

Motion till riksdagen 2007/08:T493

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Kommunikationer

1 Sammanfattning

Inriktningen på regeringens budgetproposition är tydlig, man vill öka investeringarna i vägar med över 2 miljarder kronor medan investeringarna i järnvägen fryses. Regeringen etablerar en 6–1-princip för fördelningen av resurser, till vägarnas fördel.

Miljöpartiet de gröna anser att statens vägnät från kapacitetssynpunkt inte behöver byggas ut. Vägtrafiken är det transportslag som har i särklass flest och störst negativa effekter på människors hälsa och miljön. Att satsa mer på detta transportslag är oförsvarligt, särskilt med tanke på det beroende en sådan satsning skapar i samhället. Det leder ofrånkomligen till ökat beroende av biltrafik med åtföljande klimatpåverkan och andra negativa effekter. Vägverkets anslag bör därför fokusera på ombyggnader som är önskvärda från säkerhetssynpunkt samt i större utsträckning än hittills bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik samt cykling.

Mot denna bakgrund avslår Miljöpartiet regeringens förslag i riktning mot ökade investeringar i motorleder. Istället föreslår vi ytterligare ökning av anslagen till underhåll och utbyggnad av järnvägens kapacitet samt satsningar på kollektivtrafik. Statens intäkter från trängselskatterna i Stockholm, sammantaget över 1 miljard kronor under budgetperioden, bör i enlighet med resultatet i folkomröstningen gå till investeringar i regionens kollektivtrafik. Vägverkets anslag 36:2 bör därför minskas i förhållande till regeringens förslag och ett nytt anslag på samma belopp, ett riktat bidrag till kollektivtrafiken i regionen, bör införas.

Under budgetperioden anser vi att Banverkets anslag 36:4 bör ökas med 10,3 miljarder kronor i förhållande till regeringens budget för underhåll och investeringar i järnvägen. Dessutom bör anslaget ökas med ytterligare 4,2 miljarder kronor för statliga bidrag till kollektivtrafik i städer, framför allt spårvägar.

Vidare bör 1,5 miljarder kronor per år av Vägverkets anslag under budgetperioden öronmärkas till investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik samt till utbyggnad av gång- och cykelvägar. Miljöpartiet anser att Vägverkets

Fel! Okänt namn på

aktivitet vad gäller infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken behöver förstärkas med 750 miljoner kronor per år. Pengarna bör investeras i åtgärder som underlättar för kollektivtrafikens framkomlighet på de delar av det statliga vägnätet där behovet av sådana åtgärder är störst, främst i storstadsregionerna. Ytterligare 750 miljoner kronor per år av Vägverkets anslag bör satsas på utbyggnad av gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet och utgöra bidrag till kommunernas utbyggnader. Båda dessa åtgärder finansieras genom en överföring av investeringar i nationell plan som ska minska med 1,5 miljarder kronor.

Därmed föreslår Miljöpartiet, sammantaget över budgetperioden, att statens anslag till drift, underhåll och infrastruktur för järnvägar, kollektivtrafik samt gång- och cykelbanor ökas med cirka 17 miljarder kronor i förhållande till regeringens förslag. Dessutom föreslår Miljöpartiet en rad åtgärder som gynnar gång, cykling och kollektivtrafik i förhållande till bilar, lastbilar och flyg. Amorteringar på statens lån till vägar och järnvägar bör fördelas så att de gynnar järnvägen istället för vägbyggen, en avståndsbaserad skatt på lastbilstransporter bör införas 2010 och flygbränsle bör beskattas på samma sätt som bensin till bilar. Riskavgiften för statens lånegarantier till Öresundsbron bör betalas av de bilar som använder bron.

2 Förslag till riksdagsbeslut

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

Anslag (nr)		Anslagsförändring (miljoner kronor)		
		2008	2009	2010
36:2	Väghållning och statsbidrag	-202	-410	-460
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	1 791	3 395	5 125
36:4	Ökad kapacitet i kollektivtrafiken	275	1 375	2 575
36:18	Riktat statsbidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	202	410	460
Summa för utgiftsområdet		2 066	4 770	7 700

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska anslag 36:2 med en summa motsvarande överskottet från trängselskatten i Stockholm och i stället anslå summan till ett nytt riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om amorteringar av skulder inom väg- och järnvägssektorn.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att myndigheter och regeringen bör avvakta resultaten av analyserna innan man bestämmer vad som är samhällsekonomiskt lönsamt.

Fel! Okänt namn på

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bedömningar om lönsamheten i infrastruktur ska baseras på realistiska prognoser över oljepriset.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att värderingen av koldioxidutsläpp i de samhällsekonomiska kalkylerna behöver uppdateras och utgå från moderna källor, t.ex. IPCC:s konsekvensbeskrivningar och Sternrapportens uppgifter.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riskavgiften för statens lånegarantier för Öresundsbron fortsättningsvis bör finansieras genom höjda avgifter för de bilar som använder bron.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kilometerskatt ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2010.²
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att flygets bränslen bör beskattas på samma sätt som bensin.²
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka Banverkets sektorsanslag med 10,3 miljarder kronor under budgetperioden.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslå 4,2 miljarder kronor till Banverket för statsbidrag till lokala och regionala investeringar som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och har en tydlig klimatnytta.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens bidrag till regionala spårfordon fortsättningsvis bör benämnas bidrag till tåg och spårvagnar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor per år till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att verkställa Vägverkets cykelstrategi eller på annat sätt agera för att öka cyklingen i samhället.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslå 750 miljoner kronor per år till att öka cyklingens andel av persontransporterna, såväl på Vägverkets vägnät som i det vägnät kommunerna ansvarar för.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avskaffad förmånsbeskattning av cyklar.²

¹ Yrkande 3 hänvisat till FiU.

Fel! Okänt namn på

² Yrkandena 8, 9 och 16 hänvisade till SkU.

3 Inledning

Väl fungerande transporter är en central del av vårt samhälle och en förutsättning för många människors vardag. Transporterna blir allt snabbare och billigare relativt sett, vilket ökar efterfrågan. Den större rörlighet som uppstår för med sig många goda saker: större tillgänglighet till arbetsmarknaden, ökade möjligheter att uppleva andra kulturer, ett större utbud av fritidsaktiviteter och varor samt mycket annat.

Tillväxten inom transporterna sker emellertid huvudsakligen inom väg- och flygsektorerna, vilket innebär att den ökade rörligheten har ett högt pris, inte minst genom sin klimatpåverkan, men även vad gäller folkhälsa och miljöpåverkan i övrigt. Väg- och flygtransporter står för merparten av den svenska transportsektorns utsläpp av klimatgaser och annan miljö- och hälso-påverkan. Vägtransporterna står också ensam för nästan alla dödsfall och olyckor i trafiken.

Miljöpartiet anser att de negativa konsekvenserna av ökande väg- och flygtrafik är alltför stora för att utan vidare accepteras, i synnerhet som prognoser visar på en fortsatt kraftig ökning. Den ökning av vägtransporter som vi ser idag grundlades för många decennier sedan då kunskapen om konsekvenserna var begränsad. En fortsatt ökning är emellertid inte given; det finns andra transportslag, med försumbar eller liten miljö- och hälsopåverkan, som bör prioriteras av samhället, det finns annan modern teknik som bör användas och utvecklas, andra sätt att planera städer och samhällen samt, inte minst, kunskap om konsekvenserna av en fortsatt satsning på väg- och flygtrafik.

Miljöpartiet anser att en ansvarsfull politik inom transportsektorn bör ha som sitt övergripande mål att ställa om transportsektorn från att vara en av landets största klimatfaror till att bli klimatvänlig. Arbetet mot detta mål inleddes genom samarbete med den tidigare regeringen under den förra mandatperioden, då stora satsningar beslutades inom järnväg och kollektivtrafik. Denna politiska inriktning vill vi intensifiera och fullfölja, med målet att transportsektorns klimatpåverkan skall minska med 40 procent till 2020.

4 Regeringens väg

I budgetproposition 2007/08:1 lägger regeringen grunden till en neddragning inom järnvägssektorn och en prioritering av vägbyggen och vägtransporter. Den förra regeringens strävan att öka kapaciteten för järnväg och annan kollektivtrafik överges och ersätts av en politik som gynnar privatbilism, lastbilar, flyg och klimatförändring. Den fördelningsprincip som användes under förra mandatperioden, och som skulle gälla för hela planeringsperioden fram till 2015, innebar att dubbelt så mycket pengar skulle gå till järnväg som till vägar, 2–1-principen. Regeringen har helt vänt på prioriteringarna genom att föreslå fördelning enligt en 6–1-princip, men till motorledernas fördel. Regeringen har, i dubbel bemärkelse, valt väg.

Fel! Okänt namn

4.1 Fler motorleder

Genom att öronmärka intäkterna från trängselskatter i Stockholm till väginvesteringar i regionen samt amortera 7 miljarder kronor på lån inom vägsektorn, skapar regeringen utrymme för att anslå över 2 miljarder kronor till vägar.

Regeringen har vid flera tillfällen nämnt att ett av de vägobjekt som prioriteras är en nord-sydlig motorled väster om Stockholm, den så kallade Förbifart Stockholm. 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.

Vägutredningen innehåller dessutom en rad andra tveksamheter och oklarheter som har påpekats från många andra aktörer, inte minst Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och Naturvårdsverket. Sammanfattningsvis kan sägas att båda myndigheterna är negativa till Förbifart Stockholm och förespråkar andra alternativ, i synnerhet en utbyggnad av kollektivtrafiken.

Det ålderdomliga förslaget har sedan sin tillkomst omhulldats av vägkramare, byggbranschen och framkomlighetsivrare, främst i de borgerliga leden. Därför är det följdriktigt att förslaget åter lanseras av en borgerlig regering.

Miljöpartiet anser att den politik som legat till grund för förslaget om en förbifart är föråldrad, i det närmaste att betrakta som ett fossil från en svunnen tid. Den 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.

För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm istället skall användas till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik. Det är också självklart att regeringen i denna fråga skall 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 36:2 minskas med en summa motsvarande överskottet från trängselskattens intäkter, cirka 1 miljard kronor under budgetperioden. Överskottet bör istället överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Regeringens förslag i tilläggsbudgeten att amortera på skulderna inom väg- och järnvägssektorn är i sig positivt. Statens lån för väg- och järnvägsinfrastruktur är omfattande och räntebetalningarna utgör en stor post inom anslagen. Det är angeläget att skulderna minskar för att frigöra en större andel av anslaget för investeringar och underhåll.

Miljöpartiet anser dock att den fördelning av amortering som regeringen föreslår är fel. Enligt propositionen skall sammantaget 10 miljarder kronor,

7 miljarder på vägsidan och 3 miljarder för järnvägen, amorteras. Amorteringarna medför ett ökat investeringsutrymme som gynnar vägar i förhållande till järnvägar, vilket gynnar klimatfarliga transporter och missgynnar klimatvänliga. I enlighet med tidigare principer anser Miljöpartiet att förhållandet bör vara det omvända, fördelningen bör vara åtminstone 2–1 till järnvägens fördel. Därmed bör 7 miljarder amorteras för järnvägens skulder och 3 för vägar. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

I propositionen tydliggör regeringen också sin ambition att framledes investera mer i vägar jämfört med järnväg. Fler initiativ i den riktningen kommer att tas när regeringen lägger en proposition om infrastruktur nästa år. Regeringens beslutsamhet i den frågan kan inte misstolkas och tar sig stundom halsbrytande uttryck. Bland annat skriver man i budgetpropositionen att samhällsekonomiska analyser i framtiden kommer att spela en viktig roll för besluten och att en större andel av investeringarna, som en följd av detta, kommer att gå till vägar.

Regeringen anser sig därmed på förhand veta hur de samhällsekonomiska analyserna kommer att utfalla, vilket kan synas något anmärkningsvärt. Särskilt anmärkningsvärt är det med tanke på den redovisning av den samhällsekonomiska lönsamheten hos vägar som finns med i budgeten. Där redovisas lönsamheten hos de nio största vägprojekt som öppnats för trafik under 2007. För två av dessa saknades samhällsekonomiska analyser helt och tre av de återstående var samhällsekonomiskt olönsamma. Minst 33 procent av dessa vägbyggen var alltså samhällsekonomiskt olönsamma, trots att man i kalkylerna räknar med mycket låga kostnader för klimatpåverkan. Att bygga dessa projekt kan inte ses på annat sätt än som statligt stöd till klimatförändring.

Miljöpartiet anser att de samhällsekonomiska modeller som används idag har stora brister och bör utvecklas eller ersättas. Men så länge de används bör ett minimikrav vara att myndigheter och regeringen avvaktar resultaten av analyserna innan man bestämmer vad som är samhällsekonomiskt lönsamt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

En av de brister som belastar de modeller som används är att man utgår från bränslepriser som inte längre är aktuella. När vägutredningar görs räknar man fram hur stor trafikökning som kommer att ske och ju större trafikökning, desto större nytta anses motorleden medföra. Trafikökningen beräknas i sin tur på en mängd variabler där oljepriset är en viktig faktor. Ju billigare bensin, desto mer trafik och större nytta.

Det oljepris som nu används i dessa beräkningar är cirka 25 dollar per fat. För den som inte följer med i utvecklingen av oljepriset bör det nämnas att priset idag är cirka 80 dollar per fat och att senast priset låg kring 25 dollar var 1999. Få bedömare anser att priset någonsin kommer att återgå till 25 dollar per fat.

Likväl är det alltså detta pris som används, vilket trissar upp lönsamhetskalkylerna för motorleder och andra vägar. Miljöpartiet anser att regeringens bedömningar om lönsamheten i infrastruktur ska baseras på realistiska prognoser över oljepriset. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Fel! Okänt namn på

En annan brist i beräkningarna är att man räknar med att kostnaden för utsläpp av ett kilo koldioxid är 1 krona och 50 öre. Denna siffra har varit oförändrad sedan tio år, trots inflation och ökad insikt om utsläppens påverkan och klimatförändringens konsekvenser. Värderingen är en grov underskattning av vilken skada ytterligare klimatpåverkan från trafiken kan förväntas medföra. Myndigheter måste ha realistiska värderingar av klimatskador för att kunna ta ställning till vilken infrastruktur som är samhällsekonomiskt mest lönsam att finansiera med skattemedel. Miljöpartiet anser att värderingen behöver uppdateras och utgå från modernare källor, till exempel IPCC:s konsekvensbeskrivningar och Sternrapportens uppgifter. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Att stödja en ökad fossildriven vägtrafik med statliga medel strider mot många gällande principer och överenskommelser, bland annat principen om att förorenaren betalar, vilken regeringen säger att man ansluter sig till, och den globala miljökonventionen från Rio de Janeiro, UNCED.

Likväl är det i praktiken ingenting som regeringen verkar skygga för. Bortsett från investeringar i samhällsekonomiskt tveksamma projekt som Förbifart Stockholm föreslår man också att biltrafiken över Öresundsbron skall stödjas med allmänna medel. Riskavgiften för de statliga lånegarantierna för bron skall finansieras genom hälften vardera från Banverkets och Vägverkets anslag, istället för av de bilar och tåg som använder bron.

Att tågen subventioneras är i vår mening inte något problem i sammanhanget eftersom de inte drivs av fossila bränslen. Att trafik med lastbilar och personbilar på detta sätt subventioneras är emellertid oacceptabelt. Att bilavgifterna på bron inte täcker de kostnader biltrafiken ger upphov till samt att det ges rabatter för att stimulera ytterligare biltrafik, ökar trafikens klimatpåverkan samtidigt som brons konkurrenskraft ökar jämfört med att åka via Helsingborg–Helsingör. Detta förhållande försvårar en sund integration och regional utveckling i norra Öresundsregionen. Miljöpartiet anser därför att riskavgiften fortsättningsvis skall finansieras genom höjda avgifter för de bilar som använder bron. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4.2 Fler lastbilar och flyg

Medan regeringen inleder satsningen på fler motorleder och tydligt varslar om att ytterligare satsningar kommer i en infrastrukturproposition nästa år, står man naken när det gäller åtgärder för att begränsa vägtrafikens negativa effekter, i synnerhet vad gäller dess klimatpåverkan. Man konstaterar i budgetpropositionen att utsläppen fortsätter att öka, särskilt från lastbilstrafiken, och att det behövs kraftfulla åtgärder. Några sådana har man uppenbarligen inte trots att det finns en mångfald av styrmedel att tillgå.

I årets regeringsförklaring deklarerade regeringen att miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel har en central roll i klimatarbetet. En grundprincip i reformarbetet, sades det, blir att förorenaren skall betala för sin miljöpåverkan.

Ett av de mest effektiva styrmedlen i detta arbete förbigås helt av regeringen, den avståndsbaserade skatt som den förra regeringen beslutade att införa, den så kallade kilometerskatten. Denna skatt har nu utretts ett antal gånger i olika sammanhang, och det råder ingen tvekan om att den skulle ha en stor gynnsam påverkan på transportsektorns klimatpåverkan. Likväl lyser den med sin frånvaro i regeringens budgetproposition.

Miljöpartiet anser att kilometerskatt skall införas på tunga lastbilstransporter från och med den 1 januari 2010. Skatten bör utgå med i genomsnitt 20 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den slår mot transporter där järnväg och sjöfart – eller ingen transport alls – är ett alternativ, medan den värnar skogsindustrins intressen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Vid sidan av lastbilstransporterna kommer transportsektorns ökande klimatpåverkan främst från flyget. Prognoserna visar också på en kraftig uppgång de närmaste åren. I syfte att bromsa denna utveckling något beslutade den tidigare regeringen att införa en flygskatt. Trots att utformningen av skatten inte var optimal, bedömdes den ha en positiv klimateffekt. SIKA beräknade att den skulle minska flygets klimatpåverkan med cirka 100 000 ton koldioxidkvivalenter eller mer i förhållande till prognosen. Samtidigt arbetade den förra regeringen för att flyget skulle ingå i handeln med utsläppsätter som ett komplement till skatten.

I sin okunnighet om flygets klimatpåverkan – och möjligen även om klimatförändringens konsekvenser – och iver att ta politiska poäng inför valet 2006, hoppade borgarna i säng med lobbyister från SAS och den övriga flygindustrin. Man lovade att vid ett regeringsskifte genast ta bort flygskatten, vilket också gjordes. Konsekvensen känner vi till: 100 000 ton koldioxidkvivalenter. Minst.

Denna klimatfarliga åtgärd försöker man nu dölja bakom en dimridå av halvsanningar och det faktum att EU har bestämt att flyget skall ingå i utsläppshandeln. Vad man inte berättar är att flygets deltagande i utsläppshandeln inte med säkerhet kan sägas bli av, och att – om den blir det – kommer det i alla fall inte att ha någon nämnvärd klimatpåverkan på flyget.

Beslutet om att tillåta fortsatt trafik på Bromma flygplats är ytterligare ett tecken på att man inte inser problemets dignitet. Förutom att orsaka lokala störningar medför flygplatsens fortlevnad en fortsatt ökning av flygets ohämmade tillväxt.

Trots rekommendationer från Naturvårdsverket att införa någon form av skatt på flyget som komplement till utsläppshandeln finns inga förslag i den vägen från regeringen. Miljöpartiet anser att flygets bränslen bör beskattas på samma sätt som bensin för bilar, det vill säga med en koldioxidskatt och energiskatt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4.3 Mindre järnväg och kollektivtrafik

Regeringen har i dubbel bemärkelse valt väg. Den politik för ökad hållbarhet och minskad klimatpåverkan i transportsektorn som drevs av den förra rege-

Fel! Okänt namn på

ringen med Miljöpartiet som pådrivare, förbyts nu i en massiv satsning på ohållbara och klimatfarliga investeringar. Därför är det knappast förvånande att regeringen i budgeten endast anslår 330 miljoner kronor till järnvägen för ökat underhåll, trots en skriande brist på finansiering av samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturobjekt och en kollektivtrafik som går på knäna. Beloppet ska jämföras med de över 2 miljarder kronor som investeras i vägar.

Regeringen förklarar frånvaron av investeringar i järnvägen med att man med en ansvarsfull ekonomisk politik gör bedömningen att det inte finns ekonomiskt utrymme för att förändra kostnadsramen för investeringar i järnvägsprojekt. Konsekvensen av detta är, enligt regeringen, att angelägna järnvägsprojekt kommer att senareläggas.

Resonemanget haltar betänkligt. De projekt som föreslås av Banverket kräver förvisso investeringar, men de är samhällsekonomiskt lönsamma även med dagens låga kostnadsberäkning för trafikens klimatpåverkan. Att göra investeringarna är därför mer ekonomiskt ansvarsfullt än att inte göra dem. Det går också stick i stäv med de åsikter som framförs i den så kallade Sternrapporterna, att samhället bör investera en procent av BNP i klimatåtgärder, vilket är många gånger billigare än att inte göra sådana åtgärder. Anmärkningsvärt är också att regeringens, i detta fall missriktade, omsorg om statens finanser inte utsträcker sig till vägsektorn där man är beredd att investera miljardbelopp i motorleder som Förbifart Stockholm, trots samhällsekonomiskt tveksamma kalkyler.

5 Satsa på järnväg och kollektivtrafik

Den fördelningsprincip som användes under förra mandatperioden, och som skulle gälla för hela planeringsperioden fram till 2015, innebar att dubbelt så mycket pengar skulle gå till järnväg som till vägar, 2–1-principen. Regeringen har helt vänt på prioriteringarna genom att föreslå fördelning enligt en 6–1-princip, men till motorledernas fördel.

Miljöpartiet vill fortsätta den omställning som inleddes under förra mandatperioden och 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 *Järnvägar*.

Det paket som Miljöpartiet här presenterar innehåller två delar. Den första utgörs av en stor satsning på underhåll och utbyggnad av järnvägar, medan den andra innebär ett ökat statligt ansvar för etablering och drift av lokal och regional kollektivtrafik, främst spårvägar.

I järnvägsnätet handlar det 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 godstranspor-

terna, Dalabanan, Stångådals- och Tjustbanan, kombiterminaler, elektrifiering av vissa sträckor och mycket mer. Till detta ändamål bör anslaget till Banverkets sektorsuppgifter öka med 10,3 miljarder kronor under budgetperioden. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

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 skall ha möjlighet att få 50-procentiga statliga bidrag för investeringar som de idag vill göra men avstår på grund av bristande finansiering. Anslaget skall förvaltas av Banverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och har en tydlig klimatnytta.

Exempel på sådana objekt i Stockholm är en vidare utbyggnad av tvärbanan Hammarby–Slussen, Alvik–Solna station, Universitetet och Alvik–Kista–Sollentuna–Häggvik samt en utbyggnad av tunnelbanan Odenplan–Karolinska, spårvägar Norrmalmstorg–Centralen och konvertering av linje 4 till spårväg. I Göteborg behövs till exempel investeringar i nya spår och vändslinga på Munkebäckslänken och Opalorget, reinvesteringar i befintligt spårvägsnät, nya fordon samt en fortsatt handikappanpassning. I Malmö behövs investeringar i projektering och infrastruktur för ett helt nytt spårvägsnät, så kallad Light-rail. Även i Uppsala, Norrköping och andra städer finns många intressanta kollektivtrafikobjekt med stor klimatnytta som behöver statligt stöd för att komma i gång. Till detta ändamål vill Miljöpartiet anslå 4,2 miljarder kronor under budgetperioden. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

I nuvarande framtidsplan finns en ram avsatt för statsbidrag till regionala spårfordon. 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. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

En annan del av statens ansvar för utvecklad kollektivtrafik handlar om trafikens framkomlighet på det statliga vägnätet. God framkomlighet är viktig både för kollektivtrafikens punktlighet och för att få en hög medelhastighet så att konkurrenskraften gentemot biltrafiken kan behållas och förbättras. Punktlighet är det som har störst inverkan på om resenärer är nöjda eller inte.

Trafikhuvudmännen samarbetar kontinuerligt med länets kommuner för att hitta lösningar som ger kollektivtrafiken bättre framkomlighet, men kampen om utrymmet är hård, och det är ofta svårt att få fram ekonomiska medel till åtgärder. Det finns dessutom stora möjligheter att förbättra förutsättningarna för busstrafiken på statens vägar.

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. Det material verket lämnat till regeringen inom ramen för den nya infraplaneringsomgången visar mycket lite på detta. I sammanfattningen av materialet är kollektivtrafiken över huvud taget inte nämnd.

Fel! Okänt namn på

Den generella bilden verkar också vara att kollektivtrafiken inte alltid har så lätt att få igenom sina önskemål hos Vägverket om åtgärder i vägnätet. Viktiga frågor som man jobbar med just nu 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. Skälet till att vi trycker särskilt på detta är förhållandet att framkomligheten påverkar kollektivtrafik på flera sätt:

Minskad framkomlighet, vilket uppstår när biltrafiken ökar, innebär att bussarna blir hängande i den ena kön efter den andra. Resan tar längre tid, blir mindre attraktiv och huvudmännens möjligheter att dra in pengar för att finansiera trafiken minskar. Dessutom ökar samtidigt deras kostnader. Dålig framkomlighet innebär samtidigt dålig kvalitet, en ryckighet i tidhållningen som beror på slumpmässiga svängningar i den generella trafiken. Detta innebär också i sin tur minskad attraktivitet i trafiken och försämrad konkurrenskraft, minskad intjäningsförmåga, försämrad trafik och så vidare.

Bra framkomlighet gör att trafiken flyter bättre, resan blir snabbare och trafiken blir mer attraktiv och konkurrenskraftig. Resandet ökar, intäkterna ökar och det genereras pengar till att göra trafiken ännu bättre och mer attraktiv och 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 årligen under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Detta finansieras genom en överföring av investeringar i nationell plan som ska minska med motsvarande belopp. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6 Satsa på cykling och gång

De investeringar i järnvägar och kollektivtrafik som Miljöpartiet föreslår syftar till att ställa om transportsystemet från att vara en klimatfara till att bli klimatsmart. Åtgärderna är en viktig del av vår strävan att minska transport-

Fel! Okänt namn på

sektorns klimatpåverkande utsläpp med 40 procent till 2020, men de kommer inte att räcka i sig själva. Det krävs även andra initiativ och styrmedel som understöder en utveckling där andelen transporter som sker med hållbara färdmedel ökar kraftigt.

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 från hälsosynpunkt har det till och med positiva effekter.

När det gäller cykling har regeringen år 2000 givit 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. Enligt de konkreta målen i Vägverkets arbete med cykelstrategin angavs att cyklingens andel av alla personresor skall öka med en tredjedel fram till 2010, från tolv till 16 procent.

Det har nu gått sju år sedan Vägverket fick sitt uppdrag och satte upp målet, och vad har hänt sedan dess med cyklingen? Jo, den har minskat, från tolv till nio procent. Under dessa år har vi alltså kommit längre ifrån målet än vad vi var för sju år sedan. Detta beklagliga förhållande noteras också av regeringen i budgetpropositionen, men det föranleder märkligt nog ingen åtgärd. Än märkligare är att regeringen i samma budgetproposition satt ett kryss i rutan som indikerar att målet har uppnåtts.

En färsk rapport från NTF visar att kommuner struntar i att ge barn säkra skolvägar när nya bostadsområden byggs, att planerade tunnlar under starkt trafikerade vägar aldrig byggs eller dröjer många år och byggs först efter kraftiga påtryckningar. NTF har dokumenterat 33 områden som alla finns beskrivna i rapporten. Det är ett dåligt betyg sammantaget för de nya områden som har granskats. Endast var tredje studerad plats får godkänt vid den mest kritiska delen på barnens skolväg.

Miljöpartiet anser att regeringen bör vidta åtgärder för att verkställa Vägverkets cykelstrategi eller på annat sätt agera för att öka cyklingen i samhället. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

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 per år under budgetperioden 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. Det 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

Fel! Okänt namn på

med mera. Anslaget bör administreras av Vägverket som en del av dess sektorsansvar. Ökningen av sektorsanslaget för detta ändamål bör finansieras genom motsvarande minskning av väginvesteringsanslaget i nationell plan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

För att gynna cyklande föreslår vi även avskaffad förmånsbeskattning av cyklar. Den avskaffade förmånsbeskattningen innebär att arbetsgivare som vill tillhandahålla cyklar till sina anställda slipper att betala socialavgifter på dessa cyklar och att den anställda slipper ta upp cykeln för förmånsbeskattning i sin deklaration. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

7 Byt politik

Miljöpartiet anser att regeringens politik är en återvändsgränd i samhällsutvecklingen. Allt talar idag för att ytterligare öka insatserna för att stärka järnvägens kapacitet och konkurrenskraft. I synnerhet den angelägna uppgiften att ställa om Sveriges transportsystem till ett energieffektivt och klimatvänligt system kräver en helt annan politik och insikt om problembilden.

Tydligast åskådliggörs regeringens bristande intresse för klimat- och miljöfrågorna kanske av den brist på kongruens som genomsyrar uppgifter om transportsektorns utveckling i budgetpropositionen. Man konstaterar i en kort kommentar att utsläppen av koldioxid från vägtransporterna ökar. Några sidor tidigare har man i en tabell bockat av att målet med sänkta utsläpp har uppnåtts.

Skönmålningen inskränker sig emellertid inte bara till transporternas miljö- och klimatpåverkan, även många av vägtrafikens andra negativa effekter och egenskaper anses avklarade. Det står klart av studier som gjorts, bland annat av Markör AB år 2004, att den manliga dominansen i transportsektorn är massiv. Inom vägtrafiksektorn besitter männen 92 procent av alla ledande funktioner. Det fåtal kvinnor som finns i sektorn är antingen journalister eller styrelsemedlemmar. Men regeringen anser att problemet är avklarat. Man bockar av att målet ”inom vägtransportsektorn ska makt och inflytande vara jämt fördelat mellan kvinnor och män” är uppfyllt. Likaså anser man att målet att antalet dödade i trafikolyckor ska minska med 20 personer har uppfyllts, trots att antalet omkomna ökade med fem personer. Målet att andelen trafikanter som går, cyklar och använder kollektivtrafiken anses uppfyllt, trots att andelen minskar.

Uppenbart är att regeringen saknar både insikt om problemen och politik för att hantera dem. Miljöpartiet ser med oro på regeringens tillkortakommanden och hoppas att man snarast gör framsteg i detta avseende så att problemen inte har förvärrats ytterligare till 2010.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 4 oktober 2007

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Tina Ehn (mp)