

Motion till riksdagen 2008/09:T206

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Klimat och kollektivtrafik

1 Sammanfattning

Klimatfrågan är vår tids största utmaning. Under 1900-talet byggdes ett samhälle som är mycket beroende av fossila bränslen och med stor klimatpåverkan. Städer och samhällsstrukturer bygger på stor energiförbrukning och fossila bränslen. Det beror inte på slumpen eller på en ödesmättad utveckling av ökat fossilberoende utan på medveten planering. Inte minst gäller det transportsystemet och bilberoendet som varit en övergripande målsättning sedan mitten av 1900-talet.

Men det innebär inte att vi för evigt är fast i ett ohållbart transportsystem. Liksom planerare och politiker under 1950- och 60-talen målade visioner om bilen som frihetssymbol, kan vi i Sverige idag bestämma oss för gröna visioner. Vi kan ställa upp målsättningar om ett hållbart transportsystem, där minskad klimatpåverkan är det övergripande målet. Det är nödvändigt med tydliga omprioriteringar i transportpolitiken. Inte en krona till ska investeras i nya vägar som ökar kapaciteten för ökad biltrafik. Istället måste investeringar för klimatsmart infrastruktur, som kollektivtrafik, cykling och gång, prioriteras.

Trots målsättningar om minskade utsläpp av växthusgaser fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 12 procent¹. Under 2007 ökade utsläppen med nästan två procent². Lastbilstrafiken stod för den största delen av ökningen men även den övriga vägtrafiken ökade. År 2005 stod transportererna för över 40 procent av utsläppen av klimatpåverkande gaser i Sverige, inklusive utrikes flyg, sjöfart och arbetsmaskiner. Det är uppenbart att trafiksektorn är avgörande för hur Sverige ska kunna minska sin klimatpåverkan. Vägtransporterna påverkar också möjligheten att uppfylla merparten av de nationella miljö kvalitetsmålen och ett femtiotal av de drygt 70 delmålen³.

¹ Vägverket, PM "Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen", 2008-03-31.

² Vägverket, PM "Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen", 2008-03-31.

³ Strategi för minskat transportberoende, MVB 2006:2, s. 18.

Fel! Okänt namn på

Trots att energieffektiviteten i bilarna ökat de senaste åren och andelen miljöbilar ökat fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Orsaken ligger i en kraftigt ökad trafik på vägarna. Med anledning av detta konstaterar Vägverket att det inte räcker att byta bränsle och öka energieffektiviteten. Trafikökningen måste dämpas, till exempel genom höjda drivmedelsskatter för fordon och kilometerskatt för tunga fordon samt åtgärder och styrmedel för att främja överflyttning från personbil till kollektivtrafik, cykel och gång⁴.

För att trenden ska brytas krävs politiska beslut som gör det dyrare att använda fossila bränslen och enklare och bekvämare att åka kollektivt. Vid sidan av gång och cykel är det kollektiva resandet det mest hållbara. Den energi som används till att förflytta en person en viss sträcka är betydligt lägre när flera reser i samma fordon än om de reser ensamma. Det kollektiva resandet innebär också mindre utsläpp av farliga ämnen, mindre risk för olyckor samt mindre buller och trängsel. Detta gäller oavsett trafikslag och energibärare.

I denna motion presenterar Miljöpartiet de Gröna ett antal åtgärder för att minska transporterens klimatpåverkan genom att öka resandet med kollektivtrafik kombinerat med att minska bilberoendet. Åtgärderna handlar om främst ekonomiska styrmedel, investeringar och samhällsplanering:

- ? Ekonomiska styrmedel för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft handlar främst om olika typer av avgifter och skatter som gör det dyrare att använda fossila bränslen. En höjning av koldioxidskatten är en av de viktigaste, i kombination med trängselavgifter i de större städerna som förvaltas lokalt. Förmånsbeskattning av bilar och reseavdraget behöver omformas till att ge kollektivtrafiken rättvisa villkor, till skillnad från dagens system där resor med bil gynnas.
- ? För att nå en klimatsmart samhällsplanering krävs tydligare styrning i lagstiftning och en större tyngd åt miljömålen. I fysisk planering krävs att större prioritering görs av kollektivtrafiken framför biltrafiken.
- ? Den viktigaste investeringen är en nationell satsning på utbyggnad av spårvagnsnät i ett tiotal större städer. Med en attraktiv och bekväm kollektivtrafik med hög turtäthet kan bilister lockas över till kollektivtrafiken.

⁴ Vägverket. PM "Största minskningen av bränsleförbrukning på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen" 2008-03-31.

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	1
2	Innehållsförteckning.....	3
3	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
4	Varför kollektivtrafik?.....	9
4.1	Kollektivtrafiken är klimatsmart	9
4.2	Klimatsmart är mänskligt	10
4.3	Hälsosammare med kollektivtrafik.....	10
4.4	Nollvisionen	10
4.5	Ett redskap för ökad jämställdhet	11
5	Transporternas klimatpåverkan fortsätter att öka	11
5.1	Transportsektorn särskiljer sig	12
5.2	Alla lösningar behövs, men det räcker inte att byta bränsle	13
5.3	Idag missgynnas kollektivtrafiken.....	14
6	Mål	15
6.1	Hur når vi dit?	16
7	Förslag på åtgärder.....	17
7.1	Ekonomiska styrmedel	19
7.1.1	Förmånsbeskattning som idag gynnar bilisten.....	19
7.1.2	Reseavdraget gynnar bilresor	19
7.1.3	Gratis parkeringsplats ska alltid beskattas	20
7.1.4	Klimatmålsstyrd koldioxidskatt.....	21
7.1.5	Trängselavgifter och andra bilavgifter för ökad kollektivtrafik	21
7.1.6	Kommunal parkeringsavgift på arbetsparkering	22
7.1.7	Slopa subventionerna för flyget – utnyttja tågets fördelar	22
7.2	Klimatsmart samhällsplanering	23
7.2.1	Klimatmålen ska styra	23
7.2.2	Kommunernas större skyldigheter	24
7.2.3	Ge länsstyrelserna makt att ingripa.....	25
7.2.4	Bättre samordning mellan kommuner.....	25
7.2.5	Klimatmålen in i trafikhuvudmannalagen	26
7.2.6	Planer för minskad biltrafik	26
7.2.7	Bussfiler istället för parkeringsplatser	27
7.2.8	Prioritera kollektivtrafiken framför bilen	27
7.2.9	Hållplatsnorm för kollektivtrafik och maximinorm för bilparkering	27
7.2.10	Striktare parkeringslagstiftning	28
7.2.11	Krav på tydligare resepolicy hos statliga organisationer	28
7.3	Investeringar.....	29
7.3.1	Spårvagnar i större städer	29
7.3.2	Nationellt kompetenscentrum för spårvägar	30
7.3.3	Statsbidrag till tåg och spårvagnar.....	30
7.3.4	Vägverket behöver prioritera kollektivtrafiken	31
7.3.5	Anropsstyrd trafik och bättre samordning	31

Fel! Okänt namn på

7.3.6	Klimatanpassa kollektivtrafiken ytterligare	32
7.3.7	Cykel och kollektivtrafik	32
7.3.8	Gör flyget onödigt till 2020	33

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om att förändra förmånsvärdet för fritt drivmedel så att drivmedel som betalas av arbetsgivaren inte blir billigare än om en privatperson gör motsvarande tankning med skattad inkomst.¹
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till förändrat regelverk kring reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av beskattningen av förmånsbilar utifrån ett klimatperspektiv.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta skärpa kontrollen av beskattningen av fri parkeringsplats.¹
5. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en strategi för en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås.¹
6. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på hur juridiska hinder mot att införa trängselavgifter kan undanröjas.¹
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på lagändring så att den kommun som inför trängselavgifter får det ekonomiska ansvaret, i likhet med lagstiftning om parkeringsavgifter.¹
8. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om lagändring så att utrymme skapas för kommuner att ta ut en avgift av fastighetsägare för parkering, enligt brittisk eller australisk modell.¹
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att införa en koldioxidbeskattning av flygbränslet för inrikesflyget.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta kontakt med andra länder för att skapa bilaterala avtal om flygbränslebeskattning.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå.¹
12. 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.
13. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att utforma plan- och bygglagen (1987:10) så att kommuner får större skyldighet och ökade möjligheter att ställa miljökrav vid exploatering och nybyggnationer, i enlighet med lokala, regionala och nationella miljö kvalitetsmål.²

Fel! Okänt namn på

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå en förändring av plan- och bygglagen (1987:10) så att klimatmålen blir styrande för kommunernas översiktsplanering.²
15. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av plan- och bygglagen (1987:10) för att stärka kopplingen till miljömålen.²
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förtydligandet av att minskning av utsläpp av växthusgaser är en sådan miljöfaktor som avses i 4 kap. 1 § första stycket och i 4 kap. 5 § 1 plan- och bygglagen (1987:10).²
17. Riksdagen beslutar att det av länsstyrelsens granskningsyttrande över planförslaget ska framgå om förslaget inte tillgodoser behovet av att bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser genom att 4 kap. 9 § andra stycket plan- och bygglagen (1987:10) tillförs en ny punkt 5 som ges följande lydelse: ”förslaget inte tillgodoser behovet av att bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser.”²
18. Riksdagen beslutar att länsstyrelsen ska ha rätt att upphäva eller ändra en plan som inte leder till minskade utsläpp av växthusgaser genom att det i 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10) tillförs en ny punkt 5 som ges följande lydelse: ”behovet av att minska utsläpp av växthusgaser inte tillgodoses.”²
19. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om hur länsstyrelsen kan ges en starkare roll för mellankommunal samordning i syfte att nå miljömålen.³
20. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om lagändring så att det övergripande uppdraget i trafik huvudmannalagen blir att minska klimatpåverkan genom att maximera en övergång från bil till kollektivtrafik.
21. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på att större tätorter ska göra en plan för hur stadens transportbehov ska kunna tillgodoses på ett miljöanpassat sätt, med övergripande mål om att begränsa biltrafiken.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utforma rekommendationer för bussfiler på vägar och gator bredare än tolv meter i stadsplanelagt område.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utforma bussfiler på vägar bredare än tolv meter i det statliga vägnätet.
24. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om hur kollektivtrafiken kan ges företräde framför bilen i fysisk planlagstiftning.²
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av förmåner till miljöbilar för att säkerställa att kollektivtrafiken prioriteras i första hand.¹

Fel! Okänt namn på

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Boverket i uppdrag att utfärda rekommendationer för kommunernas detaljplanering utifrån låga parkeringsnormer med maxtak.²
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Boverket i uppdrag att utfärda rekommendationer för kommunernas detaljplanering utifrån god tillgänglighet till kollektivtrafik.²
28. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om förändring i parkeringslagstiftningen så att ett felparkerat fordon får flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda.
29. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om förändring i parkeringslagstiftningen så att en möjlighet införs att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordon's hjul, s.k. klampning.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ställa krav i regleringsbrev och ägardirektiv till samtliga statliga myndigheter, och bolag där staten har en stor ägarandel, att dessa ska ta fram och genomföra resepolicyer som tydligt gynnar kollektivtrafiknyttjande framför bil.⁴
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket ett öronmärkt anslag för spårvägstrafik i stora städer.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket ett utpekat huvudansvar för att det anläggs lokal spårtrafik, i samverkan med regionala och lokala aktörer.
33. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att höja anslagen för tåg- och spårvagnar, s.k. rullande materiel.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör precisera Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken, med uppdraget att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet och att lämna årliga redovisningskrav om måluppfyllelse.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett öronmärkt anslag för Vägverkets infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken.
36. Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer med förslag om hur anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan uppmuntras.
37. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om att revidera systemet för statsbidrag till kollektivtrafik för att bli mer flexibelt och mindre låst till infrastrukturinvesteringar.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en differentierad fordonsskatt för bussar som stimulerar energieffektiva och rena fordon, för att driva på minskad klimatpåverkan från busstrafiken.¹

Fel! Okänt namn på

39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i motionen om att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att minska miljöpåverkan från järnvägen genom att vissa utpekade banavsnitt där det i dag används diesel elektrifieras.
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i motionen om att regeringen bör genomföra en nationell satsning på produktion och distribution av biogas, t.ex. genom nationellt biogassekretariat och nationellt biogasprogram.⁵
41. Riksdagen begär att regeringen ser över trafik huvudmannalagen och återkommer till riksdagen med förslag om hur möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik kan regleras optimalt ur ett klimatperspektiv.
42. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en plan för att bygga ut järnvägsnätet så att inrikesflyget söder om Sundsvall, Gotland undantaget, blir onödigt senast 2020.

¹ Yrkandena 1–11, 25 och 38 hänvisade till SkU.

² Yrkandena 13–18, 24, 26 och 27 hänvisade till CU.

³ Yrkande 19 hänvisat till KU.

⁴ Yrkande 30 hänvisat till FiU.

⁵ Yrkande 40 hänvisat till NU.

4 Varför kollektivtrafik?

4.1 Kollektivtrafiken är klimatsmart

Vid sidan av gång och cykel är det kollektiva resandet det mest hållbara. Den energi som används till att förflytta en person en viss sträcka är betydligt lägre när flera reser i samma fordon än om de reser ensamma. Exemplet nedan visar att sjuttiofem personer som åker med bussen tar betydligt mindre plats än sjuttiofem personer som åker bil.

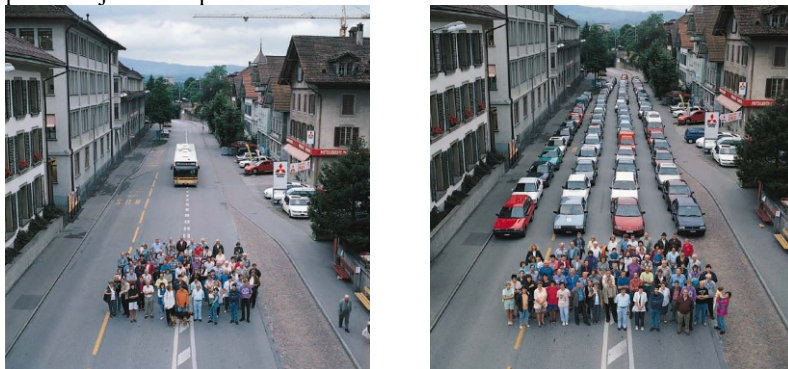


Foto: UITP.

Denna energieffektivitet gör att en dieselbuss idag släpper ut mindre koldioxid än en miljöbil räknat per personkilometer⁵. En buss drar i genomsnitt tre liter diesel milen, en bil i snitt en liter. En buss har idag i genomsnitt tolv passagerare, motsvarande siffra för en personbil är 1,2⁶. Med spårtrafik blir miljövinster ännu större.

Det kollektiva resandet innebär också mindre utsläpp av farliga ämnen, mindre risk för olyckor samt mindre buller och trängsel. Detta gäller oavsett trafikslag och energibärare. När det kollektiva resandet dessutom sker med trafikslag som drivs av förnybara och klimatsmarta drivmedel är miljövinster ännu större. Idag drivs sju procent av den svenska bussflottan med förnybar energi och inom den upphandlade busstrafiken är siffran tio procent. I Helsingborg drivs alla bussar av biogas och inom Stockholms Lokaltrafik sker tre av fyra resor med förnybar energi.

Inte minst är en satsning på kollektivtrafiken önskad bland medborgarna för att minska biltrafiken. Tre av fyra stockholmare anser att bättre kollektivtrafik är bästa metoden att minska biltrafiken enligt en undersökning från opinionsinstitutet Synovate på uppdrag av Dagens Nyheter⁷.

Kollektivtrafiken, i synnerhet de trafikslag som drivs med förnybar energi, är en central del av ett framtida hållbart transportsystem. Att bygga ut och

⁵ "Miljöfördel bussen", Svenska Bussbranschens riksförbund, Stockholm mars 2008, s. 8.

⁶ "Miljöfördel bussen", Svenska Bussbranschens riksförbund, Stockholm mars 2008.

⁷ "Mer kollektivtrafik ger färre bilar", DN 2008-09-15.

Fel! Okänt namn på

kvalitetsmässigt förbättra kollektivtrafiken är en viktig framgångsfaktor i arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan.

4.2 Klimatsmart är mänskligt

Ett klimatsmart samhälle är också mänskligt. Där får människor företräde framför bilar. Det som behövs i det vardagliga livet finns i närområdet och gör att det går att cykla och gå dit. Det skapar också sociala mötesplatser. Detta i kombination med en bekväm och snabb kollektivtrafik gör att bilen bara används när den verkligen behövs. Därmed ökar både trafiksäkerheten och barns rörelsefrihet.

Idag består 10–20 procent av ytan i en genomsnittlig svensk stad av infrastruktur för person- och godstransporter, och vägarna står för den allra största delen⁸. Att använda en större del av denna yta till kollektivtrafik är inte bara klimatsmart. Mark kan också frigöras för exempelvis bostäder och parker.

4.3 Hälsosammare med kollektivtrafik

Det är hälsosammare med kollektivtrafik, den som åker kollektivt går och cyklar i snitt mer än den som hämtar bilen i garaget. Kollektivtrafikresenären rör sig i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag än den som åker bil⁹. Forskare rekommenderar en halvtimmes fysisk aktivitet under dagen, spridd under kortare perioder. Detta förebygger folksjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2, högt blodtryck m.m. En undersökning i Västerbotten visar att den som åker bil till jobbet löper 50 procent större risk att drabbas av hjärtinfarkt än den som går, cyklar eller åker kollektivt¹⁰.

4.4 Nollvisionen

För dem som åker kollektivt är risken att dödas i trafiken väsentligt mycket lägre än för dem som reser med bil. Skaderisken är åtta gånger större för bilister i jämförelse med kollektivresenärer¹¹. Årligen dör cirka 450 personer i trafiken. Ökad kollektivtrafikandel är därför även ett verktyg för att nå nollvisionen.

⁸ "Handbok i bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s. 21.

⁹ SLTF, "Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta".

¹⁰ WHO:s MONICA-studie i Västerbotten.

¹¹ SLTF, "Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta".

4.5 Ett redskap för ökad jämställdhet

Män åker mer bil medan kvinnor åker mer kollektivt. Det är också kopplat till inkomst, höginkomsttagare åker mer bil än låginkomsttagare. Och de flesta höginkomsttagare är just män. 75 procent av alla bilar är registrerade på män¹². Män flyger också mer än kvinnor. Att investera i kollektivtrafik innebär alltså en satsning på kvinnors transportmedel och är ett viktigt medel för att nå det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem.

Män står för merparten av allt bilkörande i Sverige och kvinnor utgör merparten av alla hushåll som saknar bil och körkort. En mycket liten grupp – tio procent av alla bilförare, som är primärt män – står för 60 procent av allt bilkörande och därmed förorenande utsläpp och miljöpåverkan i Sverige¹³. Dessutom orsakar kvinnor ytterst sällan dödsfall i trafiken. Om kvinnors körbeteende vore norm skulle trafikolyckorna reduceras markant¹⁴.

Trafiksystemet planeras av en överväldigande majoritet män. Claes Tingvall på Vägverket konstaterar att ”transportsektorn är byggd och utformad av män för män”¹⁵. Samhällets gemensamma resurser anslås ofta i första hand för de transportområden som män använder och prioriterar, som exempelvis vägtrafik och reguljärflyg. Det är också i huvudsak män som utnyttjar statliga bidrag i form av förmånsbeskattning av bil i samband med tjänsteresor¹⁶.

5 Transporternas klimatpåverkan fortsätter att öka

Trots målsättningar om minskade utsläpp av växthusgaser fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 12 procent¹⁷. Under 2007 ökade utsläppen med nästan två procent¹⁸. Lastbilstrafiken stod för den största delen av ökningen men även den övriga vägtrafiken ökade. År 2005 stod transporterna för över 40 procent av utsläppen av klimatpåverkande gaser i Sverige, inklusive utrikes flyg, sjöfart och arbetsmaskiner. Det är uppenbart att trafiksektorn är avgörande för hur Sverige ska kunna minska sin klimatpåverkan. Vägtransporterna påverkar också möjligheten att uppfylla merparten av de nationella miljö kvalitetsmålen och ett femtiotal av de drygt 70 delmålen¹⁹.

¹² ”En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling”, MVB 2007:02, s. 49.

¹³ ”En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling”, MVB 2007:02, s. 51.

¹⁴ ”En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling”, MVB 2007:02, s. 51.

¹⁵ ”En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling”, MVB 2007:02, s. 52.

¹⁶ ”En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling”, MVB 2007:02, s. 52–53.

¹⁷ Vägverket, PM ”Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen”, 2008-03-31.

¹⁸ Vägverket, PM ”Största minskningen av bränsleförbrukningen på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen”, 2008-03-31.

¹⁹ Strategi för minskat transportberende, MVB 2006:2, s. 18.

Fel! Okänt namn på

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 2005

Andel av totala utsläpp är över 40 procent och ökande (inkl utrikes flyg (faktor 2,5) och sjöfart samt arbetsmaskiner, totalt ca 35 miljoner ton CO₂-ekvivalenter.).



Källa: Åkerman m.fl. (2007), Tvågradersmålet i sikte? – Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050. Naturvårdsverket rapport 5754.

5.1 Transportsektorn särskiljer sig

Transportsektorn skiljer sig från andra klimatpåverkande sektorer, främst i fyra avseenden.

1. **Transporterna är extremt oljeberoende.** Andelen fossila bränslen i transportsektorn ligger på 96 procent²⁰. Samtidigt är det rent tekniskt svårare att ersätta oljan i transportsektorn än i andra sektorer. El är i dagsläget inte en realistisk energibärare för de flesta vägfordon. Elbilen har fortfarande sina begränsningar i räckvidd och en eldriven lastbil är långt ifrån verklighet. För flyget finns det inte ens på ritbordet.
2. **Trenden går åt fel håll.** Utsläppen från transporterna fortsätter att öka, till skillnad från till exempel bostadssektorn. Där har Sverige nått stora framgångar genom övergång till fjärrvärme och bibränslen, även om det finns mycket kvar att göra även här. Det är framför allt denna övergång som ligger bakom att Sverige inte ökat sina nationella utsläpp av växthusgaser de senaste åren.
3. **Större konflikter.** Transportsektorn särskiljer sig genom att det finns tydliga aktörer som agerar för att behålla ett fossilberoende samt en fortsatt utbredning av bil- och flygtrafik. Det finns inte samma politiska motstånd mot att till exempel bygga ut fjärrvärme eller att bygga bibränsleeldade kraftvärmeverk.

²⁰ SIKÅ, Fordon 2007 – tema miljö, s. 18, tabell 2.1.

4. **Transporter påverkar det vardagliga livet.** Hur snabbt det går att komma till jobbet eller hur långt det är till mataffären påverkar det vardagliga livet. Därför griper förändringar i transportpolitiken in i människors vardag mer än förändringar i andra sektorer. Om en industri väljer att energieffektivisera eller byta bränsle påverkar det inte medborgarnas sätt att leva på samma sätt.

5.2 Alla lösningar behövs, men det räcker inte att byta bränsle

För att minska klimatpåverkan från transporterna måste alla typer av lösningar användas. Vi måste ställa om till förnybara bränslen, skapa effektivare fordon samt skapa en transportsnål samhällsstruktur och efterfrågan samt öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna.

Trots att energieffektiviteten i bilarna ökat de senaste åren, liksom andelen miljöbilar, fortsätter utsläppen från trafiken att öka. Under 2007 ökade andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn till 4,5 procent från 3,5 procent 2006. Detta ledde till en minskning av koldioxidutsläppen på drygt 200 000 ton. Men trots denna utveckling ökade de totala utsläppen från vägsektorn med 300 000 ton under 2007. Orsaken ligger i en kraftigt ökad trafik på vägarna. Med anledning av detta konstaterar Vägverket att det inte räcker att byta bränsle och öka energieffektiviteten. Trafikökningen måste dämpas, till exempel genom höjda drivmedelsskatter för fordon och kilometerskatt för tunga fordon samt åtgärder och styrmedel för att främja överflyttning från personbil till kollektivtrafik, cykel och gång²¹.

Biobränslen har en potential som dellösning, men kommer inte att fullt ut kunna ersätta oljan i dagens transportarbete. Konflikter mellan å ena sidan odling av biobränslen på jordbruksmark och å andra sidan produktion av livsmedel och den biologiska mångfalden kan också bli betydande. Vi vill därför betona biogas och andra alternativ som bygger på bättre utnyttjande av restprodukter. Det är också viktigt att biobränslen generellt sett produceras med hög energieffektivitet. Samtidigt finns också andra aspekter av bilismen som inte kommer att kunna undvikas med byte av bränsle, det gäller till exempel trängsel och buller. Att ställa om till ett minskat energibehov är därför nödvändigt, både ur ett miljö- och rättviseperspektiv.

Oljan är definitivt ingen lösning. Dess konsekvenser i fråga om klimatpåverkan och miljökatastrofer i samband med utvinningen är oacceptabla. De fossila bränslena är en återvändsgränd som vi snarast måste hitta vägar ut från. Det finns inte bara en väg, utan många. Där går minskad energianvändning och smartare samhällsbyggnad hand i hand med en övergång till förnybara energikällor.

Miljöpartiet vill sätta fokus på transporter som innebär en minskad energiförbrukning. Ett av de viktiga redskapen för att uppnå det är kollektivtrafik.

²¹ Vägverket. PM "Största minskningen av bränsleförbrukning på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen" 2008-03-31.

Fel! Okänt namn på

Samtidigt har kollektivtrafiken en mängd andra fördelar. Den kräver mindre utrymme än biltrafik, den leder till bättre luftkvalitet (om den ersätter bilism), den är trafiksäker och bidrar till ett samhälle där flera olika typer av människor möts etc.

Även om vi i Miljöpartiet menar att kollektivtrafiken kan vara ett effektivt klimatverktyg så är vi väl medvetna om bilens fortsatta betydelse i de delar av landet som är för glesa för att försörjas med kollektivtrafik. Därför är fortsatt utveckling av biogas och andra förnybara drivmedel mycket viktig.

5.3 Idag missgynnas kollektivtrafiken

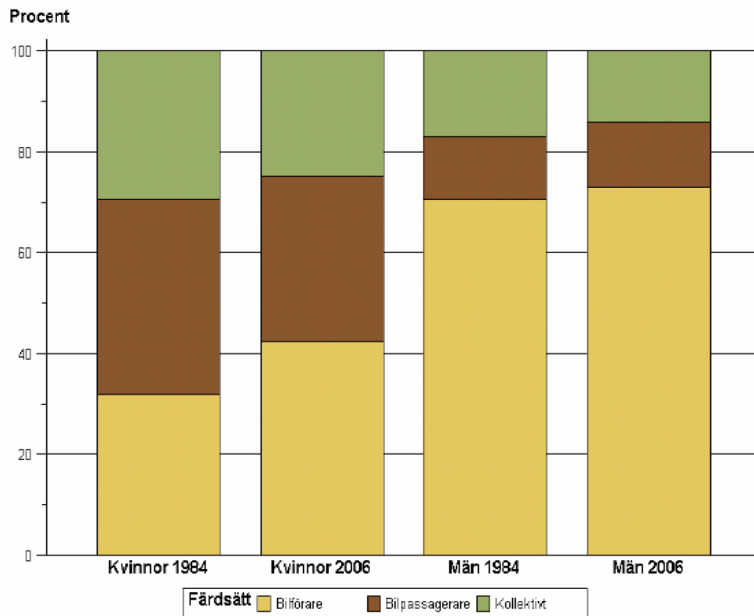
Nuvarande trend är att kollektivtrafikens andel minskar. Denna utveckling måste brytas, så att trenden blir positiv och kollektivtrafiken tar andelar från biltrafiken. Under flera år har kollektivtrafiken paradoxalt nog fått allt tuffare villkor. Vid förändringar av skatter och avgifter för transportsektorn är det därför väsentligt att kollektivtrafiken inte förfördelas.

Det kollektiva resandet är lågt i relation till bilresorna. Ungefär 30 procent av Sveriges befolkning åker kollektivt någon gång i veckan medan nästan tre gånger så många åker bil²². Drygt hälften av bilresorna görs dessutom av ensamma bilförare.

Enligt statistik från Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har resandet med personbil i Sverige ökat från 91,9 miljarder personkilometer år 2001 till 97,0 miljarder personkilometer år 2006. Under samma år har resandet med kollektivtrafik minskat från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer. I nedanstående diagram från SIKA framgår att andelen kollektivtrafikresande successivt minskat, här i en jämförelse mellan 1984 och 2006. Fortfarande åker kvinnor mer kollektivt än män. Under samma period har flygresandet ökat med över 200 procent, från 11 miljoner passagerare år 1984 till 26 miljoner passagerare år 2006²³.

²² "Miljöfördel bussen", Bussbranschens riksförbund, s. 6.

²³ SIKA Luftfartstatistik.



Källa: SIKA, Transporter i förändring 2008, "Reser vi idag som för 20 år sedan?", (sammansällt av Linnéa Abramowski).

Denna utveckling är inte acceptabel. Klimatförändringarna kräver en övergång till kollektivt resande. Forskning visar att det är just genom att öka utbudet i form av tätare turer och fler linjer som fler kan lockas att åka kollektivt.

6 Mål

Ett övergripande mål är att minska klimatpåverkan. För att nå det krävs att bil- och flygtrafiken minskar. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste alternativen för den som väljer att minska bilkörningen och slopa flygresan. Cykling och gång är prioriterade för att minska de korta bilresorna.

Det krävs större kapacitet i kollektivtrafiken lokalt, regionalt och nationellt. I Miljöpartiets arbete görs en uppdelning mellan lokal kollektivtrafik, som avser lokala och regionala resor, samt nationell kollektivtrafik som i första hand avser interregionala resor, främst med tåg (ej flyg). Gränserna mellan dessa kategorier är givetvis flytande, och därför är det viktigt med en helhetssyn där den lokala och nationella trafiken samspelar. Fördelningen av utrymme på spåren behöver optimeras utifrån största klimatnytta.

Ett trefaldigande av den lokala kollektivtrafiken behövs för att halvera transporternas utsläpp av fossil koldioxid till år 2020, jämfört med år 2000. I detta ingår både att andelen kollektivtrafik ska trefaldigas (knapp), liksom transportarbetet mätt i personkilometer. Det uppnås både genom en utbyggnad av kollektivtrafiken och genom en mer effektiv användning av den befint-

Fel! Okänt namn på

liga trafiken. Bussar och tåg kommer inte att behöva köra tre gånger så långt för att nå målet, utan körsträckan kommer enligt våra beräkningar att behöva fördubblas för att nå målet.

Miljöpartiet vill trimma, optimera och utöka den befintliga kollektivtrafiken. Samtidigt krävs stora infrastrukturinvesteringar som ger ännu större kapacitet på längre sikt, till exempel genom investeringar i höghastighetståg och investeringar för att öka kapaciteten i det befintliga järnvägsnätet.

Miljöpartiets mål till 2020 i korthet

Övergripande

- Halvera transporternas utsläpp av fossil koldioxid jämfört med 2000.
- Minska antalet omkomna i trafiken minskar med 90 procent jämfört med 2006.

Persontransporter

- Gång och cykling ökar kraftigt.
- Den lokala kollektivtrafiken fördubblas.
- Järnvägstrafiken fördubblas.
- Personbilstrafiken minskar med en tredjedel.
- Inrikesflyget söder om Sundsvall ska bli onödigt (med undantag för Gotland)

Godstransporter

- Järnvägstrafiken fördubblas.
- Lastbilstrafiken minskar med en tredjedel.

Se även pm Satsningar för ett oljefritt transportsystem, Miljöpartiet augusti 2006, samt Utvecklingsplan för järnvägen, Miljöpartiet juni 2007

6.1 Hur når vi dit?

Kollektivtrafikresandet måste öka med en faktor två till tre i våra städer om 30–50 procent av resorna ska ske med kollektivtrafik. Åtgärderna ger störst nytta där konflikterna och konkurrensen med övriga trafikanter är som störst. En normal stadsbo gör idag 0,3 kollektivtrafikresor per dag; i ett framtida hållbart samhälle skulle siffran behöva öka till 0,7 och kollektivtrafikens omfattning mer än fördubblas. När kollektivtrafikresandet ökar till 30–50 procent av marknadsandelen kan i princip alla busslinjer med tiominutertrafik göras om till spårvägstrafik.²⁴

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska locka över bilister är den tid det tar att åka kollektivt i jämförelse med bil. I de flesta städer kan inte kollektivtrafik konkurrera med bil utifrån denna aspekt. Framgångsfaktorn är att ha en så låg restidskvot som möjligt. Håller man sig under en kvot på två är kollektivtrafiken ett alternativ, men lockar inte över många bilister. När

²⁴ Christer Ljungberg vid seminariet ”Det går att ställa om” den 5 dec i riksdagen.

kvoten landar på 1–1,5 börjar det bli intressant, det vill säga då kollektivtrafiken går lika snabbt som bilen eller som högst 50 procent långsammare än bilen. Det handlar också om att ha tät trafik med många avgångar. Med avgångar var tionde minut blir kollektivtrafiken ett potentiellt alternativ till bilen. Kollektivtrafiken måste alltså bli snabb för att kunna konkurrera med bilen.

7 Förslag på åtgärder

Många av de tekniska lösningarna på klimatproblemen finns mitt framför ögonen på oss. Kollektivtrafik, cykel och gång är knappast nya för den mänskliga civilisationen. Däremot saknas ofta de politiska målsättningarna och redskapen att prioritera dessa – särskilt när det kommer till en konflikt med bilsamhället. Bilen är fortfarande norm för trafikplaneringen. Vid ny bebyggelse finns parkeringsnormer, men inte normer för tillgänglighet till kollektivtrafik. Reseavdragen gynnar bilresor, inte kollektivtrafik, cykel eller gång.

Ur klimatsynpunkt är det viktigast att vidareutveckla och bygga ut den kortväga kollektivtrafiken i städer och befolkningstäta regioner, eftersom de stora flödena av transporter koncentreras dit. Den allra största potentialen för att till år 2020 fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel, från 20 till 40 procent, finns inom samt mellan de medelstora och stora städerna. För att denna fullt realistiska målsättning ska bli möjlig att uppnå krävs att kollektivtrafikens konkurrensförmåga prioriteras.

Samtidigt krävs en satsning på klimatsmart kollektivtrafik på landsbygden. Genom anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan kollektivtrafiken vara ett realistiskt alternativ till bilen även på landsbygden. Bättre samordning mellan skolskjutsar, färdtjänst och kollektivtrafik är ännu ett sätt. På landsbygden, precis som i staden, är samhällsplaneringen avgörande för en minskad klimatpåverkan. Att funktioner som skola, lanthandel och apotek finns lokalt är avgörande för att minska bilberoendet.

Det räcker inte att enbart satsa på kollektivtrafiken. Parallellt krävs åtgärder som begränsar bilismen. Med ekonomiska styrmedel och smart fysisk planering kan bilberoendet minska till förmån för ett ökat kollektivt resande. De pengar som idag går till att bygga fler vägar och därmed öka kapaciteten för vägtrafiken behöver styras om till kollektivtrafik och andra klimatsmarta investeringar för att nå klimatmålen. Investeringar i infrastruktur och byggnader som görs i dag påverkar inte bara utvecklingen här och nu. De skapar förutsättningar för hur samhället och utsläppen utvecklas i årtionden framöver.

Idag subventioneras biltrafik på många sätt. Det handlar till exempel om förmånsbilar och gratis parkeringsplatser. Reseavdraget gynnar arbetspendling med bil, men inte med kollektivtrafik. Tjänstebilar är en vanlig löneförmån som gynnar ett ökat bilinnehav. Miljöpartiet vill fasa ut alla dessa subventioner av bilen och skapa rättvisa villkor för kollektivtrafiken.

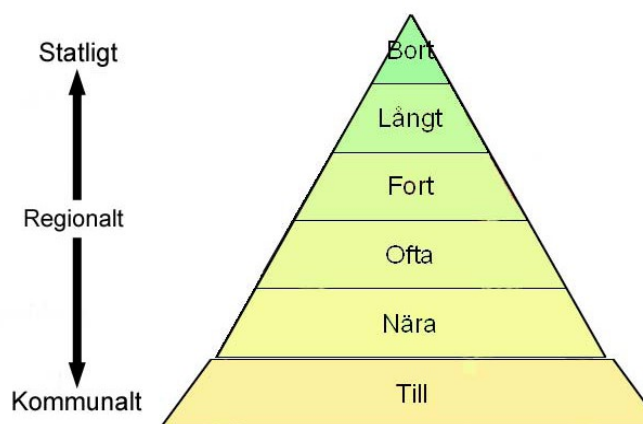
Fel! Okänt namn på

I figuren nedan illustreras hur ansvaret för olika transporter fördelas mellan den lokala, regionala och nationella nivån. Generellt är längre resor som görs sällan, att komma ”bort” eller komma ”långt” eller ”fort”, ett statligt ansvar. Att komma ”ofta”, till exempel vid arbetspendling, är ofta ett regionalt ansvar medan korta resor, till busshållplatsen, eller till andra platser som ligger ”nära”, är ett kommunalt ansvar. Resan ”till” hör till den enskildes ansvar, det gäller till exempel transporten från hemmet till busshållplatsen eller till den lokala butiken. Kommunen har ett ansvar att planera för att transporten ”till” ska kunna göras klimatsmart, företrädesvis med cykel eller till fots.

Självklart finns gråzoner mellan dessa, där samarbete och flexibilitet i rollerna krävs. Exempelvis bör Banverket i högre grad ta hänsyn till regionala önskemål om tågstopp för av- och påstigning när de planerar var de ska lägga mötesspår. Ett annat exempel är att tågoperatörerna i högre grad måste möjliggöra för resenärer att ta med sig cykel på tågen, förutsatt att det inte sker på bekostnad av antalet resenärer. Det behövs en helhetssyn hos alla aktörer.

Den viktigaste poängen är att alla dessa funktioner av kollektivtrafiken behövs i ett klimatsmart samhälle, både långväga och kortväga persontransporter. Det gör behovet av kapacitetsökning på spåren ännu större för att kunna ta över den övervägande delen av de klimatstörande transporterna, främst från flyg-, bil- och lastbilstrafik. I denna motion fokuserar vi på lösningar som rör den statliga nivån, vilket även inkluderar åtgärder som underlättar för kommunerna att planera för ett ökat kollektivt resande.

Om en busslinje görs om till spårvagnslinje ökar kapaciteten dramatiskt. Därför ser vi ett särskilt ansvar för staten att främja spårvagnsetableringar i större städer där klimatnyttan av en bättre kollektivtrafik är som störst. Antal trafikanter ökar från 3000 personer i timmen med buss till 10 000–15 000 personer i timmen med spårvagn längs en linje åt vardera håll. Med tunnelbana blir kapaciteten ännu större, med 70 000–80 000 personer i timmen. Detta kan man jämföra med ett spårbilssystem som har en ungefärlig kapacitet på 1000 passagerare i timmen åt vardera håll²⁵.



²⁵ Muntlig uppgift från Bombardier, Lund, 2008-07-24.

7.1 Ekonomiska styrmedel

7.1.1 Förmånsbeskattning som idag gynnar bilisten

För förmånstagaren är en tjänstebil i regel något billigare att köra än om han eller hon skulle tanka denna bil privat. Om arbetsgivaren betalar bränslet för privat körning beskattas förmånen utifrån marknadsvärdet gånger 1,2, vilket leder det till att det blir billigare att låta arbetsgivaren betala bränslet än att betala själv med skattad inkomst²⁶. Då många förmånsbilister har en marginalskatt på ca 50 procent innebär det att de i praktiken bara betalar 60 procent av drivmedelspriset. För att rätta till detta bör drivmedelsförmånen i stället värderas till två gånger bränslepriset. Miljöpartiet vill ändra detta så att drivmedel som betalas av arbetsgivaren inte blir billigare än om en privatperson gör motsvarande tankning med skattad inkomst.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att förändra förmånsvärdet för fritt drivmedel så att drivmedel som betalas av arbetsgivaren inte blir billigare än om en privatperson gör motsvarande tankning med skattad inkomst.

Utifrån ett genusperspektiv är det problematiskt att många dolda subventioner gynnar ett ökat bilberoende, eftersom det framför allt är män som har tjänstebil medan kvinnor i större utsträckning åker kollektivt²⁷. Alltså subventioneras klimatpåverkan samtidigt som mäns transportmedel premieras framför kvinnors.

7.1.2 Reseavdraget gynnar bilresor

Reseavdraget idag gynnar arbetsresor med bil. Avdrag kan idag göras på kostnader över 8000 kronor. Eftersom resor med kollektivtrafik oftast är billigare går det vanligtvis inte att göra avdrag för dem. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik också på faktisk kostnad. Den som väljer att byta bilresa mot en billigare kollektivresa belönas därför med lägre avdrag.

Ett avdrag för resor stimulerar generellt sett resande och därmed indirekt stadsutglesning. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till cirka fem miljarder kronor årligen och används huvudsakligen av resenärer i och kring storstäder, där tillgången till kollektivtrafik i de flesta fall är god²⁸.

Dagens system är dessutom svårt att kontrollera och fusket är utbrett. Granskningar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattefelet på grund av felaktiga deklarationer uppskattas uppgå till över tre miljarder

²⁶ ”KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”, Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 5.

²⁷ ”KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”, Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 5.

²⁸ Miljöpartiet, PM ”Subventioner av fossila bränslen”, nov 2007, s. 9 (med hänvisning till Naturvårdsverket), siffran togs fram då avdrag gjordes för kostnader över 7 000 kr, vilket nu är ändrat till 8 000 kr.

Fel! Okänt namn på

kronor årligen och de förlorade skatteintäkterna till cirka 1,4 miljarder kronor årligen²⁹.

Miljöpartiet vill ändra reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till förändrat regelverk kring reseavdraget så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel.

7.1.3 Gratis parkeringsplats ska alltid beskattas

Redan idag är fri parkeringsplats förmånsbeskattad, men det finns flera tillfällen då dagens system inte fungerar, till exempel vid beskattning av förmånsbilar.

Miljöpartiet vill att det alltid ska förmånsbeskattas när arbetsgivaren tar kostnaden för en parkeringsplats som arbetstagaren annars skulle ha betalat för. Detta oberoende om en privat bil ingår i tjänsten eller inte. Särskilt angeläget är det att förmånsbeskatta gratis parkering vid arbetsplatsen i städer, där priset för parkering är högt och där det finns reella alternativ för arbetspendling i form av kollektivtrafik. I dagsläget är gratis parkering vid arbetsplatsen inte skattepliktig om bilen används i tjänst över ett visst antal dagar och en viss årlig körsträcka.

Ett av problemen med beskattningen av fri parkeringsplats gäller förmånsbilarna. Beskattningen av förmånsbilar utgår från ett schablonvärde som inte tar hänsyn till andra tillkommande förmåner, som till exempel fri parkeringsplats. En parkeringsplats i Stockholms innerstad är värd mycket mer än en parkeringsplats i Haparanda, och borde beskattas därefter. Så är det inte idag. I praktiken subventionerar alltså landsbygden storstädernas förmånsbilar. Detta förhållande missgynnar både klimatet och de boende på landsbygden som är beroende av bil. Därför bör en översyn av beskattningen av förmånsbilar göras utifrån ett klimatperspektiv.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av beskattningen av förmånsbilar utifrån ett klimatperspektiv.

I en undersökning i Göteborgs stad fick resenärer som använder bilen till och från arbetet svara på frågan hur mycket de betalar för en parkeringsplats. Cirka 90 procent av de tillfrågade uppgav att de inte betalar för sina parkeringsplatser. Om marknadsmässiga parkeringsavgifter skulle gälla angav cirka 30 procent att de skulle byta till annat färdmedel³⁰. Mycket tyder på att fusket i dagens system är utbrett³¹. Därför bör Skatteverket få i uppdrag att skärpa kontrollen av beskattningen av fri parkeringsplats.

²⁹ "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 7.

³⁰ "Strategi för minskat transportberoende", Miljöförhållningsberedningens promemoria 2006:2, s. 75.

³¹ "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s. 14.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta skärpa kontrollen av beskattningen av fri parkeringsplats.

7.1.4 Klimatmålsstyrd koldioxidskatt

För att gynna kollektivtrafiken krävs en beskattning av koldioxid som leder till att vi når de klimatpolitiska målen. Idag är det alldeles för billigt att bränna fossila bränslen, vilket missgynnar kollektivtrafiken. SIKA beräknar att koldioxidskatten skulle behöva höjas till en nivå som ger ett bensinpris på ungefär 27,50 kronor per liter för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp med 20 procent till 2020, i förhållande till 1990 års nivå³². Miljöpartiet återkommer i budgetmotion för 2009 om höjning av koldioxidskatten.

De myndigheter som ska övervaka klimatmålen bör ges ett uppdrag att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen och föreslå justeringar i nivå och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. När skattenivåer förändras måste andra hänsyn också tas, men en uppföljning enligt ovan utgör ett bra beslutsunderlag för riksdagen och möjliggör större måluppfyllelse. En sådan process ger också tydliga signaler om allvaret i klimatambitionerna till marknadens aktörer, vilket minskar osäkerheten i klimatinvesteringar. Dessutom blir det tydligt att de skattenivåer som sätts är nödvändiga för att nå utsläppsmålen. Paralleller kan till exempel dras till det penningpolitiska och det finanspolitiska ramverket och de uppföljningsprocesser som sker på dessa områden.

Forskning har visat att bensinskatten är det enskilt viktigaste styrmedlet hittills för att minska klimatpåverkan. Världens utsläpp av koldioxid är cirka fem procent lägre tack vare Europas bensinskatter än de skulle ha varit utan dem. Av totalt sex miljarder ton kol i världen kommer 1,13 miljarder ton från OECD:s transportsystem. Om alla OECD-länder hade haft USA:s bensinpriser skulle dessa utsläpp ha varit 1,5 miljarder ton. Om Europas skattenivåer hade varit normen skulle utsläppen ha varit mycket lägre idag och legat på 0,72 miljarder ton³³.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en strategi för en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås.

7.1.5 Trängselavgifter och andra bilavgifter för ökad kollektivtrafik

Ekonomiska styrmedel som trängselavgifter är ett effektivt verktyg som bör användas i alla de större städerna. Därför bör alla juridiska hinder för att införa trängselavgifter undanröjas.

³² SIKA PM 2008:4, "Vilken koldioxidskatt krävs för att nå framtida utsläppsmål?", s. 7.

³³ Thomas Sterner, professor vid Handelshögskolan i Gbg, på seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen.

Fel! Okänt namn på

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur juridiska hinder mot att införa trängselavgifter kan undanröjas.

Intäkterna kan i sin tur användas till satsningar på kollektivtrafiken. Att som den borgerliga regeringen med trängselskatten i Stockholm lägga pengarna på nya motorvägar är en katastrof ur klimatsynpunkt. Själva syftet att minska den totala miljöpåverkan förfelas och vi fortsätter att bygga in oss i klimatförstörande strukturer för femtio, hundra år framöver. Vägverket konstaterar att om klimatmålen ska kunna nås bör intäkterna från trängselskatterna i första hand användas till förbättringar av kollektivtrafiken³⁴.

Det behövs en lagändring så att trängselavgifterna förvaltas lokalt. Beslut om användningen av intäkterna ska inte behöva gå via riksdagen. Det kan jämföras med parkeringslagstiftningen där kommunen har rätt att både utfärda avgifter och förvalta intäkterna.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på lagändring så att den kommun som inför trängselavgifter får det ekonomiska ansvaret, i likhet med lagstiftning om parkeringsavgifter.

7.1.6 Kommunal parkeringsavgift på arbetsparkering

Tillgången till parkeringsplatser, särskilt heldagsparkering, är en avgörande faktor som påverkar hur attraktiv bilen är som färdmedel för arbetspendling. En mer restriktiv strategi och effektiva åtgärder när det gäller arbetsplatser främjar därför kollektivtrafiken. En förutsättning är att det finns en effektiv kollektivtrafik som kan nyttjas istället för bilen. Att belägga arbetsplatsparkering med en kommunal avgift skapar ett incitament för arbetsgivare och pendlare att överväga andra sätt att resa än med bil.

Vi föreslår därför att lagutrymme skapas för kommuner att ta ut en avgift för parkering av fastighetsägare enligt brittisk eller australisk modell. Därmed skapas ett incitament att hålla antalet särskilt anordnade parkeringsplatser minimalt, respektive att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Om avgiften för parkeringsplatsen dessutom öronmärks för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Förslaget omfattar inte parkeringsplatser som reserverats för rörelsehindrade.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om lagändring så att utrymme skapas för kommuner att ta ut en avgift för parkering av fastighetsägare, enligt brittisk eller australisk modell.

7.1.7 Slopa subventionerna för flyget – utnyttja tågets fördelar

För att minska klimatpåverkan krävs att dagens subventioner av flygtrafiken slopas. Trots att flyget är ett av de transportmedel med högst klimatpåverkan har det ingen bränslebeskattning över huvud taget. Skattebefrielsen är en

³⁴ Vägverket: "Vägverkets remissvar på Klimatberedningens slutbetänkande", s. 2.

subvention till flyget på cirka fem miljarder per år bara i Sverige. Övriga subventioner, såsom upphandling av flygtrafik, driftsbidrag till flygplatser, investeringsbidrag och kostnadstäckning uppgår till minst 232 miljarder kronor per år³⁵.

Sverige skulle redan idag kunna införa en koldioxidbeskattning för inrikesflyget. Ett liknande förslag arbetades fram av den förra regeringen i samarbete med Miljöpartiet och Vänsterpartiet, men var ett av de första att åka i den nya regeringens papperskorg. Sverige bör ta kontakt med andra länder för att skapa bilaterala avtal om flygbränslebeskattning med andra länder, samtidigt som Sverige verkar för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå.

Miljöpartiet anser att SJ:s uppdrag ska ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att införa en koldioxidbeskattning av flygbränslet för inrikesflyget.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta kontakt med andra länder för att skapa bilaterala avtal om flygbränslebeskattning.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå.

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.

7.2 Klimatsmart samhällsplanering

7.2.1 Klimatmålen ska styra

Att planera samhället utifrån att det ska gå att försörja bostäder och arbetsplatser med kollektivtrafik är avgörande. Det handlar om att bygga ny bebyggelse i anslutning till gamla eller nya kollektivtrafikstråk och om att förtäta städerna. Förtätningen kan till exempel göras på övergivna industriområden eller gamla parkeringsplatser. På landsbygden, precis som i staden, är samhällsplaneringen avgörande för en minskad klimatpåverkan. Att funktioner som skola, lanthandel och apotek finns lokalt är avgörande för att minska bilberoendet. En stor del av samhällsplaneringen avgörs på regional nivå, till exempel genom regionala utvecklingsplaner för bebyggelse och infrastruktur. Det är avgörande att kollektivtrafiken finns med som en förutsättning redan från början i dessa planer, och inte klistras in i ett senare skede då den övergripande strukturen redan anpassats efter bilen.

Miljöpartiet lyfte fram flera krav på förändringar för en klimatsmart samhällsplanering i samband med motionen 2006/07:C7. Många av dem har se-

³⁵ Miljöpartiets PM "Subventioner av fossila bränslen", november 2007, s. 3.

Fel! Okänt namn på

dan dess lyfts fram i bland annat Klimatberedningens betänkande. Därför finns nu ännu en anledning att ta ett helhetsgrepp för en transportsnål och klimatsmart samhällsplanering.

7.2.2 Kommunernas större skyldigheter

Plan- och bygglagen behöver utformas så att kommuner får större skyldighet och ökade möjligheter att ställa miljökrav vid exploatering och nybyggnationer, i enlighet med lokala, regionala och nationella miljö kvalitetsmål. Miljöpartiet anser att klimatmålen ska vara styrande för kommunernas översiktsplanering.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om att utforma plan- och bygglagen (1987:10) så att kommuner får större skyldighet och ökade möjligheter att ställa miljökrav vid exploatering och nybyggnationer, i enlighet med lokala, regionala och nationella miljö kvalitetsmål.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå en förändring av plan- och bygglagen (1987:10) så att klimatmålen blir styrande för kommunernas översiktsplanering.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av plan- och bygglagen (1987:10) för att stärka kopplingen till miljömålen.

Klimatberedningen påpekar i sitt betänkande till regeringen att det saknas preciseringar och tydliga målsättningar och krav på förbättringar av miljön, till exempel i form av minskade koldioxidutsläpp, som ett resultat av planering. De konstaterar att andra samhällsmål än miljömålen ofta är överordnade när beslut fattas om lokalisering och etablering av ny bebyggelse och verksamhet. Direkta formuleringar som syftar till att minimera växthusgasutsläpp saknas helt³⁶.

Klimatberedningen anser att lagstiftningen inom plan- och byggområdet bör omformas så att en strävan att minimera växthusgasutsläpp genomsyrar samhällsplaneringen. De föreslår att öka kommunernas mandat och skyldighet att verka för minskade transportbehov och lägre växthusgasutsläpp när en plan upprättas. Miljöpartiet föreslår, i enlighet med Klimatberedningen, att plan- och bygglagen (1987:10)/miljöbalken omformas så att det vid varje upprättande av plan, eller revidering av sådan, ska ställas krav på att redovisa hur planen bidrar till att minska växthusgasutsläppen, till exempel genom att minimera transportbehoven och minska energianvändningen. Riksdagen bör förtydliga att behovet av en kraftig minskning av utsläpp av växthusgaser är en sådan miljöfaktor som ska redovisas i översiktsplanen enligt 4 kap. 1 § första stycket.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förtydligandet av att minskning av utsläpp av växthusgaser är en sådan miljöfaktor som avses i 4 kap. 1 § första stycket och i 4 kap. 5 § 1 plan- och bygglagen (1987:10).

³⁶ "Svensk Klimatpolitik", betänkande av Klimatberedningen, SOU 2008:24, s. 282–283.

7.2.3 Ge länsstyrelserna makt att ingripa

Frågan om att minimera växthusgasutsläpp, till exempel genom god infrastrukturplanering, ingår inte i nuvarande uppdrag till länsstyrelsen i samband med att en plan upprättas³⁷. Riksdagen bör lägga till en ny punkt fem i 4 kap. 9 § med innebörden att av länsstyrelsens granskningsyttrande över planförslaget ska framgå om förslaget inte tillgodoser behovet av att bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser.

Riksdagen beslutar att det av länsstyrelsens granskningsyttrande över planförslaget ska framgå om förslaget inte tillgodoser behovet av att bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser genom att det 4 kap. 9 § andra stycket plan- och bygglagen (1987:10) tillförs en ny punkt 5 som ges följande lydelse: ”förslaget inte tillgodoser behovet av att bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser”.

Länsstyrelserna bör få en starkare ställning när det gäller att följa upp de lokala och regionala miljömålen. Miljöpartiet stöder även Klimatberedningens förslag att länsstyrelsernas stödande och övervakande roll bör stärkas och att tillämpningen av lagarna bör förbättras. Länsstyrelsernas befogenheter att stoppa planer som leder åt fel håll behöver stärkas. Även Klimatberedningen påpekar detta:

”För att skapa nödvändiga sanktionsmöjligheter bör länsstyrelsen när det gäller utsläpp av växthusgaser, på samma sätt som gäller hälsa och säkerhet, ges möjlighet att ändra en plan, det vill säga formellt upphäva, som inte fyller kriterierna i lagstiftningen.”³⁸

Riksdagen bör lägga till en ny punkt fem i 12 kap. 1 § så att länsstyrelsen ska pröva kommunens beslut rörande detaljplan eller områdesbestämmelse om det kan befaras att beslutet innebär att behovet av att minska utsläpp av växthusgaser inte tillgodoses.

Riksdagen beslutar att länsstyrelsen ska ha rätt att upphäva eller ändra en plan som inte leder till minskade utsläpp av växthusgaser genom att det i 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10) tillförs en ny punkt 5 som ges följande lydelse: ”behovet av att minska utsläpp av växthusgaser inte tillgodoses”.

7.2.4 Bättre samordning mellan kommuner

Sverige saknar idag en samordnad lagstiftning om regional utvecklingsplanering. Behovet av samordning mellan kommuner är därför stort. Länsstyrelsen bör ges en starkare roll i samordningen genom ett tydligt mandat att initiera och driva samordningsfrågor samt tydligare bestämmelser om statlig kontroll och ingripande i de fall en lämplig mellankommunal samordning inte kommer till stånd. I samband med ovanstående förstärkningar av länsstyrelsernas roll i miljömålsarbetet krävs utökade resurser för länsstyrelsernas arbete. Miljöpartiet återkommer till detta i budgetmotionen för 2009.

³⁷ ”Svensk Klimatpolitik”, betänkande av Klimatberedningen, SOU 2008:24, s. 284.

³⁸ ”Svensk Klimatpolitik”, betänkande av Klimatberedningen, SOU 2008:24, s. 285.

Fel! Okänt namn på

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om hur länsstyrelsen kan ges en starkare roll för mellankommunal samordning i syfte att nå miljömålen.

7.2.5 Klimatmålen in i trafikhuvudmannalagen

Alla sektorer i samhället behöver arbeta med en minskad klimatpåverkan som övergripande mål. Det gäller inte minst de aktörer som arbetar med kollektivtrafik. Därför bör det övergripande uppdraget i trafikhuvudmannalagen vara att minska klimatpåverkan genom att maximera en övergång från bil till kollektivtrafik.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om lagändring så att det övergripande uppdraget i trafikhuvudmannalagen blir att minska klimatpåverkan genom att maximera en övergång från bil till kollektivtrafik.

7.2.6 Planer för minskad biltrafik

För att få till stånd ett miljöanpassat transportsystem i städerna krävs ett målmedvetet arbete. I Frankrike finns en särskild lagstiftning (Plan de Déplacements Urbains) som innebär att tätorter över 100 000 invånare gör en plan för hur stadens transportbehov ska tillgodoses på ett miljöanpassat sätt. Lagtexten slår bland annat fast målsättningar om att begränsa biltrafiken, att utveckla kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt att effektivisera varudistributionen i städerna. Lagstiftningen fastslår ett tvingande krav att myndigheterna på lokal nivå ska ta fram en mer genomarbetad och integrerad planering för att aktivt motverka de negativa effekterna av den ökande biltrafiken. Målvariabeln, en viss färdmedelsfördelning, är förhållandevis enkel att beskriva, kommunicera och följa upp. Planerna och lagstiftningen ger invånarna goda möjligheter att på ett systematiskt sätt ta ställning till hur stadens trafiksystem bör utformas på strategisk nivå, vilket samtidigt är starkt normerande för hur det politiska systemet kan agera.

70 städer i Frankrike måste upprätta sådana planer, och ytterligare 20 upprättar sådana planer trots att de inte är tillräckligt stora för att omfattas av lagen. De flesta större städer har investerat i spårvagnsnät som en del i att utveckla kollektivtrafiken och stadsmiljön, samtidigt som ytan för biltrafiken begränsas. I Lyon kommer närmare två tredjedelar av den totala investeringsramen att användas för att förbättra kollektivtrafiken.

Planerna resulterar inte bara i bättre miljö. Vinnare är även de som bor och vistas i staden – mer friyor, mindre buller och avgaser, säkrare, mer hållbar stadsmiljö, högre livskvalitet och ökade förutsättningar för stadsutveckling. Men det är tveksamt om ens bilisterna fått det sämre – de kan nu vara säkra på att komma fram när de måste köra bil till centrum och har fått goda alternativ för dagliga resor utan köer.

Miljöpartiet anser att ett obligatoriskt krav på stadsmiljöplan för minskad biltrafik, i likhet med den franska utformningen, ska lagstadgas för större kommuner. Det kan med fördel användas i planeringen för utbyggnad av spårvagnsnät och utveckling av stadsmiljön. Planen bör kombineras med en

samlad klimat- och sårbarhetsplan som Miljöpartiet anser bör vara obligatorisk i alla kommuner.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på att större tätorter ska göra en plan för hur stadens transportbehov ska kunna tillgodoses på ett miljöanpassat sätt, med övergripande mål om att begränsa biltrafiken.

7.2.7 Bussfiler istället för parkeringsplatser

Kollektivtrafiken behöver prioriteras framför bilen för att minska klimatpåverkan från trafiken. Vi vill prioritera bussen framför bilen. Alla gator i städer som är tolv meter eller bredare ska ha en bussfil, för att kollektivtrafiken ska flyta och bli tillförlitlig. Därför bör parkeringsplatser tas bort för att ge bussen företräde.

Några andra exempel är att endast tillåta buss, uttryckningsfordon och sjuktransporter i trånga miljöer, att införa kollektivtrafikkörfält och bussfiler vid nya vägbyggen eller signalprioriteringar för bussar i stadsmiljöer. Mer grönt ljus för bussen och rött ljus för bilen. Kollektivtrafiken bör ges företräde framför bilen i fysisk planlagstiftning, inte minst vid byggande av hållplatser och terminaler.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utforma rekommendationer för bussfiler på vägar och gator bredare än tolv meter i stadsplanlagt område.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utforma bussfiler på vägar bredare än tolv meter i det statliga vägnätet.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om hur kollektivtrafiken kan ges företräde framför bilen i fysisk planlagstiftning.

7.2.8 Prioritera kollektivtrafiken framför bilen

Förmåner och subventioner för miljöbilar kan i vissa fall leda till konkurrens med kollektivtrafiken, cykel och gång, till exempel genom undantag från trängselskatt och olika kommunala parkeringsförmåner. En översyn av dessa förmåner bör göras så att kollektivtrafiken prioriteras.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av förmåner till miljöbilar för att säkerställa att kollektivtrafiken prioriteras i första hand.

7.2.9 Hållplatsnorm för kollektivtrafik och maximinorm för bilparkering

Bilen är fortfarande norm i bostadsbyggandet. När nya bostäder byggs finns en parkeringsnorm som visar en nivå av parkeringsplatser per lägenhet. Motsvarande krav på tillgänglighet för kollektivtrafik eller cykelparkeringar finns inte. Bilparkeringsplatser tar upp stora ytor, till exempel tar en enda parkerad

Fel! Okänt namn på

bil upp 25–30 kvadratmeter – en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar.³⁹

Staten skapar förutsättningar för kommunernas detaljplanering i plan- och bygglagen (PBL). I dagsläget är miljöstyrningen i PBL för svag. PBL behöver förtydligas så att kommuner får möjlighet att sätta maxtak för antalet parkeringsplatser i detaljplaner. Detta är inte bara relevant för ny etablering av bostäder, utan även för arbetsplatsparkering. Maxtaket bör kopplas till tillgängligheten i kollektivtrafiken – ju bättre kollektivtrafik, desto lägre maxtak. Det ska också finnas en miniminorm för cykelparkeringar. Detta bör göras i samband med en större revidering av parkeringslagstiftningen, både i PBL och i annan lagstiftning, så att hållplatsnormer blir ett strategiskt planeringsverktyg. Boverket bör få i uppdrag att utfärda rekommendationer för kommunernas översikts- och detaljplanering utifrån detta perspektiv.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Boverket i uppdrag att utfärda rekommendationer för kommunernas detaljplanering utifrån låga parkeringsnormer med maxtak.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Boverket i uppdrag att utfärda rekommendationer för kommunernas detaljplanering utifrån god tillgänglighet till kollektivtrafik.

7.2.10 Striktare parkeringslagstiftning

Felparkerade bilar kan vara ett bekymmer i kollektivtrafiken, till exempel för framkomlighet för bussar. Enligt förslag från Parkeringsutredningen (SOU 2006:109) bör ett parkerat fordon få flyttas redan efter tre dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Vi föreslår ytterligare en skärpning så att ett parkerat fordon får flyttas redan efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Parkeringsutredningen föreslår även att öppna möjligheten för att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, så kallad klampning.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om förändring i parkeringslagstiftningen så att ett felparkerat fordon får flyttas efter ett dygn om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om förändring i parkeringslagstiftningen så att en möjlighet införs att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, så kallad klampning.

7.2.11 Krav på tydligare resepolicy hos statliga organisationer

Staten är direkt eller genom statsägda bolag en betydande arbetsgivare. En respolicy som tydligt styr tjänste- och arbetsresor skulle därför ha en kännbar effekt på kollektivtrafiken. Krav på en tydlig, möjligen gemensam, respolicy

³⁹ ”Handbok i bilsnål samhällsplanering”, Lunds kommun, december 2005, s. 21.

som gynnar kollektivtrafiken för samtliga statliga myndigheter skulle vara en stark signal till omvärlden och kollektivtrafikbolagen.

Samtliga arbetsgivare kan genom tydliga resepolicyer styra sina arbetsresor så att primärt kollektivtrafik används där så är möjligt. Det sker i viss mån redan idag men skulle kunna utvecklas i större utsträckning. Särskilt statliga myndigheter och bolag skulle kunna gå före och minska resandet genom ökad användning av till exempel videomöten och genom att i första hand använda kollektivtrafik för tjänsteresor. Vidare kan arbetsplatser i offentlig sektor främja nyttjandet av arbetspendling med kollektivtrafik genom att begränsa utbudet av parkeringsplatser, ge bidrag till kollektivtrafikkort samt genom att påverka att det finns lämpliga hållplatser och förbindelser för de egna anställda.

Vi föreslår att en författningsbestämmelse införs, lämpligen i myndighetsförordningen (2007:515) om att förvaltningsmyndigheter under regeringen ska ha resepolicyer. I regleringsbrev och ägardirektiv till samtliga statliga myndigheter och bolag, där staten har en stor ägarandel, bör det anges att dessa ska ta fram och genomföra resepolicyer som tydligt gynnar kollektivtrafiknyttjande framför bil. Dolda subventioner till bilpendling, främst parkeringsplatser och tjänstebil ska tas bort. Även resor till och från arbetet ska omfattas av verksamheternas resepolicy. Både kommuner och privata företag bör uppmanas och stödjas till att införa liknande resepolicyer.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ställa krav i regleringsbrev och ägardirektiv till samtliga statliga myndigheter, och bolag där staten har en stor ägarandel, att dessa ska ta fram och genomföra resepolicyer som tydligt gynnar kollektivtrafiknyttjande framför bil.

7.3 Investeringar

7.3.1 Spårvagnar i större städer

Stora satsningar på spårvägar, buss och pendeltåg i och mellan orter med fler än 50 000 – 100 000 invånare är en av de viktigaste åtgärderna för att fördubbla kollektivtrafikens andel. Spårvagnen är attraktiv, bekväm och energisnål. I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket lett till stora framgångar både i ökat kollektivtrafikresande och i minskad klimatpåverkan. Spårvägen i Frankrike är starkt knuten till staden, politiker och stadsplaneringen. Det finns både starka politiker och en folkvilja att minska biltrafik.

Det går att agera snabbt om den politiska viljan finns. I Lyon i Frankrike, som har mer än en miljon invånare, klarade man processen från beslut till färdigbyggt spår, på mindre än fyra år. I Malmö byggdes fyra spårvagnslinjer på ett och ett halvt år i början av 1900-talet. Vi borde inte vara sämre nu.

För att få till stånd en utbyggnad av spårvägar i ett tiotal av Sveriges största städer föreslår vi ett statligt bidrag för delfinansiering av spårvägsutbyggnad. Miljöpartiet föreslår ett statsbidrag på i storleksordningen 20 miljarder kronor år 2008–2023 som delfinansiering för investeringar i spår-

Fel! Okänt namn på

vagnsnät. Denna summa beräknas täcka de mest prioriterade projekten i de större städerna. Detta innebär en kraftig uppräknings av statsbidragen till byggande av spårvägar i större städer, från 7 till 20 miljarder, det vill säga en uppräknings med 13 miljarder kronor. Vi återkommer med mer exakta siffror i budgetmotionen för 2009.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket ett öronmärkt anslag för spår- vägstrafik i stora städer.

Banverket ska prioritera olika projekt efter största klimatnytta med en rimlig regional fördelning. Regionerna/kommunerna ska göra de kollektivtrafik- försörjningsplaner där spårtrafiken ingår. För att få statsbidrag bör det finnas en trovärdig plan för hur kollektivtrafikandelen ska öka på biltrafikens be- kostnad. Kommunerna ska med denna utgångspunkt göra en plan för spår- vägsutbyggnaden i en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från trafiken. Storbritanniens upplägg med lokala transportplaner som grund för tilldelning av nationella investeringsmedel kan vara en förebild i samman- haget. Vilka verktyg som kommunerna använder för att begränsa bilismen – trängselskatt, p-avgifter, minskat antal parkeringsplatser, bilfria områden, fysiska hinder etc. bör beslutas lokalt. Ramarna i tabellen ovan ska ses som indikativa och kan justeras något beroende på hur intressanta projekten är som söks från respektive region.

Miljöpartiet beräknar att det finns underlag för att etablera spårvägstrafik i ett tiotal större svenska städer fram till 2023. I städer med över 100 000 invå- nare finns i allmänhet potential.

7.3.2 Nationellt kompetenscentrum för spårvägar

Banverket bör få ett utpekat huvudansvar för att det anläggs lokal spårtrafik, i samverkan med regionala och lokala aktörer. I sektorsuppgiften ska ingå att vara ett *nationellt kompetenscentrum* för lokal och regional spårtrafik i större städer. Banverket ska aktivt inspirera städer att anlägga sådan spårtrafik, bidra med forskning, rådgivning och stöttning till städer som har planer på att an- lägga spår och fördela statsbidrag till sådana projekt, både för anläggande av spår och för vagnmaterial.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket ett utpekat huvudansvar för att det anläggs lokal spårtrafik, i samverkan med regionala och lokala aktörer.

7.3.3 Statsbidrag till tåg och spårvagnar

Miljöpartiet föreslår en utökning av ramen för statsbidrag till rullande mate- riel, det vill säga tåg- och spårvagnar, 2008–2023 från 8 miljarder kronor i motionen 2007 till i storleksordningen 14 miljarder kronor. Utökningen är en följd av satsningen på byggande av nya spårvägar, som också kräver högre bidrag till anskaffande av rullande materiel.

I partimotionen 2007/08:T545 kräver Miljöpartiet att bidraget till regionala spårfordon utvidgas till att gälla alla spårfordon i kollektivtrafiken. Utvidg- ningen gäller således både i förhållande till spårvagnar och tåg för interreg-

ionalt bruk. Biljettpri skillnader mellan regionala tåg och SJ har framför allt sin grund i att regional trafik har halva fordonskostnaden betald av statsbidrag och att kollektivtrafiken har ett bidrag på i genomsnitt 50 procent från regionen eller landstinget samtidigt som SJ kör utan statsbidrag och samtidigt har ett utdelningskrav. En annan skillnad är att regionaltågtrafikens främste konkurrent biltrafiken har olika sorters miljörelaterad beskattning, om än för låga enligt Miljöpartiets uppfattning, medan X2000:s främsta konkurrent flyget inte har någon miljöskatt alls. Givetvis vore det klimatmässigt och statsfinansiellt bästa att fullt ut beskatta flyget i relation till sin klimat- och miljöpåverkan, men i väntan på att så blir fallet kan det finnas logik med ett investeringsstöd till tåg- och spårvagnar.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att höja anslagen för tåg- och spårvagnar, s.k. rullande materiel.

7.3.4 Vägverket behöver prioritera kollektivtrafiken

Miljöpartiet anser att Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken behöver preciseras. Där bör tydligt anges att uppdraget är att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse. För att nå målet föreslår vi att i storleksordningen en miljard kronor per år öronmärks för kollektivtrafiken i Vägverkets infrastrukturåtgärder. Vi återkommer med fler detaljer i budgetmotionen för 2009.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör precisera Vägverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken, med uppdraget att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet och årliga redovisningskrav om måluppfyllelse.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett öronmärkt anslag för Vägverkets infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken.

Systemet för statsbidrag till kollektivtrafik behöver bli mer flexibelt och mindre låst till infrastrukturinvesteringar, så att de åtgärder som är effektivast för att minska biltrafiken prioriteras. Det ska till exempel kunna delfinansiera realtidssystem som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv. Den kollektivtrafik som är effektivast för att minska biltrafiken ska prioriteras.

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om att revidera systemet för statsbidrag till kollektivtrafik för att bli mer flexibelt och mindre låst till infrastrukturinvesteringar.

7.3.5 Anropsstyrd trafik och bättre samordning

Genom anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan kollektivtrafiken vara ett realistiskt alternativ till bilen även på landsbygden. Bättre samordning mellan skolskjutsar, färdtjänst och kollektivtrafik är ännu ett sätt.

Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer med förslag om hur anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan uppmuntras, i synnerhet på landsbygden.

Fel! Okänt namn nå

7.3.6 Klimatanpassa kollektivtrafiken ytterligare

Trots att klimatpåverkan från kollektivtrafiken redan är låg kan den minska ytterligare. En differentierad fordonsskatt för bussar som stimulerar energieffektiva och rena fordon är ett sätt att driva på denna utveckling.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en differentierad fordonsskatt för bussar som stimulerar energieffektiva och rena fordon, för att driva på minskad klimatpåverkan från busstrafiken.

För att ytterligare minska miljöpåverkan från järnvägen bör vissa utpekade banavsnitt där det idag används diesel elektrifieras. Det skulle minska koldioxidutsläppen i järnvägssektorn med 50 procent⁴⁰. Detta innebär inte att samtliga spår behöver elektrifieras, eller att alla spår som inte är elektrifierade bör läggas ned. I vissa lägen kan biogasdrivna lok vara en bättre lösning än elektrifiering.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Banverket i uppdrag att minska miljöpåverkan från järnvägen genom att vissa utpekade banavsnitt där det idag används diesel elektrifieras.

En annan viktig faktor för att ytterligare minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken är andelen förnybara drivmedel i bussflottan, till exempel biogas. Inte minst är en övergång till biogas viktig för att säkerställa en långsiktig avsättning för den producerade biogasen. Genom en övergång till biogas i bussflottan kan regionala producenter med säkerhet veta att det kommer att finnas en avsättning för stora volymer biogas.

Miljöpartiet har en målsättning om en biogasproduktion på minst 10 TWh till 2015. För att utnyttja biogasens potential krävs bättre samordning och investeringar. Därför föreslår vi ett statligt biogassekretariat med uppgift att få till stånd minst hundra biogasfabriker i Sverige senast 2015 samt statligt stöd för att möjliggöra investeringar i biogas. Ett nationellt biogasprogram behöver tas fram, parallellt med biogasplaner på kommunal nivå. En annan viktig faktor är distribution. Det räcker inte bara att producera biogas, det måste också finnas en infrastruktur som gör det möjligt att distribuera den. Senast år 2020 ska det finnas minst en biogasmack i varje kommun. Vi utvecklar dessa förslag ytterligare i biogasmotion 2008/09:T206.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en nationell satsning på produktion och distribution av biogas, t.ex. genom nationellt biogassekretariat och nationellt biogasprogram.

7.3.7 Cykel och kollektivtrafik

Att kombinera transportmedel med låg klimatpåverkan ska uppmuntras. Ett exempel är cykel och kollektivtrafik. För att underlätta en kombination av

⁴⁰ Uppgift från Erica Kronhöffer, Green Cargo, vid Miljöpartiets seminarium i riksdagen "Det går att ställa om" den 5 dec 2007.

dessa två goda ting krävs en del investeringar i och kring kollektivtrafiken. Inte minst är det viktigt med bra och säkra cykelparkeringar vid större hållplatser. Att kunna transportera cykeln på bussen eller på tåget är ett annat sätt som underlättar användning av cykeln även för vidare transport till slutdestinationen. Därför bör regionbussar erbjuda möjligheten att transportera cykel, vilket redan görs i flera regioner, till exempel i Skånetrafiken. På pendeltåg, fjärrtåg och liknande bör möjligheten att ta med cykel erbjudas vid de tidpunkter andra resenärer inte riskerar att trängas undan.

Riksdagen begär att regeringen ser över trafikhuvudmannalagen och återkommer till riksdagen med förslag om hur möjligheten att kombinera cykel med kollektivtrafik kan regleras optimalt ur ett klimatperspektiv.

7.3.8 Gör flyget onödigt till 2020

Miljöpartiet har som målsättning att göra flyget onödigt till år 2020, Gotland undantaget. En förutsättning för att tåget ska kunna ta över de resenärer som lämnar flyget är att den kapacitetsbrist som finns på järnvägen åtgärdas. Det handlar om dubbelspår, förbigångsspår, höghastighetsbanor och andra åtgärder som gör det möjligt att öka både person- och godstrafiken på spåren. Miljöpartiet kommer att utveckla denna del av politiken ytterligare i samband med höstens infrastrukturproposition.

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en plan för att bygga ut järnvägsnätet så att inrikesflyget söder om Sundsvall, Gotland undantaget, blir onödigt senast 2020.

Stockholm den 18 september 2008

Karin Svensson Smith (mp)

Tina Ehn (mp)

Jan Lindholm (mp)