



Kungliga Automobil Klubben

Rapport

Väljarna och trafiken



INNEHÅLL

INLEDNING	2
FRÅGOR SOM STÄLLEDES	3
PARTIER SOM SVARAT RESPEKTIVE INTE SVARAT	3
RIKSDAGSPARTIERNA	4
STOCKHOLMS STADS KOMMUNFULLMÄKTIGE	9
GÖTEBORGS STADS KOMMUNFULLMÄKTIGE	13
MALMÖ STADS KOMMUNFULLMÄKTIGE	17
SKOP-UNDERSÖKNING OM SVENSKARNAS SYN PÅ PLANERINGEN FÖR BILISMEN	21
SLUTSATSER	22

INLEDNING

Många frågor diskuteras inför valen 2018. Kungliga Automobil Klubben (KAK) är en allmännyttig förening som verkar för "bilismens sunda utveckling" och vi vill bidra till att lyfta frågor som rör framtidens mobilitet i allmänhet och bilismens förutsättningar i synnerhet.

Denna rapport är tänkt att fungera som en guide för medlemmar och andra intresserade kring hur de politiska partierna ser på trafiken och bilismens förutsättningar. Vi har ställt ett antal frågor till de politiska partierna i riksdagen samt till dem som idag har representation i kommunfullmäktige i Stockholm, Göteborg och Malmö. Alla partier har inte inkommit med svar, vare sig på riks- eller lokal nivå, men alla har fått möjligheter att svara på våra frågor.

Som ett komplement till detta har vi också låtit göra en opinionsundersökning, med hjälp av SKOP, för att visa på likheter och skillnader mellan hur de politiska partierna och väljarna ser på dessa frågor.

Vi hoppas att detta ska fungera som en hjälp i valet för oss som håller frågor rörande trafik och bilism som viktiga samhällsfrågor.

FRÅGOR SOM STÄLLEDES

Följande frågor ställdes till partierna. Till de lokala partiorganisationerna ställdes samma frågor, men då med fokus på de respektive kommunerna.

Svenskarna köper fler bilar än någonsin.

- Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?
- Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Enligt internationella bedömare tenderar den svenska infrastrukturen att bli allt sämre (Regeringens PROP. 2017/18:1 UTGIFTSOMRÅDE 22).

- Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

PARTIER SOM SVARAT RESPEKTIVE INTE SVARAT

Riksdagen

Parti (bokstavsordning)

	Svar
Centerpartiet	Ja
Kristdemokraterna	Ja
Liberalerna	Ja

Moderaterna	Ja
Miljöpartiet	Ja
Socialdemokraterna	Ja
Sverigedemokraterna	Nej
Vänsterpartiet	Nej

Stockholms stad

Parti

	Svar
Centerpartiet	Ja
Feministiskt Initiativ	Nej
Kristdemokraterna	Ja
Liberalerna	Ja

Moderaterna	Ja
Miljöpartiet	Ja
Socialdemokraterna	Nej
Sverigedemokraterna	Nej
Vänsterpartiet	Ja

Göteborg stad

Parti

	Svar
Feministiskt Initiativ	Avböjt att svara
Kristdemokraterna	Ja
Liberalerna	Ja
Moderaterna	Ja

Miljöpartiet	Nej
Socialdemokraterna	Nej
Sverigedemokraterna	Nej
Vägvalet	Nej
Vänsterpartiet	Ja

Malmö stad

Parti

	Svar
Feministiskt Initiativ	Nej
Liberalerna	Ja
Moderaterna	Ja

Miljöpartiet	Nej
Socialdemokraterna	Ja
Sverigedemokraterna	Ja
Vänsterpartiet	Ja

RIKSDAGSPARTIERNA

CENTERPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?

Sverige är ett land med långa avstånd, och bilen är en förutsättning för jobb, utbildning, social samvaro och utveckling i hela landet. För Centerpartiet är det en självklarhet att det är utsläppen vi ska jaga, inte bilarna. Därför vill vi bland annat införa en grön bilbonus som kan ge upp till 100 000 kronor i bonus för de klimatbästa bilarna. Vi vill också gynna biodrivmedel och bygga ut ladd-infrastrukturen för elbilarna.

Samtidigt behövs satsningar på säkra vägar i hela landet. Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast cirka 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. Vi har noterat signalen från Trafikverket om att underhållet av främst den lågtrafikerade delen av det statliga vägnätet riskerar att bli allt mer eftersatt. Det är inte acceptabelt. Vi föreslår därför i vår budgetmotion för 2018 att underhållet av de lågtrafikerade och enskilda vägarna förstärks för att möjliggöra bärighetssatsningar och reinvesteringar för ett robust vägnät i hela landet. Vi har också tagit upp frågan om att Trafikverket återkommande försöker föra över ansvaret för den lågtrafikerade delen av det statliga vägnätet från staten till vägsamfälligheter. Det är något vi tar avstånd från. Det är inte rimligt att staten av besparingsskäl och som följd av bristande underhåll lämpar över tusentals mil väg på enskilda. Staten behöver ta sitt ansvar för väginfrastrukturen i hela Sverige.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Det behövs en kombination av båda delarna. Prognoser och resmönster behövs för att se till så att underhåll och investeringar är kloka ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Samtidigt behöver långsiktiga satsningar göras så att utsläppen minskar. Och då behövs också mål och styrmedel som pekar i den riktningen.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

Ja, vi har bland annat föreslagit ytterligare medel till drift och underhåll av vägnätet, se tidigare svar. Vi vill också att nybyggnad av transportinfrastruktur skall kunna finansieras på annat sätt än över anslag, detta för att nödvändiga nyinvesteringar ska kunna ske snabbare än idag. Men vi ser också behov av ett ökat underhåll av järnvägen i hela landet och satsningar på nya stambanor. Alla transportslag behöver varandra; järnvägen, flyget, sjöfarten, riksvägar såväl som de enskilda vägarna, som likt ett finmaskigt blodomlopp knyter samman systemen.

Centerpartiet ser även IT som ett eget transportslag, inte minst mot bakgrund av framväxten av allt mer autonoma fordon.

KRISTDEMOKRATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?

Även om bilen är och fortsatt kommer att vara viktig för många människor är det viktigt att även möta framtidens behov med alternativa färdmedel. Villkoren för järnvägs- och sjötransporter behöver förbättras så att mer godstrafik kan flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Investeringar i nya stambanor skulle exempelvis skapa mycket bättre förutsättningar för godstransporter på de befintliga banorna. Vi vill satsa på utnyttjande av de inre vattenvägarna för att mer att få mer gods att transporteras via sjöfart.

Kristdemokraterna ställer sig också bakom Sverigeförhandlingens förslag om en snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 km/h. Vi menar även att utökad båtpendling är något som vi kan använda oss av mer i framtiden. Vi tror även bilpoler kommer bli ett allt viktigare sätt att möta framtida behovet med.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår ifrån att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Medborgarnas behov resebehov måste vara måste vara i centrum.

Alla trafikslag kompletterar varandra, vissa passar bättre än andra i vissa områden i landet och det är efterfrågan och lämpligheter som avgör. Det är viktigt att det finns alternativa möjligheter och att kommunikationer är blir mer tillgängliga efter behov och efterfrågan.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

Ja. Vi blir allt fler och vår ekonomi växer och vi reser mer. För att stärka Sveriges konkurrenskraft och underlätta resandet för persontrafik och godstrafik behövs mer resurser och satsningar på nyinvesteringar och underhåll av vägar, järnvägar och luftfart mm. En väl fungerande infrastruktur har stor betydelse för tillväxten och välfärden.

Kristdemokraterna vill bland annat stärka underhållet av mindre vägar på landsbygden, exempelvis grusvägar. I Kristdemokraternas budget matchar vi regeringens satsning på vägunderhåll, som bland annat innebär ett utökat anslag med 100 miljoner för

vidmakthållande av väg i landsbygd. Vi vill stoppa Trafikverkets planer på att vältra över kostnader för väghållning på enskilda genom att omvandla statliga vägar till enskilda vägar.

LIBERALERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?

Vi utgår från principen att förorenaren betalar och grön skatteväxling. Vår gröna politik syns till stor del i skattetabellerna där vi i förhållande till regeringen höjer miljö- och klimatskatterna med 5 miljarder 2018. En klimatsmart politik kräver generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel som koldioxidskatt på fossila bränslen och ett utvecklat och reformerat utsläppshandelssystem inom EU. Transportsektorn måste sänka utsläppen och här föreslår vi en omvänd miljöbilsbonus, regionaliserat reseavdrag, höjt förmånsvärde för icke-miljöbilar. Vi är mycket kritiska till regeringens subventioner till privata inköp av till exempel miljöbilar och elcyklar. Det är inte bilarna i sig som är problemet, det är utsläppen.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Liberalerna har inte tagit ställning mellan prognosstyrd och viljestyrd trafikplanering. Konflikten är inte särskilt tydlig. Troligen har vi redan idag en blandning och kommer säkert att vara så även i framtiden.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

Liberalerna står i huvudsak bakom den ökning av infrastrukturinvesteringarna som riksdagen beslutade om 2016 och som ligger till grund för regeringens infrastrukturplan som lämnades till riksdagen i somras. Däremot är vi oeniga om vissa delar av innehållet. Liberalerna är t ex kritiska till planerna på en höghastighetsbana för tåg som riskerar att tränga undan all annan investering i infrastruktur under lång tid.

MODERATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?

I takt med att befolkningen ökar behöver även kapaciteten i transportsystemet öka för att säkra en god tillgänglighet. Samtidigt måste vi lägga mer resurser på att underhålla de vägar vi redan har. Därför satsar Moderaterna 500 miljoner kronor på ökat vägunderhåll i hela landet.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Moderaterna anser att det är rimligt att exempelvis Trafikverket, i likhet med våra övriga myndigheter, främst arbetar med prognosstyrning. Transportsystemet ska utgå ifrån människors och företags behov. Det är samtidigt viktigt att utveckla vårt transportsystem i en hållbar riktning. Beslut som fattas av regering och riksdag har stor möjlighet att påverka hur prognoser ser ut och därigenom styra utvecklingen mot ett önskat mål.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

Ja, men vi måste även säkerställa att pengarna hamnar där de gör störst nytta. Vi behöver både investera i ny infrastruktur och underhålla befintlig infrastruktur. Moderaterna satsar bland annat 500 miljoner kronor mer om året än regeringen på bättre och säkrare vägar.

MILJÖPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?

Vi anser att denna bör bemötas med en inställning som visar att bilen inte är det enda valet. I städerna finns stora möjligheter för att fler ska kunna klara sin vardag utan egen bil.

Privatbilismen i städerna måste minska till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik. Färre bilar ger mer plats för människor och grönska, bättre luftkvalitet, mindre buller och bidrar till att klimatmålen nås. Barn ska inte bli sjuka av sin närmiljö. Miljöpartiet prioriterar barns hälsa framför bilisters rätt att köra precis överallt med precis alla bilar. Målet är att alla – barn som vuxna – ska ha tillgång till ren luft.

Parkeringar tar upp plats som kan användas till exempelvis cykelbanor, uteserveringar och trottoarer som är breda nog för att barn kan röra sig fritt på dem. Miljöpartiet vill ge kommuner möjlighet att beskatta parkeringsplatser vid till exempel externa köpcentrum och arbetsplatser. Bilpooler och andra servicetjänster inom delningsekonomin kan bidra till att de fordon som finns kan utnyttjas mer effektivt, och få fler att se tjänsten transport som det centrala, inte behovet av att äga en egen bil.

Viktigt är dock att inse att människor *kommer* att fortsätta åka bil, och därför måste vi även bemöta med alternativa drivmedel, fler elbilar och möjlighet för mer delning, genom t ex bilpooler.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

För att kunna ta oss an klimatutmaningen på riktigt kan vi inte vänta in att samhället ska ställa om sig av sig själv. Statlig styrning fyller en viktig funktion i klimatomställningen, och därför ser vi att framtidens transportsystem bör vara viljestyrt.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

Ja. För att klara av klimatomställningen krävs att vi investerar i nya lösningar – fler nya cykelbanor, laddstolpar, spårvägar m.m. Vi vill även satsa på en ny höghastighetsbana, för att förflytta resor från flyg till tåg.

SOCIALDEMOKRATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen?

Prognoser över trafiktillväxten ingår förstås i Trafikverkets planering och i övriga underlag som finns för prioritering av infrastruktursatsningar. Parallellt med detta behöver vi göra insatser som styr mot ett minskat bilanvändande i våra städer, exempel på sådana insatser är utbyggd kollektivtrafik och trängselskatt. Detta framförallt för att ta ansvar för klimat och miljö, men också för att minska trängseln i städerna.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån svenska folkets resesmönster (prognosstyrd) eller utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Det måste kombineras. En helt prognosstyrd trafikplanering innebär ju att politiska viljeinriktningar (som att styra om godstrafik från klimatbelastande lastbilstransporter till järnväg och sjöfart eller att minska partikelutsläpp i stadstrafiken) inte överhuvudtaget skulle få genomslag medan en helt viljestyrd trafikplanering inte skulle ta hänsyn till de verkliga behov som finns inom trafiken.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge?

Ja. Regeringen har fattat beslut om en nationell plan för infrastrukturen för åren 2018–2029. Det är en satsning på totalt 700 miljarder kronor och den största järnvägssatsningen i modern tid. Planen omfattar stora satsningar på såväl nybyggnation som upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur. Beslutet rymmer också betydande satsningar på sjöfart och väg.

STOCKHOLMS STADS KOMMUNFULLMÄKTIGE

CENTERPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Stockholm?

Vi vill framförallt minska trängseln och de miljöproblem som den ökande trafiken för med sig. Därför jobbar vi på två fronter. Dels genom att fler ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Det gör vi genom bättre och säkrare cykelvägar och bättre framkomlighet och punktlighet i kollektivtrafiken. Detta skapar också mindre trängsel för dem som måste ta bilen. Men det gäller också att gå över till fordon som drivs med miljövänliga bränslen. Vi vill exempelvis att merparten av bilarna i innerstan ska vara elbilar eftersom de både är tysta och inte skapar utsläpp av vare sig partiklar eller klimatgaser i stadsmiljön.

Det finns också ett behov av bättre väginfrastruktur i Stockholm och vi ser därför positivt på att bygga en Östlig förbindelse förutsatt att den byggs klimatsmart, hållbart och kollektivtrafiksanpassat.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Stockholm?

Ja. Vi vill se större investeringar i infrastruktur. Främst handlar det om att hitta ett sätt för fotgängare, cyklar, kollektivtrafik och bilister att samsas. Vid stora vägbyggen vill vi avsätta mer yta till kollektivtrafik. När kollektivtrafiken flyter blir den mer attraktiv att välja för fler.

Det är också viktigt att vi bygger en infrastruktur som förmår att hantera ett Stockholm som växer. Det är bland annat därför säger ja till att bygga Östlig förbindelse, förutsatt att den byggs klimatsmart, hållbart och kollektivtrafiksanpassat.

KRISTDEMOKRATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Stockholm?

Kristdemokraterna och övriga allianspartier arbetar för att tillskapa ringleder runt staden. Vi vill bygga Östlig förbindelse för att på så sätt avlasta innerstaden från trafik. Vi anser emellertid att bilar inte kan eller bör bannlysas från innerstaden. Många stockholmare är beroende av att kunna köra bil i sin vardag och av de tjänster som bilismen levererar.

Anser ert parti trafikplanering ska utgå ifrån stockholmarnas resemönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Kristdemokraterna tror att en bra trafikplanering tar hänsyn både till prognosstyrda och viljestyrda aspekter. Där så behövs kan politiken styra resemönster i en viss riktning. Men pålagor och beslut utan bred förankring och acceptans får ofta inte önskad effekt. Stockholms stad arbetar för att fler människor ska cykelpendla och nyttja kollektivtrafiken och vi stöder det arbetet.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Stockholm?

Ja. Efter valet bör vi ta ett brett grepp för att få en långsiktig överenskommelse om större infrastruktursatsningar.

LIBERALERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Stockholm?

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Stockholm?

...svaren på de båda andra frågorna ligger väldigt nära varandra så besvarar de båda samtidigt. Stockholm växer och kommer att behöva omfattande investeringar i infrastrukturen för att trafiken inte ska stanna upp. Vi vill huvudsakligen prioritera investeringar i kollektivtrafik, cykel och gång, men vi behöver givetvis också omfattande investeringar för Stockholms vägar.

Vi går bland annat till val på att bygga Östlig förbindelse, som skulle färdigställa ringleden runt Stockholm och få bort biltrafik från innerstaden. Det är alltid bättre att det går snabbt och smidigt att köra bil än att tvinga människor att stå i kö eller leta parkeringsplatser, samtidigt som nya buss- och spårlinjer kan byggas. Om vi inte gör det mer attraktivt att åka kollektivt och att cykla kommer trafiken helt att korka igen. Det finns inga möjligheter att lösa stadens kommunikationer och trängselproblematik med bara investeringar för biltrafik.

MODERATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Stockholm?

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Stockholm?

Det är av stor vikt att underlätta för cykel- gång- och kollektivtrafikanter i Stockholm. Samtidigt menar vi att de som behöver använda bilen också ska kunna göra det. Idag har

situationen för bilister försvårats avsevärt genom de enorma trängselproblem vi har i Stockholm, särskilt i innerstaden. En av våra högst prioriterade frågor för Stockholmsregionen är därför att komma till stånd med byggnationen av en ringled öster om Stockholm – Östlig Förbindelse. En östlig ringled skulle avsevärt underlätta livet för många bilister som idag får spendera timmar i veckan på att sitta i långa bilköer.

Mot den bakgrunden kommer det alltså behöva göras stora investeringar i Stockholms infrastruktur – något vi från Moderaternas sida är beredda att göra. Ska Stockholm fortsatt kunna vara en av Europas snabbast växande regioner måste människor kunna pendla och röra sig mellan olika delar av vår region och stad.

MILJÖPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Stockholm?

Vi vill framförallt minska trängseln och de miljöproblem som den ökande trafiken för med sig. Därför jobbar vi på två fronter. Dels genom att fler ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Det gör vi genom bättre och säkrare cykelvägar och bättre framkomlighet och punktlighet i kollektivtrafiken. Detta skapar också mindre trängsel för dem som måste ta bilen. Men det gäller också att gå över till fordon som drivs med miljövänliga bränslen. Vi vill exempelvis att merparten av bilarna i innerstan ska vara elbilar eftersom de både är tysta och inte skapar utsläpp av vare sig partiklar eller klimatgaser i stadsmiljön.

Det finns också ett behov av bättre väginfrastruktur i Stockholm och vi ser därför positivt på att bygga en Östlig förbindelse förutsatt att den byggs klimatsmart, hållbart och kollektivtrafiksanpassat.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Stockholm?

Ja. Vi vill se större investeringar i infrastruktur. Främst handlar det om att hitta ett sätt för fotgängare, cyklar, kollektivtrafik och bilister att samsas. Vid stora vägbyggen vill vi avsätta mer yta till kollektivtrafik. När kollektivtrafiken flyter blir den mer attraktiv att välja för fler.

Det är också viktigt att vi bygger en infrastruktur som förmår att hantera ett Stockholm som växer. Det är bland annat därför säger ja till att bygga Östlig förbindelse, förutsatt att den byggs klimatsmart, hållbart och kollektivtrafiksanpassat.

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Stockholm?

Gaturummet är begränsat och vi anser inte att det finns plats för fler bilar i Stockholm, tvärtom behöver biltrafiken minska för att vi ska nå klimatmålen, få en bra luftkvalitet och ge plats åt andra färdslag och verksamheter. Därför har vi drivit fram ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken som ny tunnelbana, skärpt kraven på att bostäder ska byggas kollektivtrafikhäna, minskat antalet parkeringsplatser i anslutning till nya bostäder och avvisat ytterligare trafikdrivande motorvägar som Östlig förbindelse. Vi har under mandatperioden ökat investeringarna i cykelinfrastruktur och arbetat för säkrare gång- och cykelvägar till skolor samt sänkt hastighetsgränserna på många platser för att fler ska kunna och vilja gå och cykla istället för att ta bilen. Vi vill även effektivisera godstrafiken genom samlastning, sänka avgifterna i kollektivtrafiken och göra fler infartsparkeringar. Även kranskommunerna behöver i högre grad hjälpa till att minska bilismen i regionen.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån stockholmarnas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Givetvis behöver vi ta hänsyn till prognoser men trafikplaneringen bör främst vara målstyrd och utgå från stadens klimatmål och framkomlighetsmål. Utöver en minskning av biltrafiken behöver vi arbeta med omställning av fordonsflottan till motorer och trafikslag med betydligt mindre klimatpåverkan än idag. Det ska finnas möjligheter för fler att gå, cykla eller ta kollektivtrafik istället för bilen.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Stockholm?

Vi anser att investeringar i infrastruktur ska öka och styras mot att prioritera så klimatsmarta lösningar som möjligt, såsom utbyggnaden av kollektivtrafik, järnväg samt infrastruktur för gående och cyklister.

GÖTEBORGS STADS KOMMUNFULLMÄKTIGE

KRISTDEMOKRATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Göteborg?

Kristdemokraterna i Göteborg är måna om att se bilen som någon naturligt i stadsbilden. Bilen behövs och bilfientligheten måste minska. Vi behöver anpassa stadsbyggnadsutvecklingen efter bilen och skapa förutsättningar att ta sig över hela Göteborg med bil.

Anser ditt parti att trafikplanering ska utgå ifrån göteborgarnas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Vi anser att stadens trafikstrategi ska ha till syfte att främja framkomlighet för alla trafikslag, inte försvåra den. Den måste utgå från göteborgarnas behov med en tydlig vision om en bilvänlig stad i vårt framtidsfokus. För många göteborgare är bilen en frihetsfråga och en nödvändighet för att få vardagen att gå ihop. Stadens befolkningsökning kommer att medföra att transportbehoven kommer att öka vilket kräver investeringar i ny infrastruktur för alla trafikslag. Effektiva och fungerande transporter är en förutsättning för tillväxt och jobb i regionen.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Göteborg?

Stärkta kommunikationer med tillväxt- och storstadsregioner i norra Europa är framtidsfrågor för staden. Västsvenska paketet är betydelsefullt för stadens framtida utveckling och för företagsklimatet. Men Göteborg behöver nya statliga infrastruktursatsningar, såväl på nya vägar, järnvägar som på kollektivtrafik.

Göteborg ska vara en stad med god framkomlighet för alla trafikslag. Då krävs det en kraftigt förstärkt infrastruktur i och kring staden som möjliggör resande för många fler. Snabbhet, pålitlighet och bekvämlighet gör kollektivtrafiken till ett alternativ som många vill och kan välja. För många göteborgare är bilen nödvändig för att få vardagen och arbetet att gå ihop.

Det är viktigt att säkerställa fortsatt infrastrukturutveckling i och kring Göteborg. Staden, regionen och staten har nu tecknat avtal om medfinansiering av spårväg, citybuss och linbana. Dessa möjliggör ytterligare utveckling av Göteborg samt ökar attraktiviteten och pålitligheten i kollektivtrafiken.

LIBERALERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Göteborg?

Bilen är för många en frihetsfråga och enda möjligheten att få ihop sin vardag. När Göteborg växer så behöver infrastrukturen uppgraderas och vägnätet behöver anpassas till en växande befolkning. Det hållbara resandet behöver öka för att miljön ska bli bättre och för att minska trängseln på lederna. Restiderna för de som åker kollektivt måste kortas och det ska bli enklare att lösa vardagspusslet, även utan bil. När staden nu växer behöver man se både till dagens resmönster och till vad som kommer i framtiden. Liberalerna vill se kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken i Göteborg, så att det är snabbt och enkelt att åka kollektivt. Samtidigt behövs fler pendelparkeringar byggas ut likaså laddplatser för el-bilar tillsammans med fler parkeringsplatser i centrum.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Göteborg?

Ja. Infrastrukturen har varit eftersatt under många år i Göteborg. Särskilt gäller det underhållet av det lokala vägnätet. Liberalerna och Alliansen vill storsatsa på att förbättra underhållet av vägnätet. Sen handlar det om att bygga nya vägar som exempelvis tvärförbindelsen i Torslanda.

MODERATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Göteborg?

Biltrafiken ökar ca 2 procent årligen i Göteborg, vilket följer befolkningsökningen. Vi tror att mycket av det ökade resandet i framtiden kan komma att ske med kollektivtrafik. Men många människor kommer också fortsättningsvis behöva ta bilen för att få livspusslet att gå ihop. Därför tycker vi moderater att en sund trafikpolitik ska utgå från att alla trafikslag ska ha en god framkomlighet.

Vi moderater vill värna parkeringsmöjligheterna i centrala Göteborg. Idag riskerar 7 000 parkeringsplatser i Göteborg försvinna. Vi motsätter oss inte att en stad utvecklas och parkeringsplatser bebyggs, men då måste man hitta alternativa lösningar som kompenserar de parkeringsplatser som tas bort.

Vi moderater vill också fortsätta att utveckla väginfrastrukturen i Göteborg, bland annat genom att bygga en tvärförbindelse i Torslanda, bygga ut väg 158 och avlasta Söderleden genom att bygga ut vägarna i Färsbergdalen.

Dessutom vill vi uppmuntra människor att köra mer miljövänliga fordon, inte genom förbud såsom regeringens föreslagna miljözoner, utan genom positiva incitament som lägre parkeringstaxor och minskad trängselskatt för elfordon och andra fordon med låga utsläpp.

Anser ert parti trafikplanering ska utgå ifrån göteborgarnas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Vi anser att trafikplaneringen ska utgå från resmönster, det vill säga vara prognosstyrd. De rödgröna partierna i Göteborg antog 2014 en trafikstrategi som utgick från en ideologisk tanke om att genom politiska beslut minska biltrafiken. En strategi som sedan implementerats genom att göra det så svårt och dyrt som möjligt att ta bilen in till staden.

Samtidigt har biltrafiken ökat med 2% årligen – helt enkelt för att människor måste ta bilen för att få livspusslet att ihop. Viljestyrd trafikplanering fungerar helt enkelt inte, hur mycket de rödgröna partierna än vill.

Grunden i vår trafikpolitik är att skapa god framkomlighet för alla trafikanter, oavsett om man kör bil, åker kollektivt eller går eller cyklar.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Göteborg?

Ja. Investeringarna i infrastruktur behöver öka både vad gäller väg och järnväg för att skapa en större arbetsmarknadsregion. Vad gäller väginfrastruktur vill vi bland annat bygga en tvärförbindelse i Torslanda, bygga ut 158:an och bygga ut vägarna i Fässbergsdalen för att avlasta Söderleden.

VÄNSTERPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Göteborg?

Anser ert parti trafikplanering ska utgå ifrån göteborgarnas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Politik handlar om att vilja. Vi i Vänsterpartiet tar klimat & miljökrisen på allvar. Då måste de mest onödiga bilresorna minska mest. Dessa hittar du i våra storstäder. Vi kommer att driva en trafikplanering som gynnar och underlättar för transportsätt som både gör luften bättre och som gör att Göteborg blir en trivsamt stad med en stadskärna som inte blockeras av massbilismen. På sikt ska stadskärnan bli bilfri och en del i det arbetet är marknadsanpassade parkeringsavgifter.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Göteborg?

Vänsterpartiet har länge påpekat att infrastrukturen i Göteborg är föråldrad och behöver moderniseras. Kollektivtrafiken behöver byggas ut, både busstrafiken och spårvagnarna dras med kapacitetsproblem. Förbättrad komfort är nödvändigt. På samma sätt så behöver

cykelbanorna tryggas så att det förbättrar framkomligheten. Göteborg är byggt för massbilismen och det är inte framtiden, därför står vi inför stora ombyggnationer av staden när den anpassas för andra transportsätt. Cykelinvesteringars andel av kommunens trafikrelaterade investeringar ska öka. Yrkestrafiken ska prioriteras före privatbilismen.

MALMÖ STADS KOMMUNFULLMÄKTIGE

LIBERALERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Malmö?

Vi anser att Malmö, liksom hela Sverige, bör arbeta för en omställning mot mer miljövänliga drivmedel. Detta är viktigt för klimatet med också för luftkvaliteten i Malmö. Vi menar att det är drivmedlet och inte bilismen i sig som bör bekämpas. Det är däremot viktigt att se till att bilar i framtidens Malmö kommer kunna samsas med cyklar och fotgängare i stadsutrymmet.

Anser ert parti trafikplanering ska utgå ifrån malmöbornas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Individens rörelsefrihet ska stå i centrum när vi utformar framtidens Malmö. Därför är det främst människors rörelsemönster som ska avgöra hur vi planerar transportsystemen. Däremot ska transportsystemen sträva efter att göra vägar tillgängliga för olika sorters transportslag.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Malmö?

Vi anser att investeringarna bör öka för en fossilfri kollektivtrafik, fler platser för att ladda elbilar, samt tryggare gång- och cykelstråk. Därtill anser vi att Malmö bör verka för att en metroförbindelse till Köpenhamn blir verklighet med flera stationer i Malmö.

MODERATERNA

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Malmö?

Vi moderater vägrar att sätta trafikslag mot trafikslag. Det stora behovet som vi upplever i dag är att malmöborna vill kunna parkera sin bil i anslutning till bostaden för att samåka eller åka kollektivt till arbetet eller kanske arbeta hemifrån. Mellan åren 2007-2017 ökade Malmös invånarantal från ca 280 000 till ca 333 000. Även antalet ägda bilar har ökat, samtidigt som antal bilar per medelvardagsdygn i centrala Malmö minskat från 218300 till 193900 och totalt i Malmö från 623900 till 619200, vilket betyder att hela trafikökningen under dessa 10 år skett på annat sätt än med bil.

Vi moderater vill därför ändra parkeringspolicyn så att det kan skapas fler parkeringsplatser vid bostäderna. För dem som behöver och vill åka bil vill vi se till att in- och utfartslederna bibehåller sin kapacitet, att våra huvudgator i Malmö fortsatt blir framkomliga, att många av

de nuvarande farthindren byts ut mot sådana som bara aktiveras när bilisten kör över gällande hastighetsgräns samt att de nya cykelöverfarterna förses med ljussignal så att både bilister och cyklister tryggt kan passera när respektive signal är grön.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån malmöbornas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Självklart ska planeringen utgå från verkligheten. När verkligheten och kartan inte stämmer överens är det verkligheten som gäller och kartan som ska ändras.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Malmö?

Vi moderater satsade tillsammans med våra Allianskollegor ytterligare resurser i infrastrukturen för åren 2019-2022 när vi la fram vår alternativbudget.

Eftersom vi dessutom avser att avstå från onödiga experiment och i stället prioritera på rätt sätt skapas även här resurser för större investeringar i Malmös infrastruktur. Vi driver dessutom frågan att överskottet från Öresundsförbindelsen i framtiden ska komma regionen till del för investeringar i infrastruktur i och utanför Malmö.

MILJÖPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Malmö?

Den växande bilismen är ett stort problem som leder till ökade klimatutsläpp, sämre luft och ökat buller i våra städer. Vi måste bryta utvecklingen genom att prioritera utbyggnaden av cykel och kollektivtrafik och införa miljözoner för att stänga ute de smutsigaste bilarna från Malmös centrala områden.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån malmöbornas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Miljöpartiet vill att trafikplaneringen ska vara viljestyrd. Vi måste ta ett politiskt ledarskap och skapa ett modernt transportsystem där det är lätt att resa med snabba tåg, bra bussförbindelser och breda cykelbanor.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Malmö?

Ja. Vi vill göra stora satsningar på mer och bättre tågförbindelser till Malmö och spårvagn inom Malmö.

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Malmö?

Vi vill skapa attraktiva alternativ till bilen. Den som inte, av praktiska skäl, måste göra sina resor med bil ska lockas att välja cykel eller kollektivtrafik, med elbussar, stadståg och expresslinjer, istället. Varje bilägare vet att bilen för det mesta står oanvänd. Därför vill vi främja att fler ansluter sig till en bilpool för att både få tillgång till en modern bil och ett mer hållbart användande av bilen för samhället i stort. Med det sagt har vi respekt för att vissa måste ha egen bil för att få ihop vardagen.

Anser ert parti trafikplanering ska utgå ifrån malmöbornas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Trafikpolitik handlar, precis som all politik, om att vilja – men även om prognoser. Hur vill vi att vår värld ska se ut i framtiden? Malmö har haft stora problem med luftföroreningar i de mest trafikerade delarna av staden, men har satsat hårt på att förbättra luftkvaliteten. Utifrån prognosen att Malmö kommer att växa och fler malmöbor måste ta sig fram ska det finnas alternativ som inte försämrar hälsan eller miljön, och som klarar kapacitetsökningen. Här spelar kollektivtrafiklösningar en viktig roll. I framtidens Malmö – våra barns Malmö – ska ingen behöva dö i förtid av avgaser och dålig luft

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Malmö?

I Malmö ska det finnas plats för både bil och cykel, men i takt med att vi blir fler malmöbor måste vi ha tillgång till högklassig kollektivtrafik och bra cykelvägar. Det handlar om att skapa attraktiva alternativ för allas möjlighet att ta sig fram och för en långsiktigt hållbar utveckling – lokalt som globalt. De kommande 15 åren kommer det därför att investeras flera miljarder i Malmös kollektiv- och cykeltrafik, vilket är det största infrastrukturensatsningen sedan Citytunneln.

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Malmö?

Vi har motsatt oss avsmalning av gator, dieselförbud, nya bussfiler och den allt för låga P-normen vid nybyggnation. Vi kommer även under nästa mandatperiod, både från kommunalt, regionalt och nationellt håll ligga på för att E6:an ska bli 3-filig mellan Malmö och Helsingborg.

Anser ert parti att trafikplanering ska utgå ifrån malmöbornas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Prognosstyrd. Vi motsätter oss idéerna som de styrande politikerna i Malmö har, om att bilismen ska minska i Malmö. Vi har inget emot att bilismen minskar, men det ska i så fall ske med anledning av invånarnas fria vilja till att ta ett annat färdmedel - inte därför att politikerna medvetet skapat trängsel och höga avgifter för de som kör bil.

Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Malmö?

Många medborgare hör av sig till oss med anledning av just dåligt vägunderhåll och det måste vi absolut göra något åt. Det är vår uppfattning att den frågan varit nedprioriterad i Malmö.

VÄNSTERPARTIET

Hur arbetar ert parti för att möta behovet från den växande bilismen i Malmö?

Vi vill begränsa, inte öka bilismen i Malmö. Det är absolut nödvändigt för att möta klimathotet, och för att allt fler Malmöbor ska få plats. En stad ska bestå av människor inte bilar. Har vi färre bilar i innerstaden får de plats som verkligen behöver ta bilen, t.ex. personer med funktionsnedsättning och äldre

Anser ert parti trafikplanering ska utgå ifrån malmöbornas resesmönster (prognosstyrd) eller hur utifrån hur myndigheter och beslutsfattare vill att framtidens transportsystem ska se ut (viljestyrd)?

Se förra frågan.

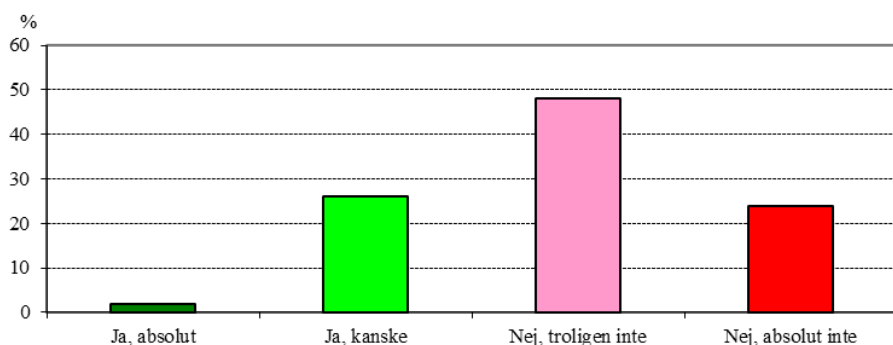
Anser ert parti att investeringarna i infrastruktur bör öka i jämförelse med dagens läge i Malmö?

Ja, vi vill att infrastrukturen för cykeltrafik ska byggas ut. Likaså vill vi att Malmö anlägger spårvagn på de största kollektivtrafikstråken, att det satsas på höghastighetståg och fler spår i Skåne.

SKOP-UNDERSÖKNING OM SVENSKARNAS SYN PÅ PLANERINGEN FÖR BILISMEN

2017 släppte KAK en rapport om kommunernas trafikplanering. Slutsatserna i denna är i korthet att kommunerna i Sverige uteslutande planerar för att minska bilismens omfattning, samtidigt som antalet bilar växer. Det är en ekvation som inte går ihop. Människor värdesätter uppenbarligen den frihet som personbilen innebär. Samtidigt blir bilarna mer miljöanpassade, tystare och säkrare. Det sistnämnda är en utveckling som ska uppmuntras och inte motarbetas. Det är uppenbart att det finns glapp mellan hur Sveriges kommuner och många politiker tänker och hur verkligheten ser och hur människors resmönster utvecklas.

Svenskarna köper fler bilar än någonsin.
Anser du att politikerna planerar på rätt sätt för att möta behovet från den växande bilismen?

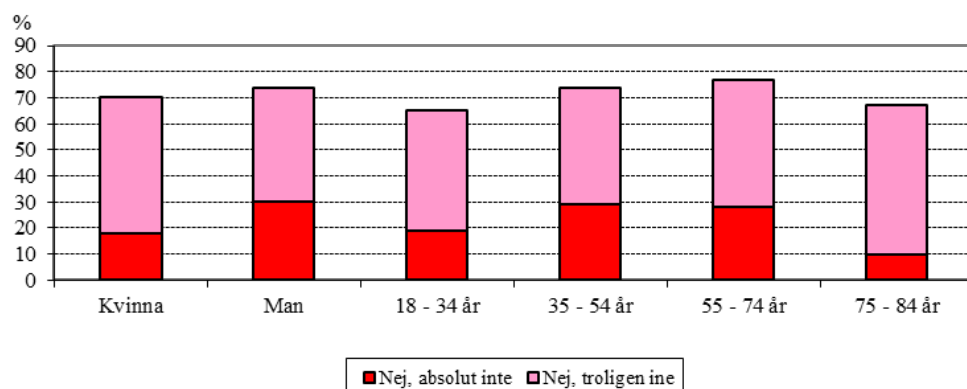


Mot bakgrund av detta har vi genom en Skop-undersökning frågat svenska folket hur man tycker att politiker och beslutsfattare sköter infrastrukturplaneringen.

Det är alltså tydligt att svenskarna inte är nöjda med den rådande ordningen. Oavsett ålder och kön är uppfattningen ungefär desamma.

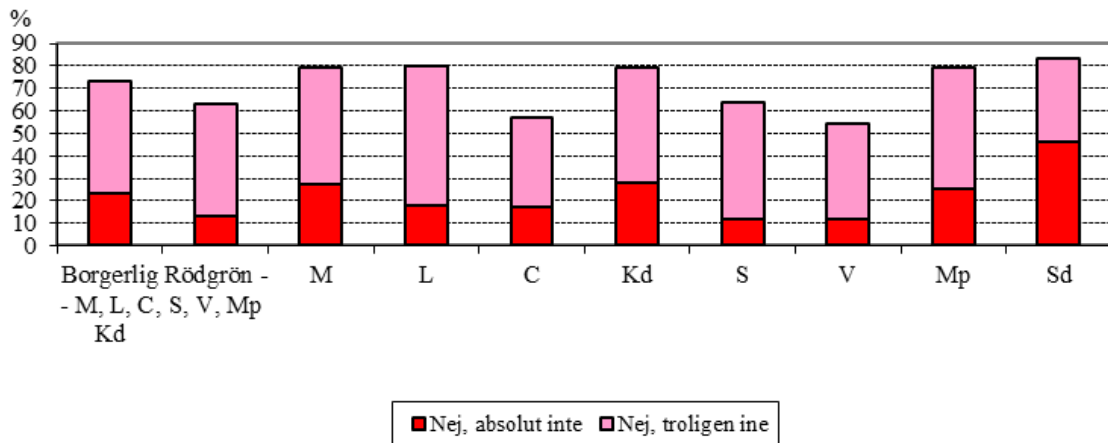
Det skiljer sig inte heller väsentligt mellan de olika politiska partiernas väljare i synen på detta.

Svenskarna köper fler bilar än någonsin.
Anser du att politikerna planerar på rätt sätt för att möta behovet från den växande bilismen?



Såväl höger som vänster och mitten-väljare är missnöjda med dagens situation. Det råder alltså ett kompakt missnöje över hela den politiska skalan.

**Svenskarna köper fler bilar än någonsin.
Anser du att politikerna planerar på rätt sätt
för att möta behovet från den växande bilismen?**



SLUTSATSER

Det finns stora skillnader mellan de politiska partiernas sätt att förhålla sig till, och göra prioriteringar när det gäller infrastruktursatsningar. Detta framgår av svaren från valenkäten som tidigare redovisats. Det finns partier som vill att planeringen i mindre utsträckning ska anpassas till bilismen, särskilt i städerna.

Detta avspeglas inte i någon större utsträckning i hur väljarna ser på frågan. Det råder ett stort missnöje med trafikplaneringen från höger till vänster.

KAK lägger ingen värdering i vilka partier som säger vad och var på höger-vänster-skala de hör hemma. Vi arbetar för ett infrastruktursystem där alla trafikslag ges plats. Men att inte planera för framtidens bilism vore ett historiskt misstag som riskerar att kosta i form av sämre trafiksäkerhet, sämre resmöjligheter för människor och minskad ekonomisk tillväxt då den är beroende av varutransporter.

Vi hoppas att diskussionen om framtidens mobilitet blir mer livaktig i samhällsdebatten.