

## Motion till riksdagen 2013/14:T264

av **Siv Holma m.fl. (V)**

# Trafiksnål samhällsplanering

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	2
3	Bakgrund.....	4
4	Förbättrad regional samordning .....	4
5	Krav på kommunala transportplaner .....	5
6	Minska etablering av externhandel för dagligvaror.....	5
7	Använd it-sektorn för minskad miljö- och klimatpåverkan.....	6
7.1	Anta strategi för it-sektorn i syfte att minska klimatpåverkan.....	7
7.2	Öka stödet och samordningen för bredband och fiberutbyggnad .....	7
7.3	Garantera mobiltäckning och fast telefoni .....	8
7.4	Stöd öppna nätverk.....	8
7.5	Investera i fri programvara för nyckelfunktioner .....	8
7.6	Använd fri programvara och öppna standarder .....	9
7.7	Minska den digitala klyftan.....	10
8	Utred avståndsbaserat reseavdrag .....	10

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen så att miljöbelastande transporter kan minska.<sup>1</sup>
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska ålägga samhällsbyggare att i transportplaner redovisa att deras byggprojekt leder till trafiksååla transportlösningar.<sup>1</sup>
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa bestämmelser i plan- och bygglagen som begränsar detaljhandelsanläggningar i externa lägen.<sup>1</sup>
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i avvaktan på lagändringar i plan- och bygglagen omgående införa ett moratorium för externa köpcentrum.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprätta en strategi för it-sektorn i syfte att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige på EU-nivå bör verka för att en strategi för it-sektorn som ska syfta till att minska transporter och därmed minska klimatpåverkan upprättas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statligt huvudansvar för effektiv samordning mellan aktörer som arbetar med bredbands- och fiberutbyggnad.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den samhälleliga kontrollen över och det samhälleliga ägandet av it-infrastrukturen ska stärkas för att öka tillgängligheten och minska miljöpåverkan.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avgift bör införas för samtliga operatörer inom mobiltelefoni som en procentsats av omsättningen för att garantera mobiltäckning i de delar av landet där det inte är kommersiellt lönsamt.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en tydlig strategi för att öka tillgången till öppna nätverk.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om behoven av, och lämpliga former för, ekonomiska stöd till fri programvara med samhällsekonomisk betydelse.<sup>2</sup>
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de statliga myndigheterna ska övergå till fri programvara och öppna standarder efter samma principer som Nederländerna.<sup>2</sup>
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten, studieförbund, folkhögskolor och bibliotek bör samverka för att utveckla internetanvändningen i vardagen.<sup>3</sup>

**Fel! Okänt namn på**

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag som inte missgynnar landsbygden bör utredas.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Yrkandena 1–4 hänvisade till CU.

<sup>2</sup> Yrkandena 11 och 12 hänvisade till FiU.

<sup>3</sup> Yrkande 13 hänvisat till KrU.

<sup>4</sup> Yrkande 14 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

### 3 Bakgrund

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Trafikplaneringen måste ta sin början i att skapa ett hållbart samhälle som är tillgängligt för alla, men som samtidigt reducerar så mycket som möjligt av onödiga resor och transporter. En sådan utveckling är bra för både miljön och energiförbrukningen och för dem som inte har tillgång till bil.

Trafiksnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs ut för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. En sådan planering skapar större förutsättningar för att fler ska kunna gå eller cykla mellan olika punkter.

På korta transportsträckor som motsvarar merparten av förflyttningarna i större städer har gång och cykel den största potentialen, vilket kräver fler trafiksäkra cykelbanor och regionala cykelleder samt satsningar på möjligheter till låncyklar. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor.

It-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan, samtidigt som tillgängligheten ökar. Med exempelvis videokonferenser, telefonkonferenser och distansarbeten minskas behovet av fysiska transporter och därmed minskas miljöbelastningen.

I Trafikverkets Kapacitetsutredning (2012) konstateras att en utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle är nödvändig för att nå klimatmålen och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen. I huvudrapportens klimatscenario konstateras på sidan 99:

Ett transportsnålt samhälle innebär ett samhälle och transportsystem där den egna bilen har en minskad roll som transportmedel och tillgängligheten i större grad löses genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. Där det är möjligt flyttas också inrikes och kortare utrikes resor över från flyg till järnväg. Dessutom behöver gods-transporterna på väg sluta växa till genom förbättrad logistik och överflyttning till järnväg och sjöfart.

I rapporten bedöms att det nationella klimatmålet är möjligt att nå men att det krävs en kombination av transportsnålt samhälle och tekniska åtgärder redan till 2030. Man konstaterar att det bland annat innebär att biltrafiken måste minska med 20 procent till 2030.

I motionen föreslår Vänsterpartiet ett antal åtgärder för trafiksnål samhällsplanering och minskad miljö- och klimatpåverkan. Våra förslag på åtgärder för ökad kollektivtrafik finns i motion 2013/14:T338 Kollektivtrafik.

### 4 Förbättrad regional samordning

Den regionala planeringen har en stor potential när det gäller att påverka energianvändning och resmönster för transporter. En bebyggelseutveckling

som medvetet styr mot ett minskat transportarbete är därför en viktig ingrediens för att styra samhället mot låg miljöpåverkan i samband med kommunikationer. För att detta ska vara möjligt krävs en ökad regional samordning och även en ökad tyngd för beslut fattade på regional nivå. Regeringen bör därför återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen så att miljöbelastande transporter kan minska. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 5 Krav på kommunala transportplaner

Det finns mycket som talar för att transportplaner skulle kunna leda till ett mer intensifierat arbete med att minska transporterens miljöbelastning. Trafiksnåla lösningar gynnar också grupper som inte har eller har liten tillgång till bil.

Idag finns det inte några krav på att den som bygger nya bostads- eller företagsområden ska redovisa vilka transportbehov som uppkommer efter att byggnationen är slutförd.

I utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan:

En transportplan bör innehålla åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informationssystem för kollektivtrafiken, placering av byggnader så att avståndet till kollektivtrafik minimeras, infrastruktur för videokonferenser, säkra p-platser för cyklar, särskilda p-platser för bilpoolsbilar, tankställen för miljöfordon och ekonomiska incitament för miljöanpassat resande, införande av bilpool, parkerings- och resepolicy.

Kommuner ska ålägga samhällsbyggare att i transportplaner redovisa att deras byggprojekt leder till trafiksnåla transportlösningar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 6 Minska etablering av externhandel för dagligvaror

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de billösa i samhället som drabbas medan bilägarna, som till 70 procent är män, ökar sin tillgänglighet. I gruppen billösa finns ett stort antal kvinnor men även låginkomsttagare, personer med funktionsnedsättning och äldre. I de fall där pensionärer berörs, drabbas kvinnliga pensionärer mer. I de fall där låginkomsttagare berörs är kvinnorna i flertal. Införande av externhandelscentrum kring våra städer leder till en ojämsställd infrastruktur. Kvinnor drabbas i större utsträckning när den bostadsnära servicen försämras eller, som på många platser, försvinner helt.

## Fel! Okänt namn på

Kommuner saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Alla kommuner är dock skyldiga att verka för de nationella miljömålen om god luft och god byggd miljö. Kommun och länsstyrelse ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna.

Ur ett miljöperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som helt bygger på bilen som transportmedel. Vi behöver istället skapa verksamheter som minskar de fossila utsläppen, vilket främst kan ske genom mindre bilåkande samtidigt som de kollektiva lösningarnas andel av transportererna ökar. Externa affärscentra medför alltså att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre. Det i sin tur medför ökad miljöbelastning med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar med asfalt, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen. Allt fler billösa får svårt att klara sina dagliga inköp, vilket inte minst berövar dem social kontakt.

Glesbygdsverket har gjort en sammanställning som visar att utbyggnad av externhandel är en viktig orsak till att allt fler affärer stänger både i städer och på landsbygden. Verket krävde därför ett tillfälligt stopp för utbyggnaden. De befintliga stadskärnorna ska utvecklas till hållbara och trafiksnåla platser och därför bör plan- och bygglagen införa begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I avvaktan på lagändringar angående detaljhandelsanläggningar i externa lägen bör ett moratorium för externa köpcentra omgående införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7 Använd it-sektorn för minskad miljö- och klimatpåverkan

It-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan. Med en utgångspunkt i en transporthierarki blir det tydligt att redan den första frågan, dvs. om man överhuvudtaget behöver förflytta sig eller inte, ger en uppfattning av potentialen inom it-sektorn. Med exempelvis videokonferenser, telefonkonferenser och distansarbete minskar behovet av fysiska transporter och därmed minskar miljöbelastningen.

WWF (World Wide Fund for Nature/Världsnaturfonden) har i en rapport visat att it-sektorn snabbt kan minska koldioxidutsläppen i EU med 50 miljoner ton genom relativt enkla it-lösningar. De har räknat ut att om hälften av alla anställda i EU:s 27 medlemsländer skulle ersätta ett enda fysiskt möte med telefonkonferens, skulle utsläppen av koldioxid minska med drygt två miljoner ton. Ett annat beräkningsexempel: om 20 procent av alla affärsresor ersätts med en videokonferens skulle det reducera utsläppen med drygt 22 miljoner ton koldioxid.

## 7.1 Anta strategi för it-sektorn i syfte att minska klimatpåverkan

Vi anser att det finns en outnyttjad potential i it-sektorn som kan användas för att minska koldioxidutsläppen. Regeringen har i sin digitala agenda tagit upp potentialen men arbetet ger mer intryck av att handla om ”mycket snack och lite verkstad”. Det har saknats en tydlig fokusering på ett konkret arbete för att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan.

I syfte att nå ett trafiksnaült samhälle bör staten sätta upp mål för hur en strategi inom it-sektorn kan medverka till att minska koldioxidutsläppen. Strategin ska också innehålla en redovisning av vilka konkreta medel som ska användas för att nå de uppsatta målen. De måste därefter kunna utvärderas och visa på om förväntade resultat uppnåtts eller inte. En strategi bör upprättas för it-sektorn i syfte att minska transporterna och därmed minska klimatpåverkan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Även arbetet på EU-nivå bör genomsyras av samma systematiska och metodiska arbetssätt. Sverige bör på EU-nivå verka för att en strategi för it-sektorn som ska syfta till att minska transporter och därmed minska klimatpåverkan upprättas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7.2 Öka stödet och samordningen för bredband och fiberutbyggnad

För att utnyttja potentialen med it-teknik måste den finnas fysiskt tillgänglig för alla. I betydande delar av vårt land ser dock marknadens aktörer inte kommersiella förutsättningar att investera. En utbyggd it-infrastruktur ger förutsättningar för människor och företag att verka och bo i hela landet. Dessutom ger det miljövinster genom att fler människor ges möjlighet att arbeta hemifrån med minskat antal resor som följd. Vänsterpartiet föreslår ett ökat anslag för landsbygdens bredbands- och fiberutbyggnad den kommande treårsperioden.

För att inte öka klyftan mellan tätbebyggda områden och glesare bygder bör det statliga ansvaret för samordningen av alla aktörer stärkas. Staten ska ta huvudansvaret för en effektiv samordning mellan aktörer som arbetar med bredbands- och fiberutbyggnad. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Infrastruktur, såsom bredband, är oftast en kollektiv nyttinghet där det finns stora vinster med gemensamt ägande. Risken med infrastruktur som vilar på kommersiell grund är en utveckling som baseras på ett snävt företagsekonomiskt perspektiv, som mycket väl kan gynna företaget, men inte allmänheten eller miljön. Den samhälleliga kontrollen över och det samhälleliga ägandet av it-infrastrukturen ska stärkas för att öka tillgängligheten och minska miljöpåverkan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

### 7.3 Garantera mobiltäckning och fast telefoni

Åtgärder som motverkar behovet av transporter bör generellt stimuleras och tillgång till telefoni är en förutsättning för landsbygden fortlevnad. De senaste åren finns flera exempel på att master på landsbygden runt om i landet stängts ned utan att de mobila ersättningslösningarna har fungerat. På många platser är mobiltäckningen bristfällig och marknadskrafterna klarar inte att erbjuda möjlighet till mobiltelefoni i stora delar av vår landsbygd. Vänsterpartiet anser att staten bör garantera fast telefoni och bra mobiltäckning i hela landet. En avgift bör införas för samtliga operatörer inom mobiltelefoni som en procentsats av omsättningen för att garantera täckning av de delar av landet där det inte är kommersiellt lönsamt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### 7.4 Stöd öppna nätverk

Sverige saknar idag en tydlig strategi för att göra nätet fritt och tillgängligt. På många platser finns det öppna nätverk som kan användas fritt, som upprätthålls av allt från kommuner till kaféer, hotell och privatpersoner. Öppna nätverk är den del av infrastrukturen för kommunikation och kan ge stora positiva externa effekter. Vi vill att regeringen utvecklar en strategi för fler öppna nätverk, med målsättningen att det ska gå att koppla upp sig fritt på de flesta ställen i landet där människor samlas.

Det finns många tänkbara sätt att bidra till en sådan målsättning. Till exempel skulle staten kunna ge ägardirektiv till SJ och Banverket att verka i en sådan riktning. Den strategi SJ använder idag, att använda den ensamrätt som råder i tågvaggen för att ta betalt, har samma sorts nackdelar som privata, avgiftsfinansierade vägar. Den leder till samhällsekonomiska förluster eftersom en prissättning som maximerar intäkterna kommer att stänga ute många användare vars behov av nätet inte är tillräckligt starkt för att motsvara priset och besväret.

Som en del av en sådan strategi behöver det genomföras samhällsekonomiska analyser av hur stora värden fria nät ger i förhållande till vad det kostar att driva eller delfinansiera dem. Vi är övertygade om att kostnaderna är så låga att den samhällsekonomiska avkastningen på många platser skulle visa sig mycket högre än för typiska investeringar i t.ex. nya vägar. Framför allt skulle det öppna många nya möjligheter om människor kunde känna sig säkra på att nätet fanns tillgängligt på de flesta ställen där de rör sig.

Regeringen bör ta initiativ till en tydlig strategi för att öka tillgången till öppna nätverk. Detta bör ges regeringen till känna.

### 7.5 Investera i fri programvara för nyckelfunktioner

Vi vill att regeringen tar initiativ till att utveckla en strategi för utvecklad nätkommunikation som bland annat innehåller stöd till utvecklingen av fri



programvara för vissa nyckelfunktioner. Den sortens investeringar skulle vara samhällsekonomiskt betydelsefulla av precis samma skäl som investeringar i vägar och järnväg. Med relativt små medel skulle staten kunna bidra till tidigare genombrott för olika nätlösningar som ersätter fysiska transporter, och därmed både sparar pengar och minskar utsläppen.

Genom att stödja utvecklingen av fri programvara för t.ex. konferenser över nätet skulle det offentliga med mycket små medel kunna göra stor skillnad. Det finns redan idag fria program som hanterar basfunktionerna för en videokonferens, men en av anledningarna till att många ändå prioriterar kostsamma fysiska möten är att de är sociala i en bredare mening än bara det som händer runt mötesbordet. Staten skulle kunna bidra till att skynda på den här teknikutvecklingen och säkerställa att källkoden blir fri att vidareutveckla.

Några andra tänkbara nyckelfunktioner är mjukvara för rationalisering av transporter eller kollektivtrafik, e-handelslösningar som kan bidra till ett mindre beroende av köpcentrum eller olika sorters mjukvarustöd för hemarbete över nätet.

Möjligheten för vem som helst att vidareutveckla källkoden är en av de starkaste fördelarna med fri programvara. Ett företag eller en kommun, i Sverige eller någon annanstans, kan enkelt bygga vidare på koden så att den passar deras specifika behov. Därför tenderar framgångsrika fria program att få många intressenter som är beredda att bidra till utvecklingen. Poängen med statliga investeringar är framförallt att höja takten i utvecklingen på de områden där det gör skillnad samhällsekonomiskt.

Regeringen bör tillsätta en utredning om behoven av, och lämpliga former för, ekonomiska stöd till fri programvara med samhällsekonomisk betydelse. Detta bör ges regeringen till känna.

## 7.6 Använd fri programvara och öppna standarder

Vi vill att den offentliga sektorn följer Nederländernas exempel och går över till att använda fri programvara. Det ökar möjligheterna att utveckla nya lösningar, motverka de dyra inläsningseffekter vi ser idag och ge positiva externa effekter för både företag, andra organisationer och privatpersoner.

It måste vara ett utvecklingsområde där alla ges tillgång att fritt utveckla sin kreativitet, där man har en chans att använda program efter eget huvud och där varje människa har rätt att anpassa program efter det behov man har. Det ska också ge rätt till att dela med sig av program och information samt att det ska finnas en möjlighet för alla att förbättra och utveckla ett program. Det är väsentligt att varken hindra eller hämma en it-utveckling som kan användas i ett trafiksnålt och hållbart samhälle.

Idag ställer stora delar av den offentliga sektorn tvärtom upp hinder för fria program, framförallt för att Sverige till skillnad från t.ex. Norge och Danmark inte satt upp effektiva rekommendationer för öppna standarder. Det innebär att det offentliga både låser in sig själv till specifika leverantörer som Microsoft och sätter tryck på alla andra som vill ta del av offentlig information att låsa in sig till samma leverantörer.

**Fel! Okänt namn på**

Vi vill att de statliga myndigheterna ska övergå till fri programvara och öppna standarder efter samma principer som Nederländerna. Detta bör ges regeringen till känna.

## 7.7 Minska den digitala klyftan

Om it ska kunna vara med och skapa det hållbara trafiksnåla samhället måste den vara tillgänglig för alla. Idag är det drygt 20 procent av befolkningen som saknar tillgång eller inte använder internet i vardagen.

Samhället måste utnyttja tekniken inom lokala mediecenter på bibliotek och skolor. Det offentliga samhällets information och fakta ska ha hög tillgänglighet till it. Modern teknik på arkiv, museer och bibliotek har en stor betydelse i att medverka i strategin för att göra internet tillgängligt för alla.

En viktig insats för att minska den digitala klyftan är att börja i skolan. Barn växer upp i hem med olika grad av it-kunskap och tillgång till it. I skolan kan man kompensera denna ojämlikhet genom att låta it bli en naturlig del i skolans arbete. Det finns också behov av att utforma särskilda jämställdhetsprogram för it-program och det bör genomföras utvecklingsprojekt riktade mot ökad it-användning för personer med olika funktionsnedsättningar. Det finns även behov av att erbjuda it-tjänster på olika språk och som riktar sig till personer med utländsk bakgrund. Sammantaget behöver arbetet intensifieras med informations- och utbildningsprojekt som kan rikta sig till människor som saknar tillgång till, och som av olika anledningar inte använder sig av, internet. Det är nödvändigt att staten, studieförbund, folkhögskolor och bibliotek samverkar för att utveckla internetanvändningen i vardagen. Det som ovan anförs om att minska den digitala klyftan i samhället bör ges regeringen till känna.

## 8 Utred avståndsbererat reseavdrag

Redan 2008 föreslog Klimatberedningen att reseavdraget i inkomstbeskattningen bör ändras så att det endast kopplas till reseavstånd, oberoende av transportslag. På uppdrag av Energimyndigheten presenterade konsultföretaget WSP år 2012 en rapport, *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?*, i vilken modellberäkningar har gjorts av reseavdragets effekter på resandet. Utifrån dessa modellberäkningar har dessutom effekterna på energiförbrukningen och utsläppen av fossil koldioxid beräknats.

Utredningen kom fram till att om reseavdraget görs avståndsberoende och därmed färdmedelsneutralt (istället för att som dagens system mestadels stödja bilresor) enligt norsk modell skulle transportarbetet för arbetsresor med kollektivtrafik öka med 40 procent i Mälardalen och 75 procent i Norrland, medan transportarbetet för arbetsresor med bil skulle minska med tio till elva procent. I Mälardalen skulle ett avståndsberoende reseavdrag leda till en

## Fel! Okänt namn på

minskning av koldioxidutsläppen med sju procent. I Norrland skulle minskningen av koldioxidutsläppen bli försumbar eftersom minskningen av bilresandet är liten. En annan fördel med avståndsberoende reseavdrag är att det är mer juridiskt effektivt, dvs. svårare att fuska med än dagens system.

Det finns ett mycket omfattande fusk med dagens reseavdragssystem. En undersökning som Skatteverket gjorde 2003 visade att 48 procent av dem som gjorde reseavdrag, gjorde felaktiga avdrag. Av dem som gjorde felaktiga avdrag gjorde 96 procent fel till sin fördel. Enligt undersökningen beräknades staten härigenom gå miste om 1,4 miljarder kronor år 2003 i förlorade intäkter. Om man antar att kostnaderna för fusk har ökat i samma omfattning som den totala kostnaden för reseavdraget så förlorade staten intäkter på 1,7 miljarder år 2009.

Ett avstånds-baserat – färdmedelsneutralt – reseavdrag gynnar kollektivtrafik och kvinnor (eftersom de använder kollektiva transporter oftare än män), minskar fusk och är bra för miljön och klimatet. Det missgynnar personer som är tvungna att använda bilen p.g.a. frånvaro av eller otillräcklig kollektivtrafik. En övergång till ett avstånds-baserat reseavdrag behöver kompletteras med kompensatoriska åtgärder för i första hand befolkningen på landsbygd med dålig tillgång till kollektivtrafik.

Ett avstånds-baserat och färdmedelsneutralt reseavdrag som inte missgynnar landsbygden bör utredas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 16 september 2013

*Siv Holma (V)*

*Torbjörn Björlund (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jens Holm (V)*

*Kent Persson (V)*