

Motion till riksdagen 2008/09:T503

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Miljöpartiet de gröna vill prioritera ett hållbart transportsystem. Att bygga in sig i ett ökat bil- och lastbilsberoende är ett steg helt i fel riktning för att nå klimatmålen, nollvisionen och det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem. Miljöpartiet presenterar därför i samband med budgetmotionen för 2009 en egen närtidssatsning för att tidigarelägga viktiga investeringar i järnvägen.

Inriktningen på regeringens budgetproposition är tydlig, man satsar mer på att bygga ut vägar än järnvägar. I regeringens närtidssatsning tillförs 2,66 miljarder kronor för tidigareläggande av investeringar i vägar medan 1,14 miljarder kronor läggs på tidigareläggande av järnvägssatsningar. Regeringen satsar alltså dubbelt så mycket på väg som järnväg i 2009 års närtidssatsning.

Miljöpartiet avslår samtliga större vägprojekt i regeringens närtidssatsning, med undantag för riksväg 50 förbi Motala. Satsningarna på att upprusta och bygga järnväg är Miljöpartiet positivt till, liksom satsningar på underhåll av vägar, tjälsäkring, mitträcken, cykelvägar m.m.

Miljöpartiet anser att statens vägnät ur 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 denna väg 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 ur 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. I stället 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 folkomröst-

Fel! Okänt namn på

ningen gå till investeringar i regionens kollektivtrafik. Vägverkets anslag 1:2 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 1:4 bör ökas med 13,7 miljarder kronor i förhållande till regeringens budget för underhåll och investeringar i järnvägen. Anslaget innehåller två miljarder kronor 2010–2011 som avsätts för delfinansiering i lokala spårvagnsprojekt.

Vidare bör 5,2 miljarder kronor av Vägverkets anslag under budgetperioden öronmärkas till investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik samt till utbyggnad av gång- och cykelvägar. Miljöpartiet anser att Vägverkets aktivitet vad gäller infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken behöver förstärkas med 750 miljoner kronor 2009 för att successivt trappas upp till 1 miljard kronor 2010. 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 av Vägverkets anslag 2009 bör satsas på utbyggnad av gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet och utgöra bidrag till kommunernas utbyggnader, med en upptrappning av anslaget till 1 miljard kronor 2011. Båda dessa åtgärder finansieras genom en överföring av investeringar i nationell plan som ska minska med 1,5 miljarder kronor 2009 och 2 miljarder kronor 2011.

Dessutom föreslår Miljöpartiet en rad åtgärder som gynnar gång, cykling och kollektivtrafik i förhållande till bilar, lastbilar och flyg. En avståndsbase-rad skatt på lastbilstransporter bör införas 2011, driftbidraget till flygplatser bör minska och flygbränsle bör beskattas på samma sätt som bensin till bilar. Vi föreslår även att en klimatdifferentierad båtskatt införs från och med 2011.

Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens trafikavtal innebär en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Miljöpartiet anser att anslaget 1:10 till Rikstrafikens trafikavtal bör bibehållas på 2008 års nivå på 1 058 miljoner kronor.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Förslag till riksdagsbeslut	4
Inledning	6
Fler lastbilar och flyg med regeringens politik.....	6
Storsatsning på järnväg i stället för nya vägar.....	8
Närtidssatsning på järnväg i stället för väg	9
Statlig delfinansiering av spårvagnar	10
Statsbidrag till regionala spårfordon	10
Bulleråtgärder.....	11
Prioritering av kollektivtrafik på bilens bekostnad.....	11
Kollektivtrafiken ska upprustas, inte nedrustas	12
Trängselskatten till kollektivtrafiken.....	13
Satsa på cykling och gång	14
Minska statliga bidrag till klimatstörande flyg.....	15

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

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

		Anslagsförändring (miljoner kronor)		
		2009	2010	2011
Summa utgiftsområde:		-28	2 436	4 447
Anslag				
1:2	Väghållning och statsbidrag	-2 404	-2 373	-4 338
1:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	1 634	4 044	8 020
1:10	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	-2	-18	-18
1:12	Trafikavtal	177	227	227
1:18	Riktat statsbidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	567	556	556
Specifikation av anslag 1:2				
	Avslag regeringen vägsatsningar	-1 865	-1 865	-3 850
	Intäkter från trängselskatten som riktas till bidrag till Stockholmsregionen	-567	-556	-556
	Åtgärder mot buller	28	48	68
	Öronmärkt anslag kollektivtrafik	750	850	1000
	Öronmärkt anslag cykel	750	850	1000
	Investeringar nationell plan	-1 500	-1 700	-2 000
	Summa	-2 404	-2 373	-4 338
Specifikation av närtidssatsning (del av anslag 1:4)				
	Planering och utredning av angelägna kommande projekt	150	450	550
	Dubbelspår Södertälje hamn–Södertälje central	100	300	300
	Kapacitetsåtgärder på sträckan Malmö–Trelleborg		100	250
	Utbyggnad av ERTMS Regional, nytt trafikstyrningssystem på någon eller några sträckor		50	100
	Åtgärder inom nationella satsningsområden, bl.a. plankorsningssäkerhet, bullerskyddsåtgärder, marknadsåtgärder, sanering av förorenade områden	250	350	500
	Anslutning till Kombiterminal Norr (Stockholm) och Händelö	50	50	100
	Bangårdsombyggnader i Flen, Laxå, Karlstad, Alvesta och Värnamo	10	120	240
	Planskildhet i Örebro	25		
	Upprustning Nyland–Långele		200	300
	Statsbidrag till bl.a. Resecentrum Botniabanan Göteborg	150		150
				75
	Höjd hastighet och ökad kapacitet Jönköping–Nässjö och Hässleholm–Helsingborg		80	150
	Summa närtidssatning	735	1 700	2 715

Fel! Okänt namn på

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska anslag 1:2 med en summa motsvarande överskottet från trängselskatten i Stockholm och i stället anslå summan till ett nytt riktat bidrag i anslag 1:18 till regionens kollektivtrafik.
3. 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 2011.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats.
5. 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.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslag till 1:12 Trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdraget i Rikstrafikens regleringsbrev ska förändras så att stöd även till studiependling och arbetspendling kan ingå.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till riksdagen om en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftsstöd till icke-statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med kollektiva färdmedel för att få statligt driftsstöd.

¹ Yrkande 3 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

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 ensamt 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 i dag 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 ska minska med 40 procent till 2020.

Fler lastbilar och flyg med regeringens politik

Medan regeringen inleder satsningen på fler motorleder står den handfallen när det gäller åtgärder för att begränsa vägtrafikens negativa effekter, i synnerhet vad gäller dess klimatpåverkan. En enad klimatberedning ställde sig bakom ett införande av en avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar, 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 ska införas på tunga lastbilstransporter från och med den 1 januari 2011. Skatten bör utgå med i genomsnitt 20 kro-

Fel! Okänt namn på

nor 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 som sin mening ge regeringen till känna.

Minskad lastbilstrafik skulle inte bara leda till minskad klimatpåverkan utan också minska olyckorna på vägarna. Av de bilister som dör i trafiken har hälften kolliderat med ett tungt fordon, vilket framför allt utgörs av tunga lastbilar. I fyra av tio dödsolyckor är lastbilar inblandade. Minskad lastbilstrafik skulle även leda till lägre behov av underhåll på vägarna och således frigöra resurser till andra prioriterade åtgärder.

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. Statens institut för kommunikationsanalys, Sika, beräknade att den skulle minska flygets klimatpåverkan med ca 100 000 ton koldioxidekvivalenter eller mer i förhållande till prognosen. Samtidigt arbetade den förra regeringen för att flyget skulle ingå i handeln med utsläppsrätter 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 koldioxidekvivalenter. Minst. Denna klimatfarliga åtgärd försöker man nu dölja bakom en dimridå av halvsanningar och det faktum att EU har bestämt att flyget ska ingå i utsläppshandeln. Vad man inte berättar är att flygets deltagande i utsläppshandeln inte med säkerhet kan sägas bli av, och om det blir så kommer det i alla fall inte att ha någon nämnvärd påverkan på flygets klimatpåverkan.

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. Därför bör Bromma flygplats snarast avvecklas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. I budgetmotionen för 2009 fortsätter regeringen att öka investeringarna i ökad kapacitet för flyget, med en total investeringsnivå för Luftfartsverket på 4,9 miljarder kronor under budgetperioden.

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 som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

Storsatsning på järnväg i stället för nya vägar

Miljöpartiet vill satsa 1 634 miljoner kronor mer än regeringen på Banverkets verksamhet under 2009, anslag 1:4 Banhållning och sektoruppgifter. Under 2010 föreslår Miljöpartiet 4 044 miljoner kronor mer än regeringen på motsvarande anslag, och under 2011 höjs det ytterligare till 8 020 miljoner kronor mer än regeringens förslag. Det visar tydligt hur Miljöpartiet prioriterar ett hållbart och klimatsmart transportsystem, till skillnad från regeringen som fortsätter sitt gammalmodiga tänkande som bygger på ytterligare investeringar i klimatförstörande vägar.

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 omhulats 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 Stockholm 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. I dag 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.

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 2–1-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 15 åren. Detaljerna i dessa förslag redovisas i Miljöpartiets partimotion 2007/08:T545 *Järnvägar* och kommer att utvecklas ytterligare i Miljöpartiets följdmotion på regeringens infrastrukturproposition 2008/09:35.

Fel! Okänt namn på

Det paket som Miljöpartiet där 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 godstransporterna, Dalabanan, Stångådals- och Tjustbanan, kombiterminaler, elektrifiering av vissa sträckor och mycket mer. Till detta ändamål bör anslaget till Banverkets sektorsuppgifter öka med 13,7 miljarder kronor under budgetperioden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Miljöpartiet återkommer med mer detaljer för hur anslaget ska användas i en följdmotion på regeringens infrastrukturproposition, 2008/09:35.

Närtidssatsning på järnväg i stället för väg

Miljöpartiet avslår samtliga större vägprojekt i regeringens närtidssatsning, med ett undantag för riksväg 50 förbi Motala. Satsningarna på att upprusta och bygga järnväg är Miljöpartiet positivt till, liksom satsningar på underhåll av vägar, tjälsäkring, mitträcken, cykelvägar m.m.

Miljöpartiet vill prioritera ett hållbart transportsystem. Att bygga in sig i ett ökat bil- och lastbilsberoende är ett steg helt i fel riktning för att nå klimatmålen, nollvisionen och det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem. Miljöpartiet presenterar därför i denna budgetmotion för 2009 en egen närtidssatsning för att tidigarelägga viktiga investeringar i järnvägen.

I Miljöpartiets närtidssatsning finns till exempel dubbelspår mellan Södertälje Hamn och Södertälje Central, åtgärder för en ökad kapacitet mellan Malmö och Trelleborg liksom mellan Jönköping och Nässjö. På godssidan ligger, vid sidan av kapacitetsåtgärderna, även satsning på kombiterminal i Stockholm.

Att Miljöpartiet säger nej till regeringens tidigareläggning av vägprojekt innebär inte att det samlade arbetet med att driva, underhålla och även delvis bygga nya vägar stannar av. Miljöpartiet lägger 20 miljarder kronor för Vägverkets anslag 1:2 Vaghållning och statsbidrag. Vår målsättning är att öka anslagen för Banverket så att det närmar sig Vägverkets nivåer, samtidigt som Vägverkets budgetanslag successivt minskas.

Fel! Okänt namn på

Närtidssatsning	Anslagsförändring (miljoner kronor)		
	2009	2010	2011
Planering och utredning av angelägna kommande projekt	150	450	550
Dubbelspår Södertälje hamn–Södertälje central	100	300	300
Kapacitetsåtgärder på sträckan Malmö–Trelleborg		100	250
Utbyggnad av ERTMS Regional, nytt trafikstyrnings-system på någon eller några sträckor		50	100
Åtgärder inom nationella satsningsområden, bl.a. plankorsningssäkerhet, bullerskyddsåtgärder, marknadsåtgärder, sanering av förorenade områden	250	350	500
Anslutning till Kombiterminal Norr (Stockholm) och Händelö	50	50	100
Bangårdsombyggnader i Flen, Laxå, Karlstad, Alvesta och Värnamo	10	120	240
Planskildhet i Örebro	25		
Upprustning Nyland–Långsele		200	300
Statsbidrag till bl.a. Resecentrum Botniabanan	150		150
Göteborg			75
Höjd hastighet och ökad kapacitet Jönköping–Nässjö och Hässleholm–Helsingborg		80	150
Summa för utgiftsområdet	735	1 700	2 715

Statlig delfinansiering av spårvagnar

Det större statliga ansvar som Miljöpartiet föreslår för investeringar och drift av lokal och regional kollektivtrafik syftar till att öka kollektivtrafiken, framför allt spårvagnar, i landets större städer, det vill säga städer med över 100 000 invånare. Operatörer av spårburen kollektivtrafik ska ha möjlighet att få statliga bidrag för investeringar som de i dag vill göra men avstår på grund av bristande finansiering. Anslaget ska förvaltas av Banverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och har en tydlig klimatnytta. Vi avsätter 2 miljarder kronor för anslaget 2010–2011. Vi återkommer med mer detaljer kring utformning i en följdmotion på regeringens infrastrukturproposition 2008/09:35.

Statsbidrag till regionala spårfordon

Regeringen föreslår i infrastrukturpropositionen att statsbidrag till regionala spårfordon ska slopas, trots att det är en viktig förutsättning för att nya vagnar ska kunna köpas in, vilket är en förutsättning för en modern och attraktiv kollektivtrafik. Bidraget bör bibehållas även fortsättningsvis.

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 riksdagens som sin mening ge regeringen till känna. 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.

Bulleråtgärder

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

Prioritering av kollektivtrafik på bilens bekostnad

Vägverket har sektorsansvar för kollektivtrafiken på väg, och vi uppfattar det så att det ingår i Vägverkets ansvar att se till att kollektivtrafiken har goda förutsättningar att verka. Den generella bilden verkar också vara att kollektivtrafiken inte alltid har så lätt att få igenom sina önskemål hos Vägverket om åtgärder i vägnätet. Viktiga frågor som man jobbar med 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 varför 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 köen 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, mins-

Fel! Okänt namn på

kad 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 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 2009 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Vi trappar sedan upp stödet successivt till 850 miljoner kronor 2010 och 1 miljard kronor 2011. Det innebär att 2,6 miljarder kronor öronmärks under hela budgetperioden. Detta finansieras genom en överföring av investeringar i nationell plan som ska minska med motsvarande belopp. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Kollektivtrafiken ska upprustas, inte nedrustas

Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens trafikavtal innebär en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Enligt regeringens förslag minskar anslaget för Rikstrafikens trafikavtal från 1 058 miljoner kronor 2008 till 881 miljoner kronor 2009, dvs. med 177 miljoner kronor. Till 2010 sänks anslaget ytterligare, till 831 miljoner kronor, dvs. en nedskärning med 227 miljoner kronor i jämförelse 2008. Nedskärningen riskerar att leda till nedläggning av lågtrafikerade banor som i dag är beroende av Rikstrafikens stöd för att trafikeras. Redan nu är det klart att Rikstrafiken kommer att minska engagemanget i Tåg i Väst betydligt, med risk för nedläggning av Bohusbanan, Kinnekullebanan m.fl. Krösatågen i Småland kommer att få drastiskt sänkta anslag, enbart linjen Nässjö–Halmstad kommer att få fortsatt stöd.

Dessa nedskärningar på angelägen kollektivtrafik sker samtidigt som medvetenheten om kollektivtrafikens potential som klimatverktyg blir allt större. Regeringen konstaterar själva att etappmålet om ökad andel resor med kollektivtrafik inte har uppnåtts. Att i det läget skära ytterligare i resurserna till kollektivtrafiken, i kombination med stora satsningar på nya vägar, är en återvänds-

gränd i klimatarbetet. Miljöpartiet anser att anslaget 1:10 till Rikstrafikens trafikavtal bör bibehållas på 2008 års nivå på 1 058 miljoner kronor. Det innebär att vi höjer anslaget i förhållande till regeringens nivå med 177 miljoner kronor 2009 och 227 miljoner kronor 2010 och 2011, vilket resulterar i en summa på 631 miljoner kronor under budgetperioden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Uppdraget till Rikstrafiken ska förändras så att stöd även till studiependling och arbetspendling ingår i enlighet med det riksdagsbeslut som togs i juni 2006. Gränsen på tio mil bör luckras upp så att varje region ska få det utbud av kollektivtrafik som är klimatsmartast och rimligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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

Miljöpartiet anser att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. I dagsläget är det statliga stödet till mäns flygresor 18 gånger större än till kvinnors resor med kollektivtrafiken. Rikstrafikens kostnader för genomförd resa på tåg är 25 kronor för 2007, att jämföra med 444 kronor för Rikstrafikens stöd per flygresor¹. 55 procent av resenärerna på tåget är kvinnor, och 63 procent av resenärerna i flygtrafiken är män². Tydligt är att regeringen ger avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor.

Trängselskatten till kollektivtrafiken

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

¹ Budgetpropositionen för 2009 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s. 24, Tabell 4.2.

² Budgetpropositionen för 2009 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, s. 25, Tabell 4.3.

Fel! Okänt namn

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 transportsektorns 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 ur hälsosynpunkt har det till och med positiva effekter. När det gäller cykling har regeringen år 2000 gett i uppdrag åt Vägverket att vidta åtgärder för att öka cyklingen i landet. Vägverket utvecklade med anledning av detta en nationell cykelstrategi som dessvärre ännu inte har kommit till genomförande. Enligt de konkreta målen i Vägverkets arbete med cykelstrategin angavs att cyklingens andel av alla personresor ska öka med en tredjedel fram till 2010, från 12 till 16 procent. Sedan Vägverket fick sitt uppdrag och satte upp målet och vad har cyklingen minskat från 12 till 9 procent. Under dessa år har vi alltså kommit längre ifrån målet.

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 2009 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna. Vi trappar sedan upp stödet successivt till 850 miljoner kronor 2010 och 1 miljard kronor 2011. Det innebär att 2,6 miljarder kronor öronmärks under hela budgetperioden för investeringar i säkra gång- och cykelvägar.

Åtgärderna kan till exempel gälla bidrag till kommuner som anlägger cykelvägar, ändrar korsningar så att det blir indragen stopplinje för bilar vid trafikljus (så kallade boxar), hastighetsdämpning till 30 km/tim, införande av så kallade stadsgator där olika transportsätt kan kombineras på ett säkert sätt 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 som sin mening ge regeringen till känna.

Minska statliga bidrag till klimatstörande flyg

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

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

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

Vi föreslår en avvecklingsplan för anslag 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Från 2009 föreslår vi att bidraget till Borlänge flygplats på 2 miljoner kronor utgår. Redan i dag har de tågförbindelser som är snabbare än tre timmar till Stockholm.

Från och med 2010 föreslår vi ytterligare avveckling av driftstödet till ett antal flygplatser som ligger nära någon annan statlig flygplats eller har goda förbindelser med tåg till annan närliggande flygplats. Detta innebär att bidrag till Oskarshamn, Halmstad, Hagfors, Torsby, Trollhättan och Kristianstad avvecklas från och med 2010, med ett totalt minskat anslag på 18 miljoner kronor 2010 och 2011. Sammantaget innebär detta att det statliga driftstödet för icke-statliga flygplatser minskar med 38 miljoner kronor under budgetperioden.

Därefter avser vi göra en översyn av driftbidrag till flygplatser i Norrland med syfte att undersöka möjligheten att samordna flygresor till ett antal större flygplatser och på så sätt koncentrera bidraget till de mest angelägna flygplatserna.

Stockholm den 6 oktober 2008

Karin Svensson Smith (mp)

Mats Pertoft (mp)

Tina Ehn (mp)