

1 Sammanfattning

Transportområdet är en vattendelare i klimatpolitiken. Här tydliggörs vilka som använder klimatfrågan som en läpparnas bekännelse, och vilka som gör någonting på riktigt.

Miljöpartiet de grönas förslag omfattar cirka 14,6 miljarder kronor mer än regeringens under budgetperioden för att bygga och underhålla järnvägar, delfinansiera spårvägar och köpa in tåg och spårvagnar. I detta ingår även en klimat- och konjunktursatsning med investeringar i järnvägen som ger snabba resultat både för klimatet och för jobben på närmare 9 miljarder kronor under budgetperioden. Vi avslår regeringens fortsatta satsningar på att bygga fler motorvägar, till förmån för satsningar på kollektivtrafik om 2,6 miljarder kronor under budgetperioden, samt motsvarande summa till investeringar i cykel och gång.

Vi vill att SJ ska vara en del i klimatomställningen, med ett tydligt uppdrag att bidra till att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen. Att SJ har som främsta uppgift att leverera vinst till staten är missriktat, särskilt i perspektivet av att SAS inte har motsvarande krav. Flyget bör inte subventioneras, därför presenterar vi en plan för att successivt minska det statliga driftbidraget till flygplatser. Vi motsätter oss starkt regeringens förslag om höjda banavgifter som, om de genomförs, kommer att leda till sämre konkurrensförmåga för järnväg i förhållande till lastbil och bil. Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens trafikavtal innebär en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Miljöpartiet anser att anslaget bör bibehållas på 2008 års nivå.

Sammantaget innebär Miljöpartiets trafikpolitik tydliga satsningar på framtidens transportmedel; järnväg, höghastighetsbanor, spårväg, prioritering av kollektivtrafiken, cykel och gång.

2 Innehållsförteckning

1	sammanfattning	1
3	förslag till riksdagsbeslut	4
4	utgiftsområde 22 – en satsning på klimatsmarta transporter.....	6
4.1	regeringens politik leder till större klimatpåverkan.....	6
4.2	storsatsning på spår istället för nya motorvägar	7
4.2.1	större investeringar i järnväg - nationell plan.....	7
4.2.2	statlig delfinansiering av spårvagnar	8
4.2.3	statsbidrag till regionala spårfordon	8
4.2.4	klimat- och konjunktursatsning med snabba resultat	9
4.2.5	ingen höjning av banavgifter – inför kilometerskatt för tunga lastbilar 10	
4.2.6	sj ska bidra till att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen	11
4.3	prioritera kollektivtrafik, cykel och gång	11
4.3.1	inga fler investeringar i nya vägar	11
4.3.2	prioritering av kollektivtrafik på bilens bekostnad.....	11
4.3.3	kollektivtrafik i hela landet.....	12
4.3.4	trängselskatten till kollektivtrafiken	14
4.3.5	satsa på cykling och gång	14
4.3.6	bulleråtgärder.....	15
4.4	slopa subventioner till klimatförstörande flyg.....	16
4.4.1	minska driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	16
4.4.2	avveckla bromma flygplats.....	16
5	sammanfattning av anslagsförändringar	17

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen:

Anslag		Anslagsförändring (miljoner kronor)		
		2010	2011	2012
1:2	Väghållning	-2 247	-4 331	-4 331
1:4	Banhållning	2 388	8 520	12 446
1:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	-2	-18	-18
1:12	Trafikavtal	227	227	227
1:20	Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	410	529	549
Summa för utgiftsområdet		776	4 927	8 873

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en ny trafiklösning för Stockholm bör utredas med utgångspunkt från klimatmålen och de transportpolitiska målen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer till en nivå på sammanlagt 2 miljarder kronor under budgetperioden.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återinföra bidrag till inköp av tåg och spårvagnar till en nivå på sammanlagt 2 miljarder kronor under budgetperioden.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte bör höjas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt på 2 kr per kilometer ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2012.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ:s uppdrag bör ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdraget i Rikstrafikens regleringsbrev ska förändras så att även stöd till studiependling och arbetspendling kan ingå.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslag 1:12 Trafikavtal bör delas upp på olika konton beroende på vilket transportslag det avser.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska anslag 1:2 med en summa motsvarande överskottet från trängsel-skatten i Stockholm och i stället anslå summan till ett nytt riktat bidrag i anslag 1:20 till regionens kollektivtrafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen om en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftsstöd till icke statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med kollektiva färdmedel för att få statligt driftsstöd.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats.

¹ Yrkande 6 hänvisat till SkU.

4 Utgiftsområde 22 – en satsning på klimatsmarta transporter

4.1 Regeringens politik leder till större klimatpåverkan

Regeringen fortsätter att driva en transportpolitik som leder till en ökad klimatpåverkan. Inte minst handlar det om att regeringens anslag till att bygga klimatförstörande vägar är större än till att bygga klimatsmart järnväg. Regeringens närtidssatsning för 2010 beräknas till 2 180 miljoner kronor på vägsidan respektive 1 500 miljoner kronor till järnvägen. Kommande satsningar för 2011 och 2012 på 3 850 miljoner kronor per år ligger helt och hållet på vägsidan i väntan på den pågående åtgärdsplaneringen.

Regeringens nedskärningar är större på anslagen för järnväg än på väg. Till 2010 sänker regeringen anslag 1:4 Banhållning med 1 603 miljoner kronor, vilket är cirka 10 procent jämfört med prognosen för 2009. Till 2012 beräknas anslaget minska med 17 procent jämfört med prognosen för 2009. Vid samma jämförelse för anslag 1:2 Vaghållning, blir minskningen 5 procent till 2010 respektive 4 procent till 2012. Sammantaget innebär detta att regeringens nedskärningar framförallt drabbar järnvägen.

Regeringen har nyligen beslutat att ge tillåtlighet till Förbifart Stockholm. Den sexfiliga motorleden har kritiserats starkt av Naturvårdsverket och Statens Institut för kommunikationsanalys (SIKA) med förslag om att en ny trafiklösning för Stockholm bör utredas med utgångspunkt från klimatmålen och de transportpolitiska målen. Vi ansluter oss till detta förslag och anser att en sådan utredning bör genomföras. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Motorleden är en del av en föråldrad regionplan som lades fram första gången för flera decennier sedan, då konsekvenserna av ökad vägtrafik inte var helt kända, och som leder till kraftigt höjda utsläpp från trafiken. Enligt Vägverkets vägutredning kommer vägtrafiken med denna politik att öka med 40 procent och leda till motsvarande ökning av utsläpp av klimat-, miljö- och hälsofarliga ämnen. Förbifart Stockholm är uppenbart ohållbar och det är förvånande att något politiskt parti, med dagens kunskap om klimatförändring, kan acceptera – eller till och med förespråka – en sådan utveckling inom transportsektorn. Idag krävs ett modernare sätt att närma sig samhällsplanering, transporter och mobilitet. Förbifart Stockholm och andra liknande motorledsbyggen bör förpassas till historien där de hör hemma.

Regeringens investeringar i nya motorvägar, som leder till ökad klimatpåverkan och nedskärningar på järnvägen, i kombination med en fördubbling av banavgifterna på fyra år, ger sammantaget en politik som leder till ökad klimatpåverkan. Det rimmar illa med att den borgerliga regeringen har ambitionen att ta ledartröjan i klimatfrågan, i synnerhet i samband med det avgörande klimatmötet i Köpenhamn.

4.2 Storsatsning på spår istället för nya motorvägar

Miljöpartiet satsar på ett klimatsmart och hållbart transportsystem. Den fördelningsprincip som användes under förra mandatperioden, och som skulle gälla för hela planeringsperioden fram till 2015, innebär att dubbelt så mycket pengar skulle gå till järnväg som till vägar, 2–1-principen. Miljöpartiet vill intensifiera arbetet för att ställa om transportsektorn, från klimatfara till klimatsmart. I ett långsiktigt perspektiv vill vi öka järnvägens och kollektivtrafikens kapacitet och konkurrensförmåga gentemot andra trafikslag genom ökade anslag, åtminstone de närmaste femton åren. Detaljerna i dessa förslag redovisas i Miljöpartiets partimotion 2007/08:T545 Järnvägssatsningar och har utvecklas ytterligare i Miljöpartiets motion med anledning av propositionen 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

Miljöpartiet säger nej till större delen av regeringens vägsatsningar och vill istället satsa 2 388 miljoner kronor mer än regeringen på Banverkets verksamhet under 2010. Under 2011 föreslår Miljöpartiet 8 520 miljoner kronor och under 2012 höjs anslaget ytterligare till 12 446 miljoner kronor mer än regeringens förslag. I detta ingår höjda anslag för investeringar i nationell plan samt underhåll av järnvägen, statligt bidrag till delfinansiering av spårvägar, bidrag till inköp av tåg och spårvagnar samt en klimat- och konjunktursatsning. Denna kraftiga anslagshöjning visar tydligt hur Miljöpartiet prioriterar ett hållbart och klimatsmart transportsystem, till skillnad från regeringen som fortsätter sitt gammalmodiga tänkande som bygger på ytterligare investeringar i klimatförstörande vägar.

4.2.1 Större investeringar i järnväg – nationell plan

I järnvägsnätet handlar investeringarna i första hand om att förbättra kvalitet och kapacitet genom ökat underhåll och utbyggnad av ett stort antal objekt som för närvarande ligger i träda hos Banverket på grund av bristande finansiering, till exempel höghastighetsjärnvägen Götalandsbanan/Ostlänken, Norrbotniabanan, Sydostlänken i Blekinge, sträckan Hallsberg–Degerön som är vital för godstransporterna, Dalabanan,

kombiterminaler, elektrifiering av vissa sträckor och mycket mer. Mer detaljer kring utformning finns i Miljöpartiets motion med anledning av proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, samt i Miljöpartiets motion Järnvägssatsningar 2007/08:T545.

En kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårburen trafik måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnvägs- och andra spårnät kraftigt förbättras och kapaciteten för ökade spårburna transporter höjas radikalt. Målet bör vara minst en fördubbling av dagens kapacitet för spårburen trafik. En sådan kraftig överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt. Utsläppen av andra miljöstörande föroreningar reduceras, trängseln i städerna minskar och trafikolyckorna blir färre.

Totalt satsar Miljöpartiet 880 miljoner kronor 2010, 5 385 miljoner kronor 2011 och 8 154 miljoner kronor 2012 på den nationella planen. I detta ingår 2 000 miljoner kronor till statlig delfinansiering av spårvagnar och en lika stor summa till statsbidrag till regionala spårfordon.

4.2.2 Statlig delfinansiering av spårvagnar

Det större statliga ansvar som Miljöpartiet föreslår för investeringar och drift av lokal och regional kollektivtrafik syftar till att öka kollektivtrafiken, framför allt spårvägar, i landets större städer, det vill säga städer med över 100 000 invånare. Operatörer av spårburen kollektivtrafik ska ha möjlighet att få statliga bidrag för investeringar som de idag vill göra men avstår från på grund av bristande finansiering. Anslaget ska förvaltas av Banverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och har en tydlig klimatnytta. Mer detaljer kring utformning finns i Miljöpartiets motion med anledning av proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

4.2.3 Statsbidrag till regionala spårfordon

Regeringen har slopat statsbidrag till regionala spårfordon, trots att det är en viktig förutsättning för att nya vagnar ska kunna köpas in, vilket är en förutsättning för en modern och attraktiv kollektivtrafik. Bidraget bör återinföras.

Bidraget söks av trafikhuvudmännen och delas ut av Banverket efter en rimlig fördelning mellan huvudmännen. Bidraget bör fortsättningsvis kunna ges till alla typer av spårfordon: pendeltåg, tåg på det nationella järnvägsnätet, tunnelbanetåg och

spårvagnar. Mer detaljer kring utformning finns i Miljöpartiets motion med anledning av proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

4.2.4 Klimat- och konjunktursatsning med snabba resultat

Miljöpartiet presenterar en samlad klimat- och konjunktursatsning som innehåller ett antal åtgärder både för att förbättra järnvägens förutsättningar att ta marknadsandelar från flyg och lastbil och för att bidra till arbetstillfällena under lågkonjunkturen.

Åtgärderna går att initiera snabbt och är en blandning av reinvesteringar och nyinvesteringar; de bidrar bland annat till att höja kapaciteten och hastigheterna på järnvägen. Ett exempel är Värmlandsbanan Kil–Karlstad–Laxå där vi föreslår åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för gods- och persontrafiken. Ytterligare ett exempel är ombyggnad av Växjö bangård för att möjliggöra Krösatågstrafik Hässleholm–Växjö och/eller Nässjö–Växjö.

Klimat- och konjunktursatsningen är en vidareutveckling av Miljöpartiets närtidssatsning i budget 2009 och det extra anslag på 1 miljard kronor under 2009 och 2010 som Miljöpartiet föreslog i motion på regeringens vårproposition 2009. Klimat- och konjunktursatsningen omfattar 1 508 miljoner kronor under 2010, 3 135 miljoner kronor 2011 och 4 292 miljoner kronor 2012. Sammantaget blir det investeringar på närmare 9 miljarder kronor under hela budgetperioden.

Specifikation av klimat och konjunkturåtgärder (del av anslag 1:4)	2010	2011	2012
Planering och utredning av angelägna kommande projekt	150	450	550
Dubbelspår Södertälje hamn–Södertälje central	100	300	300
Kapacitetsåtgärder på sträckan Malmö–Trelleborg		100	250
Utbyggnad av ERTMS Regional, nytt trafikstyrningssystem på någon eller några sträckor		50	100
Åtgärder inom nationella satsningsområden, bl.a. plankorsningssäkerhet, bullerskyddsåtgärder, marknadsåtgärder, sanering av förorenade områden	250	350	500
Anslutning till Kombiterminal norr (Stockholm) och Händelö	50	50	100
Bangårdsombyggnader i Flen, Laxå, Karlstad, Alvesta och Värnamo	10	120	240
Planskildhet i Örebro	25		
Upprustning Nyland–Långsele		200	300
Statsbidrag till bl.a. Resecentrum Botniabanan	150		150
Plattformsförlängning Gbg–Alingsås samt Gbg–Kungsbacka	25	75	100
Ålvsborgsbanan, spårbyte Herrljunga–Trestad (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla)	150	150	
Värmlandsbanan	5	30	100
Kust till kust-banan, Växjö, bangårdsombyggnad	20	40	90
Rååbanan, Eslöv–Teckomatorp, högre hastigheter och anpassning	13	160	2
Jönköpingsbanan, Sandhem–Nässjö, högre hastighet och ökad kapacitet	10	60	10
Frykdalsbanan, spårupprustning	90		
Piteåbanan, spårupprustning	70		
Utbyten av föråldrade och slitna spårväxlar	100		
Stångådalsbanan, Linköping – Bjärka Säby, spårupprustning	95		
Tjustbanan, Bjärka Säby – Åtvidaberg, spårupprustning	95		
Utbyten och upprustningar av mindre broar	50		
Krafftörsörjningsåtgärder	50		
Fortsatt reinvestering; spår- och växelbyten, klimatanpassning för minskad sårbarhet m.m.		1000	1500
Summa klimat- och konjunktursatsning	1508	3135	4292

4.2.5 Ingen höjning av banavgifter – inför kilometerskatt för tunga lastbilar

Regeringen bedömer att en fördubbling av banavgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig¹. Höjda banavgifter kommer att leda till höjda priser både för resenärer och för godstransportörer. Detta är inte acceptabelt eftersom det ytterligare kommer att leda till att järnvägen förlorar i konkurrenskraft gentemot lastbilen och bilen. Miljöpartiet föreslår därför att banavgifterna inte ska höjas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Höjningen av banavgifter kan jämföras med att Luftfartsverket avser att hålla flygplatsavgifterna oförändrade under perioden, trots kostnadseffektiviseringar². Det som borde höjas är kostnaderna för att använda fossila bränslen. En sådan tydlig och effektiv åtgärd som regeringen hittills negligerat är kilometerskatt för tunga lastbilar. Annars klarar vi inte klimatkraven framöver. Därför

¹ Budgetpropositionen för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s 59

² Budgetpropositionen för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s 81

bör en kilometerskatt för tunga lastbilar införas på 2 kronor per kilometer senast den 1 januari 2012. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

4.2.6 SJ ska bidra till att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen

Regeringen föreslår att de avkastningskrav som ligger på Statens Järnvägar (SJ) ska fortsätta som tidigare³. Miljöpartiet anser att det är orimligt att ha ett krav på att SJ ska leverera vinst till staten när SJ:s verksamhet för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen är central. Vi föreslår därför att SJ:s uppdrag ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

4.3 Prioritera kollektivtrafik, cykel och gång

4.3.1 Inga fler investeringar i nya vägar

Att lägga pengar på nya motorvägar är att investera i ökad klimatpåverkan. Inte minst genom att det leder till att vägtrafiken gynnas i decennier framöver; det låser in oss i ohållbara transporter. Miljöpartiet anser inte att statens pengar ska gå till att öka klimatpåverkan. Med anledning av detta avslår vi regeringens närtidsatsning, med undantag för Riksväg 50 förbi Motala. Regeringens satsningar på att upprusta och bygga järnväg är Miljöpartiet positiva till, liksom satsningar på underhåll av vägar, tjälsäkring, mitträcken, cykelvägar m.m. Miljöpartiet föreslår därmed att avslå regeringens närtidssatsning på under anslag 1:2 Væghållning med 1865 miljoner kronor år 2010, samt 3850 miljoner kronor under 2011 respektive 2012.

Miljöpartiet föreslår en omfördelning av medel från nya vägar till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång. Därför föreslår vi avslag på regeringens satsning på vägar i nationella plan med cirka 9,6 miljarder kronor under budgetperioden.

Vi gör också en överföring av intäkterna från trängselskatten till ett nytt anslag 1:20 som riktas som bidrag till Stockholmregionen.

4.3.2 Prioritering av kollektivtrafik på bilens bekostnad

Vägverket har sektorsansvar för kollektivtrafiken på väg och vi uppfattar det så att det ingår i Vägverkets ansvar att se till att kollektivtrafiken har goda förutsättningar att verka. Den generella bilden verkar också vara att kollektivtrafiken inte alltid har så lätt

³ Budgetpropositionen för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s 84

att få igenom sina önskemål hos Vägverket om åtgärder i vägnätet. Viktiga frågor är framkomligheten för bussar framför allt på infarterna till de större orterna och där det annars finns trängsel i trafiken. Det kan gälla särskilda körfiler, signalprioriteringar, hållplatser och andra åtgärder. Minskad framkomlighet, vilket uppstår när biltrafiken ökar, innebär att bussarna blir hängande i den ena kön efter den andra. Bra framkomlighet för kollektivtrafiken är avgörande för att trafiken ska flyta bättre, resan blir snabbare och trafiken blir mer attraktiv och konkurrenskraftig. Resandet ökar, intäkterna ökar och det genereras pengar till att göra kollektivtrafiken ännu bättre och mer attraktiv konkurrenskraftig. Dessutom innebär ökad framkomlighet att våra kostnader för att producera trafiken sjunker och vi får pengar över att göra trafiken ännu bättre.

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

Vägverket bör ha i uppdrag att prioritera kollektivtrafiken på bilismens bekostnad. Först då detta är fallet är en klimatanpassning av transporterna möjlig. Av budgetpropositionen framgår att etappmålet för ett ökat resande med kollektivtrafik inte har uppnåtts men regeringen föreslår inga åtgärder som verkar i denna riktning, tvärtom. Miljöpartiet anser att Vägverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Myndigheten bör öka sina ansträngningar för att underlätta utvecklingen mot ett ökat resande med kollektivtrafik. Därför föreslår vi att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor 2010 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Vi trappar sedan upp stödet successivt till 850 miljoner kronor 2011 och 1 miljard kronor 2012. Det innebär att 2,6 miljarder kronor öronmärks under hela budgetperioden. Detta finansieras genom en överföring av investeringar i Vägverkets nationella plan.

4.3.3 Kollektivtrafik i hela landet

Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens Trafikavtal innebär en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Regeringen har minskat Rikstrafikens trafikavtal från 1 058 miljoner kronor 2008 till 831 miljoner kronor 2009, d.v.s. med 227 miljoner kronor i jämförelse 2008. Nedskärningen riskerar att leda till nedläggning av undertrafikerade banor som idag är beroende av

Rikstrafikens stöd för att trafikeras. Redan nu är det klart trafik som kommer att förlora stöd från Rikstrafiken är Gränstrafiken mellan Örebro och Karlstad, samt UVEN-trafiken (Uppsala- Västerås-Eskilstuna-Norrköping)⁴.

Regeringens nedskärningar på angelägen kollektivtrafik sker samtidigt som medvetenheten om kollektivtrafikens potential som klimatverktyg blir allt större. Regeringen konstaterar själva att etappmålet om ökad andel resor med kollektivtrafik inte har uppnåtts. Att i det läget skära ytterligare i resurserna till kollektivtrafiken, i kombination med stora satsningar på nya vägar, är en återvändsgränd i klimatarbetet. Miljöpartiet anser att anslaget 1:12 till Rikstrafikens trafikavtal bör bibehållas på 2008 års nivå på 1058 miljoner kronor. Det innebär att vi höjer anslaget i förhållande till regeringens nivå med 227 miljoner kronor per år under budgetperioden 2010-2012, vilket ger en sammanlagd summa på 681 miljoner kronor under budgetperioden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Uppdraget till Rikstrafiken ska förändras så att stöd även till studiependling och arbetspendling ingår i enlighet med det riksdagsbeslut som togs i juni 2006. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Gränsen på tio mil bör luckras upp för att varje region ska få det utbud av kollektivtrafik som är klimatsmartast och rimligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

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

Miljöpartiet anser också att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens Trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. I dagsläget är det statliga stödet till mäns flygresor 28 gånger större än till kvinnors resor med kollektivtrafiken, räknat per resa. Rikstrafikens kostnader för genomförd resa på tåg är 23 kronor för 2008, att jämföra med 634 kronor för Rikstrafikens stöd per flygresor⁵. 57 procent av resenärerna på tåget är kvinnor, och

⁴ Budgetproposition för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, sid 19

⁵ Budgetpropositionen för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s 22, Tabell 3.5

att 59 procent av resenärerna i flygtrafiken är män⁶. Tydligt är att regeringen ger avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor.

4.3.4 Trängselskatten till kollektivtrafiken

För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm istället ska användas till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik. Det är också självklart att regeringen i denna fråga ska följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå överskottet till kollektivtrafik i regionen. Den formella kontrollen över systemet och intäkterna måste föras ned till regional nivå. Med anledning av detta bör Vägverkets anslag 1:2 minskas med en summa motsvarande överskottet från trängselskattens intäkter, cirka 1,5 miljard kronor under budgetperioden. Överskottet bör istället överföras till ett nytt anslag 1:20 för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

4.3.5 Satsa på cykling och gång

De två bästa sätten att förflytta sig kortare sträckor är genom att gå eller cykla. Den klimat- och miljöpåverkan som sker genom en sådan förflyttning är helt försumbar och ur hälsosynpunkt har det till och med positiva effekter. När det gäller cykling har regeringen år 2000 gett i uppdrag åt Vägverket att vidta åtgärder för att öka cyklingen i landet. Vägverket utvecklade med anledning av detta en nationell cykelstrategi som dessvärre ännu inte har kommit till genomförande. Hittills har tyvärr ambitionerna i cykelstrategin inte tagits på allvar, varken vad gäller investeringar eller samhällsplanering. Andelen resor med cykel har minskat istället för att öka. Enligt de konkreta målen i cykelstrategin angavs att cyklingens andel av alla personresor skall öka med en tredjedel fram till 2010, från 12 till 16 procent. Sedan Vägverket fick sitt uppdrag och satte upp målet har cyklingen minskat från 12 till 9 procent bland kvinnor och 10 procent bland män⁷. Under dessa år har vi alltså kommit längre ifrån målet. Regeringen konstaterar själv i samband med budgeten att målet om att öka andelen cykeltrafik inte nåtts⁸.

⁶ Budgetpropositionen för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s 21, Tabell 3.3

⁷ SIKA Statistik, 2007:19, RES 2005–2006, *Den nationella resvaneundersökningen*, s 22

⁸ Budgetpropositionen för 2010, Volym 12, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s 19

Med tanke på den negativa utvecklingen för cyklingen de senaste åren är det dock osannolikt att Vägverkets cykelstrategi räcker för att vända utvecklingen och nå det mål som har satts upp. Därför krävs ytterligare initiativ. En av de faktorer som har störst påverkan på cyklingen är förekomsten av gång- och cykelvägar. Huvudsakligen är detta ett kommunalt ansvar och många kommuner har redan långt framskridna kartläggningar och projektplaner för förbättrade och nya gång och cykelvägar. Alltför ofta hamnar dessa planer i kommunernas arkivskåp på grund av bristande finansiering när man ska prioritera.

Miljöpartiet anser att staten bör ta ett större ansvar för att öka cyklingen. Staten bör därför anslå 750 miljoner kronor 2010 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet, samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna. Vi trappar sedan upp stödet successivt till 850 miljoner kronor 2011 och en miljard kronor 2012. Det innebär att 2,6 miljarder kronor öronmärks under hela budgetperioden för investeringar i säkra gång- och cykelvägar.

Åtgärderna kan till exempel gälla bidrag till kommuner som anlägger cykelvägar, ändrar korsningar så att det blir indragen stopplinje för bilar vid trafikljus (så kallade boxar), hastighetsdämpning till 30 km/tim, införande av så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt, bilfri zon kring skolor i anslutning till entrén med mera. Anslaget bör administreras av Vägverket som en del av dess sektorsansvar. Ökningen av sektorsanslaget för detta ändamål bör finansieras genom minskning av väginvesteringsanslaget i nationell plan.

4.3.6 Bulleråtgärder

I linje med förslag från den fördjupade utvärderingen av miljömålen anslår vi en förstärkning av medel för åtgärder till finansiering av för att minska problem med buller från vägtrafiken. I första hand bör bulleråtgärder göras vid källan för problemet, till exempel genom att åtgärder som dämpar trafiken. Dessa åtgärder är också de mest kostnadseffektiva. Inte minst finns fler positiva bieffekter som minskade partikelutsläpp eller andra hälsofarliga ämnen. Vi föreslår en förstärkning av arbetet med bulleråtgärder med 144 miljoner kronor under budgetperioden.

4.4 Slopa subventioner till klimatförstörande flyg

4.4.1 Minska driftbidrag till icke statliga flygplatser

Miljöpartiet vill minska anslaget för driftbidrag till icke statliga flygplatser. Flyget är ett av de transportslag med störst klimatpåverkan. Även andra typer av miljöpåverkan är stor. Med tanke på annalkande klimatförändringar är det läge att successivt göra inrikesflyget onödigt, så att all persontrafik söder om Sundsvall kan göras med tåg senast 2020. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms Central på tre timmar eller kortare ska inte få bidrag.

Miljöpartiet föreslår därför en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftstöd till icke statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms Central med kollektiva färdmedel, till skillnad från dagens föreskrift om två timmar, för att få statligt driftstöd.

6 § Icke statliga flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns, och som medger en restid till centrala Stockholm på *högst tre timmar*, skall inte vara berättigade till driftbidrag.

Vi föreslår en avvecklingsplan för anslag 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser. Från 2010 föreslår vi att bidraget till Borlänge flygplats på två miljoner kronor utgår. Redan idag har de tågförbindelser som är snabbare än tre timmar till Stockholm.

Från och med 2011 föreslår vi ytterligare avveckling av driftstödet till ett antal flygplatser som ligger nära någon annan statlig flygplats eller har goda förbindelser med tåg till annan närliggande flygplats. Detta innebär att bidrag till Oskarshamn, Halmstad, Hagfors, Torsby, Trollhättan och Kristianstad avvecklas från och med 2011, med ett totalt minskat anslag på 18 miljoner kronor 2011 och 2012. Sammantaget innebär detta att det statliga driftstödet för icke statliga flygplatser minskar med 38 miljoner kronor under budgetperioden. Därefter avser vi göra en översyn av driftbidrag till flygplatser i Norrland med syfte att undersöka möjligheten att samordna flygresor till ett antal större flygplatser och på så sätt koncentrera bidraget till de mest angelägna flygplatserna.

4.4.2 Avveckla Bromma flygplats

Regeringens beslut om att tillåta fortsatt trafik på Bromma flygplats är ytterligare ett tecken på att man inte inser klimatproblemets dignitet. Förutom att orsaka lokala störningar medför flygplatsens fortlevnad en fortsatt ökning av flygets ohämmade tillväxt. Därför bör Bromma flygplats snarast avvecklas. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening

5 Sammanfattning av anslagsförändringar

Anslag		Anslagsförändring (miljoner kronor)		
		2010	2011	2012
(nr)	Anslag			
1:2	Väghållning	-2247	-4331	-4331
1:4	Banhållning	2388	8520	12446
1:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	-2	-18	-18
1:12	Trafikavtal	227	227	227
1:20	Riktat bidrag till Stockholmsregionen maa trängselskatten	410	529	549
Summa för utgiftsområdet		776	4927	8873
Specifikation av anslag Väghållning 1:2		2010	2011	2012
Avslag regeringen vägsatsningar		-1865	-3850	-3850
Intäkter från trängselskatten som riktas som bidrag till Stockholmregionen		-410	-529	-549
Öronmärkt anslag kollektivtrafik		750	850	1000
Öronmärkt anslag cykel		750	850	1000
Investeringar i nationell plan		-1500	-1700	-2000
Åtgärder mot buller		28	48	68
Summa anslag 1:2		-2247	-4331	-4331
Specifikation av anslag Banhållning 1:4		2010	2011	2012
Investeringar i nationell plan, statsbidrag spårvagnar samt bidrag inköp av tåg och spårvagnar		880	5385	8154
Klimat- och konjunkturåtgärder		1508	3135	4292
Summa anslag 1:4		2388	8520	12446
Specifikation av Klimat och konjunkturåtgärder (del av anslag 1:4)		2010	2011	2012
Planering och utredning av angelägna kommande projekt		150	450	550
Dubbelspår Södertälje Hamn-Södertälje Central		100	300	300
Kapacitetsåtgärder på sträckan Malmö-Trelleborg			100	250
Utbyggnad av ERTMS Regional, nytt trafikstyrningssystem på någon eller några sträckor			50	100
Åtgärder inom Nationella satsningsområden, bl a plankorsningssäkerhet, bullerskyddsåtgärder, marknadsåtgärder, sanering av förorenade områden		250	350	500
Anslutning till Kombiterminal Norr (Stockholm) och Händelö		50	50	100
Bangårdsombyggnader i Flen, Laxå, Karlstad, Alvesta och Värnamo		10	120	240
Planskildhet i Örebro		25		
Upprustning Nyland-Långsele			200	300
Statsbidrag till bl a Resecentrum Botniabanan		150		150
Plattformsförlängning Gbg-Alingsås samt Gbg-Kungsbacka		25	75	100
Älvsborgsbanan, spårbyte Herrljunga-Trestad (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla)		150	150	
Värmlandsbanan		5	30	100
Kust till Kust-banan, Växjö, bangårdsombyggnad		20	40	90
Rååbanan, Eslöv-Teckomatorp, högre hastigheter och anpassning		13	160	2
Jönköpingsbanan, Sandhem-Nässjö, högre hastighet och ökad kapacitet		10	60	10
Frykdalsbanan, spårupprustning		90		
Piteåbanan, spårupprustning		70		

Utbyten av föråldrade och slitna spårväxlar	100		
Stångådalsbanan, Linköping - Bjärka Säby, spårupprustning	95		
Tjustbanan, Bjärka Säby - Åtvidaberg, spårupprustning	95		
Utbyten och upprustningar av mindre broar	50		
Krafförsörjningsåtgärder	50		
Fortsatt reinvestering; spår- och växelbyten, klimatanpassning för minskad sårbarhet mm.		1000	1500
Summa klimat- och konjunktursatsning	1508	3135	4292

En omfattande satsning på utbyggnad och underhåll av järnväg föreslås. Miljöpartiet föreslår dessutom en statlig delfinansiering av spårvägar, bidrag till inköp av tåg och spårvagnar samt en klimat- och konjunktursatsning på järnvägen. Sammanlagt lägger Miljöpartiet cirka 56,5 miljarder kronor på dessa satsningar under anslag 1:4 Banhållning 2010-2012, vilket är cirka 14,6 miljarder kronor mer än regeringen under samma period. Klimat- och konjunktursatsningen har fokus på snabba åtgärder för ökad kapacitet och andra förbättringar i järnvägsnätet på sammanlagt cirka 9 miljarder kronor under budgetperioden. Miljöpartiet avslår regeringens närtidssatsning på väg, med undantag för Riksväg 50 förbi Motala, till förmån för öronmärkta anslag till kollektivtrafik respektive cykel och gång på sammanlagt 2,6 miljarder kronor vardera under budgetperioden. Ett nytt anslag 1:20 för att rikta intäkterna från trängselskatten till Stockholmsregionen införs på sammanlagt cirka 1,5 miljarder kronor under budgetperioden. Statligt stöd till icke statliga flygplatser minskas med 38 miljoner kronor under budgetperioden. Åtgärder för att minska problem med trafikbuller finansieras via ett anslag 144 miljoner kronor under budgetperioden. Rikstrafikens trafikavtal höjs till 2008 års nivå med 227 miljoner kronor om året.

Stockholm den 5 oktober

2009

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Tina Ehn (mp)