

PLAN FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

– satsningar på kollektivtrafiken ger
klimatresultat

”Vi strävar efter att persontransporter huvudsakligen ska ske med cykel, energisnål kollektivtrafik eller med bil med låg bränsleförbrukning och förnybara bränslen. (...) Kollektivtrafik ska prioriteras framför privatbilism och bilfria innerstäder är en målsättning för att bevara levande stadskärnor.”

Utdrag ur Miljöpartiet de Grönas partiprogram

Ansvarig riksdagsledamot: Karin Svensson Smith, tfn 070-343 95 15, karin.svensson.smith@riksdagen.se

Ansvarig tjänsteman: Anna Jonsson, tfn 08-786 63 98, anna.jonsson@riksdagen.se

FÖRORD

Alla politiska partier pratar gott om kollektivtrafiken, men ändå går utvecklingen åt fel håll. Biltrafiken ökar medan kollektivtrafiken praktiskt taget står och stampar, utom i några få regioner där man satsat offensivt. I denna pm vill vi lyfta fram hur kollektivtrafiken, i kombination med satsningar på cykel och gång samt begränsningar av bil- och flygtrafiken, blir ett effektivt styrmedel för att minska klimatpåverkan,

Klimatfrågan är en av vår tids största utmaningar. 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 för 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 50- och 60-talen målade visioner om bilen som frihetssymbol i folkhemmet, kan vi i Sverige idag bestämma oss för grönare 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.

Det krävs massiva insatser för att åtgärda den kapacitetsbrist som idag finns på järnvägen, till exempel genom dubbelspår, förbigångsspår och höghastighetsbanor. Samtidigt behövs en utbyggnad av spårvägstrafik i ett tiotal svenska större städer. Att anlägga järnvägsspår tar tid och går inte att göra överallt. För att minska utsläppen av växthusgaser tillräckligt snabbt måste vi därför samtidigt satsa på ökad busstrafik. Vägarna och gatorna bussen behöver finns ju redan. Vågar politiker gynna bussen framför bilen och få fler att välja kollektivtrafiken kan både de nationella klimatmålen och EU:s mål för minskning av koldioxidutsläpp nås.

Alla har ansvar och alla kan göra något i klimatfrågan. Lösningar finns överallt och vi vill visa att alla politiska nivåer har möjlighet att förbättra kollektivtrafikens förmåga att ersätta resor med negativ klimatpåverkan.

Peter Eriksson, språkrör

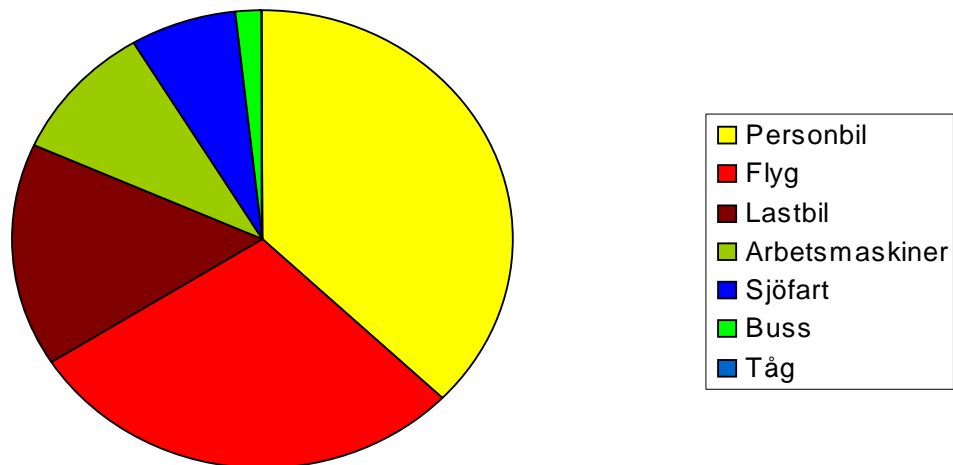
VARFÖR KOLLEKTIVTRAFIK?

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 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 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 delmålen³.

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 2005

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



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

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 transportberende, MVB 2006:2, s 18

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 procent⁴. 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 verkligheten. 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 biobränslen, även om det finns mycket kvar att göra även här. Det är framförallt 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 bygga biobränsleeldade kraftvärmeverk.

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.

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 och andelen miljöbilar ökat 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

⁴ SIKA, Fordon 2007 – tema miljö, s 18, tabell 2.1

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 gång⁵.

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 förstärka fokus till transporter som innebär en minskad energiförbrukning. Ett av de viktiga redskapen för att uppnå det är kollektivtrafik. 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.

MINSKA DE "TVUNGNA" RESORNA

I Miljövårdsberedningens strategi för ett minskat transportberoende görs prioriteringen att minska de "tvungna" resorna. En sådan resa förknippas med olust, ansträngning eller försakelse och kan gärna elimineras om den ger samma utbyte beträffande dess syfte, till exempel genom inköp eller arbete⁶. Miljöpartiet vill i första hand minska denna

⁵ Vägverket. PM "Största minskningen av bränsleförbrukning på nya bilar någonsin men trots detta ökar utsläppen" 2008-03-31

⁶"Strategi för ett minskat transportberoende", Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s 20-21

typ av tvungna resor. Ett minskat beroende av dessa resor leder till en ökad livskvalitet och frigör tid som kan användas till annat, exempelvis fritidsaktiviteter etc.

Ungefär hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer. I tätorter är 70–80 procent av alla bilresor kortare än tre till fyra kilometer. Färre korta resor leder till minskad klimatpåverkan och samtidigt till bättre folkhälsa, både genom bättre luftkvalitet och genom ökad vardagsmotion.

Bilen har också en mängd sociala konsekvenser. Den innebär en dörr till dörr kommunikation där resenären är instängd i sin egen lilla bubbla - mötet med andra människor blir begränsat till macken eller parkeringsgaraget. Detta till skillnad från kollektivtrafiken där människor av olika bakgrunder och åldrar möts och korsar varandras vägar. Det finns forskning som visar att stadsutglesning, som leder till ett stort bilberoende, har en dämpande effekt på samhällengagemang och därmed sämre förutsättningar för att främja en levande demokrati⁷.

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

⁷ "Strategi för ett minskat transportberoende", Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s 34

Denna energieffektivitet gör att en dieselbuss idag släpper ut mindre koldioxid än en miljöbil räknat per personkilometer⁸. 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 1,2⁹. 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 miljövinsten ännu större. Idag drivs sju procent av den svenska bussflottan på 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 sker med förnybar energi.

Kollektivtrafiken, i synnerhet de trafikslag som drivs med förnybar energi, är en central del av ett framtida hållbart transportsystem. Att bygga ut och kvalitetsmässigt förbättra kollektivtrafiken är en viktig framgångsfaktor i arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan.

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 delen¹⁰. Att använda en större del av denna yta till kollektivtrafik är inte bara klimatsmart. Mark kan också frigöras för exempelvis bostäder och parker.

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 bil¹¹. 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

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

⁹ "Miljöfördel bussen", Svenska Bussbranschens riksförbund, Stockholm mars 2008

¹⁰ "Handbok i bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s 21

¹¹ SLTF, "Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta"

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 kollektivt¹².

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 kollektivresenärer¹³. Årligen dör cirka 450 personer i trafiken. Ökad kollektivtrafikandel är därför även ett verktyg för att nå nollvisionen.

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, 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 transporterernas utsläpp av fossil koldioxid till år 2020, jämfört med år 2000. I detta ingår både att andelen kollektivtrafik ska trefaldigas (knappt), liksom transportarbetet mätt i personkilometer. Det uppnås både genom en utbyggnad av kollektivtrafiken och genom en mer effektiv användning av den befintliga 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 befintligt järnvägsnät.

¹² WHO:s MONICA-studie i Västerbotten

¹³ SLTF, "Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta"

Miljöpartiets mål till 2020 i korthet

Övergripande

- Halvera transporterens 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 Satsningar för ett oljefritt transportsystem, Miljöpartiet augusti 2006, samt Utvecklingsplan för järnvägen, Miljöpartiet juni 2007

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 buslinjer med tiominutertrafik göras om till spårvägstrafik.¹⁴

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska bli 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 kvoten håller landar på 1-1,5 börjar 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.

¹⁴ Christer Ljungberg vid seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen

För få en attraktiv kollektivtrafik krävs att resenären sätts i fokus. Avgörande är att kollektivtrafiken ska vara enkel och ha bra information. Det kan till exempel handla om att ha en lättfattlig tidtabell och överskådligt linjenät. Erfarenheter visar att en samlad linje med många avgångar är bättre istället för att ha flera olika linjer med färre avgångar. Nyckelord är direktförbindelser, snabbhet och enkelhet¹⁵.

Hållplatser och terminaler behöver planeras utifrån kollektivtrafikens behov. De ska ligga centralt och i trygga miljöer. För att förbättra kombination av bil och kollektivtrafik för den som är bilberoende behövs infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens terminaler. Information och marknadsföring till hushållen om kollektivtrafikens fördelar kan också vara ett steg i rätt riktning.

ETT REDSKAP I DET INTERNATIONELLA KLIMATARBETET

Klimatfrågan är global. En av de viktigaste sakerna Sverige kan göra för att driva andra länder att ta ett större ansvar är att gå före. Genom att visa i praktiken hur transporterens utsläpp kan minska kan Sverige stå modell för hur andra länder kan göra det samma. Hittills är det snarare Sverige som får blicka ut i Europa för att matas med succéhistorier om hur moderna spårvagnar lockat över resenärer från bilen till kollektivtrafiken. Inte minst är det viktigt att rika länder som Sverige går före utifrån perspektivet att många tillväxtländer har en dramatisk ökning av bilinnehavet. I Kina har personbilsflottan en tillväxttakt på 11-13 procent per år¹⁶.

POSITIVA EXEMPEL

För att nå framgångar i klimatarbetet krävs att det finns de som vågar gå före och visa att det går att minska klimatpåverkan. Här är några exempel, både från Sverige och andra delar av Europa.

LONDON – BÄTTRE KOLLEKTIVTRAFIK MED TRÄNGSELAVGIFTER

Trängselavgifterna i London har lett till att trafiken har minskat och miljön har förbättrats. Systemet ger årligen 100 miljoner pund (cirka 1,4 miljarder kronor) i ren vinst som går till satsningar på kollektivtrafiken¹⁷. Sedan februari 2003 då avgifterna infördes har antalet fordon som rör sig inom zonen minskat med en femtedel och kötiderna har reducerats med 30 procent. Det sker cirka 70 färre allvarliga trafikolyckor per år efter avgifternas införande, och antalet partiklar i luften har minskat¹⁸. London har målsättningen att minska stadens koldioxidutsläpp med 60 procent före år 2025. För att

¹⁵ Christer Ljungberg vid seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen

¹⁶ Strategi för minskat transportberoende, MVB 2006:2, s 18

¹⁷ DN 2005-12-21, "London: Mindre trafik, bättre miljö",

¹⁸ DN 2005-12-21, "London: Mindre trafik, bättre miljö",

<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=2437&a=553721>

nå målet planeras bland annat för en kostnad på 315 kr per dag att köra stadsjeep¹⁹. Genom införandet av trängselavgifter och satsningar på kollektivtrafiken har London visat att det är möjligt för en internationell storstad att få bukt med trafikproblemen.

KARLSRUHE – DUOSPÅRVÄG LOCKAR BILISTER

I Karlsruhe i Tyskland togs 1980 ett beslut om att kommande trafikökningar skulle ske inom kollektivtrafiken. Genom att bygga en duospårväg, som kan gå både på järnväg och på spårväg, lyckades projektet. Spårvägsresorna ökade till skillnad från biltrafiken, trots ett ökat bilinnehav²⁰.

FREIBURG – GÅNG, CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK SOM NORM

I Freiburg i Tyskland har man satsat strategiskt på en kombination av att prioritera kollektivtrafik, cykling, gång och samtidigt begränsa biltrafiken. Satsningen har resulterat i ett ökat kollektivtrafikresande med drygt 80 procent, från 57,4 miljoner passagerare per år 1985 till 104,7 miljoner passagerare år 2004.

Spårvagnsnätet är uppdelat i tre olika system, ett långsammare som går inne i stadskärnan och har en maximal hastighet på 25 km/h. Den är helt integrerad med fotgängare och cyklister. Det andra systemet går på vägar med en hastighet av ungefär 50 km/h, också integrerat med övrig trafik. Det tredje systemet är snabbare än biltrafiken och separerat från övrig trafik. Bilden nedan föreställer en central del av Freiburg där spårvagnen är integrerad med övrig trafik.

I Freiburg har man arbetat aktivt för att lägga handelsetableringar centralt. Politikerna har konsekvent sagt nej till etableringar av externa köpcentra, istället har mark anvisats i centrala lägen eller i bostadsområden med behov av affärer. Nya bostadsområden planeras utifrån att kollektivtrafiken ska vara det mest tillgängliga transportmedlet. Parkeringsplatser för bilar placeras i utkanten av bostadsområdena. Staden har en samlad bilpool med 1200 bilar²¹.

¹⁹ Miljöaktuellt, "Dyrt mer stadsjeepar i London", 2008-02-18, <http://dagensmiljo.idg.se/2.1845/1.145873> (Osäkert är hur arbetet kommer att gå vidare efter att borgmästaren Ken Livingstone inte blivit omvald.)

²⁰ Christer Ljungberg vid seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen

²¹ Muntlig information från Rolf Englesson (mp) som varit på studiebesök i Freiburg, 2008-05-07



Gatumiljö i Freiburg Foto: Rolf Englesson

PARLA – SNABBT BYGGE AV SPÅRVÄG

I Parla i Spanien lyckades man att på fyra år gå från beslut till invigning av en ny spårväg. Dessutom gjordes ett brett samråd bland medborgarna²².

KÖPENHAMN – PÅ VÄG ATT BLI VÄRLDENS BÄSTA CYKELSTAD

I Köpenhamn görs sedan länge ett strategiskt arbete för att öka andelen cyklister och samtidigt minska biltrafiken. Och det har lyckats. År 2006 cyklade 36 procent av dem som skulle till jobbet, en ökning från 31 procent år 1995. Målsättningen är att Köpenhamn ska bli världens bästa cykelstad och att minst 50 procent av arbetsresorna ska ske med cykel år 2015.

LUND – BILTRAFIKENS ÖKNING HEJDAD

Lundalänken är en busslinje som startade 2003 i Lund. När den projekterades förflyttades sjukhusköket för att prioritera busstrafiken. Prioriteringen gjorde att bussen

²² Christer Ljungberg vid seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen

blivit pålitlig och förutsägbar, med en ökning av resenärer med 40 procent på två år. Trots att Lund är en av de städer som växer snabbast i Sverige så har biltrafiken inte ökat under denna period²³.

KARLSTAD – KOLLEKTIVTRAFIKEN INTEGRERAD I STADSPLANERINGEN

Sedan januari 2007 är stadsbyggnadsnämnden i Karlstad ansvarig för kollektivtrafiken. De har budgetansvar och ska säkerställa att kollektivtrafiken kommer in i stadsplaneringen. En av målsättningarna är att minst 90 procent av invånarna ska bo i ett område där det inte får ta mer än dubbelt så lång tid att åka kollektivt som att åka bil.

Kollektivtrafikkommittén pekade på bristerna i den fysiska planeringen runt om i Sverige och kunde konstatera i ett exempel från Karlstad att ju nyare stadsdel desto sämre för kollektivtrafiken. De nya stadsdelarna var tre gånger så dyra att försörja med kollektivtrafik i jämförelse med de äldre. Detta är svårt att rätta till i efterhand, men stadsbyggnadsnämnden jobbar nu aktivt för detta och för att inte göra samma misstag igen. Till exempel genom att skapa ett gatunät som är anpassat utifrån kollektivtrafikens behov. Det viktigaste steget i arbetet är att kollektivtrafiken blivit en lika självklar del av planeringen som till exempel VA-system²⁴.

HINDER

EN LÅGPRIORITERAD KELGRIS

Kollektivtrafiken har blivit "en lågprioriterad kelgris". Alla politiska partier talar om behovet av en ökad kollektivtrafik, men de konkreta förslagen är få. Skillnaden mellan de politiska partierna blir uppenbar först när det kommer till konkreta satsningar (eller neddragningar) och vilka åtgärder de politiska partierna är beredda att vidta. Likaså tydliggörs den när kollektivtrafik ställs mot vägtrafik. I Stockholm har till exempel de borgerliga partierna beslutat att använda intäkterna från trängselavgifterna till att bygga nya motorvägar istället för att satsa på kollektivtrafiken. Samtidigt höjer samma politiska partier taxorna i kollektivtrafiken.

IDAG MISSGYNNAS KOLLEKTIVTRAFIKEN

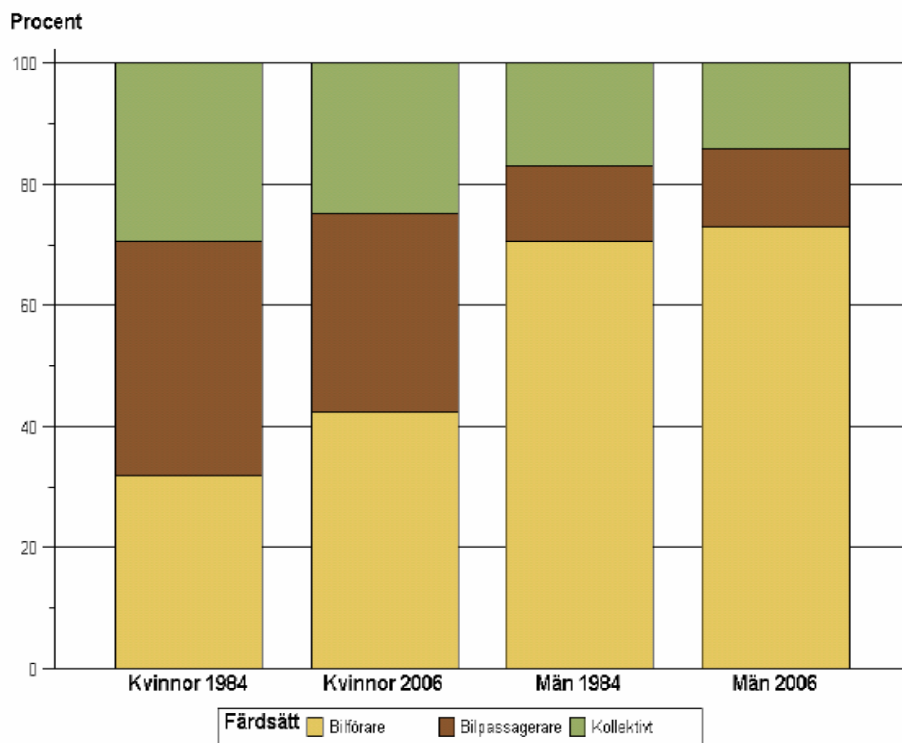
Nuvarande trend är att kollektivtrafikens andel minskar. Denna utveckling måste brytas, så att trenden blir positiv och kollektivtrafiken tar andelar från biltrafiken. Under flera år har kollektivtrafiken paradoxalt nog fått allt tuffare villkor. Vid förändringar av skatter och avgifter för transportsektorn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

²³ Christer Ljungberg vid seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen

²⁴ Telefonsamtal med Sören Bergerland på Karlstadsbuss 2008-05-07

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 bil²⁵. Drygt hälften av bilresorna görs dessutom av ensamma bilförare.

Enligt statistik från 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 2006²⁶.



Källa: SIKA, Transporter i förändring 2008, "Reser vi idag som för 20 år sedan?", (sammanställt 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.

²⁵ "Miljöfordel bussen", Bussbranschens riksförbund, s 6

²⁶ SIKA Luftfartstatistik

BILTRAFIKEN SUBVENTIONERAS

Resor med bil uppmuntras både genom statliga och kommunala subventioner. En av de viktigare är reseavdraget som subventionerar ett ökat bilresande med cirka fem miljarder kronor per år²⁷. Andra subventioner handlar till exempel om förmånsbeskattning av bilar och parkeringsplatser.

PÅ VÄG MOT DET AMERIKANSKA BILSAMHÄLLET?

Idag har i genomsnitt varannan person en bil i Sverige. Bilinnehavet ökar för varje dag och om dagens ökningstakt håller i sig kommer vi om tjugo år ha det bilinnehav som USA har idag (0,77 bilar per person)²⁸. USA är ett skräckexempel utifrån ett klimatperspektiv. Knappt tre procent av det totala antalet persontransporter på land består av kollektivtrafik, vilket framförallt beror på att amerikanska samhällen är uppbyggt ifrån bilen. De flesta städer saknar stadskärna vilket för de direkt olämpliga för buss- eller spårtrafik. Anmärkningsvärt är att dessa städer trots allt inte är de bästa ens för bilister. Resvaneundersökningar har visat att de stadsstrukturer som upplevs som smidigast att köra bil i inte är de städer där man har verkat för en god framkomlighet för bilismen, utan tvärtom²⁹. För att vägarna inte ska korka igen krävs en fungerande kollektivtrafik. Los Angeles, en stad utformad utifrån bilismen, är exempelvis känd för sina bilköer och väldigt svår att köra bil i.

Etableringen av externa köpcentra leder till ett ökat transportbehov, och därmed en ökad klimatpåverkan. En studie i Linköping pekar på att trafikarbete med bil för dagligvaruinköp kan öka med femtio procent i samband med att externhandel byggs ut³⁰. Mellan åren 1980 och 2000 mer än fördubblades antalet externa etableringar³¹. År 2004 planerade drygt var tredje kommun för en expansion av externhandel³². Denna utveckling motverkar visionen om att minska de tvungna resorna. Korta avstånd till service ökar möjligheterna att gå och cykla, därför behöver nyetableringen av externa köpcentra avstanna. I både Danmark och Norge finns en restriktiv lagstiftning mot nyetablering av externa köpcentra.

MANNEN ÄR NORM

Att bilen är norm har även att göra med att mannen är norm. Bara namnet på intresseorganisationen Motormännen är talande. Män åker mer bil medan kvinnor åker mer kollektivt. Det är också kopplat till inkomst, höginkomsttagare åker mer bil än

²⁷ Miljöpartiets PM "Subventioner av fossila bränslen", november 2007, s 3

²⁸ "Handbok för bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s 14

²⁹ "Handbok för bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s 15

³⁰ "Strategi för minskat transportberoende", MVB 2006:2, s 35

³¹ "Strategi för minskat transportberoende", MVB 2006:2, s 34

³² "Strategi för minskat transportberoende", MVB 2006:2, s 34-35

låginkomsttagare. Och de flesta höginkomsttagare är just män. 75 procent av alla bilar är registrerade på män³³. Män flyger också mer än kvinnor.

Män står för merparten av allt bilkörande i Sverige och kvinnor utgör merparten av alla hushåll som saknar bil/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 Sverige³⁴. Dessutom orsakar kvinnor ytterst sällan dödsfall i trafiken. Om kvinnors körbeteende vore norm skulle trafikolyckorna reduceras markant³⁵.

Trafiksystemet planeras av en överväldigande majoritet män. Claes Tingvall på Vägverket konstaterar att "transportsektorn är byggd och utformad av män för män"³⁶. 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 tjänsteresor³⁷.

LOBBYGRUPPER FÖR BILISM

Intresseorganisationerna för att ytterligare förbättra villkoren för att äga och köra bil är starka, och har anor långt tillbaka i tiden. Svenska Vägföreningen bildades 1914 och arbetade för "att utveckla vägtrafiken till gagn för hela samhället". Organisationen spelade en stor roll i att skapa en positiv bild av bilen under 1940-50-talen, och lobbade för en omfattande utbyggnad av vägnätet³⁸. Idag finns aktörer som Bil Sweden, Motormännen och Bilfront som alla agerar på olika sätt för ett ökat bilberoende. Motormännen fortsätter att driva kravet om sänkt bensinskatt³⁹. Bil Sweden hyllar miljöministern för att inte gå med "klimatpopulisterna" när han duckar för att ställa krav på bilarnas energieffektivitet i EU⁴⁰. Bil Sweden hävdar vidare att Förbifart Stockholm kommer att ge "betydande miljövinster"⁴¹ trots att Naturvårdsverket tydligt markerat att motorvägen helt saknar klimatpolitiska mål och inte kommer att leda till att minska klimatpåverkan. Den enda miljödrivna bilistorganisationen är Gröna Bilister.

³³ "En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling", MVB 2007:02, s 49

³⁴ "En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling", MVB 2007:02, s 51

³⁵ "En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling", MVB 2007:02, s 51

³⁶ "En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling", MVB 2007:02, s 52

³⁷ "En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling", MVB 2007:02, s 52-53

³⁸ "Strategi för minskat transportberoende", Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s 39

³⁹ www.motormannen.se/mm1/site/07_Trafikopolitik/Aktuella_frxgor/Saenkt_bensinskatt/

⁴⁰ www.bilsweden.se, pressmeddelande 2008-03-04, "Bra att miljöminister Carlgren stödjer IPCC istället för klimatpopulisterna"

⁴¹ www.bilsweden.se, pressmeddelande 2007-12-21, "Att debattera om Förbifart Stockholm tyder på att ingen läst konsekvensanalyserna"

Bilbolag bidrar genom reklam till att förstärka bilen som en frihetssymbol och "den förnuftiga utvecklingen"⁴². I bilreklam finns ingen trängsel eller avgasmoln, och ingen kör bil därför att den måste. Betoningen ligger på lust och naturupplevelser, vilket är långt ifrån den verklighet många bilpendlare upplever med köer och stress i trafiken.

Det saknas motsvarande resursstarka lobbygrupper för kollektivtrafiken. Organisationer som arbetar för cyklister och fotgängare är än svagare. Därmed saknas starka lobbygrupper som för fram kvinnors och låginkomsttagares intressen i trafikpolitiken.

De ekonomiska intressena för att behålla ett fossilberoende och energiintensivt samhälle är stort. Många av de största ekonomiska enheterna i världen är olje- eller bilbolag som Chevron, Exxon och General Motors. Deras ekonomier är större än många länders. Det är viktig förklaring till varför det går omställningen till ett fossilfritt samhälle så långsamt och i många fall åt helt fel håll. Det gör behovet ännu större av modiga politiker som vågar ta beslut som leder till ett minskat fossil- och energiberoende.

MILJÖPARTIETS FÖRSLAG PÅ LÖSNINGAR

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 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 i landsbygd. Bättre samordning mellan skolskjutsar, färdtjänst och kollektivtrafik är ännu ett sätt. På

⁴² "Strategi för minskat transportberoende", Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s 39

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.

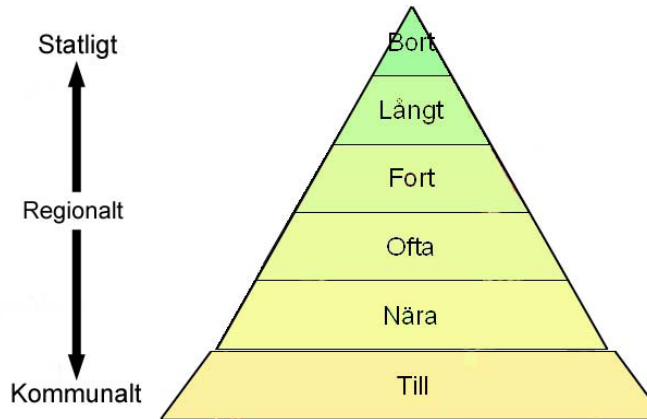
Det räcker inte att enbart satsa på kollektivtrafiken. Parallellt krävs åtgärder som begränsar bilismen. Med ekonomiska styrmedel och smart fysisk planering kan bilberoendet minska till förmån för ett ökat kollektivt resande. De pengar som idag går till att bygga fler vägar och därmed öka kapaciteten 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.

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" samt "fort", ett statligt ansvar. Att komma "ofta", till exempel arbetspendling, är ofta ett regionalt ansvar medan korta resor, till busshållplatsen, eller till andra saker som ligger "nära", är ett kommunalt ansvar. Resan "till" ligger på 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 förläggningen av 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 på spåren behövs i ett framtida klimatsmart samhälle, både långväga- och kortväga persontransporter tillsammans med godstransporter. 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.



Miljöpartiet presenterar här förslag på lösningar indelade mellan kommunal, regional och statlig nivå. En del av åtgärderna berör flera av dessa aktörer, och i många fall krävs samverkan. Den viktigaste poängen är att lösningar finns överallt. Det går att satsa på kollektivtrafiken på alla nivåer.

LÖSNINGAR PÅ KOMMUNAL NIVÅ

Kommuner har många redskap att tillgå för att öka kollektivtrafiken. Detaljplanering, parkeringsnormer och prioriteringar i den fysiska miljön mellan kollektivtrafik och biltrafik är några av de viktigaste. Förutsättningarna för kollektivtrafiken ser väldigt annorlunda ut i olika delar av landet. De olika förslagen kan delas in utifrån deras aktualitet i storstäder, mellanstora och mindre städer och landsbygd.

Bussfiler istället för parkeringsplatser

(storstäder och mellanstora/mindre städer)

Kollektivtrafiken behöver prioriteras framför bilen för att minska klimatpåverkan från trafiken. Vi vill prioritera bussen framför bilen. Alla gator i städer som är 12 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, utryckningsfordon 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.

Transportsnål planering

(storstäder, mellanstora/mindre städer och till viss del landsbygd)

Att planera samhället utifrån att det ska gå att försörja bostäder och arbetsplatser med kollektivtrafik är avgörande. Klimatmålen ska vara styrande för kommunernas översiktsplanering. 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. Kommunerna behöver stöd med konsekvensanalyser av kommande klimatförändringar och ökade energipriser.

Satsa på spårvägar i de större städerna *(storstäder)*

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. Det går att agera snabbt om den politiska viljan finns. I Malmö byggdes fyra spårvagnslinjer på ett och ett halvt år i början av 1900-talet. Vi borde inte vara sämre nu.

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 invånare finns i allmänhet potential. Banverket bör ha ett övergripande ansvar för att genomföra denna utbyggnad, i samverkan med regionala och lokala aktörer. I mellanstora städer, med 50 000 – 100 000 invånare kan trådbussar vara aktuellt, förutsatt att bebyggelsens struktur och de geografiska förutsättningarna passar.

Slopa subventionerna till bilismen

(storstäder, mellanstora/mindre städer och landsbygd)

Kommuner bör ta bort subventioner till bilar som kommunen rår över, som till exempel gratis parkeringsplatser och förmånsbilar.

Stöd till miljöfordon ska inte missgynna kollektivtrafiken

(storstäder och mellanstora/mindre städer)

Under de senaste åren har miljöbilar fått olika typer av subventioner, till exempel genom gratis parkering, miljöbilspremien och slopad trängselskatt. Nu har miljöbilarna brutit igenom och nått stora försäljningsframgångar. Syftet med subventionerna är uppfyllt och de bör därför ses över. Särskilt utifrån perspektivet att subventionerna riskerar att leda till att kollektivtrafiken missgynnas och att de riskerar att leda till en inlåsning i ett transportintensivt samhälle.

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

Kollektivtrafik som norm

(storstäder och mellanstora/mindre städer)

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 bil upp 25-30 kvadratmeter. En yta stor nog att rymma ett normalt studentrum eller minst tio parkerade cyklar.⁴³

Miljöpartiet förespråkar att kollektivtrafiken blir norm i kommunal planering. Transportbehoven måste huvudsakligen tillgodoses genom kollektivtrafik, cykel och gång. Ett exempel är en hållplatsnorm för kollektivtrafik vid planering av ny bebyggelse, vilket bör kompletteras med att begränsa antalet parkeringsplatser. Denna begränsning bör kopplas till tillgängligheten i kollektivtrafiken - ju bättre kollektivtrafik, desto lägre antal parkeringsplatser. På så sätt ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken och antalet parkeringsplatser per lägenhet minskar. Det ska också finnas en miniminorm för cykelparkeringar. (Se även rubrik "Klimatanpassa Plan- och bygglagen")

Trängselavgifter och andra bilavgifter för ökad kollektivtrafik (*storstäder*)

Ekonomiska styrmedel som trängselavgifter är ett effektivt verktyg som bör användas i alla de större städerna. Intäkterna kan i sin tur användas till satsningar på kollektivtrafiken. Att som med trängselavgifterna 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. Det behövs en lagändring så att trängselavgifterna förvaltas lokalt. Beslut om användningen av intäkterna inte ska behöva gå via riksdagen.

Anropsstyrd trafik och bättre samordning (*landsbygd*)

Genom anropsstyrd trafik och andra lösningar som gör kollektivtrafiken mer flexibel kan kollektivtrafiken vara ett realistiskt alternativ till bilen även i landsbygd. 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. Dessa aspekter gäller även den regionala nivån.

LÖSNINGAR PÅ REGIONAL NIVÅ

Landsting och regioner förfogar över samhällsplanering och de trafikhuvudmän som trafikerar den regionala kollektivtrafiken. Länsstyrelsernas roll är viktig i uppföljning av de regionala och lokala miljömålen.

Attraktiv och snabb kollektivtrafik

Regioner och landsting har ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken. Det är viktigt att den är snabb med täta avgångar och att anknytningar till annan regional och interregional trafik klaffar. Med ett övergripande ansvar kommer också uppgiften att

⁴³ "Handbok i bilsnål samhällsplanering", Lunds kommun, december 2005, s 21

peka ut strategiska noder och särskilt viktiga investeringar för att öka kollektivtrafikens kapacitet.

Samhällsplanering för ett minskat transportberoende

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.

Nytableringen av externa köpcentra behöver avstanna för att inte ytterligare öka bilberoendet.

Tydligare styrning utifrån miljömålen

Länsstyrelserna bör få en starkare ställning i att följa upp de lokala och regionala miljömålen. Deras befogenheter att stoppa planer som leder åt fel håll behöver stärkas.

LÖSNINGAR PÅ STATLIG NIVÅ

Staten förfogar över skatter, lagar och investeringar som påverkar kollektivtrafiken, den nationella såväl som den regionala och lokala. Dessutom är staten ägare av SJ och kan genom sina ägardirektiv förändra förutsättningarna för tågtrafiken. Rikstrafiken ligger också under staten.

Gör kollektivtrafikkort till en skattefri förmån

Miljöpartiet vill göra kollektivtrafikkort till en skattefri förmån, på samma sätt som till exempel bidrag till friskvård. Dagens regler gör att arbetsgivare som vill tillhandahålla kollektivtrafik eller cykel till sina anställda betalar full arbetsgivaravgift för hela beloppet och mottagaren skattar för hela beloppet. Även förmånsbeskattning av cykel berör kollektivtrafiken eftersom cyklister med stor sannolikhet även åker kollektivt, till exempel under vintern.

Förmånsbeskattning som idag gynnar bilisten

För förmånstagaren är en tjänstebil i regel något billigare att köra än om han/hon skulle tanka motsvarande bil privat. Om arbetsgivaren även betalar bränslet för privat körning beskattas förmånen utifrån marknadsvärdet gången 1,2, vilket leder det till att det blir billigare att låta arbetsgivaren betala bränslet än att betala själv med skattad inkomst⁴⁴. Miljöpartiet vill ändra detta så att drivmedel som betalas av arbetsgivaren inte blir billigare än om en privatperson gör motsvarande tankning med skattat inkomst.

⁴⁴ "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s 5

Utifrån ett klimatperspektiv är det oacceptabelt att bilen som är en klimatbov subventioneras, medan den klimatsmarta kollektivtrafiken eller cykelturen beskattas. Även utifrån ett genusperspektiv är det problematiskt, eftersom det framförallt är män som har tjänstebil medan kvinnor i större utsträckning åker kollektivt⁴⁵. Alltså subventioneras klimatpåverkan samtidigt som mäns transportmedel premieras framför kvinnors.

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. Ett avdrag för resor stimulerar generellt sett resande och därmed indirekt stadsutglesning. Modellen ger ekonomiska incitament att använda bilen för arbetsresor och ger anställda ett felaktigt incitament att använda privat bil i tjänsten⁴⁶. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till cirka fem miljarder kronor årligen och använd huvudsakligen av resenärer i storstäder, där tillgången till kollektivtrafik i de flesta fall är god⁴⁷. Miljöpartiet vill ändra reseavdraget så att trafik med stor klimatpåverkan inte gynnas i samma utsträckning.

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 kronor årligen och de förlorade skatteintäkterna till cirka 1,4 miljarder kronor årligen⁴⁸.

Gratis parkeringsplats ska beskattas

Miljöpartiet vill att när arbetsgivaren tar kostnaden för en parkeringsplats som arbetstagaren annars skulle ha betalat för så ska det förmånsbeskattas. 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 vad gäller 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

⁴⁵ "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s 5

⁴⁶ "Strategi för minskat transportberoende", Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s 80

⁴⁷ Miljöpartiet, PM "Subventioner av fossila bränslen", nov 2007, s 9 (med hänvisning till Naturvårdsverket), siffran togs fram då avdrag gjordes för kostnader över 7000 kr, vilket nu är ändrat till 8000 kr

⁴⁸ "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s 7

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 perspektiv om klimat och geografisk rättvisa.

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 färdmedel⁴⁹. Mycket tyder på att fusket i dagens system är stort⁵⁰. Därför bör Skatteverket få i uppdrag att skärpa kontrollen av beskattningen av fri parkeringsplats.

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. SIKÄ 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 nivå⁵¹. Miljöpartiet föreslår en höjning av bensinskatten med två kronor litem till 2009.

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. Italien är det land i Europa som har och har haft högst bensinpris. 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 ton⁵².

Klimatanpassa Plan- och bygglagen

Staten sätter förutsättningar för kommunernas detaljplanering i Plan- och bygglagen (PBL). I dagsläget är miljöstyrningen i PBL alldeles för svag. Plan- och bygglagen

⁴⁹ "Strategi för minskat transportberoende", Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s 75

⁵⁰ "KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling", Underlagsrapport åtgärdsområde Beskattning/Regelverk, s 14

⁵¹ SIKÄ PM 2008:4, "Vilken koldioxidskatt krävs för att nå framtida utsläppsmål?", s 7

⁵² Thomas Sterner, professor vid handelshögskolan i Gbg, på seminariet "Det går att ställa om" den 5 dec i riksdagen

behöver förtydligas så att kommuner rekommenderas att sätta begränsa antalet parkeringsplatser i detaljplaner till förmån för klimatsmartare transportmedel. Denna begränsning bör kopplas till tillgängligheten i kollektivtrafiken - ju bättre kollektivtrafik, desto lägre antal parkeringsplatser. 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 (se även rubriken Kollektivtrafik som norm).

Statlig satsning på kollektivtrafiken

Det krävs en statlig kollektivtrafiksatsning, till exempel i fordon och spårvägsnät. Miljöpartiet anser att Vägverkets infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken behöver förstärkas med en miljard kronor per år. Pengarna ska öronmärkas till satsningar till kollektivtrafik. Systemet för statsbidrag till kollektivtrafik behöver bli mer flexibelt och mindre låst till infrastrukturinvesteringar. Det ska till exempel kunna delfinansiera realtidssystem som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv. Uppdraget ska vara specificerat till att öka kollektivtrafikens andel i transportsystemet, med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse.

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. För att ytterligare minska miljöpåverkan från järnvägen bör vissa utpekade banavsnitt där det idag används diesel elektrifieras. Det skulle minska koldioxidsutsläppen järnvägssektorn med 50 procent⁵³.

En annan viktig faktor för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken är andelen förnybara drivmedel, till exempel biogas. Miljöpartiet har en målsättning om en biogasproduktion på minst 10 TWh till 2015. För 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 i 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 finnas minst en biogasmack i varje kommun.

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

⁵³ Uppgift från Erica Kronhöffer, Green Cargo, vid Miljöpartiets seminarium i riksdagen "Det går att ställa om" den 5 dec 2007

bränslebeskattning över huvud taget. Skattebefrielsen är en subvention till flyget på cirka fem miljarder per år bara i Sverige. Övriga subventioner, såsom upphandling av flygtrafik, driftbidrag till flygplatser, investeringsbidrag och kostnadstäckning uppgår till minst 232 miljoner kronor per år⁵⁴.

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.

En förutsättning för att inrikesflyget söder om Sundsvall ska kunna bli onödigt till 2020 är att den kapacitetsbrist som idag finns på järnvägen åtgärdas. Staten ska ta ett ansvar för att det finns en attraktiv interregional tågtrafik för de resenärer som bestämmer sig för att åka tåg istället för att flyga. Det handlar om dubbelspår, förbigångsspår, höghastighetsbanor och andra åtgärder som gör det möjligt att öka både person- och godstrafiken på spåren. Miljöpartiet kommer att ytterligare utveckla denna del av politiken i samband med höstens infrastrukturproposition. Miljöpartiet vill slopa utdelningskravet på SJ, så att allt överskott kan användas till investeringar och eventuellt möjliggöra lägre biljettpriser

KOMMUNAL NIVÅ:

- använda hållplatsnorm i stället för p-norm vid planering av ny bebyggelse (maximi p-norm, minimi kollektivtrafik/cykelnorm)
- ta bort alla de subventioner till bilar som kommunen rår över, som till exempel förmånsbilar och gratis parkeringsplatser
- ge bussen grönt ljus genom separata körfält och genom att trafikljusen alltid ger bussen företräde framför bilen, alla gator i städer som är bredare än tolv meter ska ha en bussfil
- planera hållplatser och terminaler utifrån kollektivtrafikens behov, lägg dem centralt, i trygga miljöer och skapa infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafikens terminaler
- inrätta moratorium för nyetablering av externhandel
- trängselavgifter i de större städerna
- bygga ut spårvägstrafik i ett tiotal svenska större städer fram till 2023
- investera i trådbuss i mellanstora städer
- se över stödsystemet för miljöfordon så att de inte konkurrerar med kollektivtrafiken i storstadsregionerna

⁵⁴ Miljöpartiets PM "Subventioner av fossila bränslen", november 2007, s 3

- minska antalet parkeringsplatser i städer och tätorter samt införande av marknadsmässiga avgifter för resterande parkeringsplatser
- samordna samhällsbetalda resor, så att exempelvis skolskjutsar kan användas av fler
- utveckla anropsstyrd kollektivtrafik i glesare bebyggelse
- ha biogasplaner i på kommunal nivå
- att det ska finnas minst en biogasmack i varje kommun senast 2020
- skapa en samhällsplanering för ett minskat transportberoende

REGIONAL NIVÅ:

- att en attraktiv och snabb kollektivtrafik samordnas effektivt med annan regional samt interregional kollektivtrafik
- skapa en samhällsplanering för ett minskat transportberoende
- ge samhällsplaneringen en tydligare styrning utifrån miljömålen
- investera i kollektivtrafik
- stopp för investeringar i klimatförstörande infrastruktur
- moratorium för nyetablering av externa köpcentra

STATLIG NIVÅ:

- genomföra en statlig satsning på kollektivtrafiken med en miljard kronor per år (genom Vägverkets infrastrukturåtgärder)
- stopp för investeringar i klimatförstörande infrastruktur
- en beskattning av koldioxid som leder till att vi når de klimatpolitiska målen
- bygga ut spårvägstrafik i ett tiotal svenska större städer fram till 2023, med specifikt uppdrag till Banverket
- införa trängselavgifter i de större städerna
- investera i trådbuss i mellanstora städer
- införa en differentierad fordonsskatt för bussar
- skapa ett mer flexibelt system för statsbidrag för kollektivtrafik
- öka kollektivtrafikens och järnvägens konkurrenskraft gentemot flyget
- inrätta moratorium för nyetablering av externhandel
- stärka kommunernas arbete för klimatsmart planering
- ändra beskattningsreglerna så att kollektivtrafikkort och cykel blir en skattefri löneförmån
- ändra lagstiftningen så att det inte är billigare att tanka en tjänstebil än en privat bil
- ändra reseavdraget så att trafik med stor klimatpåverkan inte gynnas i samma utsträckning
- se över stödsystemet för miljöfordon så att de inte konkurrerar med kollektivtrafiken

- att när arbetsgivaren tar kostnaden för en parkeringsplats som arbetstagaren annars skulle ha betalat för så ska det förmånsbekattas, oberoende om en privat bil ingår i tjänsten eller inte
- göra en översyn av beskattningen av förmånsbilar utifrån ett perspektiv om klimat och geografisk rättvisa
- utforma Plan- och bygglagen utifrån att tillgängligheten till kollektivtrafiken är norm, till exempel genom att möjliggöra maxtak för parkeringsnormer samt norm för tillgänglighet till kollektivtrafik
- ge bussen företräde framför bilen i fysisk planlagstiftning, inte minst vid byggande av hållplatser och terminaler
- koppla miljö kvalitetsmålen tydligare till Plan- och bygglagen så att de blir en obligatorisk del av översikts- och detaljplaneringen
- elektrifiera järnvägssträckor där det idag används diesel
- införa en koldioxidbeskattning för inrikesflyget
- att 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
- genomföra massiva insatser för att åtgärda den kapacitetsbrist som finns idag på järnvägen, till exempel genom dubbelspår, förbigångsspår, höghastighetsbanor
- slopa utdelningskravet på SJ, så att allt överskott kan användas till investeringar och eventuellt möjliggöra lägre biljettpriser
- att Sverige har en biogasproduktion på minst 10 TWh till 2015
- bygga minst hundra biogasfabriker i Sverige senast 2015
- ge 1,6 miljarder i statligt stöd till lokala klimatinvesteringar (KLIMP), bland annat för att stimulera både biogasproduktion och -distribution