

Motion till riksdagen 2012/13:T11

**av Åsa Romson m.fl. (MP)
med anledning av prop. 2012/13:25**

Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

Sammanfattning

Miljöpartiet presenterar i denna motion ett förslag på inriktning av infrastrukturplaneringen där klimatmålen är styrande. Därför föreslår vi stora satsningar på järnväg, spårvägar och övrig kollektivtrafik samt på cykel och gång. För godset handlar det om att satsa på mer transporter på järnväg och med sjöfart. Parallellt med investeringar krävs planering för ett transportsnålt samhälle, där det vi behöver i vardagen finns nära där vi bor och där varor inte transporteras längre än nödvändigt. Vi föreslår även en klimatrevidering av den befintliga planen utifrån en målsättning om att transportsektorns utsläpp av koldioxid bör minska med 80 procent till 2030. Detta mål fungerar även som ett utsläppstak för transportsektorn i det klimatpolitiska ramverk som Miljöpartiet föreslår i denna motion.

Totalt föreslår Miljöpartiet en planeringsram på 578 miljarder kronor för satsningar på klimatsmart infrastruktur 2014–2025, vilket är 56 miljarder kronor mer än i regeringens förslag. Vi föreslår framför allt omfattande satsningar på järnväg, både i form av höjda anslag till drift och underhåll och till nyinvesteringar. Regeringen har ett fåtal sådana nysatsningar i sitt förslag, främst Ostlänken Järna–Linköping och en del av sträckan Göteborg–Borås. Detta är välkommet, men långt ifrån tillräckligt. För att klara den nödvändiga trafikomställningen behövs långt mer kraftfulla åtgärder.

Bland de större investeringarna i Miljöpartiets förslag finns en dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, en första etapp av Norrbottenbanan Umeå–Skellefteå samt en utbyggnad av höghastighetsbana hela sträckan Göteborg–Borås och mellan Lund och Hässleholm. Utöver dessa större satsningar presenterar vi omfattande utbyggnader av järnvägen i hela landet för 30 miljarder kronor, bl.a. en närtidssatsning på klimatsmarta godstransporter och investeringar i regionala banor. Totalt beräknar vi att järnvägssatsningen kan komma att omfatta ca 70 miljarder kronor utöver regeringens förslag i investeringar och 7 miljarder kronor mer i drift och underhåll.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet föreslår en spårvägssatsning på 12 miljarder kronor, som innebär att kommuner kan få statlig delfinansiering för investering i spårväg och tunnelbana. Vi föreslår även att en del av investeringsramen för vägar ska reserveras för satsning på cykelbanor, både vid statliga vägar och som statlig delfinansiering till kommuner och regioner som vill investera i cykelbanor.

För klimatsmarta transporter av gods presenterar vi ett antal förslag för att stärka sjöfartens och järnvägens konkurrenskraft, bl.a. genom att införa en lastbilsskatt. Sjöfarten har potential att bidra till en snabb klimatomställning som bör tas till vara. Därför föreslår vi investeringar som förbättrar omlastningen mellan järnväg, lastbil och sjöfart.

Det finns nu ett gyllene tillfälle att välja satsningar för klimatet och för framtiden. För levande städer, för smartare resande och för framtida generationer. Den möjligheten vill Miljöpartiet ta till vara.

Sammanfattning av Miljöpartiets ram för infrastrukturplaneringen 2014–2025

| Specifikation | Miljöpartiet | Regeringen | Kommentar |
|---|--------------|------------|-----------------------|
| Drift och underhåll: | 248 | 241 | |
| – varav vägar | 155 | 155 | |
| – varav järnvägar | 93 | 86 | |
| Investeringar: | | | |
| Utveckling av transportsystemet | 330 | 281 | |
| – varav räntor och återbetalning | | –32 | –32 |
| – varav vissa mindre poster | | –3 | –3 |
| = återstår för investeringar, m.m. | 295 | 246 | |
| Total ram | 578 | 522 | |
| Tillkommande planeringsram finansierad av trängselskatt, m.m. | 53 | 53 | |
| Specifikation av investeringar: | | Ej spec | |
| Vägtrafik: | 85 | (118) | Nation. o reg. planer |
| – varav cykelvägar | | 9 | |
| Spårtrafik: | 210 | | |
| Bidrag till byggande av spårvägar | | 12 | (0) |
| Järnvägar | 198 | (128) | |

Anm. Regeringen har inte i propositionen angivit någon fördelning av investeringsramen på vägtrafik och spårtrafik. Siffror inom parentes i tabellen är vår bedömning uträknad utifrån regeringens preliminära bedömning i pressmeddelande 2012-09-05 av påslag i förhållande till nu gällande plan.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 1 |
| Förslag till riksdagsbeslut | 4 |
| Inledning | 5 |
| Klimatet – vår tids ödesfråga | 6 |
| En vision för klimatsmarta kommunikationer | 6 |
| Transporternas klimatpåverkan | 7 |
| Klimatpaket i Kapacitetsutredningen | 8 |
| Infrastrukturens roll för en minskad klimatpåverkan | 9 |
| Kritik av regeringens proposition..... | 10 |
| Saknar tydlig klimatstyrning | 10 |
| Inga tydliga satsningar på kollektivtrafik och cykel..... | 11 |
| Motorvägar som strider mot klimatmålen | 12 |
| Regeringen försämrar bra projekt..... | 12 |
| Ostlänkens potential tas inte till vara..... | 12 |
| Tunnelbana till Nacka anpassas efter bilisternas behov | 13 |
| Bra med satsningar på järnväg, men inte tillräckligt | 13 |
| Miljöpartiets förslag för klimatsmarta transporter..... | 14 |
| Klimatstyrning av planen | 14 |
| Klimatpolitiskt ramverk | 14 |
| Klimatmål för transportsektorn | 14 |
| Klimatstyrning av infrastrukturplaneringen | 15 |
| Klimatrevidering av befintlig plan | 15 |
| Klimatanpassning av regionala planer..... | 16 |
| Fyrstegsprincipen till lag | 16 |
| Klimatsäkring av vägar och banvallar | 17 |
| Järnväg | 17 |
| Drift och underhåll | 18 |
| Investeringar..... | 18 |
| Klimatsmart användning av vägar..... | 24 |
| Prioritering av kollektivtrafik framför bilen | 24 |
| Cykelsatsning | 25 |
| Bättre underhåll av vägar på landsbygden..... | 25 |
| Två-plus-vägar och mitträcken för ökad trafiksäkerhet..... | 25 |
| Avbryt planerna på klimatstörande motorvägar | 26 |
| Avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt | 26 |
| Sjöfarten som klimatomställare..... | 27 |
| Minska flygets klimatpåverkan | 27 |
| It och bredband – det femte transportslaget..... | 28 |
| Minskat buller från trafiken..... | 28 |
| Finansiering..... | 29 |
| Finansiering av Miljöpartiets ram | 29 |
| Medfinansiering..... | 31 |
| Intäkter från trängselskatt ska hanteras regionalt/lokalt | 31 |

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatpolitiskt ramverk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målsättningen att transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp med 80 procent till 2030.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utgå från Kapacitetsutredningens klimatpaket i den kommande åtgärdsplaneringen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att revidera den nationella planen 2010–2021 så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en klimatanpassning av de regionala planerna.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphöja fyrstegsprincipen till lag.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att klimatsäkra infrastrukturen som en del av det kontinuerliga arbetet med drift och underhåll, både för järnväg och för väg.
8. Riksdagen beslutar att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 ska uppgå till 578 miljarder kronor och att 330 miljarder kronor av denna ram ska användas till utveckling av transportsystemet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken, sträckorna Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm, bör byggas med en standard som möjliggör en topphastighet på 320 kilometer i timmen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås inte planeras för tunga godståg.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig delfinansiering av spårväg och tunnelbana.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utredningen av en tunnelbana till Nacka ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov.
14. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen bör 93 miljarder kronor avsättas till drift och underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar och 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.

15. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen bör 85 miljarder kronor avsättas för investeringar i vägar varav 9 miljarder kronor bör gå till investeringar i cykelvägar och andra cykelåtgärder; ytterligare 210 miljarder kronor bör gå till investeringar i spårtrafik varav 12 miljarder kronor bör användas för bidrag till spårvägar och tunnelbana och 198 miljarder kronor för investeringar i järnvägar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta planerna på en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, i enlighet med slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att föreslå åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft i den kommande åtgärdsplaneringen.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade cykelsatsningar, både på statliga vägar och som delfinansiering för regioner och kommuner.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en större del av vägunderhållet ska gå till det mer perifera vägnätet på landsbygden, t.ex. för tjälsäkring.
20. Riksdagen begär att regeringen avbryter planerna på Förbifart Stockholm och i stället söker lösningar för Stockholmstrafiken där uppsatta klimat- och miljömål nås.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad och differentierad lastbils-skatt.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens utredning om trafikbuller och bostadsbyggande i första hand bör fokusera på att åtgärda trafikbullret vid källan.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samhällsnytta och uppfyllelse av miljömål ska styra prioriteringen av objekt, inte viljan till medfinansiering.
24. Riksdagen begär att regeringen överlåter makten att fatta beslut om trängselskattesystemet och användningen av dess intäkter till regional eller lokal nivå.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inriktningen av järnvägsinvesteringar inom en ram på totalt 198 miljarder kronor.

Inledning

I planeringen av ny infrastruktur behöver vi utgå från vilken värld vi vill ha i framtiden. Miljöpartiet anser att infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa en bättre tillvaro här och nu, och även för våra barn och barnbarn. Därför föreslår vi satsningar på framtidens klimatsmarta transporter, genom att

Fel! Okänt namn på

prioritera moderna transportslag som kollektivtrafik, tåg och cykel. Vi har nu möjligheten att bygga det transportsnåla kollektivtrafiksamhället, cykelsamhället och gångsamhället. Ett samhälle med effektiva och klimatsmarta gods-transporter, där järnväg och sjöfart tar en större andel av varutransporterna än i dag. Ett samhälle där it-lösningar kan ge ökad samordning och effektivisering, med vinster för både klimat och näringsliv.

Trafikverket har i ett klimatpaket presenterat konkreta förslag på hur klimatmålen skulle kunna nås.¹ En av slutsatserna är att biltrafiken behöver minska med en femtedel till 2030. Det innebär inte att vi som lever och bor i Sverige behöver resa mindre, resandet kan till och med öka lite grann om fler reser kollektivt, med cykel eller till fots.

Trafikverkets klimatpaket ger hopp och framtidstro. Men det kräver också viljestarka och modiga politiker som vågar ta sig an framtidens utmaningar på nya och moderna sätt. I stället för att lägga pengarna på motorvägar som förvärrar klimatproblemen föreslår Trafikverket i sitt klimatpaket att resurserna läggs på det som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan. En sådan inriktning går helt i linje med den politik som Miljöpartiet driver för att skapa moderna och klimatsmarta transporter.

Det finns nu ett gyllene tillfälle att välja satsningar för klimatet och för framtiden. För levande städer, för smartare resande och för framtida generationer. Bilens tid som frihetssymbol är förbi. Den nya tidens frihet går via satsningar på spårväg, cykel, järnväg och it-infrastruktur. Godstransporter kan genom satsningar på järnväg och sjöfart bli både effektiva, ekonomiska och klimatsmarta.

Klimatet – vår tids ödesfråga

En vision för klimatsmarta kommunikationer

I samband med infrastrukturpropositionen finns ett bra tillfälle att styra om planeringen, successivt och målmedvetet, mot ett samhälle där klimatsmarta transporter blir en självklarhet och utgör normen när vi ska resa eller transportera gods. Det finns goda möjligheter att bygga bort bilsamhället och i stället styra om investeringar och styrmedel i riktning mot ett kollektivtrafiksamhälle. Miljöpartiet vill skapa ett system av sammanhängande kollektivtrafik, bestående av allt från lokala spårvägar till höghastighetsbanor med internationella kopplingar, som gör det så attraktivt att åka tåg att flyg- och bilresandet minskar. Redan i dag vill allt fler åka tåg. Det är positivt. Under de sen-

¹ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105.

aste 20 åren har vårt regionala tågresande ökat med 171 procent och vårt fjärrtågsresande med 52 procent.²

I vår vision är många av de ”tvungna” resorna, som många egentligen inte vill göra, allt färre. Det kan handla om tjänsteresor som på ett effektivt sätt kan ersättas med videokonferenser likaväl som att allt fler får nära till det som behövs i vardagen, såsom arbete, mataffär, dagis och skola. Vi vill investera och planera för en ökad tillgänglighet i stället för en ökad rörlighet. Med moderna it-lösningar kan man jobba hemifrån en del av arbetstiden, och på så sätt flytta information i stället för människor.

Det innebär också att planeringen för större arbetsmarknadsregioner behöver omvärderas. Att skapa längre avstånd mellan bostad och arbete har negativa effekter på både klimat och hälsa. Regionförstoring kan också få negativa konsekvenser för jämställdheten eftersom det oftast blir kvinnor som väljer ett arbete närmast barnens förskola och skola. Samtidigt finns vinster med större arbetsmarknader, t.ex. större möjlighet att välja boendemiljö och att den som får jobb på annan ort inte behöver flytta. I planeringen är det viktigt att både ta de negativa och de positiva aspekterna i beaktande.

Ett klimatsmart samhälle är också ett mänskligare samhälle. Med fler resor i kollektivtrafiken och på cykel får vi renare luft och trevligare städer. Vi får bättre hälsa och mer yta till att bygga bostäder. På landsbygden får vi bättre möjligheter att åka kollektivt och att cykla, både för pendlingsresor och för semester. Med färre bilar och lastbilar på vägarna blir trafiksäkerheten högre, och det blir färre som drabbas av olyckor. Satsningar på kollektivtrafik och cykel är också en satsning på jämställdhet. Generellt sett reser fler kvinnor kollektivt, och fler män åker ensamma i bil. En satsning på motorvägar är alltså en investering i mäns transportslag, medan en satsning på kollektivtrafik är en investering i kvinnors sätt att resa. Det är ännu ett argument för att göra en omfördelning i investeringar från väg till kollektivtrafik. Ett klimatsmart transportsystem är också mer anpassat för barn och äldre. Barns rörlighet på egen hand har minskat de senaste hundra åren, främst på grund av olycksriskerna i trafiken. Många äldre har inte tillgång till bil. Därför är en utbyggd kollektivtrafik och en tryggare gatumiljö en vinst både för barn och för äldre.

Ett klimatanpassat transportsystem leder också till att det blir lättare att nå andra nationella miljö kvalitetsmål, som God bebyggd miljö, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning och Frisk luft.

Transporternas klimatpåverkan

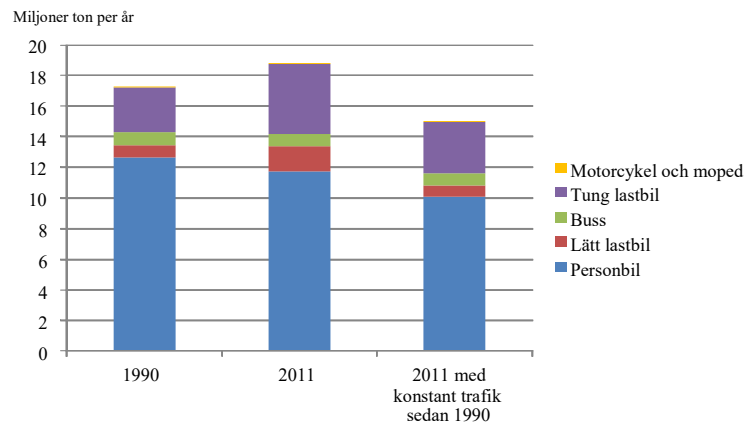
Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige. Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 9 pro-

² Trafikanalys, Bantrafik 2011, Statistik 2012:22. Uppgifterna gäller mellan 1991 och 2011.

Fel! Okänt namn på

cent.³ Om trafiken hade varit oförändrad mellan 1990 och 2011 skulle det ha inneburit att utsläppen minskat med 13 procent i stället för som nu ökat med 9 procent, se figur 1 nedan. De vinster som gjorts genom energieffektivisering och ökad andel biodrivmedel har alltså ätits upp av trafikökningen. Därför är det särskilt viktigt att infrastrukturplaneringen inriktas mot ett transportsnålt samhälle.

Figur 1 Utsläpp från vägtrafiken till 2011 med eller utan trafikökning⁴



Klimatpaket i Kapacitetsutredningen

Som en del av Kapacitetsutredningen har Trafikverket utformat ett klimatpaket med ett tillhörande klimatscenario. Klimatpaketet innehåller konkreta förslag på hur beroendet av fossil energi i vägtrafiken ska kunna minska med 80 procent till 2030, som ett sätt att nå regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Biltrafiken behöver minska med en femtedel jämfört med i dag och lastbilstrafiken i stort sett stabiliseras.⁵ För att nå dit krävs exempelvis att investeringar i järnväg, kollektivtrafik och cykel prioriteras framför investeringar i nya vägar. Det krävs en transportsnål samhällsplanering som gör att det vi behöver i vardagen finns närmare där vi bor och lever. Alltmer gods behöver också transporteras på spår eller med fartyg i stället för lastbil. Trafikverket föreslår därför förstärkningar av järnvägen för att möjliggöra längre och tyngre tåg och införande av kilometerskatt för tunga lastbilar, som Miljöpartiet kallar lastbilsskatt. Några förslag som myndigheten presenterar för att nå ett transportsnålt samhälle är trängselskatt i fler städer, höjd statlig medfinansiering till kollektivtrafik, gång och cykel samt samordnade

³ Trafikverket, pm, Minskade utsläpp av koldioxid från vägtrafiken, 2012-02-27.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid. s. 9.

transporter i staden, minskning av antalet parkeringsplatser och sänkta hastigheter på vägarna.⁶ Trafikverket menar att de flesta av dessa styrmedel bör vara på plats inom fem år.

Tyvärr genomsyras inte hela Kapacitetsutredningen av klimatpaketets perspektiv. Det finns en valmöjlighet att nå klimatmålen, men det är inte en förutsättning. Övriga delar utgår från ett ”predict and provide”-scenario, där prognoser för hur mycket trafiken beräknas öka inom olika transportslag blir styrande, i stället för att utgå från vad som är nödvändigt för att nå klimatmålen. Vi anser att *hela* infrastrukturplaneringen ska utgå från att klimatmålen ska nås.

Infrastrukturens roll för en minskad klimatpåverkan

I sitt svar på Riksrevisionens granskning av infrastrukturplaneringen hävdar regeringen att infrastrukturplanering inte är så betydelsefull för att nå klimatmålen.⁷ Miljöpartiet är oroad över att regeringen på detta sätt förringar den strategiska betydelsen av infrastrukturinvesteringar. De järnvägar och vägar vi idag bestämmer oss för att bygga, eller inte bygga, blir strukturerande för bebyggelse och transporter i årtionden, ja till och med århundraden framöver. Därför är infrastrukturen en avgörande pusselbit i klimatfrågan.

OECD:s gemensamma energiorgan International Energy Agency, som är en konservativ och försiktig organisation med stor internationell tyngd, konstaterade nyligen att möjligheten att bygga ny infrastruktur för fossila bränslen tar slut 2015.⁸ Då har hela det framtida utsläppsutrymmet tecknats in av befintliga anläggningar. Efter 2015 kan vi bara bygga infrastruktur för förnybara energikällor om vi ska kunna undvika en katastrofalt stor klimatförändring. Nya vägar och motorvägar leder obönhörligen till mer trafik och större utsläpp. Det finns inte utrymme för fler trafikallstrande vägprojekt. Transportsektorn står redan för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Eldrift och förnybara drivmedel kan ersätta en viss del av bensin och diesel, men detta kommer att ta tid och kan inte ensamt klara trafikens klimatmål, det behövs också energieffektivare fordon och en minskad biltrafik.

Riksrevisionen redogör på ett liknande sätt för hur ökad vägkapacitet leder till ökat bilresande och ökat bilinnehav.⁹ Detta visar också klimatscenariot i Kapacitetsutredningen. Där anges att en av de största potentialerna för att minska klimatpåverkan från transportsektorn är transportsnål samhällsplanering, där infrastrukturplanering utgör en viktig del. Till 2030 ser Trafikverket att det finns potential att minska trafiktillväxten för personbil med en tiondel

⁶ Ibid. s. 13.

⁷ Regeringens skrivelse 2012/13:3 s. 1.

⁸ IEA, World Energy Outlook 2011, s. 231.

⁹ Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – På väg mot klimatmålen?, RiR 2012:7, s. 85.

Fel! Okänt namn på

genom aktiv stadsplanering.¹⁰ Endast en annan faktor anses ha högre potential, nämligen att höja priset på fossila drivmedel med 50 procent.

Det är helt sant att infrastrukturinvesteringar inte ensamt kan leda till att vi når klimatmålen. Det krävs t.ex. även ekonomiska styrmedel som leder i rätt riktning. Några exempel på förslag som Miljöpartiet driver är en höjning av koldioxidskatten, införande av lastbilsskatt och klimatskatt på flyget. Vi kan konstatera att regeringen inte redovisar något av dessa förslag i den nyligen presenterade budgeten. Detta trots att regeringen själv identifierar koldioxidskatten som ett av de centrala styrmedlen för att minska utsläppen från transportsektorn.¹¹ Vi anser att vi i Sverige måste skruva på många skruvar för att nå klimatmålen. Där är vi överens med regeringen. Den stora skillnaden är att vi skruvar på flera ställen samtidigt, medan regeringen sitter still med skruvmejseln i handen.

Kritik av regeringens proposition

Saknar tydlig klimatstyrning

I och med Trafikverkets klimatpaket har regeringen goda möjligheter att styra för att infrastrukturplanen ska bidra till att nå klimatmålen. Trots det har regeringen inte lyft fram att klimatpaketet bör vara styrande i den kommande åtgärdsplaneringen i propositionen. Visserligen finns formuleringar om att planen ska ”bidra till en begränsad klimatpåverkan”¹², och det kan i bästa fall leda till att klimatpaketets slutsatser prioriteras av Trafikverket. Men samtidigt har regeringen föreslagit åtgärder som går i fel riktning, t.ex. motorvägarna Förbifart Stockholm och Österleden.

Vi kan också konstatera att regeringen har långt kvar till att nå en minskad klimatpåverkan från transportsektorn som helhet. I Trafikverkets klimatscenario tydliggörs hur långt transportsektorn är ifrån att nå uppsatta klimatmål både i Sverige och i EU. Om inga ytterligare åtgärder genomförs kommer klimatutsläppen från transporter att öka.¹³ Detta illustreras i figur 2 nedan, där det tydligt framgår att det finns en stor klyfta mellan uppsatta klimatmål och de beslut som hittills fattats för att nå målen. I dagsläget är målen mer papperstigrar än verktyg för förändring. För att nå målen krävs en medveten satsning på ett transportsnålt samhälle och teknikutveckling.

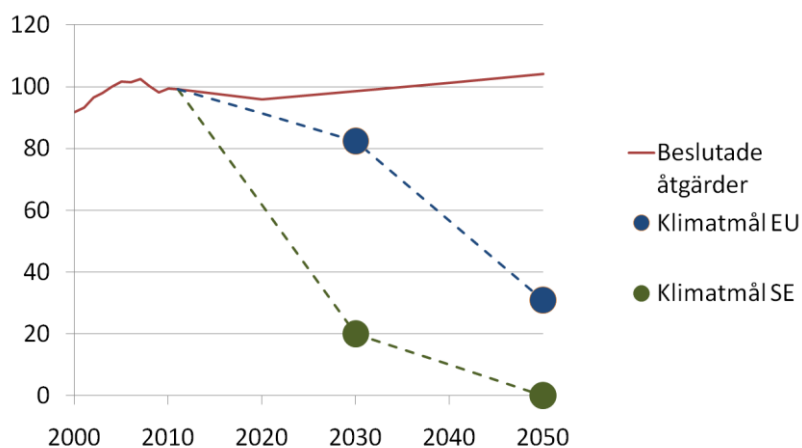
¹⁰ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit, 2012:105, s. 28.

¹¹ Regeringens proposition s. 24.

¹² Regeringens proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem s. 2.

¹³ Trafikverket, Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (2012:105), s. 7.

Figur 2 Kurva för transportsektorns koldioxidutsläpp med beslutade åtgärder¹⁴



Inga tydliga satsningar på kollektivtrafik och cykel

Regeringen lyfter i allmänna ordalag fram behovet av ökade satsningar på kollektivtrafik och cykel. Men tyvärr lyser konkreta förslag med sin frånvaro. Regional och lokal kollektivtrafik är avgörande för att nå klimatmålen, och det behövs satsningar i hela landet. På många håll krävs statlig delfinansiering för att få fart på arbetet. Det kan handla om att införa busskörfält eller att på andra sätt prioritera kollektivtrafiken i gaturummet. Det kan också vara att införa smarta och användarvänliga informationssystem, t.ex. i form av realtidsinformation. Vi anser att statens delfinansiering av de regionala planerna ska ha en starkare klimatstyrning och på så sätt leda till investeringar i kollektivtrafik.

Regeringen konstaterar att en ökad cykeltrafik har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.¹⁵ Det är också bra att regeringen identifierar att infrastrukturen framför allt utformats efter bilismens behov och att det nu finns behov av att förbättra infrastrukturen för cyklister.¹⁶ Men det saknas konkreta förslag för att göra detta möj-

¹⁴ Figuren är reviderad sen Kapacitetsutredningens underlagsrapport Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Revideringen omfattar kurvan för beslutade åtgärder där trafikprognosen justerats ned utifrån ändringar i Kapacitetsutredningens huvudrapport. Slutsatsen är dock fortfarande densamma, dvs. det är ett stort glapp mellan beslutade åtgärder och klimatmålen. Nivån för 2030 är Trafikverkets tolkning av målet om fossiloberoende fordonsflotta där Trafikverkets analys visar att det går att minska vägtrafikens användning av fossila bränslen med 80 procent till 2030, jämfört med 2004.

¹⁵ Regeringens proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem s. 105.

¹⁶ Ibid. s. 106.

Fel! Okänt namn på

ligt. Alltför ofta prioriteras cykelåtgärder ned i den nationella planen. I praktiken har det inneburit att pengar som från början varit avsatta för cykelinvesteringar många gånger flyttats över till andra projekt. Vi anser att staten bör ta ett större ansvar för cykelinvesteringar, framför allt i det statliga vägnätet, men också i det kommunala och regionala vägnätet genom att bidra med statlig delfinansiering till cykelåtgärder.

Motorvägar som strider mot klimatmålen

Trots att Trafikverket tydligt deklarerar att det behövs en omfördelning mellan väg och järnväg för att nå klimatmålen fortsätter regeringen att planera för Förbifart Stockholm och nu även för Österleden, detta trots att den senare pekats ut som ett objekt som *inte* bör byggas enligt Kapacitetsutredningens klimatpaket. Forskningen har slagit fast att nya motorvägar leder till ökad trafik och därmed till ökad klimatpåverkan. Trots detta fortsätter regeringen att satsa på nya motorvägar i stället för åtgärder som faktiskt leder oss närmare lösningen på klimatfrågan. Ju fler nya vägar som byggs, desto mer måste koldioxidskatten och andra klimatrelaterade styrmedel stärkas, för att uppväga ökningarna från vägtrafiken, om vi ska ha en möjlighet att nå uppsatta klimatmål. Detta är ingenting som regeringen aviserar i anslutning till motorvägsutbyggnaden. Sannolikheten är stor att regeringen snarare tummar på klimatmålen.

Regeringen försämrar bra projekt

Regeringen har i sin proposition presenterat ett antal förslag som är bra, framåtsyftande och som kan komma att bidra till att nå klimatmålen. Det gäller t.ex. satsningen på Ostlänken, den första etappen av Göteborg–Borås och tunnelbanan till Nacka. Men problemet är att regeringen inte låter förslagen bli så bra som de skulle kunna bli. I stället för att använda experternas underlag gör regeringen egna justeringar av förslagen som försämrar dem.

Ostlänkens potential tas inte till vara

För Ostlänken har regeringen uttalat en topphastighet på 250 km i timmen, i stället för 320 km i timmen, trots att kostnaden enbart är 1–3 procent större i ett livscykelperspektiv.¹⁷ Trafikverket konstaterar att den högre standarden har en högre samhällsekonomisk lönsamhet och att det därför är ”*rimligt att framtidssäkra med den högre standarden för att inte försvåra eller i praktiken omöjliggöra framtida val*”. Miljöpartiet anser att det är olyckligt att regering-

¹⁷ Trafikverkets dokument som överlämnats till Näringsdepartementet, Ostlänken och Göteborg–Borås, trafikering och teknisk standard, Göteborg, feb. 2012.

en verkar ha en ideologisk låsning kring höghastighetsbanornas utveckling i Sverige. Vi vill se till att kommande generationer har bra möjligheter att välja tågans hastighet i framtiden. Det är tack vare framsynt järnvägsbygge under den andra hälften av 1800-talet som vi i dag kan färdas i 200 kilometer i timmen på spår som har mer än hundra år på nacken. Det är inget självändamål att åka fort, men det är viktigt att hitta bra och smarta alternativ till flyget och bilen. Där kan höghastighetsbanor spela en viktig roll. Tyvärr riskerar regeringen att sänka ambitionsnivån och missar då chansen att bygga en järnväg som ger goda valmöjligheter i framtiden.

Tunnelbana till Nacka anpassas efter bilisternas behov

Den tänkta tunnelbana till Nacka är på samma sätt ett bra förslag som blivit sämre med regeringens medverkan. Det saknas i dag bra kollektiva förbindelser till östra Södermalm och Hammarby sjöstad, vilket skulle kunna lösas genom tunnelbana till Nacka. Nu föreslår regeringen att det ska prövas om en ny tunnelbana till Nacka ska kombineras med att bygga en motorväg, den s.k. Österleden, som också var en del av det s.k. Dennispaketet som havererade i mitten av 1990-talet, delvis på grund av folkliga protester.

Det är högst märkligt att regeringen på detta sätt föregriper och detaljstyr pågående regionala utredningar om vilken som är den mest samhällsnyttiga dragningen av tunnelbanan. Vid en första anblick kan det verka som en bra idé att samköra ett bygge på det här sättet, men problemen är flera. En av de största bristerna är att en bra kollektivtrafiksatsning blir beroende av en bilsatsning, med negativa konsekvenser för den som åker kollektivt eftersom sträckningen av tunnelbanan inte blir densamma med en parallell motorväg. Till exempel kommer östra Södermalm och Hammarby sjöstad inte att få någon tunnelbana. För det andra innebär en motorvägsutbyggnad alltid att det blir mer utrymme för bilar och lastbilar och att deras konkurrenskraft gentemot kollektivtrafik och järnväg ökar. Det blir ännu en satsning som utgår från gammalmodigt 1960-talstänkande där bilisters framkomlighet står i fokus i stället för en levande, mänsklig och klimatsmart stad. Trafikverket har i Kapacitetsutredningen klargjort att en satsning på Österleden strider mot klimatmålen. Ändå öppnar regeringen för detta projekt.

Bra med satsningar på järnväg, men inte tillräckligt

Vi är positiva till den tydliga omsvängning som regeringen gjort i fråga om järnvägen. Från att Anders Borg tidigare sagt att staten ”överinvesterat i järnvägar”¹⁸ och regeringen prioriterade bort viktiga järnvägssatsningar har regeringen nu bytt fot och satsar på järnvägen, i form av ökade anslag till drift och underhåll och till investeringar.

¹⁸ Sydsvenskan 6 nov. 2007.

Fel! Okänt namn på

Vad gäller drift och underhåll kan vi se att regeringens förslag innebär en klar ambitionshöjning. Samtidigt ser vi att dess förslag till nivå inte når upp till den nivå som är den högsta som Trafikverket föreslagit i Kapacitetsutredningen, som ligger på ca 8,7 mdr kronor årligen. Med den högsta ambitionsnivån ökar både punktligheten och kapaciteten i järnvägssystemet.¹⁹ Då inkluderas även ökade kostnader för drift och underhåll i samband med större nyinvesteringar.

Satsningen på Ostlänken och första etappen Göteborg–Borås är två strategiskt viktiga investeringar och det är positivt att regeringen nu lägger dem i planen till 2025. Men för den kraftiga överflyttning av trafik från väg och flyg till järnväg som är nödvändig behövs ytterligare betydande nyinvesteringar i nya spår och dubbelspårutbyggnader, både för att få plats med fler tåg på spåren och för att möjliggöra tåg i högre hastigheter som gör järnvägen mer attraktiv. Regeringens nysatsningar är långt ifrån tillräckliga. Miljöpartiet presenterar i denna motion ett förslag på en offensiv plan för järnvägsutbyggnad i Sverige, se nedan under rubriken *Järnväg*.

Miljöpartiets förslag för klimatsmarta transporter

Klimatstyrning av planen

Klimatpolitiskt ramverk

Som en övergripande åtgärd för att få långsiktighet, målstyrning och transparens i den svenska klimatpolitiken föreslår Miljöpartiet 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 hur uppföljning och redovisning ska ske. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. 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 samt Finland 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.

Klimatmål för transportsektorn

Det saknas i dag ett tydligt mål för hur mycket transportsektorn ska minska sina utsläpp. Den enda tidsangivelse som regeringen anger är att Sverige år

¹⁹ Trafikverkets kapacitetsutredning, s. 83.

2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Berörda myndigheter har dock inte fått något förtydligade av vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär.²⁰ Nu har regeringen dock tillsatt en utredning som ska definiera vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär, som ska presenteras i oktober 2013. Det är fyra år efter att den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta beslutades i mars 2009.²¹

Miljöpartiet anser att det krävs ett tydligt mål för hur mycket inrikes transporter minskar sina utsläpp. Vi föreslår därför som målsättning att transportsektorn minskar sina koldioxidutsläpp med 80 procent till 2030. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Målsättningen bygger på slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket, där en fossiloberoende fordonsflotta tolkas som en minskning av fossil energi till vägtransporterna med 80 procent till 2030. Eftersom vägtrafiken står för över 90 procent av utsläppen för inrikes transporter drar vi slutsatsen att denna målsättning är rimlig för transportsektorn som helhet. Trafikverket anger dessutom stor potential för minskad fossil energi inom både inrikes sjöfart och flyg, vilket också talar för att målsättningen är rimlig.

Målet om en minskning av transporternas utsläpp med 80 procent till 2030 motsvarar utsläppstaket för transportsektorn i det klimatpolitiska ramverket (som presenteras ovan). Genom att göra en utsläppskurva för transportsektorn fram till 2030 kan årliga uppföljningar göras och åtgärder för att nå målet föreslås. På detta sätt blir transportsektorn en del av lösningen på klimatfrågan, i stället för en del av problemet.

Klimatstyrning av infrastrukturplaneringen

Vi ser att det finns stora möjligheter att styra infrastrukturplaneringen så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen. Inte minst visar Trafikverkets klimatpaket att målen är möjliga att nå, under förutsättning att det utformas en politik som tydligt prioriterar klimatsmarta transporter och transportsnål samhällsplanering. I praktiken betyder det mer pengar till kollektivtrafik, cykel och gång, och mindre pengar till nya motorvägar. Vi anser att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att utgå från klimatpaketet i den kommande åtgärdsplaneringen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Klimatrevidering av befintlig plan

Riksrevisionens granskning av infrastrukturplaneringen visar att den nuvarande nationella planen inte leder till att klimatmålen nås. I stället finns det mycket som talar för att den leder till ökad klimatpåverkan, eftersom beräkningarna av dess klimatpåverkan är underskattad.²² Den befintliga planen

²⁰ Ibid. s. 49.

²¹ Ibid. s. 50.

²² Riksrevisionen, Infrastrukturplanering – På väg mot klimatmålen?, s. 13.

Fel! Okänt namn på

ligger även som grund i regeringens infrastrukturproposition, och regeringen har inte visat några som helst ambitioner att revidera den.

Miljöpartiet anser att det är helt orimligt att lägga 417 miljarder kronor på en plan som inte leder oss närmare en lösning på klimatfrågan. Riksrevisionen visar bl.a. hur väginvesteringarnas lönsamhet bygger på trafikökningar och koldioxidutsläpp som är svåra att förena med klimatmålen. Riksrevisionen konstaterar att om infrastrukturplaneringen gjorts utifrån klimatmålen skulle det ha gett en helt annan prioritering mellan väg och järnväg och mellan biltrafik och kollektivtrafik.²³ Vi anser att den nuvarande planen 2010–2021 bör revideras så att den aktivt bidrar till att nå klimatmålen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Klimatanpassning av regionala planer

I den befintliga planen går 33 miljarder kronor av statliga medel till regionala planer. En stor del av dessa planer utgörs av vägobjekt som inte leder till att vi når klimatmålen. Miljöpartiet anser att även de regionala planerna ska leda till att nå klimatmålen och att de statliga medel som läggs i regionala planer ska villkoras med att de projekt som genomförs ska bidra till att nå klimatmålen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Vi anser även att befintliga avtal i de regionala planerna ska granskas utifrån ett klimatperspektiv så att de projekt som leder till ökade klimatutsläpp kan ersättas med andra objekt som leder till klimatnytta.

Fyrstegsprincipen till lag

Miljöpartiet vill föreslå en tydligare användning av fyrstegsprincipen i planeringen. Detta skulle snabba på processen, spara resurser och samtidigt öka miljöskyddet. Fyrstegsprincipen innebär att man vid infrastrukturplanering i första hand ska pröva åtgärder som minskar transportbehoven. I andra hand ska man pröva hur det befintliga transportsystemet kan utnyttjas effektivare. Först därefter ska åtgärder i form av om- och tillbyggnad övervägas och först i sista hand ska nybyggnad av infrastruktur prövas. Principen nämns ofta men alltför lite tid och kraft läggs på steg ett- och steg två-åtgärder.

Regeringen lyfter fram vikten av fyrstegsprincipen i propositionen, vilket är positivt. Men fortfarande ser vi att principen alltför ofta blir en vacker tanke som inte tillämpas i praktiken. Politiker och andra aktörer har ofta redan i förväg ställt in sig på att bygga en ny väg eller järnväg och fyrstegsprincipen tas inte på allvar i planeringen.

Miljöpartiet föreslår därför att fyrstegsprincipen upphöjs till lag. Vi föreslår att riksdagen uppdrar åt regeringen att utreda och föreslå en sådan lagändring. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

²³ Ibid. s. 57.

Klimatsäkring av vägar och banvallar

I takt med att klimatförändringarna blir alltmer kännbara blir också påfrestningarna på infrastrukturen större. Tunnelbanan i Gamla stan i Stockholm var bara centimeter från att svämmas över för några år sedan. Ett annat färskt exempel är orkanen ”Sandy” som ledde till översvämning av gator, vägar och tunnelbanor på USA:s östkust. Men denna typ av klimatrelaterade incidenter har inte lett till att klimatsäkring nämns i infrastrukturpropositionen.

Framför allt finns ökad risk för ras och skred i samband med häftiga skyfall och översvämningar. Särskilt viktigt är det för viadukter, vägtunnlar och broar. Därför kommer behovet av olika typer av bärighetsåtgärder för vägar och för banvallar att öka framöver. Vi anser att Trafikverket bör få i uppdrag att klimatsäkra infrastrukturen som en del av det kontinuerliga arbetet med drift och underhåll, både för järnväg och för väg.

Järnväg

Satsningar på järnvägen är en nyckelfaktor i den gröna omställningen av Sverige. Järnvägens största fördelar för persontransporter är stor kapacitet att transportera många människor i höga hastigheter. Viktiga funktioner är bl.a. arbetspendling samt affärsresor och fritidsresor mellan befolkningscentrum. Inriktningen ska vara att järnvägen så långt möjligt ska kunna ersätta bil- och flygresor.

För godstransporter har järnvägen sin givna plats framför allt för stora, tunga och skrymmande transporter och på avstånd längre än cirka tio mil. Det är också viktigt att lättare gods i så stor utsträckning som möjligt kan föras över från landsväg till järnväg. Vi ser framför oss en växande marknad på järnväg för lättgods av olika slag, där snabbhet och god logistik är viktiga nyckelfaktorer för framgång.

För att järnvägen ska kunna möta dessa uppgifter måste den kunna erbjuda en hög kapacitet, snabba transporter, god logistik och hög tillförlitlighet. Tyvärr finns här stora brister i form av eftersatt underhåll, flaskhalsar och bristande spårkapacitet som i många fall motverkar möjligheten för järnvägs-transporter att öka sina marknadsandelar.

Det finns i dag en stor underhållsskuld beroende på försummelser under både tidigare och nuvarande regering. De allra senaste åren har dock regeringen börjat inse lägets allvar och höjt underhållsnivån. Dessa höjningar föreslås ligga kvar under hela den kommande planperioden. Det är välkommet men inte tillräckligt för att nå upp till den nivå som Trafikverket anser som nödvändig.

På investeringssidan gjorde den tidigare socialdemokratiska regeringen i samarbete med Miljöpartiet ganska stora satsningar på ett flertal större projekt som Botnia-, Ådals- och Haparandabanorna, dubbelspår Göteborg–Trollhättan och Mjölby–Motala, elektrifiering av Blekinge kustbana, beslut om Citybanan i Stockholm, m.m. Dessa projekt har i allmänhet fullföljts av alliansregeringen och många av dem avslutas för närvarande. Det uppstår

Fel! Okänt namn på

därefter de närmaste åren en svacka i investeringarna då regeringen i den nu gällande planen 2010–2021 nedprioriterat järnvägsinvesteringarna.

Inriktningen i regeringens proposition för 2014–2025 är på järnvägssidan framför allt att satsa på kapacitetsförstärkning i befintligt nät genom ett flertal trimningsåtgärder typ nya och förlängda mötesspår, signalåtgärder, bärighet m.m. Detta är välkommet då det alltid är viktigt att befintligt nät kan utnyttjas så effektivt som möjligt.

Bara åtgärder i det nuvarande nätet kan dock på sin höjd skjuta upp de riktigt allvarliga kapacitetsproblemen några år. För den kraftiga överflyttning av trafik från väg och flyg till järnväg som är nödvändig för att klara klimatomställningen behövs också betydande nyinvesteringar i nya spår och dubbelspårsutbyggnader, både för att kunna köra fler tåg och tåg i högre hastigheter. Regeringen har ett fåtal sådana nysatsningar i sitt förslag, främst Ostlänken Järna–Linköping och en del av sträckan Göteborg–Borås. Detta är välkommet, men långt ifrån tillräckligt. För att klara den nödvändiga trafikomställningen behövs långt mer kraftfulla åtgärder.

Drift och underhåll

Miljöpartiet föreslår ökat underhåll i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat i sitt högsta alternativ, som ligger på 8,7 miljarder kronor då även hänsyn tagits till större kostnader i samband med större nyinvesteringar i det storstadspaketet respektive godspaket som Trafikverket presenterat.²⁴ Detta är vad Trafikverket anser behövs för att komma till rätta med det eftersatta underhållet.

För drift, underhåll och reinvesteringar innebär det en ökning med i snitt 2,3 miljarder kronor per år jämfört med nuvarande plan, att jämföra med regeringens förslag om en ökning med 1,7 miljarder kronor per år. Tillsammans med intäkterna från banavgifter och den effektivisering inom Trafikverket som båda ska gå till ökat banunderhåll, bedömer Miljöpartiet att denna nivå ligger väl i linje med Trafikverkets högsta nivå. Vi menar också att det finns utrymme för trimningsåtgärder, som inte är inkluderade i Trafikverkets högsta ambitionsnivå. Miljöpartiet föreslår att banunderhållet tillförs ytterligare ca 600 miljoner kronor per år eller totalt 7 miljarder kronor under planperioden 2014–2025, totalt 93 miljarder kronor.

Investeringar

Miljöpartiet föreslår en ram för järnvägsinvesteringar på totalt 198 miljarder kronor för planperioden 2014–2025. Miljöpartiets förslag bygger på att alla järnvägsåtgärder som finns i nu fastställd nationell plan för 2010–2021 kommer att fullföljas. Vi räknar vidare med att vissa angelägna projekt som bara är delvis finansierade i denna plan kommer att kunna fullföljas med regeringens föreslagna ramar när planen nu förlängs med fyra år till 2025. Exempel på

²⁴ Trafikverkets kapacitetsutredning.

Fel! Okänt namn på

sådana projekt är Mälardalen, delen Tomtebodav-Barkarby, och återstående dubbelspårutbyggnader Hallsberg-Degerön. Vi räknar också med att plats kommer att beredas för vissa i kapacitetsutredningen särskilt utpekade angelägna projekt, exempelvis godsstråket genom Skåne Åstorp-Teckomatorp-Arlöv, fullföljande av dubbelspårutbyggnaden Ängelholm-Maria och åtgärder på godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. Om så inte är fallet är vi beredda att prioritera dessa projekt inom den av oss föreslagna ramen.

Vi räknar också med att regeringen kommer att tidigarelägga viktiga järnvägsobjekt som redan ligger i plan, utifrån kritiken att många objekt ligger alldeles för sent i nuvarande plan. Ju förr vi åtgärdar bristerna i järnvägen, desto större nytta får vi av åtgärderna.

Vi räknar också med att de av regeringen särskilt utpekade projekten Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd kommer att rymmas inom regeringens ramar.

Utöver vad vi tror kommer att rymmas inom regeringens ramar föreslår alltså Miljöpartiet ytterligare investeringar med 70 miljarder kronor under planperioden, fördelade med 40 miljarder kronor på fyra större projekt och 30 miljarder kronor på ett flertal medelstora och mindre projekt.

Stora projekt

- ? **Norrbotniabanan, etapp 1.** Miljöpartiet var i förhandlingarna inför den nationella planen 2004-2015 pådrivande för att medel skulle anslås för att påbörja projekteringen av en ny kustjärnväg mellan Umeå och Luleå. Det har resulterat i ett omfattande utredningsarbete, där det nu finns färdiga järnvägsutredningar med beslut om sträckning (korridorer) för hela sträckan. Projektet har stor betydelse för arbetspendling, godstransporter och utveckling av näringslivet i de två nordligaste länen. Projektet är också nämnt i EU-kommissionens förslag till stamnät i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Det är därför angeläget att byggandet av banan inleds så snart som möjligt. Vi föreslår därför att i planen ska ingå en första etapp Umeå-Skellefteå till en uppskattad kostnad i storleksordningen 10 miljarder kronor.
- ? **Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, dubbelspårutbyggnad, etapp 1.** Sträckan är i dag en av Sveriges mest belastade järnvägssträckor. En kapacitetsförstärkning har blivit än mer angelägen för att fullt ut kunna utnyttja potentialen i de utbyggnader som skett längre norrut genom Ådalsbanan och Botniabanan. För närvarande pågår utbyggnad med fler mötesspår, vilket enligt gjorda utredningar dock bara temporärt räcker för att möta den ökande trafiken. Därför är en dubbelspårutbyggnad, på sikt av hela sträckan till Härnösand, mycket angelägen, vilket också kraftigt understryks av alla politiska instanser och av näringslivet längs Norrlandskusten. Miljöpartiet föreslår därför att 10 miljarder kronor avsätts till en partiell dubbelspårutbyggnad under planperioden.

Fel! Okänt namn på

- ? **Göteborg–Borås, höghastighetsbana hela sträckan.** Regeringen föreslår en utbyggnad av en ny bana på mellansträckan Mölnlycke–Bollebygd via Landvetters flygplats. Detta är bra, men inte tillräckligt då den fulla potentialen av en sådan bana knappast kommer att kunna tillgodogöras om den ska kopplas till nuvarande kapacitetssvaga och långsamma banor närmast Göteborg respektive Borås. Miljöpartiet föreslår därför att även dessa delar, Almedal–Mölnlycke och Bollebygd–Borås, ska ingå i planen. Kostnaden för dessa delar uppskattas till storleksordningen 10 miljarder kronor.
- ? **Lund–Hässleholm, fyrspar/höghastighetsbana.** Denna del av Södra stambanan är i dag starkt belastad av såväl växande godstrafik som snabbtåg, regional- och pågatåg. Inte minst innebär det svåra kapacitetsproblem med en så varierande trafik i olika hastigheter. Denna bana bör därför byggas ut till fyra spår på ett sådant sätt att den senare kan bli en länk i en kommande höghastighetsbana till södra Sverige. Miljöpartiet föreslår att ca 10 miljarder kronor anvisas i planen, vilket torde räcka till att en stor del av utbyggnaden kan genomföras under planperioden.

Höghastighetsbanor

Regeringen anger i propositionen att en ny stambana för snabbtåg bör byggas, av vilken Ostlänken Järna–Linköping och sträckan Mölnlycke–Bollebygd föreslås vara de första delsträckorna. Miljöpartiet tolkar detta som att regeringen därmed har tagit ställning för att hela den bana som vanligtvis kallas Götalandsbanan, Göteborg–Borås–Jönköping–Linköping–Stockholm, på sikt ska byggas. Miljöpartiet stöder detta men anser att riksdagen nu principiellt bör uttala att även fortsättningen på denna bana söderut, den s.k. Europabanan Jönköping–Skåne med vidare anslutning(ar) till Danmark, ska byggas. Vi föreslår också, som framgått ovan, att fler etapper av dessa banor ska ingå redan i planen för åren 2014–2025. Detta gäller hela sträckan Göteborg–Borås samt Lund–Hässleholm. Vi anser således att regeringen bör ta ett strategiskt beslut om att påbörja planeringen av ett sammanhängande nät av höghastighetsbanor. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Av propositionen framgår inte vilken typ av snabbtågsbana som regeringen föreslår ska byggas med inledning Ostlänken och Mölnlycke–Bollebygd. I samband med regeringens presentationer av förslagen har dock märkliga uttalanden gjorts av olika ministrar om planerade hastigheter på banan som skapat betydande förvirring. Detta gäller även huruvida banorna bör projekteras för tung godstrafik eller inte.

Miljöpartiets uppfattning i denna fråga överensstämmer i stort sett med den inriktning som Trafikverket har haft i sin planering av banorna. Trafikverket har vid utläggning av korridorer för Ostlänken och Mölnlycke–Bollebygd haft inriktningen att tåg ska kunna färdas på banan i max 320 kilometer i timmen med hastighetsnedsättningar på kortare sträckor, främst

vid passage av några större städer. Enligt Trafikverkets redovisning²⁵ bedöms den långsiktiga merkostnaden för en sådan dimensionering bara vara 1–3 procent jämfört med en bana projekterad för maxhastigheten 250 kilometer i timmen. Även om det i dag inte förs fram så snabba tåg i Sverige, anser Miljöpartiet att hänsyn måste tas till att de nya banor vi nu bygger ska användas i minst hundra år framåt. Om Trafikverkets kostnadsberäkning stämmer anser vi det vara en billig merkostnad för att tillförsäkra oss en handlingsfrihet för snabbare tåg i framtiden. Vi anser att Ostlänken och Göteborg–Borås bör byggas med en standard som ger en topphastighet på 320 kilometer i timmen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Trafikverket anser vidare att de nya höghastighetsbanorna inte bör projekteras för tung godstrafik.²⁶ Detta av två anledningar. Tung godstrafik kräver väsentligt ”plattare” banor med stigningar på högst 10–12 promille, i undantagsfall något högre, medan persontåg och lättare godståg klarar stigningar på 25–30 promille. Merkostnaden för att bygga för tung godstrafik är enligt Trafikverket 20–40 procent. Ytterligare ett problem med att framföra tung godstrafik på banorna är att detta ökar hastighetsspridningen mellan tågen, vilket minskar kapaciteten på banorna. Det är inte heller nödvändigt att projektera för tung godstrafik, då kapaciteten för tunga godståg väsentligt kommer att öka på nuvarande stambanor då dessa avlastas mycket av den snabba persontågstrafiken. Miljöpartiet stöder därför inriktningen att inte planera höghastighetsbanorna för tung godstrafik. Däremot tror vi att de med fördel kan användas under mindre trafikerade delar av dygnet av snabbare och lättare godståg för konsumentprodukter m.m., en marknad där vi ser en stor utvecklingspotential i framtiden.

Medelstora och mindre projekt

Utöver ovan nämnda större strategiska investeringar finns också många angelägna medelstora och mindre investeringar som väsentligt skulle förbättra järnvägens kapacitet och attraktivitet på många platser runtom i landet. Miljöpartiet föreslår därför att ramen för järnvägsinvesteringar utökas med ytterligare 30 miljarder kronor för att inrymma ett antal sådana projekt. Nedan specificeras vår preliminära bedömning av angelägna projekt som kan rymmas inom denna ram. Vi är dock öppna för en omprioritering om det i det fortsatta planeringsarbetet skulle visa sig att andra projekt är ännu mer fördelaktiga.

- 2 **Godspott i närtid.** Trafikverkets kapacitetsutredning har visat på att det finns ett antal mycket angelägna åtgärder för att snabbt kunna öka godstrafiken på befintliga banor. Miljöpartiet bedömer att en del av dessa kan komma att förverkligas inom de av regeringen föreslagna ramarna. En del

²⁵ Se bl.a. pm Ostlänken och Göteborg–Borås, Trafikering och teknisk standard, februari 2012.

²⁶ Pm Ostlänken med godstrafik, mars 2012.

Fel! Okänt namn på

av dessa medel bör också användas för att förbättra möjligheterna att kombinera transporter med järnväg och sjöfart. Vi utökar ramen med ytterligare 3,5 miljarder kronor för att tidigarelägga och genomföra fler av dessa angelägna projekt.

- ? **Delfinansiering av järnväg till Pajala.** I samband med öppnandet av nya gruvor i Pajala kommer malmen i inledningskedet att fraktas med lastbil till Svappavaara för vidare transport med järnväg. Detta är i längden inte klimatmässigt hållbart. Därför bör inriktningen vara att så snabbt som möjligt få till stånd en ny järnväg till Pajala, antingen via Finland eller via Svappavaara. En enklare form av järnväg kan övervägas. Miljöpartiet ser det som naturligt att gruvindustrin själv bekostar huvuddelen av investeringen, men att staten också kan bidra.
- ? **Ådalsbanan Sundsvall–Härnösand, etapp 1.** Dagens bana är kurvig och tar en lång omväg jämfört en rät linje mellan orterna. Förstudien har visat att restiden kan kortas med en halvtimme eller mer med en ny dragning på sträckan, vilket har stor betydelse för både den lokala trafikens konkurrenskraft och all person- och godstrafik till och från orter norr om Härnösand. Miljöpartiet anser att en första etapp av banan, delen närmast Härnösand, ska ingå i planen.
- ? **Dalabanen Uppsala–Borlänge–Falun.** Det finns ett stort behov av att förbättra kapacitet och restider på banan mellan Uppsala och Falun. Dalabanen är också viktig för godstrafiken. I projektet bör också ingå en dubbelspårsutbyggnad mellan Borlänge och Falun.
- ? **Ostkustbanan, fyrspar Myrbacken–Uppsala, etapp 1.** Mellan Stockholm och Uppsala reser ca 40 000 personer dagligen. Ökningen mellan 1997 och 2010 var 58 procent mot prognostiserade 26 procent.²⁷ Allt talar för att ökningen kommer att hålla i sig så länge det finns kapacitet i järnvägssystemet. Tyvärr drabbas resenärerna väldigt ofta av förseningar och inställda tåg. Därför gör vi en satsning på sträckan Myrbacken–Uppsala. Myrbacken är den punkt där de söderifrån kommande dubbelspårerna från Märsta och Arlanda förenar sig till bara ett dubbelspår vidare mot Uppsala. Trafiken kommer att kunna öka ytterligare, bl.a. med fler persontåg och godståg till den nya kombiterminalen i Rosersberg. Önskemål finns också att anlägga tågstopp för pendeltåg vid Alsike och Bergsbrunna, vilket inte är möjligt med dagens dubbelspår. En första etapp av fyrspårsutbyggnad bör därför ingå i planen.
- ? **Sydostlänken, (Älmhult–) Olofström–Karlshamn.** Innefattar en upprustning av befintlig bana Älmhult–Olofström och en ny bana vidare söderut för anslutning till Blekinge kustbana. Länken skulle innebära väsentligt förbättrade möjligheter för godstrafiken till sydöstra Sverige, hamnar-

²⁷ Yttrande om Trafikverkets kapacitetsutredning. Länsstyrelsen i Uppsala län, s. 2.

Fel! Okänt namn på

na i Blekinge och för bl.a. stora företag som Volvo i Olofström och Ikea i Älmhult. Den skulle även innebära en välkommen avlastning av Södra stambanan söder om Älmhult.

- ? **Simrishamnsbanan etapp 1 Malmö–Dalby.** Banan skulle vara en första etapp på en ny och genare väg till östra Skåne via Dalby och Tomelilla. Den medför väsentligt förbättrade och snabbare resmöjligheter till mellersta och på sikt även östra Skåne då den även skulle avlasta den hårt belastade Ystadbanan.
- ? **Pott för regionala banor.** Miljöpartiet föreslår en särskild pott på 9 miljarder kronor för trimning och förbättringar för ett antal regionala banor som har stor betydelse för godstrafik och lokal persontrafik. Förbättringarna kan t.ex. avse mötesspår, bärighet och signalåtgärder. Inlandsbanan med tvärbanan har en stor potential för en ökad godstrafik. Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele bör rustas upp som omledningsmöjlighet för godstrafiken och för lokal persontrafik. I Värmland behövs ökad kapacitet på Värmlandsbanan inklusive resecentrum i Karlstad. Bohusbanan behöver trimmas med bl.a. mötesspår och Lysekilsbanan rustas upp för att åter kunna användas. I Västra Götaland kan åtgärder på Älvsborgs-, Kinnekulle- och Viskadalsbanorna förstärka den positiva trenden med en ökande regionalstågstrafik. I östra Småland och Östergötland finns förslag på åtgärder som möjliggör ökad och mer attraktiv trafik på Stångådals- och Tjustbanorna för både gods- och persontransporter, samt en hastighetsanpassning till 160 km/tim på sträckan Sandhem–Nässjö. I Skåne behövs en hastighetsanpassning till minst 200 kilometer i timman på sträckan Hässleholm–Helsingborg, delvis dubbelspårsutbyggnad Hässleholm–Kristianstad och fler mötesspår Malmö–Ystad.

Spårtrafik i större städer

I städer runt om i Europa pågår spårvägsutbyggnader. Tack vare spårvägen har många städer både fått en mer attraktiv stadsmiljö och lockat över fler till kollektivtrafiken. Många av Sveriges städer passar utmärkt för spårväg, det visar inte minst det stora intresset i *Spårvagnsstäderna*, en organisation för kommuner, regioner och andra aktörer som är intresserade av att bygga och utveckla spårväg. I dagsläget är nio kommuner och fyra regionala kollektivtrafikmyndigheter medlemmar.²⁸ I Skåne pågår ett samarbete mellan Lund, Helsingborg, Malmö och region Skåne för att driva på byggandet av spårvägar i de tre städerna.²⁹ I Stockholm handlar det om att bygga både tunnelbana och spårväg, t.ex. tunnelbana mellan Odenplan och Karolinska, samt att bygga Spårväg syd.

²⁸ <http://sparvagnsstaderna.se/>.

²⁹ <http://www.sparvagnariskane.se/>.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet anser att staten ska ta ett större ansvar för att möjliggöra satsningar på lokal spårtrafik i städer. Därför föreslår vi en statlig delfinansiering av investeringar i spårväg och tunnelbana på 12 miljarder kronor under planperioden. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. För att få statsbidrag bör det finnas en trovärdig plan för hur kollektivtrafikandelen ska öka och biltrafiken minska.

Utredning av tunnelbana till Nacka ska utgå från kollektivtrafikanterna

I propositionen föreslår regeringen en utredning av tunnelbana till Nacka. Det saknas i dag bra kollektiva förbindelser till östra Södermalm och Hammarby sjöstad i Stockholm, vilket skulle kunna lösas genom tunnelbana till Nacka. Regeringens förslag om att samköra tunnelbanebygget med en utbyggnad av motorvägen Österleden riskerar att omöjliggöra detta. Miljöpartiet anser att en tunnelbana till Nacka ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov, inte bilisternas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Tunnelbanans sträckning är främst en regional/lokal fråga. Vi anser därför att eventuella beslut även bör fattas av politiker på dessa nivåer. Vi anser även att planeringen för Österleden ska avbrytas för att inte öka klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Klimatsmart användning av vägar

I ett framtida klimatsmart Sverige kommer det att finnas behov av robusta vägar runtom i hela landet, inte minst på landsbygden. Den stora potentialen att minska klimatpåverkan från transporter finns i städer och tätorter, och det är framför allt där som bilanvändningen kan och ska minska. På landsbygden kommer bilen fortsatt att ha en viktig roll. Detsamma gäller för lastbilen, den kommer att vara en viktig pusselbit i transportkedjan av gods, även om omfattningen behöver minska. Vägarna ska utformas på ett sätt som gör att busstrafik eller annan typ av samåkning får bättre konkurrenskraft. En stor del av vägnätet runtom i landet används också för cykling, och den behöver öka.

Prioritering av kollektivtrafik framför bilen

Vi anser att det finns ett alltför stort fokus på framkomlighet för person- och lastbilar i infrastrukturplaneringen, vilket är till nackdel för kollektivtrafiken. Trafikverket behöver därför få ett tydligare uppdrag att underlätta ett ökat resande med kollektivtrafik. Trafikverket bör i den kommande åtgärdsplaneringen få i uppdrag att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot koldioxidintensiva transportslag, såsom flyg och bil. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Syftet är att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet. Trafikverket bör återkomma med årliga redovisningskrav som visar måluppfyllelsen.

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.

Trafikverket har under planperioden 2010–2021 avsatt en knapp miljard kronor till cykelåtgärder. Miljöpartiet anser att det beloppet är otillräckligt och vill se en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder och öronmärka 9 miljarder kronor under den nya planperioden för cykelåtgärder. Pengarna ska även kunna användas för bidrag till kommuner, exempelvis för att anlägga cykelvägar, för att införa s.k. stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt eller för informationsinsatser. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Bättre underhåll av vägar på landsbygden

I och med den lastbilsskatt som vi föreslår fr.o.m. halvårsskiftet 2014 kommer slitaget på vägarna att minska, eftersom en större del av godset kommer att transporteras på spår eller med fartyg. Lastbilsskatten kommer att leda till smartare logistik och effektivisering, samtidigt som en större andel gods kommer att gå med järnväg eller sjöfart. Vi ser därför att lastbilsskatten kommer att leda till ett minskat slitage på vägarna. Som en följd av detta föreslår vi att en större del av vägunderhållet ska gå till det mer perifera vägnätet på landsbygden, t.ex. för tjälsäkring. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Två-plus-vägar och mitträcken för ökad trafiksäkerhet

Många gånger byggs eller planeras nya motorvägar för att öka trafiksäkerheten. Att minska antalet olyckor på vägarna är oerhört prioriterat, och det finns ett flertal sätt att öka säkerheten utan att på samma gång ge ökade incitament för att åka bil, vilket är fallet med en ny motorväg. Ett sådant sätt är att bygga två-plus-ett-vägar som har samma kvalitet som en motorväg ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är också en mycket billigare åtgärd, eftersom befintliga vägar kan byggas om.

Vid införande av två-plus-ett-vägar ska också hänsyn tas till cyklister, så att eventuell vägren som försvinner ska ersättas med cykelväg eller annan likvärdig cykelförbindelse. Miljöpartiet anser att Trafikverket bör göra en översyn av vilka planerade motorvägar som skulle kunna göras om till två-plus-ett-vägar. Detta bör vara en del av den klimatrevidering av den befintliga planen som vi föreslår i denna motion. Ett konkret exempel är E20 i Västra Götaland, där det stora antalet olyckor visar att situationen är ohållbar. Vi anser att en två-plus-ett-lösning kan vara ett effektivt sätt att skapa en tryggare trafikmiljö längs E20.

Fel! Okänt namn nå

Avbryt planerna på klimatstörande motorvägar

En investering i en ny motorväg är också en investering i ökad klimatpåverkan. Med större vägkapacitet och snabbare restider blir det alltmer attraktivt att ta bilen och kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar. Slutsatser från många storstadsregioner runtom i världen är att investeringar i nya ringleder är en återvändsgränd.

Förbifart Stockholm är ett exempel på en motorväg som regeringen driver. I vägutredningen från 2005 beräknas bygget av Förbifart Stockholm öka koldioxidutsläppen med 140 000 ton. Uppenbart är att Förbifart Stockholm *inte* leder till minskade utsläpp av klimatpåverkande utsläpp jämfört med i dag. Det är en icke-lösning som leder till att bilberoendet ökar och andelen resande med kollektivtrafik minskar i regionen.

Miljöpartiet begär att regeringen avbryter projektet Förbifart Stockholm och i stället söker en lösning där uppsatta klimat- och miljömål nås.

Avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt

Miljöpartiet vill införa en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt för att optimera transporterna i det svenska infrastrukturens systemet. I dag betalar lastbilstrafiken för drygt hälften av sina externa kostnader³⁰, som miljöpåverkan, slitage på vägarna etc. Att transportera via järnväg är mycket klimatsmartare än att transportera med lastbil. En lastbilsskatt leder också till smartare och effektivare logistik. Samtidigt finns det sträckor och delar av Sverige där det inte finns något rimligt alternativ till lastbilstransporter. Därför vill vi även införa en geografisk dimension i lastbilsskatten. Lastbilsskatten differentieras även utifrån fordonens miljöpåverkan. En lastbil med låg miljöpåverkan ska betala lägre skatt.

Det handlar också om att skapa bättre trafiksäkerhet. Varje år förolyckas många trafikanter på de svenska vägarna, och lastbilar utgör en betydande riskfaktor. Miljöpartiet eftersträvar också att skapa rättvisare konkurrensvillkor för svenska åkerier. De drabbas i dag av otillbörlig konkurrens från utländska åkerier som kör på svenska vägar till betydligt lägre kostnader än de svenska åkerierna. På så sätt har lastbilsskatten en konkurrensutjämnande effekt.

Vi ser nu att Danmark planerar att införa en lastbilsskatt inom de närmaste åren. Då Danmark, Tyskland och ett flertal länder i Europa har en lastbilsskatt riskerar vi en miljödumpling av äldre och mer förorenande fordon i Sverige.

Miljöpartiet anser att avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas på tunga lastbilstransporter senast den 1 juli 2014. Skatten bör differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

³⁰ Riksdagens utredningstjänst, dnr 2010:1406.

Sjöfarten som klimatomställare

Sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Då gods transporteras i låga hastigheter till sjöss är klimatpåverkan mindre. Däremot är utsläpp av svavel, kväve och partiklar desto större. En förutsättning för att sjöfarten ska kunna bli en klimatomställare är därför att det ställs skarpare miljökrav på sjöfarten. IMO:s svaveldirektiv är ett steg i rätt riktning. Sjöfartens befrielse från klimatskatter gör den mindre effektiv än vad den skulle vara med tydliga styrmedel.

Införande av en lastbilsskatt är avgörande för att ge sjöfarten rätt förutsättningar att bli ett klimateffektivt alternativ till de tunga lastbilar som i dag blir allt fler på vägarna. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, någon motsvarande avgift läggs inte på lastbilarna.

I kommittémotionen *Klimat och tunga transporter*³¹ har Miljöpartiet presenterat ett sjöfartspaket med flera förslag på hur sjöfarten kan öka sin andel av godstransporterna och bli en del i klimatomställningen. Vi föreslår bl.a. att en tonnageskatt ska införas med en omställningsfond för klimat och miljö. Vi föreslår även att en NOx-fond enligt norsk modell ska utredas för att både minska NOx-utsläppen (utsläppen av kväveoxider) och för att ge incitament till en omställning av fartygsflottan. Miljöpartiet kommer att återkomma med fler konkreta förslag på hur sjöfarten kan bli en del i klimatomställningen i samband med att regeringen presenterar sin sjöfartsstrategi senare i höst.

Minska flygets klimatpåverkan

Flyget är en stor och växande utsläppskälla av växthusgaser. Sedan 1980 har det svenska internationella flygresandet fyrdubblats och globalt är utvecklingen likartad. Utsläppen från flyget har under samma period mer än fördubblats. Med nuvarande ökningstakt kommer svenskarnas flygresor att orsaka större utsläpp än landets samlade biltrafik om ett tiotal år.

Det bästa vore om flyget betalade skatt för bränslet precis som andra transportslag, men detta tilläts inte för annat än inrikestrafik i internationella avtal. I väntan på ändringar i dessa bör Sverige införa en flygskatt på biljetterna (inte på bränslet). Skatten ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln.

Minst lika viktigt som priset på flygresor är att höja kvaliteten och servicen på järnvägsförbindelser. De många tågförseningarna i Sverige gör att människor tar flyget även på sträckor som Stockholm–Malmö. Vid en restid på upp till tre timmar börjar tåget på allvar att konkurrera med flyget. Därför är ett strategiskt beslut om höghastighetståg viktigt för att få en järnväg som på

³¹ Motion 2012/13:T509.

Fel! Okänt namn på

allvar kan konkurrera med flyget. En utökad trafikering med nattåg är också ett sätt att ersätta flygresor, då den som reser kan stiga upp utvilad utan att förlora någon avsevärd tid på resande. Fler förslag på hur flygets klimatpåverkan kan minska finns i Miljöpartiets kommittémotion *Flyg med förnuft*.³²

It och bredband – 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 t.ex. 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 alltmer 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 myndigheters tillgång till en robust kommunikationsinfrastruktur. Utöver dess betydelse för samhällets säkerhet och trafiken, är de statliga fibernäten 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. Det är av största vikt att de statligt ägda fibernäten behålls och utvecklas. Statens data- och telekominfrastruktur ska användas för optimal samhällsnytta.

Minskat buller från trafiken

I infrastrukturpropositionen presenterar regeringen förslag på en utredning om trafikbuller³³. Syftet är att föreslå nya bestämmelser som gör det enklare att bygga nya bostäder i bullerutsatta lägen. Buller har negativa konsekvenser för hälsan, genom att exempelvis leda till stress. I dagsläget är cirka en miljon vuxna människor störda av trafikbuller i sin bostad minst en gång per vecka.³⁴ Trafikbuller är ett problem i städer och tätorter, men också i vissa delar av landsbygden med tungt trafikerade vägar och flygplatser.

Vi ser liksom regeringen att det finns ett stort behov av nya bostäder i storstadsregionerna. Men till skillnad från regeringen vill vi inte kompromissa med människors hälsa. Vi anser att bullret i första hand ska åtgärdas vid käl-

³² Motion 2012/13:T505.

³³ Regeringens proposition s. 80.

³⁴ Enligt en nationell miljöhälsoenkät (NMHE07), Miljömålsportalen <http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/?iid=26&pl=1>.

lan t.ex. genom att sänka hastigheten på en väg, i stället för att enbart bygga bullerplank eller isolera fönster. Detta är en av orsakerna till att vi föreslår att ett flertal flygplatser med stadsnära lägen bör läggas ned, däribland Bromma flygplats i Stockholm. På så sätt minskar problem med buller samtidigt som stora ytor frigörs för bostadsbyggande. Vi anser att regeringens utredning om trafikbuller och bostadsbyggande i första hand bör fokusera på att åtgärda trafikbullret vid källan, inte genom att kompromissa med människors hälsa. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Finansiering

Finansiering av Miljöpartiets ram

Miljöpartiet föreslår att den av regeringen föreslagna ramen för infrastrukturplanen 2014–2025 utökas med 56 miljarder kronor till 578 miljarder kronor. Detta innebär en årlig anslagsnivå som under planens giltighetstid i genomsnitt ligger ca 4,7 miljarder kronor högre än med regeringens ramar. I Miljöpartiets budgetförslag för 2013 föreslås höjda anslag sammanlagt för väg- och banhållning som successivt byggs upp till en nivå som är 3,5 miljarder kronor högre än i regeringens förslag 2015. Vi har för avsikt att i kommande budgetar föreslå ytterligare upptrappningar av anslaget 2016 och 2017 för att nå en nivå som långsiktigt finansierar den av oss föreslagna ramen.

Miljöpartiet föreslår till drift och underhåll samma ram som regeringen för vägar, 155 miljarder kronor och en höjning av ramen för järnvägar med 7 miljarder kronor till 93 miljarder kronor.

För utveckling av transportsystemet föreslår Miljöpartiet 330 miljarder kronor, vilket är 49 miljarder kronor mer än vad regeringen föreslår. Regeringen har inte i propositionen föreslagit någon fördelning av ramen på vägar och järnvägar, inte heller angivit hur stor del av ramen som beräknas åtgå för räntor och amorteringar, m.m. Miljöpartiet anser att riksdagen bör fastställa hur ramen för utveckling ska fördelas på vägar, järnvägar och spårvägar så att en ram på 85 miljarder kronor för investeringar i vägar anvisas, varav 9 miljarder kronor ska avsättas speciellt för cykelbanor och andra cykelåtgärder. För investeringar i spårtrafik föreslår vi en ram på 210 miljarder kronor, varav 12 miljarder kronor ska avse bidrag till byggande av spårvägar och tunnelbana och 198 miljarder kronor går till järnvägar. Utöver detta beräknar vi att ca 35 miljarder kronor behöver avsättas för räntor, amorteringar och vissa andra mindre anslagsposter som också ska inrymmas i ramen.

En översikt av Miljöpartiets förslag till ramar jämfört med regeringens förslag framgår av tabell 1.

Fel! Okänt namn på

Tabell 1 Infrastrukturramar 2014–2025. Jämförelse mellan Miljöpartiets och regeringens förslag

Miljarder kronor. Belopp i fetstil föreslås bli fastställda i riksdagsbeslut

| Specifikation | Miljöpartiet | Regeringen | Kommentar |
|---|--------------|------------|--|
| Drift och underhåll: | 248 | 241 | |
| – varav vägar | 155 | 155 | |
| – varav järnvägar | 93 | 86 | |
| Investeringar: | | | |
| Utveckling av transportsystemet | 330 | 281 | |
| – varav räntor och återbetalning | | –32 | –32 Se fotnot ³⁵ |
| – varav vissa mindre poster | | –3 | –3 Se fotnot ³⁶ |
| = återstår för investeringar, m.m. | 295 | 246 | Se fotnot ³⁷ |
| Total ram | 578 | 522 | Se fotnot ³⁸ |
| Tillkommande planeringsram finansierad av trängselskatt, m.m. | 53 | 53 | Se fotnot. MP annan inriktning ³⁹ |
| Specifikation av investeringar: | | Ej spec. | |
| Vägtrafik: | 85 | (118) | Nation. o reg. planer |
| – varav cykelvägar | 9 | | |
| – varav övriga vägar | 76 | | |
| Spårtrafik: | 210 | | |
| Bidrag till byggande av spårvägar | 12 | (0) | |
| Järnvägar | 198 | (128) | |

Anm. Regeringen har inte i propositionen angivit någon fördelning av investeringsramen på vägtrafik och spårtrafik. Siffror inom parentes i tabellen är vår bedömning uträknad utifrån regeringens preliminära bedömning i pressmeddelande 2012-09-05 av påslag i förhållande

³⁵ Enligt redovisning i budgetpropositionen för 2013, utg.omr. 22, tabellerna 3.24 och 3.33. Extrapolerat för åren 2022–2025.

³⁶ Medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar, driftbidrag till icke-statliga flygplatser, bidrag till Inlandsbanan AB och Öresundsbrokonsortiet. Dessa poster ska, enligt propositionen, ingå i ramen för utveckling av transportsystemet. Vi har här antagit en bedömd omfattning utifrån nuvarande plan och budget för att kunna räkna ut återstående medel för investeringar, m.m.

³⁷ Här har vi inräknat följande poster, som enligt propositionen ska ingå i ramen: Investeringar i vägar och järnvägar, Statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar, trimningsåtgärder, miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen samt övriga insatser för effektivisering av transportsystemet.

³⁸ Till ramen kommer enligt regeringens förslag också intäkter från höjda banavgifter, som disponeras av Trafikverket för banunderhåll, intäkter av Trafikverkets effektivisering samt medfinansiering av kommuner, landsting och företag. Miljöpartiets kommentarer till detta framgår av avsnitt i motionen.

³⁹ Avser enligt regeringens förslag en särskild planeringsram för investeringar i vissa statliga väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Miljöpartiet föreslår en annan inriktning av denna ram, som i huvudsak inriktas på investeringar i järnvägs- och kollektivtrafikprojekt. Innebär bl.a. nej till Förbifart Stockholm och Österleden.

Fel! Okänt namn på

till nu gällande plan. Denna har tagits med bara för att få en ungefärlig indikation på hur Miljöpartiets fördelning mellan olika trafikslag kan komma att förhålla sig i förhållande till regeringens förslag. Den visar bl.a. att Miljöpartiets järnvägsinvesteringar kan beräknas ligga ca 70 miljarder kronor högre än med regeringens ramar.

Medfinansiering

Vi anser att den stora andelen medfinansiering som blivit en del av regeringens infrastrukturplaner är förenad med ett flertal risker. Främst handlar det om att medfinansiering kan leda till att vissa kommuner ”köper sig före i kön” tack vare att de kan bidra till medfinansiering. Det är en orättvis princip eftersom vissa kommuner helt enkelt inte har råd att medfinansiera objekt, och det skapar A- och B-lag bland kommuner och regioner. Det riskerar också att leda till att det inte är de bästa projekten som genomförs, utan helt enkelt de där det finns aktörer med finansiella resurser. Vi anser att det är samhällsnytta och uppfyllelse av miljömål som ska styra prioriteringen av objekt, inte viljan till medfinansiering. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Vi vill betona att investeringar som främst har ett statligt intresse också ska finansieras av staten.

Vi anser dock att det kan finnas anledning till medfinansiering från näringslivet i de fall investeringar görs som enbart kommer näringslivet till nytta. Ett sådant exempel är 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.

Intäkter från trängselskatt ska hanteras regionalt/lokalt

Miljöpartiet anser att det är den regionala och lokala nivån som ska beslut om trängselskatten, både systemet och intäkternas användning. Vi begär att regeringen överlåter makten att fatta beslut om trängselskattesystemet (införande, avgiftsnivå, geografisk utformning) och användningen av dess intäkter till regional/lokal nivå. På regional/lokal nivå driver Miljöpartiet att trängselskatteintäkterna i huvudsak ska gå till kollektivtrafik och inte till nya motorvägar.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 7 november 2012

Åsa Romson (MP)

Stina Bergström (MP)

Per Bolund (MP)

Bodil Ceballos (MP)

Tina Ehn (MP)

Gunvor G Ericson (MP)

Peter Eriksson (MP)

Lotta Hedström (MP)

Mehmet Kaplan (MP)

Annika Lillemets (MP)

Agneta Luttröpp (MP)

Lise Nordin (MP)

Mats Pertoft (MP)

Jabar Amin (MP)

Agneta Börjesson (MP)

Esabelle Dingizian (MP)

Magnus Ehrencrona (MP)

Jonas Eriksson (MP)

Maria Ferm (MP)

Ulf Holm (MP)

Helena Leander (MP)

Jan Lindholm (MP)

Valter Mutz (MP)

Kew Nordqvist (MP)

Peter Rådberg (MP)