

## Motion till riksdagen 2012/13:T503

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

## Sammanfattning

Hur vi investerar i infrastruktur påverkar våra möjligheter att nå klimatmålen nu och i framtiden. Det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen, och inrikes transporter svarar för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp.<sup>1</sup> Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från transportsektorn ökat med 9 procent.<sup>2</sup> Ökningen kommer framför allt från lastbilstrafiken. Den långsiktiga trenden går alltså åt fel håll. Denna utveckling behöver brytas. Det som krävs nu är en offensiv satsning på de transportslag som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan, istället för ännu längre bort.

Miljöpartiet de gröna har en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Det krävs både ny teknik och att fler resor sker med kollektivtrafik, cykel och gång istället för bil och flyg. Och att mer gods transporteras med tåg eller fartyg istället för med lastbil. Samtidigt behöver flygresandet minska, genom att ersättas med tåg eller virtuella möten där det är möjligt.

Miljöpartiet föreslår satsningar på de transportslag som ger lägst klimatpåverkan. Det handlar om satsningar på snabb och tillförlitlig tågtrafik i kombination med bra bussförbindelser och spårvägar i städerna. Vi gör en särskild satsning på klimatsmarta godstransporter. Det är också ett resultat av de tåg-samtal Miljöpartiet fört med näringsliv och fackföreningar under året som gått.

Miljöpartiet de gröna presenterar i denna motion förslag på satsningar på klimatsmarta transporter i hela Sverige. Totalt förslår vi satsningar på närmare 20 miljarder kronor mer än regeringen på spår under budgetperioden (2013–2016). Tillsammans med satsningar på cykel, kollektivtrafik och ökat stöd till upphandling av tågtrafik innebär det ungefär 25 miljarder kronor till klimatsmarta transporter under budgetperioden.

<sup>1</sup> Då utrikes flyg och sjöfart inte inkluderas.

<sup>2</sup> PM Trafikverket, *Minskade koldioxidutsläpp från trafiken*, 2012-05-09.

## Fel! Okänt namn på

Vår satsning på en modern och tillförlitlig järnväg innehåller följande:

- ? Ökat underhåll för järnvägen.
- ? Ökade investeringar för att åtgärda flaskhalsar i järnvägsnätet.
- ? Godspott för satsningar på klimatsmarta och effektiva godstransporter.
- ? Strategiska framtidsinvesteringar på nya banor för gods- och persontrafik, bland annat höghastighetsbanor.
- ? Statsbidrag till inköp och reinvesteringar av tågfordon.

Miljöpartiets förslag omfattar cirka 13,7 miljarder kronor mer än regeringen i satsningar på järnväg under budgetperioden (2013–2016).

Miljöpartiet ger i budgeten kommunerna möjlighet att få statliga bidrag för investeringar till spårvägar i städerna. Anslaget ska betalas ut till spårsatsningar som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta. Vi föreslår en satsning på 3,8 miljarder kronor på detta under budgetperioden (2013–2016). Miljöpartiet satsar ytterligare på klimatsmarta transporter genom återinförande av statsbidrag för inköp av tågfordon samt genom att öka Trafikverkets trafikavtal med 800 miljoner kronor under budgetperioden (2013–2016).

Vi anser att regeringens satsningar på att bygga fler motorvägar ska omprioriteras till förmån för satsningar på kollektivtrafik med 2,2 miljarder kronor under budgetperioden och motsvarande investeringar i cykel.

Vi avbryter planerna på ”Förbifart” Stockholm till förmån för en satsning på kollektivtrafiken i Stockholmsregionen på 2,4 miljarder kronor under budgetperioden (2013–2016).

Vi föreslår att höjningen av banavgifterna hejdas, innan avståndsbaserade avgifter på lastbilar införs. Höjda banavgifter leder till att godstransporter förs över från järnväg till väg. Vi anser att ökningen av klimatförstörande flygtrafik behöver hejdas och föreslår därför en klimatskatt på flyget.

Miljöpartiet tar klimatfrågan på allvar – därför har vi en trafikpolitik med satsningar på framtidens transportmedel. Vi prioriterar kollektivtrafik framför motorvägsbyggen. Höghastighetsbanor framför flyg. Gods på tåg framför fler tunga lastbilar. Vi förstår att transporterna måste minska, inte öka. Om detta handlar denna motion.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Förslag till riksdagsbeslut .....	4
Anslag .....	6
Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	6
Låt oss slippa onödiga transporter.....	6
Ställ om transportsystemet .....	7
Miljöpartiet föreslår ett klimatpolitiskt ramverk .....	8
Regeringen missar klimatmålen .....	9
Ökat tågresa och kapacitetsbrister .....	9
Järnvägens brister.....	10
Miljöpartiets tågflyt för hela landet.....	11
Långsiktig ökning av banunderhållet .....	11
Bättre samordning .....	11
Åtgärda flaskhalsarna och öka kapaciteten .....	12
Godspott och satsning på ”lågtrafikerade” banor .....	12
Framtidsinvesteringar i nya snabba spår .....	13
Statsbidrag till spårfordon .....	14
Öka stödet till persontrafik med tåg .....	14
Satsningar på kollektivtrafik och cykel .....	15
Spårvägar i städerna .....	15
Prioritering av kollektivtrafik.....	15
Cykelsatsning.....	16
Pott för miljö, klimatsäkring och forskning .....	16
Omprioritera klimatförstörande väginvesteringar .....	17
Avbryt projektet ”Förfart Stockholm”.....	17
It – det femte transportslaget .....	18
Miljömålsanknuten satsning på samhällsplanering .....	18
Ekonomiska styrmedel .....	19
Nej till höjda banavgifter.....	19
Lastbilsskatt .....	20
Klimatskatt på flyget .....	20

Fel! Okänt namn på

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt denna motion.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett klimatpolitiskt ramverk.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ökad satsning på drift, underhåll och investeringar ifråga om järnvägen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt ökade investeringar för att bygga bort flaskhalsar innan 2021.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en särskild godspott inklusive satsningar på lågtrafikerade banor.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska investeringar i helt nya spår för godstransporter och för persontrafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken bör byggas med en standard för höghastighetståg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återinföra bidrag till köp av och reinvesteringar i fordon.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att öronmärka 2,25 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att avsätta 2,25 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder för ökad cykeltrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillföra extra medel till Trafikverket för miljö, trimning och forskning.
14. Riksdagen beslutar om ändring i regleringsbrev som skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå de transportpolitiska målen till lägre kostnader.

**Fel! Okänt namn på**

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet "Förbifart Stockholm" avbryts.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm bör överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka statsbidraget för persontrafik på tåg genom att tillföra pengar i Trafikverkets trafikavtal.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en uppdelning av Trafikavtalet ska göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive tåg och buss.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens höjning av banavgifterna bör avbrytas, i väntan på att en lastbilsskatt införs.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas den 1 juli 2014.<sup>1</sup>
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av en flygskatt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 20 och 21 hänvisade till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Anslag

### Utgiftsområde 22 Kommunikationer

		2013	2014	2015	2016
1:1	Väghållning	-950	-2 000	-2 500	-2 500
1:2	Banhållning	+2 845	+4 745	+6 045	+6 045
1:7	Trafikavtal	+200	+200	+200	+200
1:11	Trängselskatt i Stockholm	-549	-617	-619	-619
	<i>Nya anslag</i>				
	Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen	+549	+617	+619	+619
	<b>Summa</b>	<b>+2 095</b>	<b>+2 945</b>	<b>+3 745</b>	<b>+3 745</b>
	<i>Specifisering av anslagsförändringar</i>				
1:1	Nedskärning och omprioritering	-1 200	-2 500	-3 500	-3 500
1:1	Nej till Förbifart Stockholm	-250	-500	-500	-500
1:1	Öronmärkning cykelsatsningar	+250	+500	+750	+750
1:1	Öronmärkning kollektivtrafik	+250	+500	+750	+750
1:2	Satsning på spårväg	+600	+1 000	+1 100	+1 100
1:2	Strategiska investeringar			+1 100	+1 100
1:2	Drift och underhåll järnväg	+600	+600	+600	+600
1:2	Godspott inkl. lågtrafikerade banor	+700	+900	+1 000	+1 000
1:2	Bygga bort flaskhalsar	+700	+1 300	+1 300	+1 300
1:2	Miljö, trimning, forskning	+100	+100	+100	+100
1:2	Nej till höjda banavgifter	+145	+345	+345	+345
1:2	Stöd för inköp och underhåll av tågfordon återinförs		+500	+500	+500
1:7	Ökning till Rikstrafiken	+200	+200	+200	+200

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Låt oss slippa onödiga transporter

Väl fungerande transporter är en central del av vårt samhälle och en förutsättning för många människors vardag och för att näringslivet ska fungera. Transporter är dock inget självändamål, och många transporter är påtvingade och samhällsekonomiskt slöseri. Några exempel är mat som fraktas hundratals, ibland tusentals mil eller det faktum att 43 procent av lastbilstransporterna i Europa går tomma.<sup>3</sup> Människor som tvingas sitta bakom ratten i snöslask två, ibland tre timmar om dagen för att man inte kan lita på tåg och bussar är

<sup>3</sup> Regeringens budgetproposition 2012, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s. 49.

ett annat exempel. Vi vill göra skillnad mellan önskat resande och onödigt åkande och prioritera det förra.

Samtidigt visar forskningsrapporter entydigt att dagens transportapparat har ett högt pris genom sin klimatpåverkan, men även när det gäller folkhälsa och miljöpåverkan i övrigt. Inrikes transporter svarar för en tredjedel av utsläppen av växthusgaser inom landet. Inom transportsystemet står vägtrafiken för nästan 94 procent av utsläppen, vilket kan jämföras med tågtransporterna som endast står för 0,4 procent av utsläppen.<sup>4</sup>

Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat med 9 procent.<sup>5</sup> Det beror framför allt på att lastbilstrafiken har ökat, och fortsätter att öka. Om vägtrafiken istället hade varit konstant sedan 1990 skulle utsläppen av koldioxid ha minskat med 13 procent.<sup>6</sup> Det visar tydligt att trenden med ökad trafik behöver brytas om vi ska kunna nå klimatmålen. Detta menar även Trafikverket som kommit fram till att biltrafiken behöver minska med en femtedel för att nå regeringens målsättning om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.<sup>7</sup> Vägtransporterna står också ensamt för merparten av alla dödsfall och olyckor i trafiken.

Trafiksektorn är extremt oljeberoende. Medan andra sektorer som industri och hushåll nästan eliminerat sin användning av fossila bränslen är den fortsatt hög i trafiksektorn. Detta är alarmerande av klimatskäl, men också när det gäller sårbarhet (till exempel transporter av mat) och ekonomisk risk. Oljeresurserna i världen blir allt knappare när nya fyndigheter inte håller jämn takt med den ökande konsumtionen.<sup>8</sup> ”Oljetoppen” innebär att en kraftig prisökning är att vänta. För att vi ska klara att ta oss till jobbet och få fram varor till våra butiker måste vi börja ställa om till ett fossiloberoende samhälle omedelbart.

## Ställ om transportsystemet

Miljöpartiet de gröna är positivt till teknikutveckling av bilar, t ex eldrift och bilar som kan köras på biogas och andra förnybara drivmedel. Samtidigt visar de senaste årtiondenas forskningsrapporter entydigt att nya drivmedel inte kan ersätta hela dagens bränsleförbrukning utan att det skulle skapa en lång rad andra problem som konkurrens om odlingsmark, höjda matpriser, utarmning av ekosystem som till exempel skogar i Amazonas och i Sverige.

<sup>4</sup> Naturvårdsverket (2010). Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990–2009 från transporter.

<sup>5</sup> Trafikverket, PM Minskade utsläpp av koldioxid från vägtrafiken, 2012-05-08. Ökning med 9 procent från 1990 till 2011.

<sup>6</sup> Ibid, s. 12.

<sup>7</sup> Trafikverket, *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit*, 2012:105, s. 9.

<sup>8</sup> Snabb anpassning av transportsystemet till minskad olja. Om sårbarhet, beredskap och möjliga åtgärder vid en oljekris. Vinnova 2010.

## Fel! Okänt namn på

Det är i sammanhanget viktigt att komma ihåg att elbilar inte i sig löser alla problem, då el är en energibärare som kräver tillförsel av energi. En mycket stor del av elproduktionen i Europa kommer från fossila bränslen. En snabb och storskalig introduktion av elbilar skulle försvåra en minskning av koldioxidutsläppen enligt klimatmålen, eller i värsta fall öka dessa utsläpp ytterligare.<sup>9</sup> Elbilar löser inte heller problemen med trängsel och trafikolyckor.

Biogas och andra förnybara energikällor kan med idag känd teknik klara en begränsad del av väg- och flygtrafiken i Sverige. Utöver detta krävs också att fordonen är väsentligt mer energisnåla samt att det totala trafikarbetet reduceras. Regeringens politik med stora vägsatsningar, höjda banavgifter, uppsplittring av kollektivtrafiken och en politik som gör transporter med buss och tåg dyrare motverkar denna utveckling.

Miljöpartiet vill se en annan politik för moderna städer där det är nära till service och kultur och där en större del av resandet kan ske med bra kollektivtrafik och cykel. Det ska vara bekvämt och prisvärt att avstå från bil och flygresor. Miljöpartiets målsättning är att fördubbla dagens andel resande med kollektivtrafik till 2020 och öka andelen godstransporter på järnväg väsentligt.

## Miljöpartiet föreslår ett klimatpolitiskt ramverk

Som en övergripande åtgärd för att få långsiktighet, målstyrning och transparens i den svenska klimatpolitiken föreslår Miljöpartiet de gröna ett klimatpolitiskt ramverk enligt samma modell som det finanspolitiska ramverket – med strikt budgetkontroll, långsiktiga mål, utsläppstak, budgetperioder och budgeteringsmarginal – för de svenska utsläppen av växthusgaser. Det klimatpolitiska ramverket bör ange tydliga regler för exempelvis hur uppföljning och redovisning ska ske. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Samtidigt måste ramverket medge utrymme för politiska prioriteringar och val av styrmedel, samt vara flexibelt för oväntade händelser i omvärlden. Ett sådant regelverk finns sedan flera år i Storbritannien och i Danmark finns liknande planer. Miljöpartiet söker ett brett politiskt samarbete kring ett sådant ramverk för Sverige.

Detta ramverk skulle få stora konsekvenser för transportsektorn, vars klimatpåverkande utsläpp är orimligt stora. För att nå klimatmålen krävs en omprioritering av resurser från väg till järnväg och andra klimatsmarta transporter. I Trafikverkets kapacitetsutredning finns en möjlighet att göra ett vägval till förmån för klimatet. Där finns konkreta åtgärder som gör det möjligt att minska fossilberoende inom vägtransportsektorn med 80 procent till 2030. För att nå dit krävs stora investeringar i järnväg, kollektivtrafik och cykel. Men det räcker inte. Det behövs också ekonomiska styrmedel som gör

<sup>9</sup> Per Kågeson Klimateffekten av elektrifierad vägtrafik. Bil Sweden 2010.



**Fel! Okänt namn på**

att flyg- och vägtrafik med stor klimatpåverkan får betala för sig. På så sätt ökar också incitamenten att göra en verklig klimatomställning av transportsektorn.

## Regeringen missar klimatmålen

Regeringen missar möjligheten att nå klimatmålen. Den satsar miljardbelopp på klimatförstörande vägar såsom Förbifart Stockholm, och nu även Österleden, istället för att satsa offensivt på kollektivtrafik som har framtiden för sig. Vi ser också hur regeringen står handfallen inför att skapa ekonomiska styrmedel som leder mot klimatmålen. Miljöpartiet föreslår ett flertal åtgärder som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot flyg, bil och lastbil, såsom höjd koldioxidskatt, avståndsbaserad lastbilsskatt och klimatskatt på flyget.

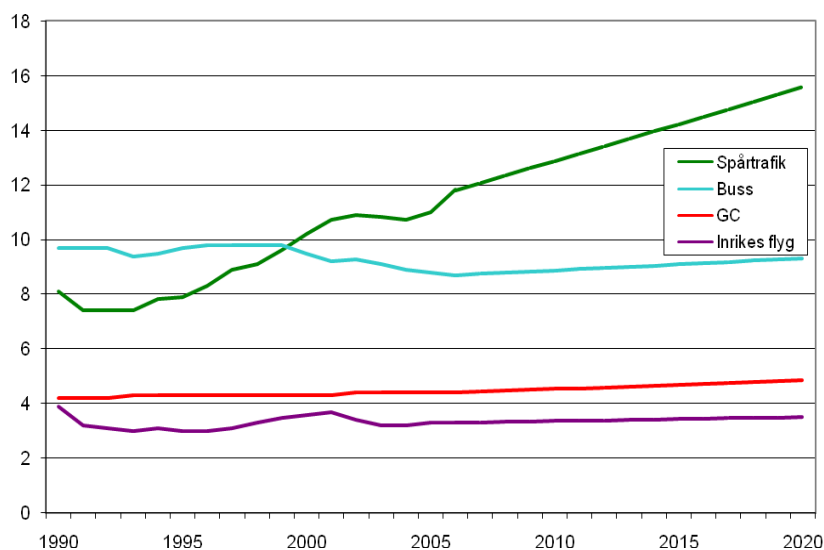
## Ökat tågresande och kapacitetsbrister

Det finns en mycket positiv trend inom transportsektorn; järnvägstransporterna ökar kraftigt. Sedan 1997 har persontrafiken ökat med 60 procent, den regionala trafiken med 92 procent. Godstrafiken har också ökat kraftigt, med 20 procent sedan 1997. Ökningen är mer än dubbelt så stor som i de prognoser som låg till grund för Framtidsplanen 2004–2015. Detta är ett av skälen till att det blivit stora kapacitetsproblem på järnvägsnätet.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Trafikverkets kapacitetsutredning.

Fel! Okänt namn på

**Tabell 1 Ökad efterfrågan på järnvägsresande och -transporter (1990-2020, miljarder personkilometer)<sup>11</sup>**



Det ökande resandet och godstillväxten på tåg har skett trots högre priser, krångligare bokning, många förseningar och allmänt tågkaos de senaste åren. Detta är tydliga indikatorer på vilken potential det skulle finnas för tågresande om priserna var rimliga, om tågen gick i tid och om bokningen förenklades. För att inte tala om möjligheterna om järnvägen fick rättvisa ekonomiska villkor genom att en lastbilsskatt infördes. Tyvärr finns tecken på ett trendbrott under 2011 på grund av alla förseningar. Det är nu hög tid att påbörja arbetet med att återställa förtroendet för järnvägen.

## Järnvägens brister

Problemen för svensk järnväg kommer främst ur tre delar:

- ? Underhållet är kraftigt eftersatt.
- ? Flera flaskhalsar gör systemet känsligt för störningar.
- ? Nyinvesteringarna håller inte jämn takt med den ökade efterfrågan.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet, den så kallade Kapacitetsutredningen. Rapporten är tydlig: underhållet är kraftigt eftersatt och åtgärder för att bygga bort akuta flaskhalsar måste prioriteras.<sup>12</sup> Trafikverket visar att det behövs 3–

<sup>11</sup> Trafikverket, Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, s. 26.

<sup>12</sup> Trafikverkets kapacitetsutredning, s. 57.

4 miljarder kronor<sup>13</sup> per år under tio år för att komma tillrätta med det eftersatta underhållet och för att bygga bort de mest akuta flaskhalsarna. De flesta remissinstanser som svarat på kapacitetsutredningen anser att denna nivå är ett absolut minimum för att klara de mest grundläggande behoven för person- och godtrafiken.

På längre sikt ser Trafikverket behov av större strategiska investeringar såsom nya spår för höghastighetsbanor, som både frigör stor kapacitet på befintliga banor och som samtidigt skapar kortare restider och bättre punktlighet. Annars kommer restiderna och turutbuden mellan storstäderna att försämrats. Trafikverket anser att de största bristerna i järnvägssystemet är i och kring storstäderna. Det saknas helt enkelt spårkapacitet som svarar mot den efterfrågan som finns att resa kollektivt.

## Miljöpartiets tåglyft för hela landet

### Långsiktig ökning av banunderhållet

Miljöpartiet föreslår ökat underhåll i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat i högsta alternativ (C4).<sup>14</sup> Detta är vad Trafikverket anser behövs för att komma tillrätta med det eftersatta underhållet.

För drift, underhåll och reinvesteringar innebär det en ökning med i snitt 2,3 miljarder kronor per år under tio år jämfört med gällande plan. Regeringen ökar nu underhållet med 1,7 miljarder kronor per år. Det är bra, men inte tillräckligt för att komma upp till den nivå som behövs för att verkligen lösa problemen på spåren. Därför satsar vi 600 miljoner kronor mer årligen på drift, underhåll och reinvesteringar, jämfört med regeringens förslag. Det innebär 2,4 miljarder kronor mer än regeringen under hela budgetperioden.

### Bättre samordning

Avregleringen av tågtrafiken har skapat en rad problem som höjda priser, krångliga biljettköp, stängda stationer, dumpade anbud, sämre snöröjning och underhåll. Miljöpartiet vill ha en bättre samordning av bland annat underhållet och har tillsammans med övriga oppositionspartier i riksdagen gett regeringen i uppdrag att återkomma med ett förslag.

Vi anser även att projekteringsbolaget Vectura, som bildades vid bolagiseringen och sammanslagningen av affärsenheterna inom Vägverket och Banverket, ska behållas i statlig ägo. Vi ställer oss därför inte bakom regeringens

<sup>13</sup> Trafikverkets kapacitetsutredning, s. 57.

<sup>14</sup> Trafikverkets kapacitetsutredning.

Fel! Okänt namn på

förslag om bemyndigandet att sälja Vectura. Staten bör istället ta vara på den kompetens som finns inom Vectura och är viktig och behövs för omställningen av samhället inom transportområdet. Mer information finns i Miljöpartiets kommittémotion för Utgiftsområde 24.

## Åtgärda flaskhalsarna och öka kapaciteten

Kapacitetsutredningen visar tydligt på en rad flaskhalsar som hotar godstrafik och även persontrafik. En del av dessa investeringar ingår i den nationella planen, och Trafikverket föreslår i Kapacitetsutredningen en tidigareläggning av arbetet med dessa. Trafikverket föreslår i snitt 1,5 miljarder kronor per år under tio år i sitt högsta alternativ men visar samtidigt att även med dessa satsningar kommer en rad flaskhalsar att finnas kvar 2021. Vi satsar 4,6 miljarder kronor på att åtgärda flaskhalsar under budgetperioden, med en upptrappning från 700 miljoner kronor år 2013 för att sedan trappas upp till en nivå om 1 300 miljoner kronor årligen.

## Godspott och satsning på ”lågtrafikerade” banor

I de tågsamtal som Miljöpartiet fört under året, bland annat med näringsliv och fackföreningar, har det framkommit att det finns stora behov av satsningar på hållbara godstransporter. I dagsläget är utvecklingen snarare att mer och mer gods går över till lastbil. Denna utveckling måste brytas om vi ska ha en rimlig chans att nå klimatmålen.

Regeringens satsning på Malmbanan är ett bra första steg för en hållbar godstrafik för gruvnäringen. Miljöpartiet föreslår även att det ska byggas en järnväg till gruvan i Kaunisvaara, Pajala, vilket är den bästa lösningen för tungt gods. Miljöpartiet anser att vi bör hitta lösningar där även gruvindustrin kan bidra till spårutbyggnaden, då det är en bana renodlad för godstrafik.

Miljöpartiet föreslår en särskild satsning på en så kallad godspott, för finansiering av ett flertal olika investeringar för att skapa klimatsmartare godstransporter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Denna pott kan också ses som ett svar på branschens förslag om att inrätta en så kallad marknadspott för viktiga och oförutsedda investeringar. Vi anslår 3,6 miljarder kronor i detta syfte under budgetperioden. Investeringarna kan bland annat användas till satsningar inom nedanstående områden.

? **Längre och tyngre tåg.** Det är tekniskt möjligt att köra godståg som är 1 500 meter långa och väger 3 000 ton, vilket är mer än dubbelt så långa och dubbelt så tunga än i dag.<sup>15</sup> Med sådana tåg går det att fördubbla gods-

<sup>15</sup> Trafikverket, underlagsrapport till kapacitetsutredningen *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit*, s. 45.

kapaciteten på järnvägen. För att möjliggöra längre och tyngre tåg krävs järnvägsombyggnader, till exempel i form av längre mötesplatser och längre terminaler.

- ? **Kombiterminaler.** Möjligheten att lasta om gods mellan järnväg, sjöfart och väg är avgörande för att hitta klimatsmartare godslösningar. Vi vill att statens möjlighet att delfinansiera denna typ av investeringar ska öka.
- ? **Elanslutning för fartyg i hamnar.** Miljövinster med elanslutning för fartyg i hamn är stora. Ett elanslutet ro-ro-fartyg förbrukar vid ett genomsnittligt hamnuppehåll i storleksordningen 5 000–20 000 kWh, vilket motsvarar vad en normalstor villa förbrukar under ett år.<sup>16</sup>
- ? **Samordnade transporter i staden.** Trafikverket bedömer att den totala potentialen för samdistribution och ruttplanering kan vara 8 procent, varav ruttplanering står för 5 procent.<sup>17</sup> Att möjliggöra statlig medfinansiering för samordnade transporter i staden skulle minska de tunga transporternas klimatpåverkande utsläpp.
- ? **Lågtrafikerade banor.** För Miljöpartiet är det självklart att satsa på de så kallade lågtrafikerade banorna, inte minst med tanken på deras viktiga funktion för godstransporter. Det gäller till exempel Dalabanan, Bergslagsbanan, Norra stambanan, Malmbanan, Södra stambanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan, Bohusbanan och Inlandsbanan.

## Framtidsinvesteringar i nya snabba spår

Järnvägskapaciteten behöver öka för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och mer gods i framtiden, samt för att skapa ett mer robust järnvägsystem. Då räcker inte alla ovanstående och nödvändiga satsningar till. Det behövs också helt nya banor för snabba tåg i Sverige.

Därför är det positivt att regeringen nu inkluderat Ostlänken och en första etapp av sträckan Göteborg–Borås i sina planer. Det är ett stort steg framåt. Men vi ställer oss frågande till regeringens strategi att stänga dörren för framtidens användning av banan, genom att begränsa topphastigheten till 250 km i timmen. Trafikverkets underlag visar att investeringen ger störst samhällsekonomisk nytta med en topphastighet på 320 km i timmen. Ostlänken är redan projekterad för denna hastighet och merkostnaden är enbart några få procent. Vi anser att man i en så stor strategisk investering ska bygga för framtiden. Därför bör Ostlänken byggas i en standard för höghastighetståg. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Vi anser även att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Det ger utrymme för mer

<sup>16</sup> <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Hallbar-hamn/Hallbarhet/>.

<sup>17</sup> Trafikverket, underlagsrapport till kapacitetsutredningen *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit*, s. 45.

## Fel! Okänt namn på

pendel- och godståg och gör det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar. Många länder i Europa har redan byggt och bygger nya banor för höga hastigheter. På de sträckor där dessa byggs har flygresandet minskat kraftigt med stora miljövinster som följd. Vi vill att höghastighetståg ska knyta samman våra största städer; Stockholm, Göteborg och Malmö–Köpenhamn och senare även Hamburg och Oslo.

Miljöpartiet anser även att det behövs andra nya järnvägsstråk i Sverige. Ett exempel är Norrbotniabanan, en ny bana Umeå–Luleå för att klara gods- och persontrafiken och för persontransporter mellan städerna längs Norrlandskusten där många bor. En annan viktig strategisk investering är kapacitetsförstärkningar i Ostkustbanan, som gör det möjligt att bättre utnyttja den nya Botniabanans kvaliteter för både gods- och persontrafik. Ett tredje nytt stråk för godstrafiken är Sydostlänken från Älmhult via Olofström till Karlshamn. Ikea och Volvo är ett par av de företag som har behov av denna godslänk till hamnen vid Östersjökusten.

## Statsbidrag till spårfordon

De rödgröna införde under 00-talet ett statsbidrag till inköp av spårfordon. Många av de moderna regionaltåg som används i dag köptes in med detta stöd. Behovet kvarstår men regeringen avskaffade stödet i slutet av 00-talet. Miljöpartiet föreslår att statsbidraget återinförs och även ska kunna sökas för reinvesteringar i befintliga tåg. Statsbidraget söks av operatörerna och delas ut av Trafikverket efter en rimlig fördelning. Det bör fortsättningsvis kunna ges till alla typer av spårfordon: pendeltåg, person- och godståg på det nationella järnvägsnätet, tunnelbanetåg och spårvagnar. En åtgärd kan vara att stödja installation av det nya signalsystemet ERMTS som riksdagen beslutat om och som innebär stora merkostnader för operatörerna.

## Öka stödet till persontrafik med tåg

Regeringens nedskärningar för Trafikverkets trafikavtal har inneburit en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Anslaget för trafikavtal har minskats från 1 058 miljoner kronor 2008 till 831 miljoner kronor 2011 när myndigheten införlivades i Trafikverket. För 2013 föreslår regeringen ett oförändrat stöd.

Detta riskerar att leda till nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikeras. Ett exempel är att Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Ludvika (Genvägen) har fått sitt anslag indraget, vilket inneburit att persontrafiken lagts ned trots att banan håller på att elektrifieras. Dessa nedskärningar sker samtidigt som medvetenheten om kollektivtrafikens potential som klimatverktyg blir allt större. Miljöpartiet anser att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen, sammanlagt 800 miljoner kronor under budgetperioden, som ska öron-

märkas för tågtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Miljöpartiet anser att anslaget till trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I dagsläget innebär oljeprisökningar för Gotlandstrafiken att den totala summan för övrig trafik minskar. Därför bör en uppdelning av Trafikavtalet göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive båt och buss. Ökade kostnader för flyget eller Gotlandstrafiken får inte leda till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar.

## Satsningar på kollektivtrafik och cykel

### Spårvägar i städerna

Spårvägar är en viktig del i skapandet av hållbara städer i Sverige. Spårvägar kan vara spårvagnar, pendeltåg, tunnelbana. De är en möjlighet i stråk med många resande framförallt i städer med över 90 000 invånare. Spårvägsutbyggnaden har varit omfattande i flera europeiska länder och har blivit en stor framgång. Spårvägsutbyggnaden har lockat nya resenärer till kollektivtrafiken, och de nya stadsmiljöerna med färre bilar har lockat många boende och företag att etablera sig. Flera svenska städer har nu gått samman i föreningen Spårvagnsstäderna med ambitionen att bygga spårvägar på hemmaplan.

Miljöpartiet föreslår i budgeten att kommunerna ska ha möjlighet att få statlig delfinansiering för investeringar i spårväg. Vi anslår därför 3,8 miljarder kronor under budgetperioden i detta syfte. Anslaget ska förvaltas av Trafikverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta. Det sker lämpligen genom en fond som kommuner kan söka pengar ur. Spårvägsutbyggnader är på gång i bland annat Lund, Malmö, Helsingborg, Uppsala, Linköping och Örebro.

### Prioritering av kollektivtrafik

Trafikverket har ett sektorsansvar för kollektivtrafiken. Men det krävs öronmärkta anslag och en tydlig prioritering och återrapportering om kollektivtrafikens andel av persontransporterna ska öka. Det handlar exempelvis om anläggning av busskörfält, signalreglering, skyltning, ändringar av vägdragning och hållplatser med mera.

Trafikverket bör ha i uppdrag att prioritera kollektivtrafiken på bilismens bekostnad. Först då detta är fallet är en klimatanpassning av transporterna möjlig. Miljöpartiet anser att Trafikverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Myndigheten bör öka sina

## Fel! Okänt namn på

ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik.

Därför föreslår vi att Trafikverket ges i uppdrag att öronmärka 2,25 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Detta finansieras genom att väginvesteringar i nationell plan minskar med motsvarande belopp. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

## Cykelsatsning

Att öka cyklingens andel av persontransporterna är ett snabbt sätt att minska utsläppen från transportsektorn. Det skulle också ha mycket positiva effekter ur hälsosynpunkt. Det som behövs är att ge cykeln högre prioritet så att det blir mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

Regeringen har gett Trafikverket och Transportstyrelsen i uppgift att utarbeta en strategi och en handlingsplan för ökad och säker cykling. Det är bra med strategier och planer, men det behövs pengar också.

Trafikverkets har under planperioden 2010–2021 avsatt 994 miljoner kronor till cykelåtgärder. Merparten av pengarna ligger dock i slutet av planperioden. Miljöpartiet anser att det beloppet är otillräckligt och vill se en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder och öronmärka 2,25 miljarder kronor under budgetperioden för cykelåtgärder. Pengarna ska även kunna användas för bidrag till kommuner, exempelvis för att anlägga cykelvägar, för att införa så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt eller för informationsinsatser. Anslaget bör administreras av Trafikverket som en del av dess sektorsansvar. Ökningen bör finansieras genom motsvarande minskning av väginvesteringsanslaget i nationell plan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Pott för miljö, klimatsäkring och forskning

Trafikverket hade i den nationella planen särskilda pottar för bl.a. miljö, trimning och forskning. Det handlar om arbete med buller, trafiksäkerhet, landskap, vatten, hållbar samhällsutveckling med mera. Regeringen har prioriterat ner flera av dessa områden och stora delar av satsningen har skjutits till planperiodens slut. Det gör att detta viktiga arbete blir eftersatt och riskerar att inte bli gjort. Miljöpartiet tillför 400 miljoner kronor för dessa ändamål under budgetperioden, vilket innebär 100 miljoner kronor mer årligen jämfört med regeringens förslag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.



## Omprioritera klimatförstörande väginvesteringar

Ett långsiktigt hållbart samhälle ställer nya krav på planeringen inom trafik- och transportsystemet. Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hålla med resurser och minska vägtransportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem bäst kan lösas, i första hand genom att minska behovet av transporter och valet av transportsätt, i andra hand genom åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon, i tredje hand genom begränsade ombyggnadsåtgärder och i sista hand genom stora nybyggen eller större ombyggnadsåtgärder.

I Sverige ska fyrstegsprincipen ligga till grund för trafikplaneringen. Detta slogs fast bland annat i regeringens direktiv till trafikverken inför framtagnandet av Nationell plan för transportsystemet 2010–2021. Tyvärr har den inte fått genomslag i regeringens politik. Den sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm, Södertörnsleden, Skurubron, E22 i Skåne och nedmonteringen av järnvägssystemet är aktuella exempel som går stick i stäv med fyrstegsprincipen.

Miljöpartiet föreslår att regeringen i regleringsbrev skärper tolkningen av fyrstegsprincipen i trafikplaneringen, i syfte att öka tillämpningen av steg ett och två, och att med hjälp av denna princip omfördela resurser inom ramen för den nationella planen för att uppnå samhällsmålen till lägre kostnader. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Motorvägar kan ersättas med två-plus-ett-vägar. En del vägprojekt kan vara viktiga ur trafiksäkerhetsprojekt. Många av de förbifarter som planeras i Sverige bör dock omprövas. Genomfartstrafiken utgör ofta en liten del av den beräknade trafiken på dessa vägar. Den allra största delen av trafiken är pendling mellan olika delar av städerna och trafik som nygenereras genom en utglesning av boendet, nya externa köpcentrum med mera.

### Avbryt projektet ”Förbifart Stockholm”

Miljöpartiet vill avbryta projekteringen av ”Förbifart Stockholm”, Sveriges dyraste motorväg. Vägen skulle leda till fortsatta minskningar av kollektivtrafikandelar samt dessutom leda till kraftigt ökade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Motorvägen väntas ge upphov till 145 000 nya bilresor per dygn måndag–fredag.

Allt överskott från trängselavgifterna i Stockholm används idag till vägprojekt, huvudsakligen ”Förbifart Stockholm”. Detta trots att resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm före trängselavgifterna infördes byggde på att överskottet även skulle gå till kollektivtrafik i regionen. Överskottet bör istället överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Detta innebär förändringar i tabell 1:11 Trängselskatt i Stockholm som minskas med motsvarande belopp. Vi minskar anslaget 1:1 Vaghållning med

## Fel! Okänt namn på

1,75 miljarder kronor under budgetperioden, som regeringen planerar att lägga på Förbifart Stockholm, och prioriterar om bland annat till satsningar på spårtrafik.

Att regeringen nu öppnat dörren för att bygga den så kallade Österleden, ännu en klimatförstörande motorväg i Stockholm, är ett steg helt i fel riktning. Särskilt allvarligt är det att regeringen helt struntar i kollektivtrafikresenärernas behov och aviserar en annan dragnings av en tunnelbana till Nacka, enbart för att anpassa den till bilisternas behov. För oss är det självklart att de investeringar som görs på infrastruktur i Stockholm ska utgå från klimatmål och en ökad andel resande med kollektivtrafik.

## It – det femte transportslaget

De fyra transportslagen järnväg, väg, sjöfart och flyg fungerar inte utan det femte, data och telekommunikation. Stora klimatvinster kan göras med hjälp av it. Det handlar till exempel om att ersätta en del av de ”tvungna” flygresorna med videokonferenser. Företaget Telia Sonera lyckades minska antalet tjänsteresor med 30 procent på sex år genom ett målinriktat arbete och med it som verktyg.

Det moderna samhället är beroende av data- och telekommunikation och blir allt mer sårbart. Infrastruktur för data- och telekommunikation är en grundläggande samhällstjänst. Det är viktigt ur sårbarhetssynpunkt att behålla ägande och drift av statliga fibernät. Ett statligt kontrollerat operatörsneutralt och rikstäckande fibernät som Trafikverket ICT:s behövs för att garantera myndigheter tillgång till en robust kommunikationsinfrastruktur. Utöver dess betydelse för samhällets säkerhet och trafiken, är det också en viktig tillgång för att ge fler människor tillgång till goda tele- och dataförbindelser, framför allt i områden där det inte är företagsekonomiskt lönsamt att bygga ut och det inte går att förlita sig på marknadskrafterna.

## Miljömålsanknuten satsning på samhällsplanering

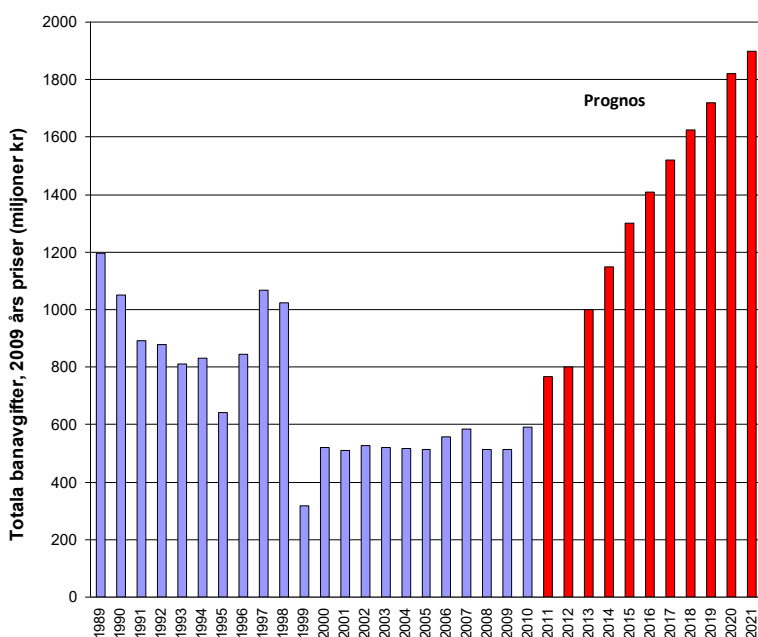
Naturvårdsverket konstaterar i den årliga uppföljningen av miljökvalitetsmålen (2012) att hänsynen till natur- och kulturmiljö behöver bli bättre vid exploatering för bland annat bebyggelse och infrastruktur. Det är också centralt att uppnå en minskad spridning av bebyggelse och tjänster för att minska bilberoendet. Detta kan göras genom kompletteringar till befintlig bebyggelse, vilket också innebär att marken utnyttjas mer effektivt. Förtätning ska inte bara utgöras av bostäder utan även av näringslivsverksamhet, service, grönområden och annat som kan öka boendekvaliteten i området.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet föreslår därför ett miljömålsanknutet kunskapsutvecklingsprogram för fysisk planering. För detta anslår vi 100 miljoner kronor årligen 2013–2016 till Boverket. Mer information om anslaget finns i Miljöpartiets kommittémotion för Utgiftsområde 18.

## Ekonomiska styrmedel

### Nej till höjda banavgifter



Regeringen aviserar i budgeten kraftigt höjda banavgifter. Trafikverket har beräknat att höjningen kan komma att fortsätta till nära 2 miljarder kronor år 2021 om man ska nå de belopp som regeringen har angett i den nationella planen. Detta kommer att försämra ekonomin för järnvägens godsentreprenörer och risken är stor att gods flyttas över från tåg till lastbil. Trafikverket har beräknat att de höjda banavgifterna innebär att godset på tåg minskar med cirka 5 procent och utsläppen av koldioxid ökar med 114 000 ton till 2021.<sup>18</sup>

Miljöpartiet anser att varje trafikslag ska bära sina kostnader inklusive miljöpåverkan. Det gör inte den tunga vägtrafiken idag. I väntan på att en lastbilsskatt införs säger Miljöpartiet därför nej till de föreslagna höjningarna av

<sup>18</sup> Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket rapport 2011:080.

**Fel! Okänt namn på**

banavgifterna. Därför tillför vi motsvarande belopp till Trafikverkets budget. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Lastbilsskatt

En enad klimatberedning ställde sig bakom ett införande av en avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar. Ett tiotal länder i Europa har infört, eller beslutat att införa, en avståndsbaserad avgift för tunga fordon och EU-kommissionen förespråkar en sådan i sin aktuella vitbok om trafiken i unionen. Likväl lyser den med sin frånvaro i regeringens budgetproposition.

Minskad lastbilstrafik skulle inte bara leda till minskad klimatpåverkan utan också minska olyckorna på vägarna. Det skulle även leda till lägre behov av underhåll på vägarna, och frigöra resurser till andra prioriterade åtgärder.

En lastbilsskatt är rättvis då samtliga tunga fordon som sliter på vägarna är med och betalar. Idag slipper utländska åkerier helt dessa kostnader.

Miljöpartiet anser att avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas. Vi bedömer det som praktiskt möjligt andra halvåret 2014. Skatten bör utgå med i genomsnitt 14 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

## Klimatskatt på flyget

En resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg släpper ut 3 gram koldioxid. Samma resa med flyg släpper ut 66 kilo. Man kan åka 22 000 gånger till Göteborg med tåg innan man når samma klimatpåverkan som en flygres. Ändå är samma resa med tåg ofta dyrare än flyget.

Det vill Miljöpartiet ändra på. Självklart ska det vara billigare att ta tåget än att flyga. I år införlivas flyget i handeln med utsläppsrätter, i samma utsläppsbubbla som industrin. När flyget ska konkurrera om samma utsläppsrätter som den konkurrensutsatta industrin, som inte har lika stora möjligheter som flyget att övervältra kostnaderna för utsläppsrätter på konsumenterna, riskerar vi en situation där flyget köper upp industrins utsläppsrätter och fortsätter att expandera som förut medan industrin flyttar ut till länder utanför EU. För att inte riskera en sådan utveckling bör flyget ges en egen utsläppsbubbla. I den bubblan bör taket sättas lägre med hänsyn till att flygets klimatpåverkan är större än dess koldioxidutsläpp.

I väntan på en sådan lösning behövs kompletterande styrmedel för att flyget ska betala de fulla samhällskostnader man orsakar och därmed få tillräckliga incitament att minska sin klimatpåverkan. Det bästa vore om flyget betalade energi- och koldioxidskatt för bränslet precis som andra transportslag, men så länge internationella överenskommelser försvårar en sådan lösning får vi använda andra metoder. Vi föreslår en flygskatt som ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln. Avgiften är cirka 110 kronor per enkel resa på resor inom Sverige och Europa, samt

**Fel! Okänt namn på**

270 kronor per enkel resa på resor utanför Europa. Avgiften bygger på att flyget ska betala energi- och koldioxidskatt på samma nivå som vägtrafiken. Eftersom flygets klimatpåverkan är större än vägtrafikens, på grund av NO<sub>x</sub>-utsläpp, ångbildning med mera, behöver nivån justeras upp efter hand. Också med hänsyn till utvecklingen av flygets inträde i utsläppshandeln. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Vissa flygresor till och från orter med begränsade tågförbindelser är undantagna från skatten, det gäller till exempel flygplatser i Stödområde A.<sup>19</sup>

Stockholm den 26 september 2012

*Stina Bergström (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

<sup>19</sup> Utöver flygplatser i Stödområde A ingår Hagfors, Kramfors/Sollefteå, Luleå, Skellefteå, Umeå, Visby, Örnsköldsvik.