

Motion till riksdagen 2024/25:3235

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 459 miljarder kronor i 2025 års priser.
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 354 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt att av den ekonomiska ramen ska 282 miljarder kronor i 2025 års priser användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.
3. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 823 miljarder kronor i 2025 års priser användas till utveckling av transportsystemet samt att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet 2026–2037 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder, slussar och isbrytare, driftsstöd till icke-statliga flygplatser, stöd för att främja hållbara stads- och landsbygdsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trängselskattesystemet ska decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägutredningen (SOU 2013:3) och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omedelbart återuppta planeringen och bygget av nya sammanhängande stambanor och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att omfatta även andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att funktionsmålet ska nås inom hänsynsmålets ramar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett vägtrafikminskningsmål för ökad transporteffektivitet som differentieras beroende på storstad, större städer, tätort och landsbygd och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de samhällsekonomiska analyserna (ASEK) ska ses över och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett tydligt uppdrag om målstyrning för ökad transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa möjligheter för längre tåg och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplad till multimodala godsterminaler och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa laddplatser såväl för lätta fordon som för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030 och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ta ett större ansvar för regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) ska utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella planen ska innehålla finansiering för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och attraktiv cykling och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Bromma flygplats bör tas bort från det nationella basutbudet för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Miljöpartiets vision är effektiva och hållbara transporter i hela landet. Sverige ska ha en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela, järnvägen byggs ut och tågen går i tid. Det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivet och

människors vardag med hållbara resor till jobb, utbildning, service och nöjen, samt en effektiv godstrafik med låg miljöpåverkan som främjar jobb och utveckling i hela landet. Transportsektorn ska bidra till en regional utveckling och landsbygdsutveckling med en minimal påverkan på människors hälsa, biologisk mångfald och klimatpåverkan. Med ett transporteffektivt samhälle ska det gå att leva och verka bra i hela landet. En välfungerande och hållbar transportinfrastruktur samt förutsättningar för digitala möten stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.

Den statliga transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas i hela landet så att det övergripande transportpolitiska målet uppnås, inklusive att funktionsmålet nås inom hänsynsmålets ramar. Miljökvalitetsmålen ska klaras samt de av riksdagen och EU beslutade klimatmålen uppnås. Ett transporteffektivt samhälle, en trafikslagsövergripande och målstyrd planering, fyrstegsprincipens förhållningssätt samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna ska vara vägledande. Miljöpartiet vill införa ytterligare en transportpolitisk princip om ett transporteffektivt samhälle.

Miljöpartiet ökar den övergripande ramen upp till 1 459 miljarder kronor för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Miljöpartiet föreslår att upp till 823 miljarder kronor i anslagsfinansiering kan användas till utveckling av transportsystemet för perioden 2026–2037 där dessa i huvudsak ska fokuseras på järnvägsinvesteringar. Till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar anslås 282 miljarder kronor, men Trafikverket kan omfördela ytterligare medel från utveckling av transportsystemet för ett snabbare återtagande av det eftersatta järnvägsunderhållet. För drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar anslås 354 miljarder kronor.

Regeringen saknar en helhetssyn

Med regeringens transportpolitik är likväl oron fortsatt stor för de som står och väntar på ett tåg som aldrig kommer eller för den tågresenär som ser timmarna långsamt passera i ett alltmer försenat tåg. Ett sammanhållet grepp kring nya och viktiga stambanor i hela landet saknas. I regionerna finns osäkerheten kvar om vilka medel som faktiskt kommer att finnas i länsplanerna och vilka angelägna lokala investeringar som fortsatt får vänta.

Investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen är avgörande, men lika viktigt för ett hållbart och fungerande transportsystem är effektiva styrmedel som bidrar till att transportsystemet når klimatmål, trafiksäkerhet, luftkvalitet, hälsa och att varje trafikslag står för sina externa kostnader. Det är kombinationen av dessa styrmedel och investeringar som påverkar hur transportsystemet används och har förutsättningar att uppnå det samlade transportpolitiska målet.

Regionerna har framfört en stor efterfrågan på ökade satsningar på järnväg och medfinansiering av kollektivtrafik. Flera regioner betonar klimatmålen betydelse och lyfter elektrifiering, biodrivmedel, ekonomiska styrmedel och transporteffektivitet som angelägna åtgärder.

Möjliggör för breddad finansiering

Miljöpartiet är öppet för att till en del finansiera framtidens infrastruktur genom en lånefinansiering. Det möjliggör ytterligare medel som kan användas till utveckling av

transportsystemet och utgör ett komplement till traditionell anslagsfinansiering. En avvägd lånefinansiering kan möjliggöra ett mer samordnat och effektivt genomförande av projekt. Det kan också ge nyttoeffekter som ger ökad kapacitet och att framkomlighet realiserar tidigare än vid anslagsfinansiering. Likaså är det intressant att titta på om olika projekt kan genomföras i bolagsform. Sverige ska även arbeta aktivt för att söka medfinansiering till infrastrukturprojekt från EU och Nato. Det centrala är att projekten både skapar nytta för framtidens transporter och bygger ett transporteffektivt och klimatsmart transportsystem. Miljöpartiet ser i dag att viktiga investeringar inte genomförs eller genomförs långt senare än behoven medger. Stora investeringar i modern infrastruktur kommer med kostnader på kort sikt, men med högt välförhållande. Att göra ingenting blir också dyrt, men till skillnad mot investeringar medför det inte några positiva effekter.

I de fall kommuner med trängselskatt önskar en förändring av systemet för att minska biltrafiken och öka framkomligheten i det regionala och lokala vägnätet strävar Miljöpartiet för att möta en sådan begäran. Miljöpartiet är även öppet för om fler kommuner vill införa trängselskatt. Trängselskattesystemet behöver även decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningen (SOU 2013:3), där trängselskatten som styrmedel i viss utsträckning kan regleras lokalt utifrån intervall beslutade av riksdagen. Eventuella nya intäkter och befintliga intäkter till följd av att avtal om statlig medfinansiering har löpt ut ska förstärka länsplanen i den region där trängselskatt förekommer.

Underhåll vägar och spår – öka satsningen på järnvägsunderhåll

Miljöpartiet anser att det är en viktig och grundläggande uppgift att underhålla den infrastruktur vi har för både vägar och järnvägar. Att det eftersatta underhållet på väg kan återtas under planperioden är positivt, men att enbart en mindre del av järnvägsunderhållet bedöms återtas är ett totalt misslyckande och oacceptabelt. Tågförseningar och inställda avgångar drabbar allt fler och allt oftare. Det påverkar både person- och godstransporter och ytterst påverkar det förtroendet för järnvägen i sig. Anslaget för järnvägsunderhåll behöver höjas, men inte på bekostnad av vägunderhållet. Miljöpartiet anslår 282 miljarder kronor för drift och underhåll av järnväg och Trafikverket får även i uppdrag att vid ytterligare behov omfördela medel från väginvesteringar till ett ökat anslag på järnvägsunderhåll för att så fort rimligt möjligt återta allt eftersatt järnvägsunderhåll, dock senast 2037. Vi gör bedömningen att det finns ytterligare utrymme för mer järnvägsunderhåll än regeringen anslår under den kommande planperioden och att volymen för järnvägsunderhåll kan vara som störst i planperiodens senare del. Det är även viktigt med införandet av järnvägens signalsystem ERTMS för att inte järnvägen ska riskera att helt sluta fungera på delar av infrastrukturen.

Med Miljöpartiet och Socialdemokraterna i regeringen ökade de ekonomiska ramarna i och med infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och detta har skapat förutsättningar för en ökad verksamhetsvolym av järnvägsunderhåll. Men när Moderaternas, Sverigedemokraternas och Kristdemokraternas budgetförslag för år 2022 antogs som statens budget försvann helt plötsligt 750 miljoner kronor för angeläget järnvägsunderhåll bara för år 2022. Med Tidöpartiernas politik vid regeringsmakten har vägunderhållet förstärkt medan järnvägsunderhållet år för år saknat den högre underhållsram som

Miljöpartiet var med och genomförde. Regeringens infrastrukturproposition befäster en transportpolitik som prioriterar bilen och lämnar kvar tågresenärerna på perrongen. Så kan vi inte ha det. Sveriges tågresenärer och godstransportörer förtjänar bättre.

Järnvägsunderhållet ligger långt efter mot vad resenärer och godstransportörer kan förvänta sig av svensk järnväg. I relation till total spårlängd är Sveriges underhållskostnader klart under genomsnittet och investeringskostnaderna strax under genomsnittet för de europeiska länderna. Det behövs även utvecklade arbetsmetoder och ett upplägg för åtgärderna som medger att återställa den eftersatta järnvägen samtidigt som tiden för arbetena inte sänker kapacitet och tillgänglighet mer än nödvändigt. Trafikverket saknar i dag till och med ett underhållssystem för att ge en bild i realtid av anläggningen, dess tillstånd, kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver ske.

Återta järnvägsunderhållet i statlig regi och dela upp Trafikverket

Underhållet av järnvägen har under lång tid lagts ut på entreprenad till privata utförare. Med marknadskrafterna skulle det bli bättre och billigare. Likt i andra länder som gjort samma sak har det i stället blivit dyrare och sämre. Ett förstatligande av underhållet är inte bara nödvändigt för att få ordning på den dåliga rälsen utan inte minst för att staten måste återta ett helhetsansvar för järnvägen. Inte heller sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har skapat de fördelar som var avsikten. 15 år är tillräckligt med tid för att dra slutsatsen att det inte blivit som tänkt. Sveriges järnväg behöver en ansvarig myndighet med expertis som ägnar hela sitt fokus åt järnvägen.

Investera i den svenska järnvägen

Miljöpartiet anser att det är angeläget med stora satsningar på nya sammanhängande stambanor för järnvägen i hela Sverige. Regeringen har stoppat viktiga investeringar i höghastighetsbanor i södra Sverige och i norra Sverige saknas beslut på angelägna satsningar. Detta har skapat stor osäkerhet kring hur Sveriges framtida järnvägsinfrastruktur ska utvecklas. Regeringen saknar en vision för den svenska järnvägen. De befintliga stambanorna byggdes under 1800-talets senare del och deras betydelse för den svenska ekonomin och för utvecklingen av vårt land kan inte nog understrykas. Den järnväg som har byggt Sverige starkt står inför stora utmaningar. Infrastrukturen har brister i kapacitet, eftersatt underhåll och ett föråldrat signalsystem. Regeringen prioriterar bättre vägstandard i stället för nya stambanor. När delar av järnvägen har nått kapacitetstaket går det varken att öka tågresandet tillräckligt mycket eller att göra nödvändigt underhållsarbete utan alltför stora trafikstörningar. Det behövs nya stambanor, och att i det läget flytta medel från järnväg till väg är en politik som Miljöpartiet starkt motsätter sig. Nya stambanor avlastar regional- och godstrafiken på de befintliga stambanorna och lägger grunden till ett fossilfritt transportsystem.

Miljöpartiet kräver att regeringen omedelbart återupptar planeringen och bygget av nya stambanor. Flera länder i Europa satsar på stambanor anpassade efter en maxhastighet på 320 km/h. Miljöpartiet delar den målbilden. Utan en tydlig vision får inte den svenska järnvägen förutsättningar att utgöra ryggraden i utvecklandet av det svenska samhället även för de kommande 150 åren.

En viktig kommande länk är Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark som förväntas öppnas år 2029. Tunneln innebär avsevärda restidsvinster

mellan södra Sverige och Tyskland och trafikflödena till Sverige och Norge förväntas öka. Regeringen har inte gett denna nya transportkorridor till Europa det fokus som skulle behövas.

Infrastrukturpropositionen är en förlorad möjlighet

Regeringens infrastrukturproposition är en förlorad möjlighet att ställa om transportsektorn. Framtidens transporter kommer i allt väsentligt att framföras på dagens infrastruktur. Även med en hög investeringsnivå kommer ny infrastruktur bara att utgöra ett marginellt tillskott till den infrastruktur som redan finns. Styrningen behöver därför rikta in sig på användningen av transportsystemet. Styrningen av hur transporterna används kommer även att påverka valet av infrastruktur. Miljöpartiet delar Trafikverkets analys i inriktningsunderlaget att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att den breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter. Detta möjliggör ett större fokus på steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen för planens genomförande.

Planera för ett transporteffektivt samhälle

Miljöpartiet vill ge Trafikverket i uppdrag att redovisa ett alternativ i den kommande nationella planen som baseras på ett transporteffektivt samhälle med mål om minskad vägtrafik. Att effektivisera transportsystemet bidrar till viktiga synergier samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas inom ramen för riksdagens beslutade miljö kvalitetsmål. Funktionsmålet är i praktiken överordnat hänsynsmålet trots att de ska vara varandra jämbördiga. Men det är först när funktionsmålet kan nås inom hänsynsmålets ramar som det övergripande transportpolitiska målet kan uppnås. Miljöpartiet vill att ett transporteffektivt samhälle ska utgöra en ny transportpolitisk princip.

Transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt, exempelvis genom en ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering och samordnade godstransporter, men också genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och därmed skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett minskat trafikarbete. Genom kortare avstånd till vardaglig service, digitala tjänster för de som har möjlighet att arbeta hemifrån och bättre förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik, gång, cykel och olika delningstjänster skapas en bibehållen eller ökad tillgänglighet samtidigt som vägtrafiken kan minska, huvudsakligen i våra större städer.

Ett transporteffektivt samhälle i städer och tätorter och en högre grad av resande med tåg mellan dessa ger andra behov av investeringar. Då kan klimatmålen, folkhälsa och att stödja kommuner i att utveckla den bebyggda miljön med fokus på närhet i stället för restidsvinster tas som utgångspunkter. Det medför att valet av styrmedel och åtgärder skiljer sig åt från regeringens transportpolitik. Vi ser att det är städerna och regionerna som i dag driver på för en ny syn på trafiken, men för att lyckas med detta behövs stöd från nationellt håll. Effektiva styrmedel, regionala medel och en nationell transportplanering som möter kommuner och regioner i deras strävan mot hållbara, trivsamma och transporteffektiva miljöer behöver utvecklas.

Målstyrd planering med olika vägtrafikminskningsmål för stad och land

Det behövs ett vägtrafikminskningsmål för ökad transporteffektivitet som differentieras beroende på storstad, större städer, tätort och landsbygd för att möta de olika förutsättningar som finns i landet. Trafikanalys behöver i samverkan med Trafikverket ta fram olika målbilder. Stockholm och Göteborg har redan mål om minskad biltrafik på 25–30 procent till 2030 (med olika startår) och på landsbygden kan sannolikt målet vara att biltrafiken inte ökar. Samtidigt behöver landsbygden stärkas genom ökad service för en bättre tillgänglighet med kortare avstånd än i dag, och det visar på behovet av att samverka med flera delar i samhället. Ett transporteffektivt samhälle kan inte realiseras enbart genom transportpolitiken. En nationell plan som börjar gälla 2026 kan inte kompensera regeringens kraftigt försämrade klimatpolitik med tillräckligt omfattande trafikminskningar redan till år 2030. Men det finns stora möjligheter till utsläppsminskningar som kan bidra till 2030 och inte minst mot nollutsläpp 2045. Minskad vägtrafik leder även till bättre luftkvalitet, minskat buller, minskad trängsel och bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik med nyttor som består långt efter 2045.

Trafikverket beräknar nu att trafikarbetet ökar mellan 2019 och 2045. Vägtrafiken förväntas öka 26 procent och tågtrafiken med 47 procent samt busstrafiken med enbart 8 procent. Inrikes flyg förväntas öka med 10 procent. Sett till personkilometer per år är det en mycket stor ökning för personbil med hela 23,9 miljarder personkilometer och för tåg och buss med jämförelsevis endast 8,3 miljarder personkilometer. Godstransporterna väntas huvudsakligen öka i linje med den historiska utvecklingen. Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen har ofta överskattat utvecklingen för biltrafiken och underskattat resande med tåg. Utvecklingen av infrastrukturen sker i dag utifrån en prognosbaserad planering baserad på framtida restidsnyttor, som står för huvuddelen av den samhällsekonomiska lönsamheten i kalkylerna. Detta har starkt missgynnat järnvägstrafiken som haft mycket kraftigare resandeutveckling än i prognoserna, huvudsakligen för persontransporter.

Det finns exempel på järnvägsprojekt som har bedömts samhällsekonomiskt olönsamma trots att de beskrivs som helt avgörande och angelägna för transportinfrastrukturen som helhet. Underhåll av väg bedöms ge nästan dubbelt så stor nytta som underhåll i spår. Säg detta till den som dagligen väntar på ett tåg som är försenat. Ska vi på allvar prioritera järnvägen behöver de samhällsekonomiska analyserna ses över. Med ett mål om minskad vägtrafik (olika mycket beroende på del av landet) skulle den samhällsekonomiska beräkningen för olika åtgärder – allt annat lika – få ett annat utfall, då en stor del av de beräknade restidsnyttorna beräknas från ökade trafikmängder.

Trafikverket ska få ett tydligt uppdrag om målstyrning för ökad transporteffektivitet och med vägtrafikminskningsmål. Då blir satsningar på järnvägen, kollektivtrafik samt cykel ännu mer angelägna. Detta medför även att nuvarande trängsel i vägsystemet försvinner eller kraftigt minskar och att det inte längre behövs kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet. Ny väginfrastruktur utifrån angelägna nyetableringar av bostäder och verksamheter kommer fortsatt att vara i behov av anslag, men dessa anläggs utifrån tillgänglighet och inte utifrån behov av ökad kapacitet. Investeringsramen för väg ska få ett tydligt fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att nå etappmålet för trafiksäkerhet och arbetet utifrån nollvisionen. Detta medför att ramen för investeringar till största del kan gå till investeringar i järnväg samt till ökade anslag för länsplanerna.

Planerade vägprojekt ska omvärderas utifrån vägtrafikminskningsmålen samt att Trafikverket ges möjligheter till omfördelning från väginvesteringar till ett ökat järnvägsunderhåll.

Östlig förbindelse är en motorväg som leder bort från ett transporteffektivt samhälle och projektet ska inte provas för finansiering eller fortsatt planeras för genomförande.

Klimatmålen nås ej

Inrikes transporter står i dag för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Med redan beslutade styrmedel kommer gällande mål inte att nås. Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Vi har hittills åstadkommit ungefär hälften – men hälften återstår med mindre än sex år kvar. EU:s klimatpolitik ”Fit for 55” innebär att Sverige har bindande åtaganden till 2030 inom bl.a. ESR-sektorn där transporternas utsläpp ligger. Detta åtagande är även en koldioxidbudget till skillnad från de nationella målen. Regeringens klimatskadliga politik försvårar avsevärt möjligheten att nå både nationella klimatmål och inte minst ESR-målet. Det långsiktiga målet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast 2045. Trafikverket är tydligt i inriktningsunderlaget med att reduktionsplikten eller motsvarande kraftfulla styrmedel är avgörande för att klara klimatmålen till 2030 samt att det är angeläget att främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen.

Körkostnaden för bil förväntas successivt minska med ca 22 procent till 2045, vilket till stor del beror på ökad elektrifiering av fordonsflottan, men även bränslesnålare bensin- och dieselfordon. Den genomsnittliga körkostnaden minskar trots att högre priser antas på bensin och diesel. Det är personer med äldre fordon som förväntas få ökade transportkostnader och för vissa målgrupper kommer det att behövas riktade stöd för att klara klimatomställningen både för högre drivmedelskostnader och för att kunna byta till elbil eller till andra färdslag. För järnvägstrafiken antas högre kostnader som orsakas av en höjning av banavgifterna samt ett höjt elpris. Även sjöfarten antas få högre transportkostnader.

Flygskatten ska inte avvecklas, utan den ska dubbleras för att flyget snabbare ska minska sina utsläpp. Flygskatten minskar utsläppen med ca 180 000 ton koldioxid per år och en dubbling minskar utsläppen ännu mer. Flygets ökningstakt halverades i Sverige när flygskatten infördes och tillsammans med ökad inblandning av biodrivmedel och introduktion av elflyg är ett minskat flygresande nödvändigt tills flyget är fossilfritt.

Konkurrensneutral prissättning på transporter

Transporter innebär en nytta eftersom de förflyttar människor och gods. Men transporter innebär också i dagsläget samhällskostnader som drabbar andra än resenären eller transportören själv, som t.ex. utsläpp, slitage och olyckor. Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt för utformningen av styrmedel inom transportsektorn. Stora delar av vägtrafiken är i dag underprissatta ur denna synvinkel, framför allt den tunga vägtrafiken. Detta snedvrider i dag konkurrensen då gods på järnväg i hög grad är prissatt utifrån dessa samhällskostnader. Kilometerskatt för tung trafik kan vara

ett sätt att hantera vissa av vägtrafikens externa effekter, som slitage och trängsel. Det kan även ske genom en långsiktig utveckling av trängselskatter, fordons- och trafikregleringar eller prissättning av utsläpp. Det centrala är att transporter ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader och att dessa ska vara rättvisa mellan olika trafikslag. Väl utformad prissättning av transporter har även stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt. Detta skulle även innebära att vissa vägtransporter skulle gå över till järnväg, och för transportplaneringen som helhet är det väsentligt att kunna peka ut vilka åtgärder som bäst möter denna utveckling. Regeringen skulle behöva redogöra för hur en utformning av styrmedel ska se ut för transportsektorn som helhet och att detta blir en utgångspunkt för framtagandet av den nationella planen.

Satsning på ökad intermodalitet och förutsättningar för längre tåg

Sverige tillåter redan i dag tyngre vägfordon än vad som är generellt tillåtet i Europa samtidigt som längre tåg än svensk standard tillåts i flera av våra grannländer, som exempelvis Finland, Danmark och Tyskland. Miljöpartiet är kritiskt till regeringens ensidiga beskrivning av längre och tyngre fordon på väg och saknar ett motsvarande perspektiv för järnvägstransporterna. Miljöpartiet är öppet för att tillåta längre och tyngre lastbilar på vissa utpekade stråk där möjligheten att ersätta dessa vägtransporter med järnväg och sjöfart saknas. Men längre och tyngre vägtransporter snedvrider ytterligare konkurrenssituationen för gods mellan väg och spår, och den bedömda klimatnyttan behöver ställas mot fler lastbilar och färre tågtransporter. Det ökade slitaget som detta medför behöver analyseras djupare. VTI har bedömt att längre och tyngre lastbilar riskerar att påverka själva vägunderbyggnaden vid temperaturer som pendlar kring noll grader och som i förlängningen påverkar vägbanan negativt.

Förutom att skapa möjligheter till längre tåg vill Miljöpartiet se ett riktat fokus på en strategisk utbyggnad och förstärkning kopplat till multimodala godsterminaler som bidrar till att stärka det transportövergripande synsättet och som medför att gods-transporterna effektiviseras. Det kan handla om att möjliggöra bättre omlastningsnoder mellan väg, spår och sjöfart samt anslutningar till dessa.

Möjliggör fler elfordon och bättre laddningsmöjligheter

För att klara klimatomställningen är det helt nödvändigt att påskynda arbetet för fler utsläppsfria fordon som går på el och vätgas och att planen säkerställer laddplatser såväl för lätta fordon som för tung trafik och annan nyttotrafik längs med det statliga vägnätet. Samtidigt kan staten ge stöd genom medel, regelförenklingar och tillgång till förnybar el i hela landet. EU-förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) innehåller bindande minimikrav på EU:s medlemsstater att säkerställa en utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten i hela EU. Det ställs krav på omfattning, kapacitet och geografisk lokalisering vid olika angivna tidpunkter för laddinfrastruktur för tunga och lätta fordon samt tankinfrastruktur för vätgas. Även om denna utveckling påskyndas finns behovet av att arbeta för en minskad vägtrafik och att biodrivmedel ersätter fossila drivmedel i en övergångsperiod. Biodrivmedel kommer på längre sikt att få större betydelse inom sjöfart och flyg.

Vision för kollektivtrafik och cykel saknas

Attraktiv kollektivtrafik och cykling är en förutsättning för ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd. Kollektivtrafik och cykling vidgar och bidrar till fungerande arbetsmarknader och underlättar för företag att rekrytera rätt kompetens. Med kollektivtrafik och cykling kommer människor till jobb, nöjen, förskolan och butiken. Med kollektivtrafik och cykel kommer människor hem på kvällen.

Långt över 90 procent av kollektivtrafiken drivs i dag med el eller förnybara drivmedel. Det innebär att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafik minskar utsläppen. Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller tåget minskar sin klimatpåverkan. Branschen har tagit fram konkreta förslag på åtgärder och ett mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030. Trots detta saknar infrastrukturpropositionen helt framåtblickande skrivningar för kollektivtrafiken förutom att regeringen vill se bättre tillgänglighet till flygplatserna med kollektivtrafik. Det duger inte. Miljöpartiet stöder branschens mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030.

Staten medfinansierar vissa satsningar som syftar till att skapa och förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik och cykel, framför allt via länsplanerna men sedan 2015 också via stadsmiljöavtalen. Länsplanerna behöver få ökade anslag och det är i dessa planer som regionala åtgärder för stärkt kollektivtrafik och cykel ofta ligger. Länsplaner kan medfinansiera järnvägsfordon för kollektivtrafik, men inte bussar. Vi vill att länsplanerna även ska kunna medfinansiera bussar. Kollektivtrafiken utgörs till stor del av busstrafik – inte minst i glesbygd – och detta ger fler möjligheter till att länsplanemedel går till kollektivtrafik. Stadsmiljöavtalen ska bli kvar och dessa behöver utvecklas och bli enklare att söka. Även ett landsbygdsmiljöavtal ska införas och vända sig till kommuner och regioner med andra förutsättningar än dem som finns i städerna. Sammantaget ska möjligheten att söka medfinansiering till landets regioner och kommuner för lokalt hållbara trafiklösningar öka och stöden ska vara utformade för landets alla kommuner och regioner. Det behövs även statlig finansiering i den nationella planen för cykling för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och förutsättningar för attraktiv cykling. Utöver finansiering behöver trafiklagstiftningen anpassas till cykeltrafikens förutsättningar, bl.a. genom att ge möjlighet för väghållare att tillåta cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött ljus där så är lämpligt.

Staten behöver ta ett större ansvar för regional kollektivtrafik. Ökningen av personresor inom järnvägen sker till stor del genom den trafik som kollektivtrafikhuvudmännen bedriver. Men det är inte enbart resandet som ökar utan även biljettpriserna. Samtidigt som infrastrukturpropositionen prognostiserar lägre körkostnader för bil bedöms högre kostnader för järnvägstrafik. Infrastrukturpropositionen saknar bedömningar av kollektivtrafikens kostnader, men historiskt har priserna för kollektivtrafiken ökat mer än drivmedelspriserna. Det behövs ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik och staten behöver i betydligt större grad finansiera nuvarande kostnader för kollektivtrafiken för att den ska bli billigare för resenärerna. Ett nationellt Sverigekort för all regional kollektivtrafik ska införas.

Trafiksäkerhet som räddar liv

Miljöpartiet är positivt till Trafikverkets förslag att systemet med automatiska trafik-säkerhetskameror (ATK) kan utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas. Detta skulle få stor betydelse för hastighetsefterlevnaden. Om alla höll hastigheten skulle ca 50 liv sparas årligen. Arbetet med anpassning av hastighetsgränser behöver också fortsätta. År 2030 medges max 80 km/h på vägar som inte mötesseparerats, men vi anser att det är angeläget att så fort som möjligt sänka hastigheterna på dessa sträckor alternativt mötesseparera vägarna och samtidigt skapa parallell infrastruktur för gång och cykel. Detta är viktiga åtgärder som räddar liv och sänkta hastigheter bör kunna ske skyndsamt i väntan på eventuell åtgärd för mötesseparering. Åtgärder för mittseparering bedöms främst ske på regionala vägar om etappmålen för trafiksäkerhet till 2030 ska kunna nås, och det är viktigt att länsplanerna får medel för detta om inte andra åtgärder i länsplanerna ska senareläggas. Ett viktigt fokus för trafiksäkerhet är att skapa bättre och säkrare trafikmiljöer för oskyddade trafikanter.

Bättre kontroll på kostnader helt nödvändigt

En viktig uppgift är att öka kostnadskontrollen. Detta är avgörande för att kunna inrymma nödvändiga åtgärder kostnadseffektivt och med en hög grad av säkerhet i de många kostnadsberäkningar som görs. Inflationen har ökat kostnaderna i samhället i stort, men för de åtgärder som finns med i underlaget har kostnaderna ökat än mer och har gjort så under lång tid. Det är bra att Trafikverket avser att arbeta ännu mer mål-inriktat med kostnadskontrollen för att kunna genomföra de viktiga satsningar som Sverige behöver.

Klimatanpassningar kräver resurser och samverkan

Klimatförändringar kommer ytterligare att öka underhållsbehoven genom ökad nederbörd, kraftiga skyfall, vinterväder som pendlar kring noll grader, ökade värmeböljor, exempelvis solkurvor, extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Nationella expertrådet för klimatanpassning lyfter fram att klimatanpassningen av infrastrukturen och transportsystemet kommer att kräva en mer utvecklad samverkan mellan myndigheter, kommuner och andra aktörer. Kalhyggen intill transportinfrastruktur skulle kunna påverka risken för skred och detta är ett exempel på där Miljöpartiet ser att samverkan behövs mellan olika aktörer för att säkra upp transportkorridorerna mot åtgärder som enskilt eller tillsammans med klimatförändringar kan skada infrastrukturen allvarligt.

Försämrat säkerhetsläge ställer krav på transportsektorn

Under en längre tid har säkerhetsläget i omvärlden försämrats. Sverige har sedan 2015 successivt återupptagit och skalat upp arbetet med totalförsvar och beredskap för olika typer av kriser och ytterst krig. Transportsektorn är avgörande för Sveriges samlade motståndskraft och för såväl det civila som det militära försvaret. Tillsammans med det allvarliga säkerhetspolitiska läge som råder i Sveriges närområde och i Europa gör det

att transportinfrastrukturen behöver stärkas och utvecklas för att samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas.

Lägg ned Bromma flygplats

Swedavia har i en samlad bedömning konstaterat att det inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta driva Bromma flygplats vidare samt att flygtrafiken kan flyttas till Arlanda. Efter denna bedömning har bolaget BRA meddelat att de flyttar all sin trafik från Bromma efter december 2024. Bromma flygplats kommer att vara en flygplats i princip helt utan reguljär trafik. Detta kommer att innebära höga kostnader för Swedavia som ska täckas upp genom intäkter från övriga flygplatser. För att Swedavia ska kunna avveckla flygplatsen behöver regeringen ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet för flygplatser som tillkom genom infrastrukturpropositionen 2008. I och med denna infrastrukturproposition skulle regeringen ha kunnat ge Swedavia möjligheten att avveckla en olönsam flygplats och skapat förutsättningar för Stockholms stad att stadsutveckla området med bostäder, arbetsplatser och service. Miljöpartiet tar bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet för flygplatser.

Linus Lakso (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)

Katarina Luhr (MP)

Elin Söderberg (MP)