov av att ta ett helhetsgrepp om det samlade transportsystemet. De olika trafikslagen behöver samverka bättre för att transportkedjorna ska hänga samman. Resenärens och näringslivets behov ska stå i fokus. Genom att de olika trafikslagen arbetar mer integrerat i ett trafikverk görs en kraftsamling för att möta framtidens utmaningar när det gäller klimat

och miljö, trängselproblem och regional utveckling. I utredningen föreslås också en ny planeringsprocess som utgår från en samlad funktion för att bl.a. planera åtgärder för samtliga trafikslag. I processen ingår löpande uppföljningar, och den föreslås bli kontinuerlig med planer som fastställs årligen.

Den andra insatsen avser en parlamentarisk kommitté som regeringen har tillsatt med uppgift att effektivisera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur och föreslå ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg (dir. 2009:16). Översynen ska även, ur ett transportinfrastruktursperspektiv, omfatta frågor om miljökonsekvensbeskrivning och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken samt frågor om samordning med övrig fysisk planering enligt plan- och bygglagen. De förslag till effektivisering som kommittén lägger fram ska tillgodose rättssäkerheten för enskilda som berörs, och tillräcklig insyn och möjlighet till inflytande ska säkerställas för berörd allmänhet. Behovet av hänsyn till miljö och andra samhällsmål ska tillgodoses. Kommittén ska utarbeta de författningsförslag om planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur som behövs för att bl.a. förkorta ledtiderna fram till färdig anläggning, förbättra samverkan mellan involverade aktörer, förbättra samordningen med övrig fysisk planering, förenkla processen och göra den mer överskådlig, och förbättra gränssnitt mot och kopplingar till den ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur. Kommittén ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 augusti 2010.

Enligt utskottets mening kan såväl resultatet från den genomförda utredningen som det förväntade underlaget från den pågående utredningen vara av stor betydelse för att ytterligare effektivisera planeringsprocessen. Det är högst väsentligt att alla processer samverkar för att utsläppen av växthusgaser från bl.a. trafiksektorn ska minska. Såväl administrativa som ekonomiska styrmedel måste övervägas och tillämpas för att vi ska kunna möta den utmaning som det innebär att förebygga och motverka effekterna av klimatförändringarna. Den institutionella strukturen har betydelse för att understödja ett trafikslagsövergripande synsätt i kombination med åtgärder inom andra områden som syftar till en ökad helhetssyn.

När det gäller motionsfrågan om att EU:s infrastrukturesatsningar ska klimatanpassas har utskottet i olika sammanhang understrukit vikten av att detta sker. Detta framgår exempelvis av utskottets yttrande till finansutskottet om en budgetreform för ett Europa i förändring (ytr. 2007/08:TU1y). Av yttrandet framgår att klimatfrågan under överskådlig framtid kommer att utgöra en av vår tids största utmaningar, i synnerhet för transportsystemet. Trafikutskottet ansåg att detta tydligt måste återspeglas i EU:s budget. För att främja en hållbar tillväxt måste gemenskapens medel i ökad utsträckning anslås till "klimatsmarta" lösningar; detta innefattar såväl forskningsinsatser som bl.a. skapande av effektiva och långsiktigt hållbara godstransportkorridorer genom EU. Frågan har vidare uppmärksamats i ett utlåtande med anledning av kommissionens grönbok Transeuropeiska

transportnät (TEN-T): En översyn av strategin, KOM(2009)44. Ett enigt utskott framhöll här att det europeiska transportsystemet måste bli mer miljövänligt och att medel måste satsas på klimatsmarta lösningar.

Utskottet rekommenderar mot denna bakgrund miljö- och jordbruksutskottet att avstyrka motionerna 2008/09:MJ16 (s) yrkande 1, 2008/09:MJ17 (s, v, mp) yrkandena 14, 18 och 20, 2008/09:MJ18 (v) yrkandena 5 och 20 samt 2008/09:MJ19 (mp) yrkande 16. Motiven är dels riksdagens beslut om framtidens resor och transporter som innehåller inriktning för trafikens infrastruktur perioden 2010–2021, ekonomiska ramar, ansvarsfördelning och vägledning för olika trafikinvesteringar (bet. 2008/09:TU2), dels pågående berednings- och utredningsarbete som rör de motionsledes väckta förslagen.

IT och klimat

Propositionen

Enligt riksdagens beslut är ett av IT-politikens mål att IT ska användas för att främja hållbar tillväxt, vilket bl.a. innebär att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142).

Regeringen konstaterar att liksom alla områden har även IT viss negativ påverkan på miljön. IT utgör 2 % av de globala koldioxidutsläppen genom bl.a. drift och behov av kyla, enligt bedömningar av Gartner Group. För att inte öka den negativa klimatpåverkan i samband med att samhällets användning av IT ökar, sker på marknaden en snabb utveckling av mer miljöanpassade IT-produkter genom bl.a. energieffektivisering.

Regeringen framhåller att inom flertalet samhällsområden kan IT användas för att effektivisera eller ersätta olika resurskrävande och miljöpåverkande processer och verksamheter. Inom vissa områden sker s.k. *avmaterialisering* med hjälp av IT. Exempel är musik, filmer och böcker som levereras elektroniskt samt videokonferenser och distanssamarbete som ersätter en del resor med s.k. resfria möten. Även tillgången till offentliga e-tjänster som minskar resande administration och hantering av fysiska dokument, har potentiellt stor betydelse för en minskad klimatpåverkan.

IT är vidare en resurs för energieffektivisering. Kunskap och teknik för att åstadkomma hållbara städer och smarta hus kan utvecklas, liksom användningen av sensortechnik och sensornätverk för automatisering, övervakning och styrning. Med processer för övervakning och underhåll som är mer effektiva och inte behöver utföras fysiskt på plats utan kan utföras på distans eller automatiskt, får man också en positiv effekt i form av minskat resande.

Inom transportområdet kan IT användas för att effektivisera logistik och utnyttja lastkapacitet maximalt genom att samordna transporter samt för att i andra fall helt ersätta transporter, s.k. *intelligenta transporter*. Föraren

kan få hjälp att hitta den mest effektiva vägen, däcktryck kan mätas per automatik och bättre spårning av gods, genom positioneringstjänster, minskar antalet transporter och sparar miljön. När det gäller persontrafik är möjligheten till flexibla arbets- och mötesformer med hjälp av informationsteknik ett viktigt inslag för att begränsa klimatpåverkan, även här i form av minskat resande. Det finns i dag tele- och videokonferensutrustning med god kvalitet, och utvecklingen av ännu bättre lösningar för s.k. resfria möten går snabbt framåt.

Regeringen redovisar att ett antal initiativ har tagits för att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan. Bredbandsutbyggnaden har skapat förutsättningar för ett mer flexibelt arbetssätt med distansarbete och videokonferenser, vilket kan minska resandet och därmed koldioxidutsläppen. Telia Sonera är ett exempel på ett företag som påbörjat arbetet att med hjälp av IT ta sitt miljöansvar. Bolaget har lyckats minska sina koldioxidutsläpp med 70 % mellan 2001 och 2007. En stor fördel med och drivkraft för miljöarbetet är att det dessutom ofta leder till kostnadsbesparingar. Bolaget har sparat ca 13 miljoner euro på sitt minskade resande.

Regeringen har vidare inlett ett arbete om IT och miljön som planeras resultera i en handlingsplan för ett klimatanpassat informationsamhälle, riktad i första hand till den statliga förvaltningen. Med tanke på IT:s negativa miljöpåverkan är det viktigt att se över rutiner för inköp av IT-relaterade produkter och tjänster, användningen av dessa samt hanteringen av uttjänta produkter. Nästan viktigare är dock IT:s potential till positiv miljöpåverkan genom bl.a. ökad användning av tele- och videokonferensutrustning. Statens roll som förebild är, enligt regeringen, viktig i detta sammanhang.

Motionen

I motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 21 framhålls att IT-sektorn kan användas för att minska miljöpåverkan. Därför föreslås att staten tar fram en strategi för IT-sektorn som syftar till att minska behovet av transporter. Vidare bör en långsiktig strategi för fortsatt utbyggnad och finansiering av bredband i landet som möjliggör en tillgång till minst 2 Mb/s i överföringshastighet tas fram och tillgängligheten bör inte bli en klassfråga. Teracom bör ges tydliga direktiv för att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har i många sammanhang understrukit att IT är ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växthusgaser. Detta kan ske genom ett minskat transportsbehov tack vare t.ex. distansarbete och tele- och videokonferenser. IT kan också vara ett verktyg för effektiva och klimatsmarta transportlösningar genom att man använder IT i transportsystemet, s.k. ITS (se exempelvis bet. 2008/09:TU2). När det gällde den fortsatta åtgärdspla-

neringen till följd av riksdagens inriktningsbeslut om trafikens infrastruktur för perioden 2010–2021 framhöll utskottet, i likhet med regeringen, att ITS-lösningar ska övervägas som alternativ eller komplement för att lösa de problem och utmaningar som identifieras under åtgärdsplaneringen.

Med anledning av motionsförslag i samma betänkande instämde utskottet i uppfattningen i de aktuella motionerna om betydelsen av bredband för att IT fullt ut ska kunna medverka till ett ekologiskt hållbart transportsystem. Liksom framförts i betänkandet Funktionell separation för bättre bredbandskonkurrens och andra IT-politiska frågor (bet. 2007/08:TU13) ansåg utskottet att möjligheten att använda IT och elektroniska kommunikationer med tillräcklig kapacitet och kvalitet har stor betydelse, såväl för samhällsekonomin som för företag, individer och offentlig verksamhet. En väl utbyggd bredbandsinfrastruktur i landets alla delar är en viktig förutsättning för att alla ska ha tillgång till och kunna delta i informationssamhället.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens redovisning i klimatpropositionen som bl.a. innehåller åtgärder som syftar till att bidra till att uppnå de av riksdagen beslutade målen att IT ska användas för att främja hållbar tillväxt och bl.a. bidra till att klimatpåverkan minskar. Utskottet vill särskilt nämna regeringens arbete med att ta fram en handlingsplan för ett klimatanpassat informationssamhälle, riktad i första hand till den statliga förvaltningen. Med tanke på IT:s negativa miljöpåverkan är det viktigt att se över rutiner för inköp av IT-relaterade produkter och tjänster, användningen av dessa samt hanteringen av uttjänta produkter.

Utskottet föreslår mot denna bakgrund att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motion 2008/09: MJ18 (v) yrkande 21.

Konsekvenser av ett förändrat klimat på vägar och järnvägar

Propositionen

Konsekvenserna för väg- och järnvägsnäten av en klimatförändring kan komma att påverka förutsättningarna för anläggning och underhåll av vägar och järnvägar. Ökad nederbörd och ökade flöden innebär en ökad risk för översvämningar, bortspolning av vägar, vägbankar och bankkonstruktioner, skadade broar samt en ökad risk för ras, skred och erosion. En ökad risk för stormfällning medför konsekvenser för kraftförsörjningen till järnvägsnätet. Sjöfarten och flyget påverkas inte i lika stor utsträckning, men en klimatförändring kan innebära problem för hamnar i södra Sverige på längre sikt när havsnivån höjs. Flygplatsernas bärighet och dagvattensystem kan också komma att påverkas. Ökade risker för stormfällning påverkar kraftförsörjningen främst i de regionala och lokala näten liksom telekommunikationernas luftledningarna och master. De elektroniska kommunikationerna är även kraftigt elberoende.

Klimatförändringarna innebär en risk för att det flöde som är dimensionerande för dammar av riskklass I ökar inom delar av landet, men stora osäkerheter finns.

Regeringen lämnade i september 2008 propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) till riksdagen. Propositionen innehåller förslag till ekonomisk ram för och inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen 2010–2021. I propositionen konstateras att klimatförändringarna får direkt betydelse för behovet av insatser inom transportinfrastrukturområdet eftersom risken för översvämningar, ras, skred och erosion ökar på många håll. Förstärkta insatser för förebyggande åtgärder blir nödvändiga. Medlen till drift och underhåll av väg och järnväg föreslås i propositionen utökas jämfört med dagens nivå. Regeringens bedömning är att drift- och underhållsmedlen bl.a. ska användas för att genomföra de åtgärder som föreslagits av Klimat- och sårbarhetsutredningen. Medel bör avsättas för att förebygga problem som kan förväntas uppstå på grund av klimatförändringarna samt för att kunna åtgärda akuta störningar. De åtgärder som föreslås ska framgå av åtgärdsplanerna och ska också följas upp årligen. I den infrastrukturproposition som regeringen presenterat har medel avsatts för anpassning av infrastrukturen. Utöver det självklara behovet av att vid det fortsatta infrastrukturbyggandet höja säkerheten mot effekter av förväntade klimatförändringar kan även åtgärder behöva vidtas för att restaurera och säkra ekosystemtjänster inom och i anslutning till de aktuella projekten.

I propositionen redovisas vidare ett antal uppdrag som har lämnats till berörda myndigheter som avser att bl.a. kartlägga och vid behov åtgärda risker för skred, ras, bortspolning, översvämningar, erosion på grund av förändrad nederbörd och ökade flöden som kan drabba väg- och järnvägsnäten. Uppdragen har bl.a. utgångspunkt i förslag som lämnats av Klimat- och sårbarhetsutredningen.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet välkomnar regeringens initiativ som syftar till att anpassa vägar och järnvägar till ett förändrat klimat. Detta gäller såväl medel som avsätts för anpassningen av infrastrukturen som uppdrag till berörda myndigheter för att öka kunskapen i frågan.

Utskottet anordnade en utfrågning om anpassning av trafikens infrastruktur när klimatet förändras i mars 2008. De risker för framför allt väg- och järnvägsnätet som ligger till grund för regeringens förslag behandlades även vid utfrågningen, och behovet av åtgärder bekräftades. Enligt utskottets mening är det därför positivt att frågan lyfts fram i regeringens klimatproposition och att nödvändiga förberedelser genomförs för att säkerställa en väl fungerande infrastruktur när klimatet förändras.

Järnvägstrafik m.m.

Motionerna

I motion 2008/09: MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 14 uppges att tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor behöver många åtgärder genomföras, t.ex. att SJ:s avkastningskrav sänks, att SJ:s trafikeringssystem kombinerar med en trafikeringsskyldighet och att samordningen mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken förbättras. Vidare behöver lågtrafikerade järnvägsbanor rustas upp i stället för att läggas ned. Industrispår och kapillärspår ska inte heller läggas ned. Banunderhållet bör öka för att tågöversättningarna ska kunna minska. En investeringsbudget bör införas och nya järnvägar ska byggas. Motionärerna begär att de ovan nämnda åtgärderna ska genomföras.

I samma motion (yrkande 15) begärs att åtgärder ska vidtas för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik. För att nå klimatmålen behövs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. De åtgärder som föreslås är att kollektivtrafiken tillförs medel, att det genomförs ett försök med klimattaxa i kollektivtrafiken, att betydande satsningar görs på lokal spårtrafik och spårfordon samt att en försöksverksamhet genomförs med Bus Rapid Transit, dvs. bussar som färdas i spårliknande system. Slutligen föreslås olika förändringar i skatteuttag och avdragsmöjligheter för att främja kollektivt resande.

I motion 2008/09: MJ19 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) yrkande 7 konstateras att det är viktigt att flytta över mer gods- och persontrafik från bil och lastbil till den klimatsmarta järnvägen. Av detta skäl föreslås att kapaciteten på järnvägen i ett första steg ska öka med 50 % till 2020. Regeringen bör också omformulera sitt krav på SJ AB så att det ingår i bolagets uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

I samma motion (yrkande 8) föreslås en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige så att inrikesflyget successivt blir onödigt i södra Sverige. Utbyggnaden ska göras i kombination med en offensiv upprustning av det befintliga järnvägsnätet, både genom bättre underhåll och genom utbyggnad. Europakorridoren, dvs. de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige, skulle ha stor strategisk betydelse av flera skäl. De nuvarande järnvägarna från Stockholm till västra och södra Sverige, Västra och Södra stambanorna, är i dag nästan fullbelagda av dagens järnvägstrafik. Det finns små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna, och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad.

Vidare begärs i samman motion (yrkande 9) att kollektivtrafikvolymen ska fördubblas till 2020. Motionärerna föreslår investeringar i trådbussar, Bus Rapid System (BRT) och ökade anslag till Vägverket som ska användas för åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.

I samma motion (yrkande 10) uppmärksammas att spårvägen har stora fördelar genom låg energiförbrukning, stor kapacitet och hög attraktivitet i stadsmiljön. Av detta skäl föreslår motionärerna en stor satsning på utbyggnad av lokal spårtrafik i åtta till tio större svenska städer under den närmaste 15-årsperioden. Satsningen avser bl.a. både nya statsbidrag för att bygga spårvägar och att staten genom Banverket delvis bör ansvara för att stimulera och finansiera spårtrafik i större städer.

I samma motion (yrkande 15) begärs att statens vinstutdelningskrav på SJ ska ersättas med ett trafikpolitiskt uppdrag. Motionärerna anser att SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan, vilken går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov. Därför bör kraven omformuleras så att de transportpolitiska målen och klimatmålen nås samt att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

Trafikutskottets ställningstagande

När det gäller de motionsförslag som rör investeringar i infrastruktur för järnvägar vill utskottet hänvisa till tidigare ställningstaganden i avsnittet om transportinfrastruktur och samhällsplanering.

Ett av de väckta motionsförslagen, frågan om SJ AB:s mål, behandlades under hösten 2008 (bet. 2008/09:TU2). Av utskottets ställningstagande framgår att syftet med bolagiseringen av SJ AB var bl.a. att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägsområdet, samtidigt som de kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit.

Målet för SJ AB har av företagets ledning formulerats till att vara ett modernt, lönsamt och kundnära reseföretag. Som bakgrund för de finansiella målen ligger synen att företagsekonomisk lönsamhet är en förutsättning för att SJ AB ska kunna möta framtidens utmaningar, däribland ökad konkurrens och konjunkturförändringar. Utskottet anförde att det är viktigt att SJ AB uppvisar en sådan lönsamhet att företaget har möjlighet att investera i nytt tågmateriel och nya tågprodukter för att få fler resenärer att välja tåget. Som utskottet såg det hade också staten ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer. Utskottet ville också erinra om, mot bakgrund

av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor.

Även frågan om en utbyggnad av höghastighetsbanor behandlades i det nämnda betänkandet. Utskottet framhöll att de kan utgöra ett strategiskt intressant transportpolitiskt medel för utveckling av framtidens kommunikationer i Sverige. Som regeringen redovisade innebär också en utbyggnad av höghastighetsbanor ett ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg. Det ger vidare konkurrenskraftiga restider och är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Utskottet ville dock erinra om att en utbyggnad av ett nytt höghastighetssystem är en betydande investering och kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering. Det finns även kopplingar till det internationella järnvägsnätet som behöver klargöras. Utskottet uppmärksammade att regeringen, i samråd med de danska och norska regeringarna avsåg, att analysera de tekniska, ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningarna för en sammankoppling av det svenska och skandinaviska järnvägsnätet med det nät av nya järnvägar för höghastighetståg som byggs ut inom EU.

Utskottet vill i detta sammanhang tillägga att regeringen i december 2008 (dir. 2008:156) tillsatte en utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige. I uppdraget ska bl.a. effekter, kostnader och finansiering av en utbyggnad av höghastighetsbanor belysas. Även en översiktlig sträckning och en eventuell etappindelning ska föreslås. Uppdraget ska avrapporteras senast den 15 september 2009.

När det gäller det kapillära järnvägsnätet har utskottet påpekat att detta har en stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft (bet. 2008/09:TU2). Med hänvisning till att frågan var föremål för analyser och mot bakgrund av att frågor om det kapillära järnvägsnätet bereds inom Regeringskansliet avstyrktes motionsförslagen.

Med anledning av de väckta motionsförslagen vill utskottet vidare klargöra att inom EU sedan 1990-talet pågår ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa i syfte att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen. Som ett led i detta arbete ingår även att öppna upp marknaden för internationell persontrafik. Utskottet bereder under våren 2009 propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176), där regeringen föreslår att marknaden för internationell tågtrafik öppnas hösten 2009 och för nationell persontrafik hösten 2010.

Utskottet har i tidigare betänkanden bl.a. framhållit att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem och att kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet.

Utskottet vill också framhålla vad regeringen anför i proposition Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176) om att det av flera skäl finns behov av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. Enligt regeringen bör därför trafikhuvudmännens trafikförsörjningsplaner utvecklas så att det kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att det i direktivet till utredningen om en översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55) ingår att överväga former för en långsiktig strategisk planering. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser att återkomma med en samlad bedömning av kommande förslag från bl.a. denna utredning.

Därutöver kan tilläggas att regeringen i april 2009 beslutade om ett uppdrag som innebär att lämpliga kommuner för förprojektering inför ett eventuellt uppförande av pilotbana med spårtaxi ska föreslås. Spårtaxi är små spårbundna fordon som automatiskt går dit varje passagerare vill. Den bärande idén med spårtaxi är att kollektivtrafikresor ska kunna anpassas individuellt. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2009.

Med hänsyn till det ovan anförda föreslår trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet avstyrker motionerna 2008/09:MJ18 (v) yrkandena 14 och 15 samt 2008/09:MJ19 (mp) yrkandena 7–10 och 15.

Cykeltrafik

Motionen

I *motion 2008/09:MJ18 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 17* begärs att åtgärder ska vidtas för att cykeln ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor. Förslagen innebär att cykelsamordnare ska inrättas, att cykelbokslut ska upprättas och ökade anslag ska ges till olika investeringar för cykeltrafiken. Den samhällsekonomiska kalkylen bör vidare ändras så att de transport- och miljöpolitiska målen inte missgynnar cykling. Alla tågoperatörer som bedriver persontrafik måste enligt förslaget använda sig av tågagnar som kan ta med cyklar. Slutligen föreslås ett antal ändringar av olika trafikregler.

Trafikutskottets ställningstagande

Utskottet har i olika sammanhang behandlat frågor om hur ett ökat cyklande i samhället ska främjas eftersom ökad cykling ger positiva effekter för miljön, framkomligheten och folkhälsan. Senast i sitt betänkande 2008/09:TU2 redovisar utskottet en rad bedömningar som syftar till att främja ett ökat cyklande i samhället. I sammanhanget klargjordes bl.a. att cykeln som färdmedel är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. I likhet med regeringen ansåg utskottet att det är viktigt att förstärka

cykelns roll som en naturlig del av planeringen av transportsystemet på lokal nivå, men även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Utskottet ansåg att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister. Utskottet välkomnade därför regeringens förslag om väsentligt ökad planeringsram för åtgärder i trafikens infrastruktur. Vidare lyfte utskottet fram att uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation är viktiga åtgärdsområden för att främja cykelns roll i samhället.

När det gäller cykelvägar längs statliga vägar noterar utskottet att nivån på utbyggnaden tidigare har varit relativt låg utifrån de behov som identifierats. Genom regeringens förslag ansåg utskottet att denna utveckling kan brytas. Sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare bör till en början prioriteras. En stor potential ligger i att förutsättningarna för de kortare resorna mellan arbete och bostad förbättras samt i att cyklande i kombination med tåg- och bussresor på olika sätt underlättas.

Utskottet menade att det också är viktigt att öka möjligheterna för barn och unga att på egen hand färdas med cykel. Dessutom framhöll utskottet att en satsning på cykeltrafik är en satsning på jämställdhet.

Med hänvisning till det anförda anser trafikutskottet att miljö- och jordbruksutskottet bör avstyrka motion 2008/09:MJ18 (v) yrkande 17.

Stockholm den 7 maj 2009

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Lars-Axel Nordell (kd).

Avvikande meningar

1. Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Jag anser att det är viktigt att de transporter som måste ske på våra vägar utförs med fordon som är ekologiskt hållbara och att bensin- och dieselbilar successivt fasas ut. Det måste därför till ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn för att åstadkomma en miljöinriktad vägtrafik. Från och med 2013 bör man inte tillåta försäljning av nyproducerade bilar som drivs med enbart fossila bränslen, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem, som el. Vidare bör en enhetlig definition av vad som är en miljöbil tas fram, och statens bör endast köpa miljöbilar.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ18 yrkande 16.

2. Program för en transportsektor oberoende av fossila bränslen (mp)

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Miljöpartiet de gröna anser att vi behöver stimulera användningen av biodrivmedel på många sätt eftersom biogas som utvinns från gödsel leder till en stor minskning av utsläppen av växthusgaser. Att det finns tillgång till biodrivmedel i hela Sverige måste säkerställas, och därför anser vi att det ska finnas minst en drivmedelsstation med biogas i varje kommun senast 2020.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ19 yrkande 11.

3. Sjöfart (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s) anför:

Sjöfarten är ett i grunden klimatsmart transportalternativ eftersom den är det mest energieffektiva transportsättet och är mycket miljövänligt, i förhållande till transporterad volym. Sjöfartens klimatpåverkan kan inte ses isolerat från övriga transportslag. Vi vill självfallet se åtgärder för att reducera sjöfartens utsläpp av växthusgaser. Men även givet dagens utsläpp av koldioxid från sjöfarten skulle en överflyttning av gods från väg till sjöfart ge mycket stora klimatvinster. Vi tycker därför att det är beklagligt att denna dimension i allt väsentligt saknas i regeringens proposition. Åtgärderna kopplade till sjöfarten handlar uteslutande om att via ekonomiska

styrmedel nedbringa sektorns koldioxidutsläpp. Däremot saknas helt en strategi för att stimulera överflyttning av klimatbelastande godstransporter på väg till sjöfart.

Vårt land, som har bland Europas längsta kuster, borde kunna nyttja denna tillgång på ett bättre sätt. En betydelsefull del av det gods som i dag släpas runt på våra vägar skulle i stället kunna ta sjövägen – längs våra kuster och i de större sjöarna och kanalsystemen. Det skulle gynna klimatet och det skulle minska trängseln på vägarna.

För att denna utveckling ska komma till stånd behöver Sjöfartsverkets prissättning när det gäller t.ex. farleds-, fyr- och lotsavgifter ses över. En differentiering av farledsavgifterna baserad på koldioxidutsläpp bör undersökas, dock utan att det totala uttaget av avgifter ökar. Det behövs också förbättringar i infrastrukturen i och i anslutning till hamnanläggningarna. År 2006 tillsatte den socialdemokratiska regeringen, i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet, en utredning med uppdraget att identifiera hamnar av särskilt stor betydelse för det svenska godstransportsystemet. De hamnar som pekades ut skulle ges prioritet i förhållande till övriga hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Utredningens slutsatser möttes, bildligt talat, av stående ovationer från regionala företrädare, näringslivet och berörda myndigheter. Anmärkningsvärt nog har den borgerliga regeringen lämnat utredningens rekommendationer helt utan åtgärder.

För att skapa ett nationellt sammanhållet transportsystem där den gröna sjöfarten ges optimala förutsättningar att ta marknadsandelar från godstrafiken på väg anser vi att det är absolut nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Vi vill särskilt framhålla betydelsen av att bygga ut kapaciteten på Hamnbanan i Göteborg. Göteborgs hamn är avgörande för den svenska importen och exporten och spelar stor roll för den svenska fordonsindustrin. Andra angelägna projekt som vi vill lyfta fram är Centrumbanan i Södertälje och en ny spåranslutning till Pampushamnen i Norrköping. Sammanfattningsvis anser vi att en differentiering av farledsavgifterna med avseende på koldioxidutsläpp bör undersökas, dock utan att det totala uttaget av avgifter ökar. Det är vidare nödvändigt att skyndsamt peka ut strategiska hamnar och prioritera dem vid statliga infrastrukturinvesteringar.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ17 yrkandena 21 och 22.

4. Flyg (v, mp)

Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi anser att regeringen inte tar klimathotet på allvar eftersom man bl.a. understöder en olämplig tillväxt av flyget. Ett sådant exempel är att Bromma flygplats har utsetts till en strategisk flygplats som ska finnas kvar i ett basutbud av statliga flygplatser. Vi anser att Bromma flygplats

bör läggas ned eftersom det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats, bl.a. utsläpp av växthusgaser från flygtrafiken och vägtrafiken till och från flygplatsen.

Vi anser också att subventioner till flygplatser och flygtrafik bör fasas ut på de orter där tåget är ett rimligt alternativ. Subventionerna till flyget bör minskas successivt, parallellt med en offensiv satsning på järnvägen. Anslaget för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör därför minska. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms central på tre timmar eller kortare ska inte få bidrag.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motionerna 2008/09: MJ18 yrkande 19 och 2008/09: MJ19 yrkande 19.

5. Transportinfrastruktur och samhällsplanering (s, v, mp)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s) anför:

Vi anser att tydliga prioriteringar behöver göras när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. Det är helt nödvändigt att investeringar i ny infrastruktur bidrar till att minska utsläppen, och det krävs att projekt som bidrar till en sådan utveckling prioriteras. Vi vill därför öka satsningarna på tåg och järnväg, och vi vill fortsätta att – på det sätt som gjordes i infrastrukturpropositionen 2001 – prioritera järnväg före väg. Vi vill öka kapaciteten på järnvägen med 50 %. En sådan överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt, som en kraftfull regionförtoring på avstånd där bilen inte är ett tidsmässigt realistiskt alternativ, reduktion av andra miljöstörande utsläpp, minskad trängsel i storstäderna och ökad trafiksäkerhet. Denna typ av överflyttning bör därför vara en viktig beståndsdel för en minskad klimatpåverkan av transportsektorn.

Vi vill särskilt lyfta fram några objekt som vi anser är av stor betydelse för att skapa en för klimatet positiv utveckling. Dessa objekt är höghastighetsbanan Ostlänken mellan Järna och Linköping samt Norrbotniabanan, dvs. en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Vi vill även se en fortsatt projektering för höghastighetsbana mellan Göteborg och Borås. Dessa projekt möjliggör en betydande kapacitetsutbyggnad av järnvägsnätet, särskilt om flaskhalsarna på omkringliggande järnvägsavsnitt åtgärdas.

Vi menar också att det är viktigt att samlas nationellt kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att nå landets tillväxt- och klimatmål. Riksdagen bör därför peka ut ett antal särskilt stora och betydelsefulla infrastrukturprojekt som riksintressen. Det kan exempelvis handla om en ny järnvägssträckning. De projekt som är av riksintressen ska omgärdas av särskilda regler för att underlätta planeringen. Bland annat ska inte kommunalt veto kunna användas mot projekten. För dessa strategiska projekt vill vi också att lånefinansiering ska vara möjlig, med

statliga lån ur Riksgälden, som innebär att hela finansieringen för projekten är klar på förhand, vilket ger bättre förutsättningar för att planera och bygga effektivt.

Vi vill understryka att en viktig åtgärd för att få fler att i närtid välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet genom att tillföra ökade medel för banunderhåll. Ökade underhållsinsatser i det befintliga nätet förbättrar även förutsättningarna att föra över mer gods från väg till järnväg. För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste också andelen resor med kollektivtrafiken öka. För att resandet med kollektiva färdmedel ska öka krävs bl.a. en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt hållbart transportsystem. Om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö, är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras i vägtrafiken, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter. Vi bedömer även att den lokala spårtrafiken i större tätorter har stora möjligheter att utvecklas.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför ett av de viktigaste medlen för att nå målet om hållbara transporter. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ, och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Inte minst i våra växande städer behövs ytterligare kollektivtrafik för att minska utsläpp och trängsel. Vi anser därför att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Det handlar t.ex. om anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m.

I många städer runtom i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Vi anser att det även i Sverige finns stora möjligheter för den lokala spårtrafiken att utvecklas i större tätorter och därigenom öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Vi anser också att det behövs åtgärder för att få till stånd en snabbare planering. I dag löper kommunernas och trafikverkens planering i många avseenden parallellt, vilket ger upphov till mycket dubbelarbete och långa ledtider. Av dessa skäl bör prövas om man i planprocessens slutskede kan skapa utbytbart mellan trafikverkens och kommunernas planer. En kommunal detaljplan skulle då även kunna få status som järnvägsplan. Vi vill dock betona att det är viktigt att en omläggning av planprocessen i dessa delar inte reducerar möjligheten till dialog och demokratiskt inflytande.

Vi anser också att den samhällsekonomiska kalkylen där nyttan av investeringen ställs mot dess kostnader ska klimatanpassas. Syftet är att uppdatera de samhällsekonomiska analysmodellerna utifrån behovet av att

minska klimatpåverkan. För större infrastrukturprojekt görs en samhällsekonomisk kalkyl. Regeringen har i olika sammanhang tydligt deklarerat att den samhällsekonomiska kalkylen ska få ett betydligt större genomslag i prioriteringen mellan olika projekt. I praktiken innebär detta att vägprojekt generellt kommer att få en större kalkylerad nytta och därmed prioriteras högre än klimatsmarta järnvägsprojekt, eftersom kostnaden för klimatpåverkan är underskattad. Dessa modeller måste utvärderas så att de i högre utsträckning tar klimathänsyn.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motionerna 2008/09: MJ17 yrkandena 14, 18 och 20 samt 2008/09: MJ16 yrkande 1.

6. IT och klimat (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Jag anser att det är viktigt att IT-sektorn används för att minska miljöpåverkan. Med t.ex. videokonferenser, telekonferenser och distansarbete minskar behovet av fysiska transporter, och därmed minskar miljöbelastningen. IT kan på så sätt skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och därmed minska antalet fysiska arbetsresor. För att IT och bredband ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor anser jag att många åtgärder behöver genomföras. För det första bör staten ta fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan. För det andra bör IT-tillgången byggas ut till alla så att tillgänglighet inte blir en klassfråga. För det tredje bör en långsiktig strategi tas fram för en fortsatt utbyggnad och finansiering av bredband i landet som möjliggör tillgång till minst 2 Mbit/s i överföringshastighet. För det fjärde bör Teracom ges tydliga direktiv för att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ18 yrkande 21.

7. Järnvägstrafik m.m. (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Inte minst den viktiga och stora frågan om människans påverkan på klimatet hänger intimt samman med en utveckling och förbättring av möjligheten att färdas med tåg. Det är hög tid att ändra färdriktningen när det gäller tågtrafiken. För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor anser jag att dessa åtgärder ska genomföras:

- att SJ:s avkastningskrav sänks
- att SJ:s trafikeringsrätt kombineras med en trafikeringsplikt

- att samordningen mellan den interregionala och den regionala tågtrafiken förbättras
- att lågtrafikerade järnvägsbanor rustas upp i stället för att läggas ned
- att industrispår och kapillärspår inte läggs ned
- att tågförseeningarna genom ett ökat banunderhåll minskas till 7,6 miljarder kronor per år
- att det införs en investeringsbudget
- att det byggs nya järnvägar motsvarande ca 16 miljarder kronor per år under perioden 2010–2019.

Jag anser också att trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. Det största hotet mot de uppställda klimatmålen är den tilltagande vägtrafiken, och det krävs krafttag, både genom morot och piska, för att styra vårt resande till kollektiva färdmedel. För att vi ska lyckas med detta krävs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. Kollektivtrafiken, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänlig och trafiksäkrare, och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas.

En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, vilken i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks.

Bussar är och kommer under lång tid framöver att vara det viktigaste transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik eftersom 70 % av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss. Spårtrafiken är självklart av stor betydelse, men om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras när det gäller vägtrafik, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter.

För att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor behöver också följande åtgärder genomföras:

- att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor
- att kollektivtrafiken i glesbygd tillförs 1 000 miljoner kronor per år
- att det satsas 1 miljard på lokal spårtrafik och spårfordon
- att det genomförs två försök med Bus Rapid Transit, dvs. bussar som färdas i spårliknande system.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ18 yrkandena 14 och 15.

8. Järnvägstrafik m.m. (mp)

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Jag anser att det är utomordentligt väsentligt att flytta över mer gods- och persontrafik från bil och lastbil till den klimatsmarta järnvägen. Kapaciteten på järnvägen bör i ett första steg öka med 50 % till 2020.

Jag vill också bygga ut höghastighetsbanor i Sverige så att inrikesflyget successivt blir onödigt i södra Sverige. Utbyggnaden ska göras i kombination med en offensiv upprustning av det befintliga järnvägsnätet, både genom bättre underhåll och genom utbyggnad. Europakorridoren, dvs. de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige, skulle ha stor strategisk betydelse av flera skäl. De nuvarande järnvägarna från Stockholm till västra och södra Sverige, Västra och Södra stambanorna, är i dag nästan fullbelagda av dagens järnvägstrafik. Det finns små möjligheter att lägga in fler persontåg under dagtid på banorna, och även kapaciteten för ytterligare godståg är starkt begränsad.

Jag anser också att det är viktigt att regeringen omformulerar 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. Jag anser därför att statens vinstutdelningskrav på SJ ska ersättas med ett trafikpolitiskt uppdrag. SJ:s enda uppgift är att vara företagsekonomiskt lönsamt och leverera ekonomiskt överskott till statskassan, vilket, enligt min uppfattning, går stick i stäv med de transportpolitiska målen och missgynnar särskilt kvinnors transportbehov.

Kollektivtrafikvolymen måste fördubblas till 2020 om vi ska kunna klara klimatomställningen av transportsektorn. Jag anser att investeringar i trådbussar, s.k. Bus Rapid System (BRT), bör öka. Jag anser vidare att Vägverket behöver ökade anslag som ska användas för åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.

Jag vill slå ett slag för spårvägen, som har stora fördelar genom låg energiförbrukning, stor kapacitet och hög attraktivitet i stadsmiljön. Jag vill därför att man inleder en stor satsning på utbyggnad av lokal spårtrafik i åtta till tio större svenska städer under den närmaste 15-årsperioden. Satsningen avser bl.a. både nya statsbidrag för att bygga spårvägar och att staten genom Banverket delvis bör ansvara för att stimulera och finansiera spårtrafik i större städer.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09:MJ19 yrkandena 7–10 och 15.

9. Cykeltrafik (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Trots cykelns stora betydelse prioriteras sällan cyklar i trafiken och investeringarna är inte tillräckliga för att främja cyklismens roll i transportsystemet. När transportslagsövergripande lösningar diskuteras ingår nästan aldrig cykeln i en sådan helhet. Aspekter som minskad miljö- och klimat-

påverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men det finns även positiva sociala dimensioner i och med att den är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. barn och ungdomar. För att cykeln ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor anser jag att många åtgärder behöver vidtas:

- att nationella och regionala cykelsamordnare inrättas
- att cykelbokslut upprättas på nationell och regional nivå
- att anslaget till cykelinvesteringar ökas från 200 till 700 miljoner kronor per år
- att arbetsgivare uppmuntras att låta anställda använda cykel som en del av resan till och från arbetet
- att staten bidrar med 120 miljoner kronor per år till anläggande av cykelparkeringar vid tågstationer
- att alla tågoperatörer som bedriver persontrafik måste använda sig av tågvagnar som kan ta med cyklar
- att cykeltrafik tillåts i motgående riktning på enkelriktade gator under förutsättning att cykelbanan eller cykelfältet är väl avgränsat
- att cykelöverfarter görs till huvudled, dvs. att bilar måste stanna för att släppa fram cyklar.

Miljö- och jordbruksutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motion 2008/09: MJ18 yrkande 17.