

Motion till riksdagen 2009/10:T426

av Lars Ohly m.fl. (v)

Trafik och miljö

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Bakgrund.....	13
3.1	Denna motion är en av tre motioner	13
4	Utgångspunkter	14
4.1	Kommunikationer i allmänhet	14
4.2	Vår syn på investeringar.....	14
4.2.1	Infrastruktur i allmänhet	14
4.2.2	Infrastruktur och vägar	15
4.2.3	Infrastruktur och spår	15
4.2.4	Infrastruktur och sjöfarten	16
4.2.5	Infrastruktur och flyget.....	16
4.3	Använd en transporthierarki	16
5	En framtidsinriktad samhällsplanering.....	17
5.1	Förslag inom samhällsplaneringen	18
6	IT och bredband	20
6.1	Förslag inom IT och bredband	20
7	Cykel.....	23
7.1	Cyklens potential.....	24
7.2	Hinder för cykeln	25
7.3	Förslag inom cykeltrafiken.....	26
8	Lokal och regional kollektivtrafik.....	33
8.1	Förslag inom kollektivtrafiken	34
9	Järnvägstrafiken	42
9.1	Förslag inom järnvägstrafiken	42
10	Sjöfarten	51
10.1	Förslag inom sjöfarten.....	51
11	Vägtrafiken.....	60
11.1	Förslag inom vägtrafiken.....	61
12	Flygtrafiken.....	77
12.1	Förslag inom flygtrafiken.....	78

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande trafik- och miljömålen ska nås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen på ett sätt så att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner i samband med detaljplaneringen i syfte att minska transportbehov och främja miljövänligare resor.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de statliga myndigheterna bör göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy.²
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i syfte att utveckla befintliga stadskärnor ska införa särskilda bestämmelser i PBL rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i avvaktan på lagändringar omgäende bör införa ett moratorium för externa köpcentrum.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i EU bör verka för att det tas fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten ska stödja förslag som det som Folkbildningsförbundet lagt fram om informations- och utbildningsprojekt.³
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska lägga fram ett förslag till hur kommunerna i samarbete med staten kan öka utbudet av IT-teknik på bibliotek och skolor.⁴
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bygga ut IT-tillgången så att tillgängligheten inte blir en klass- eller landsbygdsfråga.

Fel! Okänt namn på

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska tas fram en långsiktig strategi för utbyggnad och finansiering av en fortsatt bredbandsutbyggnad i landet motsvarande minst 2 Mbit i överföringshastighet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten måste garantera att människor och företag kan använda höghastighetsuppkoppling motsvarande minst 2 Mbit/s till kostnader som är likvärdiga med dem som återfinns i tätorter.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den samhälleliga kontrollen över och ägandet av IT-infrastrukturen ska stärkas, bl.a. för att den ska kunna utgöra en del i ett samhällsbygge för minskad miljöpåverkan.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska ge direktiv till Teracom att kraftfullt fortsätta utbyggnaden av bredband i hela landet och att köpa in privata bredbandsnät.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör minska lönsamhetsmålet till 5 % och avskaffa utdelningsmålet för att möjliggöra utbyggnad av bredbandsnät i landet.⁵
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de statliga myndigheterna senast den 31 december 2010 ska ha lämnat förslag till regeringen på hur de den 1 januari 2012 ska ha övergått till ett system med öppen mjukvara och öppna standarder.²
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att andelen resor med cykel bör öka från 10 till 15 % år 2015 och från 10 till 20 % år 2019.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör inrättas cykelsamordnare på dels nationell nivå, dels regional nivå.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör upprättas regionala och centrala cykelbokslut.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till investeringar i cykelinfrastruktur.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör genomföra Banverkets förslag till åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att kraftfullt tillse att det skapas fler cykelparkeringar vid tågstationer.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ingen operatör ska kunna få bedriva persontrafik om de inte använder tågagnar som kan transportera cyklar.

Fel! Okänt namn på

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att i stället för bil ta cykel till arbetsplatsen.⁶
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev eller i annan form bör ge Vägverket i uppdrag att utreda cyklandet aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv och jämställdhetsperspektiv.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer omfattande bör utreda hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att kommuner åläggs att redovisa hur de ska förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas ett statsbidrag till kommuner på 50 % av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur under förutsättning att kommunen upprättat en cykelplan.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och se över trafikregler så att de inte missgynnar cykeltrafik.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det lagliga skyddet för cyklister bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Vägverket i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få en mer enhetlig utformning.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält eller cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att blandtrafik inte bör tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/h om nollvisionen ska kunna nås inom rimlig tid.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur vägvisningen kan förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att cykeltrafikanternas perspektiv alltid ska vara lika viktiga att beakta som trafiksäkerheten för bilister när två-plus-ett-vägar byggs.

Fel! Okänt namn på

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kollektivtrafiken i huvudsak ska drivas av samhället i kommunal regi, landstingsregi eller statlig regi och att privatisering av såväl lokala och regionala som nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till den lokala och regionala kollektivtrafiken.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till kollektivtrafik på landsbygden.
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm i huvudsak ska användas för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken på landsbygden.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör stimulera de regionala trafikhuvudmännen till försök med en utökad anropsstyrd kollektivtrafik.
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det snarast bör tillsättas en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden.⁶
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma sätt som görs i dag med t.ex. bidrag till friskvård.⁶
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel.⁶
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i enlighet med förslag från Klimatberedningen ska BNP-koppla drivmedelsskatterna till den ekonomiska utvecklingen men att busstrafiken kompenseras för dessa ökade kostnader.⁶
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram förslag som innebär att trafikförsäkringspremien för bussar avskaffas.¹
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram förslag som innebär att bussar får sänkt fordonsskatt.⁶

Fel! Okänt namn på

50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimat-taxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.
51. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att forskningen som kopplas till klimattaxaförsöket bl.a. ska studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, utifrån regionalpolitiska konsekvenser och trafiksäkerhet och utifrån hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.
52. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till lokal spårtrafik.
53. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till lokala spårfordon.
54. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel bör tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken.
55. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar till kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna.
56. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till ökat underhåll.
57. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till nyinvesteringar i järnvägen.
58. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska införas en investeringsbudget för att möjliggöra ökade investeringar i järnväg, men även för att fördela kostnaderna bättre mellan olika generationer.
59. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
60. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren, dvs. staten, avskaffas och att lönsamhetsmålet minskas till 5 %.⁵
61. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också ha en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
62. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.
63. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Banverket.

Fel! Okänt namn på

64. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningarna för skapandet av ett "resanderåd".
65. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till lågtrafikerade banor.
66. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till kapillärspår.
67. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Banverket övertar ansvaret för järnvägssträckan.
68. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket och de andra trafikverken ska utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt, men även så att miljöeffekterna ges större tyngd.
69. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till Banverket bör påpeka att miljö- och jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.
70. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp ska höjas kraftigt.
71. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att PSSA-reglerna utvidgas så att det är möjligt att med bindande regler även reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning.
72. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området.
73. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.⁶
74. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
75. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjötrafiken till och från Gotland ska betraktas som ett statligt ansvar och att detta bör ligga på Vägverket.
76. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjötrafiken till och från Gotland bör använda teknik som i största möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft.
77. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det så snart det är möjligt bör införas ett vägpris till Gotland.

Fel! Okänt namn på

78. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör peka ut ett antal strategiska hamnar.
79. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör peka ut ett antal strategiska kombiterminaler.
80. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se över farledsavgifterna så att de blir mer miljöträffsäkra.
81. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.
82. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det är viktigt att det sker en utbyggnad av Södertälje kanal.
83. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda frågan om större utskov från Vänern.⁷
84. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett lagförslag till införande av båtskatt.⁶
85. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skatten på alkylatbensin bör sänkas med 1 kr.⁶
86. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det krävs en samordnad nationell tillsyn över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar.
87. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka pådrivande inom EU för att begränsa användningen av de färger som innehåller skadliga antifoulingbiocider.⁸
88. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen aktivt bör agera för att EU ska fasa ut bränslesubventionerna till fartyg och fiskeflotta.⁶
89. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och lämna förslag till hur ett skrotningsbidrag till tvåtaktsmotorer kan utformas.⁸
90. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hastigheten på vägar och motorvägar måste vara restriktiv och att det inte får ske höjningar av hastigheten.
91. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör sättas upp fler automatiska hastighetsövervakningskameror runt om i landet.
92. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det fr.o.m. 2013 inte ska säljas nyproducerade bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilarna måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat hållbart drivsystem, t.ex. el.

Fel! Okänt namn på

93. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör utreda hur en utfasning av lastbilar som drivs med fossila bränslen kan ske.
94. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige internationellt bör verka för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi.⁸
95. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige genom t.ex. biståndsmedel bör kunna bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnaden av certifieringssystemen.⁹
96. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion.⁸
97. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör tillsätta en utredning som på vetenskaplig grund ska gå igenom olika bränslesorter utifrån ett livscykelperspektiv.⁸
98. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör stödja både forskning om och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel eller drivmedelssystem.⁵
99. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram ska främja jämställdhetsmålet och en jämn könsfördelning mellan de anlitade forskarna.⁴
100. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka inblandningen av biodrivmedel i vanlig bensin och diesel.⁸
101. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett konkret förslag för ett system med biodrivmedelscertifikat som kan införas senast 1 januari 2011.⁸
102. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska utvärdera utfallet av den s.k. pumplagen och föreslå åtgärder som stimulerar utbyggnad av andra drivmedel än etanol, t.ex. biogas.
103. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör lägga fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil.
104. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen utifrån ett miljöperspektiv bör utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition så att nya regler kan träda i kraft den 1 juli 2010.
105. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla bilar som statliga myndigheter köper in ska vara miljöbilar.²

Fel! Okänt namn på

106. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram ett förslag på pantsystem för uttjänta bilar med ett pantbelopp på 5 000 kr.⁸
107. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bensin- och dieselskatten ska höjas med 75 öre mellan åren 2008 och 2010, dvs. 25 öre per år.²
108. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör skatteväxla höjd bensinskatt i enlighet med vad som föreslås i motionen så att låginkomsttagare och landsbygdsbor kompenseras för de ökade kostnaderna.⁶
109. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör skatteväxla höjd dieselskatt med 10 öre mot samma summa sänkt fordonsskatt för tunga fordon.⁶
110. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att drivmedelsskatten ska delas i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper.⁶
111. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer noggrant bör utreda vilka skillnader som föreligger mellan ”svavelfri” Europadiesel och diesel i miljöklass 1 och utifrån den samlade miljöbedömningen föreslå lämpliga skattenivåer.⁶
112. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom EU bör verka för att tullavgifterna för etanol utanför EU tas bort.⁵
113. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i EU bör agera för att mervärdesdirektivet ändras så att det möjliggör nedsättning av moms i syfte att minska miljöbelastningen.⁶
114. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå ändringar i fordonsskatten så att den blir mer koldioxidbaserad i enlighet med vad som föreslås i motionen.⁶
115. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.⁶
116. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon bör träda i kraft senast den 1 januari 2011.⁶
117. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa Naturvårdsverkets förslag till koldioxidbaserat förmånsskattesystem, vilket kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.⁶
118. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur förmån av fri parkering kan lyftas ut ur själva värderingen av förmånsbil och i stället hanteras på annat sätt.⁶

Fel! Okänt namn på

119. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram förslag om införande av en försäljningsskatt på nya bilar.⁶
120. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden.⁶
121. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.⁶
122. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kommun som så önskar ska få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen.¹⁰
123. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagförslag som möjliggör för kommuner att i framtiden själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter.¹⁰
124. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt ska återföras till regionen eller kommunen och dess valda instanser.
125. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i internationella sammanhang aktivt bör agera både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan ska inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.⁸
126. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen kraftfullt bör agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt.
127. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i EU bör agera för att transportslag inte omfattas av samma system med utsläppsrätter som industrin och energiföretagen.⁸
128. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla utsläppsrätter ska auktioneras ut och inte skänkas bort gratis till flygoperatörer.⁸
129. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle.⁶
130. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på flygtrafik enligt samma mönster som vi föreslår för inrikesflyget.⁶

Fel! Okänt namn på

131. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 11 000 kr per start eller landing.⁶
132. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att kompensera flyglinjer upphandlade av Rikstrafiken i samband med införandet av en klimatskatt på inrikes flyg.⁶
133. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan.
134. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka hur nya, miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna miljövänligare flygbränslen.⁸
135. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör peka ut ett antal strategiska flygplatser.
136. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygfält ska avvecklas.

¹ Yrkandena 2, 3, 5, 6 och 48 hänvisade till CU.

² Yrkandena 4, 17, 105 och 107 hänvisade till FiU.

³ Yrkande 9 hänvisat till KrU.

⁴ Yrkandena 10 och 99 hänvisade till UbU.

⁵ Yrkandena 16, 60, 98 och 112 hänvisade till NU.

Fel! Okänt namn på

⁶ Yrkandena 25, 43, 44, 46, 47, 49, 73, 84, 85, 88, 108–111, 113–121 och 129–132 hänvisade till SkU.

⁷ Yrkande 83 hänvisat till FöU.

⁸ Yrkandena 87, 89, 94, 96, 97, 100, 101, 106, 125, 127, 128 och 134 hänvisade till MJU.

⁹ Yrkande 95 hänvisat till UU.

¹⁰ Yrkandena 122 och 123 hänvisade till KU.

Fel! Okänt namn på

3 Bakgrund

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Det är framför allt förbränningen av fossila energislag – olja, kol och naturgas – som gör att halten av klimatgaser ökar. Halten av växthusgaser kommer att fortsätta att stiga i många decennier om inte åtgärder vidtas för att minska utsläppen. Fortsätter utsläppen att öka på samma okontrollerade sätt som idag riskerar vi klimatförändringar och extrema klimathändelser som kommer att vålla stor förödelse och lidande runt om i världen.

Om jorden får en ökad medeltemperatur med 3 grader befarar FN:s klimatpanel (IPPC) en kollaps av delar av eller hela Amazonas, samt stigande havsnivåer som leder till att mer än 200 miljoner människor tvingas flytta för gott. En medeltemperatur som är 4 grader högre än idag riskerar att utrota 50 procent av alla arter och leder obönhörligen till att stormar, torka, översvämningar och värmeböljor ökar i intensitet och därmed har stor påverkan på människan. Om vi skulle få en ökad medeltemperatur med 5 grader kommer höjda havsnivåer hota storstäder och resultera i att en tredjedel av Afrika drabbas av stora minskningar i skördarna. Det är därför av oerhört stor betydelse att utsläppen av klimatpåverkande gaser minskar radikalt.

Den växthusgas som framför allt trafiken ger upphov till är från koldioxid. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 procent. Bara vägtransporterna står för ca 1/3 av Sveriges koldioxidutsläpp. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år. Utsläppen har sedan 1990 ökat med 12 procent! Och prognoser visar att det kommer ske en ökning med 2 procent per år. Det här är inte hållbart och transportsektorn måste därför omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem.

I denna motion lyfter vi fram ca 140 förslag på åtgärder som kan leda till en mer miljöanpassad transportsektor. Motionens olika förslag ska vart och ett inte tas ur sitt sammanhang. Var och en av åtgärderna kan aldrig leda till att vi vrider utvecklingen åt rätt håll, men tillsammans fungerar de som en radikal omställning till en miljöanpassad transportsektor.

3.1 Denna motion är en av tre motioner

Samtidigt som denna motion lämnas in till riksdagen lämnas även två andra motioner in som har beröringspunkter med denna. Denna motion ska därför ses tillsammans med de andra två, handlar om dels *trafik och jämställdhet* (2009/10:T535), dels *trafik och social hållbarhet* (2009/10:T534). Genom att läsa alla tre motioner får man en god bild av Vänsterpartiets politik i trafikfrågor. En del förslag överlappar varandra, men det är även så att någon av motionerna har en mer grundläggande text i något ämne. Om det uppfattas som om t.ex. miljöperspektivet saknas i motionen om *Trafik och jämställdhet* så är det antagligen korrekt, eftersom du hittar det mesta av miljöperspektivet i motionen *Trafik och miljö*.

4 Utgångspunkter

Dispositionen av motionen följer Vänsterpartiets förslag om en transporthierarki inom transportsektorn. Transporthierarkin presenteras mer utförligt här nedan, men redan nu vill vi understryka att rangordningen av de olika förslagen i stort sett följer hierarkin, dvs. är fördelade så att det är viktigare att satsa på cykel- och kollektivtrafik än på nya miljöbilar. Det kan dock av tidsmässiga och praktiska skäl vara bättre att vid en viss given tid låta förslag som finns längre ned i hierarkin komma före förslag som finns längre upp. Men grundprincipen är att transporthierarkin ska följas.

4.1 Kommunikationer i allmänhet

Det övergripande målet för Sveriges transportpolitik är enligt ett riksdagsbeslut ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. För att uppnå detta måste dels transportbehovet minska eller åtminstone inte öka, dels samhällets subventioner och stöd inriktas tydligt mot de mest hållbara transportmedlen samt mot vissa socioekonomiska grupper. Ett minskat behov av transporter behöver dock inte betyda minskad kommunikation, eftersom samhällsplanering och IT kan bidra till ökad kommunikationsnivå samtidigt som det fysiska transportbehovet med fordon minskar. Det är tillgängligheten som ska öka, inte rörligheten.

Många av våra förslag leder till att skillnaden mellan kvinnors och mäns resursutnyttjande inom trafiksektorn minskar. Normalt är trafiken en mansdominerad värld, där män i mycket större utsträckning använder sig av bil än vad kvinnor gör. Mellan 2001 och 2008 hade staten ett transportpolitiskt delmål som angav att kvinnors och mäns transportbehov ska vägas lika, att könen ska ha samma möjligheter och att deras värderingar ska vägas lika tungt. Vänsterpartiet var mycket pådrivande för att införa detta delmål om jämställdhet i transportpolitiken. Dessvärre har de borgerliga ledamöterna i riksdagen avskaffat detta specifika jämställdhetsmål och i stället bakat in frågan om jämställdhet i andra frågor.

4.2 Vår syn på investeringar

Vår utgångspunkt när det gäller investeringar i infrastruktur är att transportslagen ska komplettera varandra och ses som en helhet.

4.2.1 Infrastruktur i allmänhet

Det är viktigt att beakta följande i samband med en långsiktig infrastrukturinriktning:

Fel! Okänt namn på

- ? För att nå de övergripande målen kan inte infrastrukturinvesteringar ensamma bidra till måloppfyllelse. Lika viktiga är politiska beslut inom lagstiftning och utformandet av ekonomiska styrmedel.
- ? Trafikslagen måste ses som en helhet och förslag till kommunikationslösningar måste utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv.
- ? Statens infrastrukturinvesteringar bör finansieras på samma sätt som de flesta andra investeringar i samhället, det vill säga med en investeringsbudget. Något som kan konsumeras under en längre tid, ska även skrivas av under en längre tid. I annat fall överför man kostnader till endast en generation fastän det är uppenbart att flera generationer har nytta av investeringen.
- ? Infrastruktur som anses vara nationellt viktig ska även finansieras av staten.
- ? En transporthierarki ska råda.

4.2.2 Infrastruktur och vägar

Inriktningen inom vägtrafiken bör bland annat utifrån de övergripande målen ta sin utgångspunkt i följande:

- ? Det svenska vägnätet är i princip färdigbyggt.
- ? Andelen resor med kollektivtrafik måste öka påtagligt.
- ? Det finns ett ökat behov av underhåll av redan befintliga vägar.
- ? Vägförbättringar kan behövas av trafiksäkerhetsskäl.
- ? Om det föreligger behov av motorväg av kapacitetsskäl, bör det i stället byggas en så kallad två-plus-ett-väg.

4.2.3 Infrastruktur och spår

Inriktningen inom järnvägstrafiken bör bland annat utifrån de övergripande målen ta sin utgångspunkt i följande:

- ? Det finns ett stort behov av ökat underhåll av järnvägssträckor.
- ? Det finns ett stort behov av ökade investeringar i nya järnvägssträckor.
- ? Andelen resor med kollektivtrafik måste öka påtagligt.
- ? Möjliggör kortare restider på längre sträckor. Det kan innebära nya höghastighetsbanor och/eller förstärkningar av befintliga spår och/eller fler dubbelspår.
- ? För att även möjliggöra snabba järnvägsresor på kortare sträckor krävs investeringar så att "vanlig" tågtrafik kan kombineras med de tåg som går snabbare.
- ? Om flertalet orter i Sverige kan nås inom två tre timmar försvinner behovet av inrikesflyg söder om Sundsvall nästan helt.
- ? Den lokala spårtrafiken i större städer är i hög grad ett nationellt intresse.
- ? Befintliga lågtrafikerade banor bör inte läggas ned eftersom den största kostnaden redan är betald i och med byggandet av infrastrukturen.

4.2.4 Infrastruktur och sjöfarten

Inriktningen inom sjöfarten bör bland annat utifrån de övergripande målen ta sin utgångspunkt i följande:

- ? Alla strategiska hamnar ska ha tillgång till järnväg.
- ? En kombiterminal bör finnas i varje strategisk hamn.
- ? Det är viktigt att styra statens infrastrukturinvesteringar till ett begränsat antal hamnar, eftersom det möjliggör en mer rationell och effektivare styrning av statliga infrastrukturinvesteringar till i första hand de strategiska orterna.

4.2.5 Infrastruktur och flyget

Inriktningen inom flygtrafiken bör bland annat utifrån de övergripande målen ta sin utgångspunkt i följande:

- ? Alla strategiska flygplatser ska ägas av staten.
- ? Det är tveksamt om det bör utgå något statligt stöd till de strategiska och regionalt strategiska flygplatserna (gäller dock ej flyglinjer som Rikstrafiken upphandlat).
- ? Det är viktigt att styra statens infrastrukturinvesteringar till ett begränsat antal flygplatser, eftersom det möjliggör en mer rationell och effektivare styrning av statliga infrastrukturinvesteringar till i första hand de strategiska orterna.

4.3 Använd en transporthierarki

Trots fina skrivningar om ett hållbart transportsystem fortsätter privatbilismen att öka. Varför är det så? Jo, kostnaden för ett transportslags påverkan på samhället avspeglas fortfarande i priset för att använda olika transportslag. Kostnadsbalansen måste därför förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara transportmedel blir dyrare. Samtidigt måste det skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet kan underlättas, prioriteras och värdesättas.

Vi anser att cykel- och kollektivtrafiken måste få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen ska kunna nås. Men det krävs även från början en bättre samhällsplanering och ett större användande av digitala tjänster. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som ska prioriteras för att det övergripande målet ska nås. Transporthierarkin ska genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens hållbarhet och förmåga ska leda mot det övergripande målet om social och ekologisk hållbarhet. Men vad betyder en transporthierarki i praktiken? Jo, vid behov av kommunikation måste man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att överhuvudtaget fysiskt förflytta sig. För att minska behovet av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering. Det kan också vara fördelaktigt att använda digitala tjänster för att på så sätt

Fel! Okänt namn på

minska behovet av transporter. Om det ändå finns behov av att förflytta sig i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt ska kollektiva transportmedel användas, såsom buss, spårtrafik och järnväg. För busstrafik ska drivmedlet i första hand vara förnybart och för spårtrafik ska elen komma från förnybar energi. Sedan följer sjöfart som ett alternativ i transporthierarkin. Är inte det möjligt måste man använda vägtransporter och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

Delar man in olika transporter och kommunikationssätt i en önskad rangordning kan det se ut enligt nedan, vilket även är själva dispositionen på rapporten:

137. Samhällsplanering.
138. IT och bredband.
139. Gång och cykel.
140. Kollektivtrafik a) spår- och järnvägstrafik samt busstrafik med förnybara drivmedel b) buss med fossila drivmedel.
141. Sjöfart.
142. Vägtrafik.
143. Flygtrafik.

Mot bakgrund av vad som anförs om transporthierarki anser vi att det ska införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås. Detta bör ges regeringen tillkänna.

5 En framtidsinriktad samhällsplanering

Strukturellt och långsiktigt handlar det om att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter och en planering som bygger på energisnåla och miljövänliga transporter, t.ex. kollektiva transporter med järnväg och buss. Men det kan även vara användning av IT och bredband för att möjliggöra e-handel, virtuella möten och till och med virtuella resor.

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Om bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs osv., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg som möjliggör ett mer transporteffektivare och därmed energisnåla samhälle. Det leder till att fler människor kan gå eller cykla mellan olika punkter.

På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i större städer har gång och cykel den största potentialen, vilket bl.a. kan stimuleras genom nya cykelbanor, låncyklar och regionala cykelleder.

5.1 Förslag inom samhällsplaneringen

För att samhällsplaneringen ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) 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. Men för att detta ska vara möjligt krävs en ökad regional samordning och kanske även en ökad tyngd för beslut fattade på regional nivå.

Vi anser att regeringen bör återkomma med lagförslag som stärker den regionala samordningen på ett sätt som gör att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) Kommunala transportplaner

Vid större exploateringsprojekt finns det krav på att en exploatör ska visa på vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Däremot behöver en exploatör inte redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med exploateringen. Exploatören behöver överhuvudtaget inte ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Det här minskar självklart möjligheterna att få effektiva och miljövänliga transporter.

Vänsterpartiet anser att kommuner ska kunna ålägga verksamhetsutövare att etablera transportplaner i samband med detaljplaneringen i syfte att minska transportbehov och främja miljövänligare resor. Detta bör ges regeringen till känna.

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.

Mycket talar för att ett upprättande av transportplaner skulle få positiva effekter när det gäller att minska transporterens miljöbelastning. Det skulle sannolikt även gynna grupper som har en lägre tillgång till bil, dvs. barn, pensionärer och låginkomsttagare. Även kvinnors krav på transportbehov skulle lättare kunna tillgodoses.

(c) Staten utgör ett gott exempel

Vänsterpartiet anser att staten har en viktig roll när det gäller att ställa om till ett hållbart samhälle och minska transportberoendet. Om de statliga verksamheterna har effektiva och miljöanpassade transporter uppfattas det som ”norm”. Det sänder ut positiva signaler om vilken väg man både bör och kan

Fel! Okänt namn på

gå. De statliga myndigheterna bör därför göra den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet bör anta en resepolicy. Detta bör ges regeringen till känna.

(d) Minskad etablering av externhandel för dagligvaror

Det pågår en skenande utbyggnad av externhandel med livsmedel, kläder, husgeråd och fritidsartiklar utanför centrum och bostadsområden. Kommunerna 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. Kommunen och länsstyrelsen ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna.

Ur ett miljöperspektiv är det inte alls bra att etablera verksamheter som helt bygger på bilen som transportmedel. Sverige behöver istället minska de fossila utsläppen, vilket främst kan ske genom mindre bilåkande samtidigt som de kollektiva lösningarnas andel av transporter ökar. Men externa affärer medför att fler använder bilen och att resorna blir längre. Ökat bilberoende ger miljöpåverkan med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar, mer asfalt, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Även den som inte har tillgång till bil drabbas hårt. Kvinnor, pensionärer, personer med funktionsnedsättning och låginkomsttagare är grupper där tillgången till bil är lägre. 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. Allt fler får svårt att klara sina dagliga inköp, vilket inte minst berövar människor social kontakt. Kommunens ekonomi belastas då hemtjänsten tvingas ägna allt mer resurser till att handla åt dem som inte längre kan ta sig till affären.

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de billösa i samhället som drabbas medan bilförarna, som till 70 procent av är män, ökar sin tillgänglighet. Bland de äldre är fördelningen ännu skevare. I de fall där pensionärer berörs, drabbas kvinnliga pensionärer mer. I de fall där låginkomsttagare berörs är kvinnorna i flertal. Införandet av externhandelscentrum kring våra städer leder till en mer ojämsställd infrastruktur. Kvinnorna drabbas hårdast om den bostadsnära servicen försämras eller – som på många platser – försvinner helt. Lagstiftningen på området måste skärpas. I syfte att utveckla befintliga stadskärnor anser Vänsterpartiet att det i plan- och byggnadslagen (PBL) ska införas särskilda bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi bör dessutom i avvaktan på lagändring omgående införa ett moratorium mot externa köpcentrum. Därför ska regeringen i avvaktan på lagändringar omgående införa ett moratorium mot externa köpcentrum. Detta bör ges regeringen till känna.

6 IT och bredband

IT-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan. Med 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 t.ex. videokonferenser, telekonferenser och distansarbetare minskar behovet av fysiska transporter och därmed minskar miljöbelastningen. IT kan på så sätt skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och därmed minska antalet fysiska arbetsresor.

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 ganska enkla IT-lösningar. Det är t.ex. åtgärder som vi nämnt här ovan, men även virtuella telefonsvarare, webbaserade skatteuttag m.m. bidrar till minskningen. 50 miljoner ton motsvarar utsläppen från transportsektorn i Finland och Österrike, vilket indikerar att det inte är en obetydlig storlek det handlar om. Av WWF:s rapport framgår att om hälften av alla anställda i EU:s 27 medlemsländer skulle ersätta ett fysiskt möte med en telekonferens, skulle utsläppen av koldioxid minska med drygt 2 miljoner ton koldioxid. Skulle 20 procent av alla affärsresor ersättas med en videokonferens skulle det reducera utsläppen med drygt 22 miljoner ton koldioxid. De virtuella mötena kan alltså kraftigt reducera utsläppen.

6.1 Förslag inom IT och bredband

För att IT och bredband ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) En e-strategi för IT-sektorn som syftar till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan

Vi tror mycket på IT-sektorns roll i att minska koldioxidutsläppen. Men för att möjliggöra en sådan utveckling krävs en samlad handlingsplan och en övergripande strategi från regering och riksdag. Staten bör sätta upp mål för en sådan strategi samt konkretisera vilka medel som ska användas för att nå de uppsatta målen. Regeringen bör därför ta fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

Liknade arbete bör även genomföras i EU. Sverige bör därför i EU verka för det tas fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) IT-tillgång får inte bli en klassfråga

Staten ska ta ansvar för att alla i hela landet får tillgång till IT. Genom ett statligt ansvar kan utvecklingen bli positiv och leda till att vardagen förenklas för de flesta, samtidigt som miljöpåverkan minskar.

Fel! Okänt namn på

Det finns en rad andra områden där det krävs åtgärder för att minska den digitala klyftan så att fler kan använda sig av IT och därmed minska miljöpåverkan. Ett område är skolan. En satsning på lärarna och skolan är avgörande för att minska klyftorna. Barn växer upp i hem med olika grad av IT-kunskaper och tillgång till IT. Därför ska IT vara en naturlig del i skolans arbete och ett av flera pedagogiska verktyg för att nå målen i läroplanen. Skolan kan här fylla en kompensatorisk funktion. Ett annat område är inom jämställdheten, där det finns behov av att utarbeta ett jämställdhetsprogram för IT-politiken. Ett tredje område berör vikten av att skynda på olika utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Ett fjärde område handlar om att erbjuda tjänster på olika språk, som riktar sig till invandrare. Inom dessa områden pågår det satsningar och projekt, men vi vill peka på att denna process måste få en snabbare utveckling.

Det är lätt att glömma bort att drygt 20 procent av befolkningen saknar tillgång till IT och Internet i hemmet. Om IT ska kunna minska miljöpåverkan måste den göras tillgänglig för alla. Det är nödvändigt med informations-satsningar från exempelvis staten, studieförbund, folkhögskolor och utbildningsradion för att skapa en bred delaktighet för alla. Folkbildningsförbundet har ett förslag om att starta informations- och utbildningsprojekt som ska aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet. Utbildningen är tänkt att ske via främst tv (Utbildningsradion) och i form av studiecirkel. Vänsterpartiet anser att förslaget är intressant och vi har i vårt eget budgetförslag för staten avsatt medel till liknande projekt. Vi anser att staten ska stödja förslag som det som Folkbildningsförbundet lagt fram. Detta bör ges regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser även att 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 därför en stor betydelse. Regeringen ska lägga fram ett förslag till hur kommunerna i samarbete med staten kan öka utbudet av IT-teknik på bibliotek och skolor. Detta bör ges regeringen till känna.

(c) En tillgänglig infrastruktur

För att alla ska kunna tillgodogöra sig den nya tekniken måste den finnas fysiskt tillgänglig för alla. Att bygga bredband går inte av sig självt. Marknaden har inte klarat av att förse hela landet med bredband. Staten har därför förmedlat åtskilliga miljarder kronor till byggande av bredband. Men fortfarande finns det vita fläckar i förorter och på landsbygden där människor saknar infrastruktur. Vänsterpartiet anser att människor ska kunna leva kvar där de bor och en utbyggd IT-infrastruktur kan underlätta detta. Staten bör därför bygga ut IT-tillgången så att det inte blir en klass- eller landsbygdsfråga om tillgänglighet. Detta bör ges regeringen till känna.

För att inte förstärka klyftan mellan tätbebyggda områden och landsbygd måste staten ta ansvar för att alla kan få tillgång till bra bredband, vilket betyder en överföringskapacitet som i alla fall inte är lägre än 2 Mbit. Vänsterpartiet anser att det ska tas fram en långsiktig strategi för och finansiering av en

fortsatt bredbandsutbyggnad i landet motsvarande minst 2 Mbit i överförings-hastighet. Detta bör ges regeringen till känna.

Det är också viktigt att kostnaden för att använda datakommunikationer är likvärdig över hela landet. Staten måste garantera att människor och företag kan använda höghastighetsuppkoppling motsvarande minst 2 Mbit/s till kostnader som är likvärdiga med dem som återfinns i tätorter. Detta bör ges regeringen till känna.

(d) En gemensam infrastruktur

Infrastruktur är nästan alltid en kollektiv nyttinghet och av sin natur olämplig att driva och äga på kommersiell grund. Den samhällsekonomiska nyttan är mycket större med ett gemensamt ägande. Därför är järnvägar, vägar, telenät, kassaservice m.m. självklara delar i statens förvaltning. Bredband skiljer sig inte i sak från detta. Det är en infrastruktur likt järnvägar, dvs. det är inte rationellt att bygga fler optiska kablar bredvid varandra bara för att öka konkurrensen. Risken med en infrastruktur som vilar på kommersiell grund är en utveckling som baseras på ett snävt företagsekonomiskt perspektiv, som mycket väl kan gynna det egna företaget, men inte allmänheten eller miljön. Därför anser Vänsterpartiet att den samhälliga kontrollen och ägandet över IT-infrastruktur ska stärkas, bl.a. för att kunna utgöra en del i ett samhällsbygge för minskad miljöpåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

Staten bör mer aktivt använda sig av statliga företag inom området. Teracom ägs idag till 100 procent av staten. Företaget distribuerar radio och tv till hushåll i Sverige via en rikstäckande infrastruktur, där kunderna är public service-bolag och kommersiella bolag. Teracom erbjuder även öppna bredbands- och fastighetsnät. Idag når bolagets bredband 49 kommuner, 1 miljon invånare och 80 000 företag. 2006 var utdelningen till staten 350 miljoner kr. Vänsterpartiet anser att regeringen ska ge direktiv till Teracom att kraftfullt fortsätta utbygganden av bredband i hela landet och att köpa in privata bredbandsnät. Detta bör ges regeringen till känna.

Staten bör även minska lönsamhetsmålet till 5 procent och avskaffa utdelningsmålet för att möjliggöra utbyggnad av bredbandsnät i landet. Detta bör ges regeringen till känna.

(e) Öppna källkoder och öppna standarder

För IT-användare är det väsentligt att programmen är möjliga att ta del av, använda och utveckla. Alla de program som används idag (ordbehandlare, kalkylprogram, andra Office-motsvarigheter, e-postprogram, kalenderhantare, bildbehandling, webbrowsers m.m.) finns även i öppna versioner. Att använda öppen mjukvara innebär en rad fördelar. Öppen mjukvara innebär att det står användaren fritt att ändra i mjukvaran, vilket gör att t.ex. staten och andra fritt kan anpassa den efter behov. Öppen standard är när det finns en enighet om att använda sig av samma teknikstandard.

Vänsterpartiet anser att 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, där varje människa har rätt att anpassa program efter det behov man har, där individen har rätt dela med sig av program och

Fel! Okänt namn på

information samt att det finns en möjlighet för varje människa att förbättra och utveckla ett program. I dag är denna frihet delvis beskuren och styrd av multinationella företag, som utan kontroll av demokratiska organ ensamma kan bestämma utifrån ett snävt vinstperspektiv. Utifrån ett jämlikhetsperspektiv kan inte information vara begränsad till privata företags intressen. Utifrån ett miljöperspektiv är det väsentligt att IT-utvecklingen inte hindras eller hämmas.

Den offentliga sektorn bör gå före och vara ett föredöme inom detta område. De statliga myndigheterna ska senast den 31 december 2010 till regeringen ha lämnat förslag på hur de den 1 januari 2012 har övergått till ett system med öppen mjukvara och öppna standarder. Detta bör ges regeringen till känna.

7 Cykel

Det finns mycket som talar för att cykeln är ett viktigt transportmedel. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men det finns även positiva sociala dimensioner i och med att det är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. barn och ungdomar. Kvinnor och män använder sig i lika stor utsträckning av cykel som transportmedel. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken. Trafikpolitiken är i allmänhet styrd och inriktad mot mäns värderingar och erfarenheter.

Trots den stora betydelsen av cykeln är det sällan cyklar prioriteras i trafiken eller när det gäller resurser till investeringar. När alla talar om vikten av transportslagsövergripande lösningar finns nästan aldrig cykeln med som en del i en helhet. Som ett litet försök i att lyfta detta transportslag tog Vägverket fram en cykelstrategi år 2000. Dokumentet är fortfarande i grunden ett vällovligt försök att öka andelen transporter på cykel. Bland annat anger strategin att andelen resor på cykel ska öka från 12 procent till 16 procent 2010. Det är knappast ett radikalt mål, men kan ändå tolkas som en ambition till en trendmässig ökning. Dessvärre har strategin i mycket liten utsträckning verkställts och många förslag till åtgärder väntar ännu på att genomföras. Istället har andelen resor på cykel minskat till 9 procent. En utveckling man knappast kan vara glad över.

År 2007 uppdaterade Vägverket cykelstrategin, samtidigt som Banverket lämnade en rapport om hur man kan underlätta för tågresenärer att ta med sig cykel på tåg eller till stationen. 2006 tog Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) fram en rapport på uppdrag av regeringen om cykelns roll i transportsystemet. Det finns således olika rapporter innehållande förslag som kan leda till att cykelns roll i transportsystemet stärks. Även inom cykelvärlden finns det en rad intresseorganisationer som lämnat förslag till en förbättrad cykelpolitik. Det enda som återstår för det politiska systemet är att be-

stämman inriktning och framför allt tillföra medel så att cykeln får en berättigad andel av de totala medlen som ges till investeringar inom infrastrukturen.

7.1 Cykelns potential

Inom en rad områden har cykeln mycket stor potential och är därmed ett framtidsinriktat transportmedel på kortare distanser.

(1) Miljö- och klimatvänlig

Om fler cyklar är det lättare att nå de av riksdagen uppsatta miljökvalitetsmålen. Det är framför allt målen om god luftkvalitet, begränsad klimatpåverkan och en god bebyggd miljö som berörs. För om andelen resor med cykel ökar blir utsläppen från vägtrafiken självklart lägre, vilket påverkar den lokala och globala luftmiljön. Fler som cyklar leder även till en bättre byggd miljö mer anpassad till människor än bilar.

(2) Kan ge ökad trafiksäkerhet

Studier visar att ju fler människor som använder sig av cykel i stället för bil, desto färre olyckor och döda. Länder som har en hög andel cykeltrafik har lägre antal trafikdöda jämfört med länder med liten cykeltrafik. Det förutsätter dock investeringar i cykelinfrastruktur eller att motortrafikens hastighet sänks till 30 km i timmen där cyklister blandas med bilar. Det är även viktigt att cyklister själva följer de regler som är uppsatta samt använder sig av hjälm.

(3) Billigare för samhället

Inom transportpolitiken råder det alltid konkurrens om pengar mellan trafikslag. Men med tanke på att cirka 10 procent av antalet resor sker med cykel har tilldelningen till cykeltrafiken varit låg. Cykeltrafiken får cirka 1 procent av de 22–23 miljarder kr som stat och kommuner varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. Om en större andel av medlen tillfaller cykeltrafiken skulle samhällets kostnader minska. Det är som bekant betydligt billigare att bygga en cykelbana än en väg när det handlar om att lösa transporter på kortare sträckor. Schablonkostnaden för en ny cykelväg är cirka 1 200 kr per längdmeter, även om det i tätorter kan vara högre.

(4) Förbättrar hälsan

Att många människor i Sverige är fysiskt inaktiva skapar problem. En bra hälsa och ett gott välbefinnande kan man delvis skapa genom regelbunden motion. Forskning visar att det är regelbundenheten som befrämjar hälsan och cykeln skulle i det sammanhanget kunna vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan till exempel gälla att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge i stället för att åka bil hela vägen till jobbet. Cykelvägar och kollektivtrafikplatser måste självklart kännas trygga och säkra för att fler ska använda sig av cykel.

Fel! Okänt namn på

(5) Fler får chans att förflytta sig

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar och andra som inte har ständig tillgång till bil har idag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 procent av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed förbättra tillgängligheten för väldigt många människor. Om barns och ungdomars cyklande stärks, skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsobefrämjande.

(6) Kan Holland, kan vi!

I Nederländerna har det satsats mycket på cykel. En mycket bra sammanfattning av vad det betyder finns redovisad i ”Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter” av Krister Spolander Consulting, skriven på uppdrag av Sika (Statens institut för kommunikationsanalys). Ett utdrag ur rapporten redovisas här nedan:

Den holländska cykelinfrastrukturen är imponerande. Cykeln har en egen infrastruktur, också längs landsvägarna mellan praktiskt taget alla tätorter. Inne i tätorterna är separerade cykelbanor stommen i cykelinfrastrukturen. Där blandtrafik förekommer är motortrafikens hastighet dämpad med en lång rad kreativa fysiska åtgärder. Trafikreglering och regelsystem i övrigt är anpassade till cykeltrafikens förutsättningar och behov.

Groningen kan tas som exempel. För ett par decennier sedan dominerade bilen, idag är förhållandena omvända genom att två tredjedelar av resorna görs med cykel. Det har skett genom att konsekvent prioritera cykeltrafik i omvandlingen av väg- och gatusystemet. Yta har tagits från körbanorna för bil för att skapa utrymme för cykelbanor, det finns mil efter mil av breda och framkomliga cykelvägar och i korsningar med cykelhuvudleder har biltrafiken ofta väjningsplikt. I cirkulationsplatser har cyklisterna egna körfält. I signalreglerade korsningar förekommer allgrönt för cyklisterna, innebärande att korsningen kan passeras i alla riktningar medan motortrafiken har rött.

7.2 Hinder för cykeln

Det största hindret mot gång och cykling idag är att vi i Sverige utformat våra städernas bebyggelse- och trafiksystem med utgångspunkt i biltrafikens krav. Bilisten erbjuds ett sammanhängande nät med god och jämn standard, bra vägvisning, komfortabel och säker utformning, bra siktförhållanden och belysning, samt god tillgång på parkering och snöröjning inom rimlig tid. Mycket lite av detta erbjuds gång- och cykeltrafiken. En grundläggande förutsättning för att cykeln ska bli ett effektivt och attraktivt transportsätt är att den ges högre prioritet i trafik- och samhällsplaneringen. Välplanerade cykel- och gångnät måste vara en naturlig del i kommunernas översiktsplanering.

I dag börjar och upphör cykelvägar ofta plötsligt. Det betyder att en stor del av cykeltrafiken får ske i blandning mellan tät och snabb biltrafik. Cykelvägar går ofta omvägar jämfört med biltrafiken. Framkomligheten hindras av bilvägkorsningar m.m. där bilister i praktiken har företräde framför cykeltrafik. Vägvisningen i cykelnäten är ofta undermålig och tillgången till cykel-parkering bristande.

Det är även förenat med stora risker att ta sig fram till fots eller på cykel i trafiken. År 2006 dödades ca 30 cyklister. Räknar man ihop dödade, svårt och lindrigt skadade var det ca 2 000 cyklister som drabbades. Utifrån exponering är det fem gånger farligare att cykla eller gå i jämförelse med att åka bil. Ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister är en viktig åtgärd för att främja och öka dessa transportsätt.

En bra cykelpolitik handlar inte bara om nya cykelvägar utan även om att göra cykelresor snabbare, säkrare och bekvämare. Viktigt är att undvika onödiga tidsförluster p.g.a. omvägar, och då särskilt regleringar som är tänkta för att begränsa biltrafiken (till exempel enkelriktade gator).

Cykelbanor är bra för att höja komfortupplevelsen. Banorna måste hålls hela och rena, inte minst under vinterhalvåret. Ofta snöröjs cykelbanor långt efter bilvägarna. En bilfri stad är det bästa komfortkravet för att trivas som fotgängare. Direkta, säkra och komfortabla gång- och cykelstråk till busshållplatser och järnvägsstationer är en viktig del i ett effektivt transportsystem. Det kan skapa god tillgänglighet utan att bilen behöver bli inblandad. Cykel- och gångtrafik bör liksom kollektivtrafik prioriteras genom trafiksignaler, separata körfält etc. Möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafik måste förbättras.

7.3 Förslag inom cykeltrafiken

För att cykeln ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) Fastställda och tydliga mål för ökad cykling

För tio år sedan skedde cirka 12 procent av alla resor på cykel. I Vägverkets nationella cykelstrategi från år 2000 angavs som målsättning att cykeltrafikens andel skulle öka till 16 procent. Så har tyvärr inte skett utan tvärtom verkar cykelns andel av antalet resor minska. Av de kortväga resorna är det endast 9 procent som sker med cykel. Detta är både beklagligt och anmärkningsvärt med tanke på att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer.

Cykelns andel av antalet resor varierar stort i landet. Om människor i allmänhet skulle cykla lika mycket som i t.ex. Örebro, Umeå och Lund, skulle antalet cykelresor i landet öka med minst 50 procent. Om vi cyklade lika mycket som man gör i Nederländerna skulle antalet cykelresor öka med 145 procent. Om 25–44-åringar utan barn skulle använda sig av cykel i samma utsträckning som 15–24-åringar med eget boende, skulle cyklandet öka med 40–50 procent. Enligt Trast (Trafik för en attraktiv stad) är det möjligt att föra över 50 procent av alla bilresor under 3 km till cykel.

Man kan kort konstatera att det finns en stor potential att få fler att ta cykeln. Samhället bör därför ställa upp ett mer radikalt krav på ambitionerna för ett ökat cyklande, men även följa upp det uppsatta målet mycket bättre än vad som skett hittills.

Fel! Okänt namn på

Vi är i större behov än någonsin, på grund av miljö- och klimathot, av en snabbare omställning av transportsektorn till ett mer ekologiskt hållbart system. Vänsterpartiet anser att en rimlig ambitionsnivå när det gäller cykelns andel av antalet resor bör vara att andelen ska öka från dagens 10 procent till 15 procent till 2015 och till 20 procent till 2019. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) Inrätta cykelsamordnare

Det är viktigt att tillse att målsättningen om ökad andel cykeltrafik verkligen uppfylls. Därför bör det inrättas både en nationell och regionala cykelsamordnare. Cykelsamordnaren ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplaneringen på nationell nivå, ansvara för relevanta utbildningar inom området och för det nationella cykelbokslutet m.m. Samordningen på regional nivå kan ske vid länsstyrelsen eller om regionen själv önskar av att ett regionalt självstyrelseorgan. Det som ovan anförs om cykelsamordnare bör ges regeringen till känna.

(c) Utvärdera målen noga

Det krävs en god och kvalitativ uppföljning och utvärdering av arbetet med att nå målet. Uppföljning av cykeltrafiken bör på nationell och regional nivå ske genom s.k. cykelbokslut. Detta bör ges regeringen till känna.

Exempel på saker som kan ingå ett cykelbokslut är cykeltrafikens omfattning, olycksdata, investeringar i infrastruktur, genomförda kampanjer, cyklisternas värderingar m.m.

För att regioner ska kunna genomföra ett bokslut krävs att det antagits ett regionalt cykelprogram. Bokslutet på regional nivå kan ske vid länsstyrelsen eller om regionen själv önskar av ett regionalt självstyrelseorgan.

(d) Öka anslaget till investeringar i cykelinfrastruktur

I dag får cykeltrafiken 1 procent av staten och kommunernas anslag inom vägtrafiken, men det är ca 10 procent av samtliga transporter som sker med cykel. Förutom framtidsargument som berör miljön, hälsan och sociala aspekter, så är det även rimligt att både kommuner och stat ökar andelen medel till cykeltrafiken så att det i högre grad motsvarar människors användande av detta transportslag.

I dag anslår staten ca 200 miljoner kronor till cykelvägar. 100 miljoner kronor av dessa går till nyanläggning av cykelvägar, 50 miljoner kronor till drift och underhåll, samt 50 miljoner kronor som bidrag till kommuner för investeringar i gång- och cykelvägar. Men det är en nivå som är alldeles för låg för att möjliggöra en större ökning av antalet transporter på cykel. Den analysen delas även av Vägverket i deras förslag till reviderad cykelstrategi. ”Vägverket bedömer att det krävs betydligt större satsningar än vad som skett under lång tid om cykelresandet ska öka.” Vägverket anser att den framtida nivån på insatser per år bör uppgå till 500 miljoner kronor. Vi delar den bedömningen och avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens

proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till investeringar i cykelinfrastruktur i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

Vägverket har även bedömt det som angeläget att göra vissa punktinsatser i ett trettiotal större kommuner i landet och föreslår därför att statsbidraget till kommuner bör höjas med 100 miljoner kronor per år, det vill säga att det totalt bör motsvara 150 miljoner kronor per år. Även här delar vi Vägverkets bedömning och har avsatt även dessa medel i den nyss nämnda motionen.

Sammantaget betyder vårt förslag till höjda statliga anslag till cykeltrafiken, att cykeltrafikens idag låga statliga bidragsnivå på 200 miljoner höjs till 700 miljoner kronor per år.

Vänsterpartiet var initiativtagare till klimatinvesteringsprogrammet (Klimp) som infördes 2003 och som regeringen avvecklar. Programmet innebär att kommuner och andra lokala aktörer kan få bidrag till långsiktiga investeringar som minskar växthuseffekten. Vårt förslag betyder att 700 miljoner kronor per år avsätts till programmet. Klimp beräknas minska utsläppen med 871 000 ton koldioxidekvivalenter om året enligt en utvärdering av Naturvårdsverket. Förra årets bidrag till klimatinvesteringar beräknades ge dubbelt så stor klimatnytta per bidragskrona jämfört med när systemet infördes 2003. Det har således varit ett mycket träffsäkert och effektivt sätt att minska klimatpåverkan. Vår tanke är att kommuner även i framtiden ska kunna söka bidrag från Klimpanslaget när de vill göra investeringar i cykelinfrastruktur.

(e) Låt cykeln vara en del av tågresan

Det finns ett stort behov av att stimulera människor till att kombinera resande med cykel och tåg. Önskar vi ett hållbart transportsystem måste kombinationsresor ges en större tyngd i planeringen. Det måste bli enklare och smidigare att till exempel ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Om människor känner att det är besvärligt och krångligt med kombinationsresor, blir antagligen valet av bil som transportmedel mer attraktivt. Detta leder naturligtvis till ökad belastning på miljö och klimat, men gör även att människor rör på sig i mindre utsträckning.

Enligt Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) används cykeln som en del av resan i drygt 10 procent av samtliga tågresor. Samtidigt vet vi att cirka 40 procent av landets befolkning bor inom en radie av två kilometer fågelvägen från en järnvägsstation. I Nederländerna är det 30 procent av alla som åker tåg som tar cykeln till stationen. Även om vi är ett land med långa avstånd finns det goda möjligheter att få fler att ta med sig cykeln på tåget.

Men det finns även goda förutsättningar för människor att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge och sedan byta till tåg eller buss. För att människor ska vilja ta cykeln till tåget måste det finnas gott om cykelparkeringar som är säkra och har regnskydd. I vissa lägen bör det även byggas cykelgarage med bevakning. Banverket fick i regleringsbrev för 2006 i uppdrag att redovisa konkreta åtgärder för att öka möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg. I oktober 2007 redovisade Banverket sitt uppdrag i underlaget "Åt-

Fel! Okänt namn på

gärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg”. Banverket föreslår bl.a. att

- ? Boverket får i uppdrag analysera och belysa vilka möjligheter plan- och bygglagen (PBL) ger att hantera cykeltrafik och cykelparkeringar samt överväga behovet av mer preciserade regler för att stärka cykeltrafikens ställning
- ? kommunerna, alternativt stationsförvaltaren, får ett tydligt ansvar vid byggande och drift av cykelparkering
- ? Sika ska lyfta fram och presentera statistik om cyklar
- ? reglerna för statsbidrag ska ändras så att även kommunerna, och inte bara trafikhuvudmännen, kan bli mottagare av statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar såsom cykelparkeringar
- ? incitament till arbetsgivare övervägs för att uppmuntra anställda att använda cykel som en del av resen till och från arbetet.

Regeringen bör snarast genomföra Banverkets förslag till åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg. Detta bör ges regeringen till känna.

(f) Bygg cykelparkeringar vid järnvägsstationerna

Banverket har även gjort en översyn av hur mycket det skulle kosta att bygga ut antalet cykelparkeringar vid tågstationerna. Banverket uppskattar kostnaden till 240 miljoner kronor. Om statens andel av bidraget skulle motsvara 50 procent blir statens kostnad 120 miljoner kronor per år. Vi delar bedömningen och avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till cykelparkeringar vid järnvägsstationer i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

(g) Tvinga tågoperatör att använda tåg som kan medföra cykel

Idag har Banverket ingen makt när det gäller att tvinga tågoperatörer att använda sig av tåg som kan medföra cykel. Det är järnvägsföretagen och de som upphandlar trafik som avgör detta. Vi anser att det måste ske en ändring inom detta område. Ingen operatör ska kunna bedriva persontrafik om man inte använder tågagnar som kan transportera cyklar. Detta bör ges regeringen till känna.

(h) Möjliggör att fler kan klimattrampa till jobbet

Nästan hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer. Arbets- och tjänsteresorna utgör drygt hälften av resorna. Ett sätt att stimulera människor att ställa bilen och välja att cykla till arbetet är att ge en cykel till de anställda. Vi vill slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att istället för bil ta cykel till arbetsplatsen. Detta bör ges regeringen till känna.

(i) Stöd forskning om cykeltrafiken

Andra transportslag har många fler forsknings- och demonstrationsprojekt knutna till sig än vad som är fallet med cykeltrafiken. Det finns därför ett behov av att samla in data och statistik inom en rad forskningsfält för att öka kunskapen om cykelfrågor. Särskilt värdefull är forskning som kan leda till ökad kunskap om hur man kan öka cyklandet inom vissa grupper. Regeringen bör i regleringsbrev eller i annan form ge Vägverket i uppdrag att utreda cyklandets aspekter utifrån socioekonomiskt och etniskt perspektiv samt jämställdhetsperspektiv. Detta bör ges regeringen till känna.

(j) Ändra den samhällsekonomiska modellen

Regeringen har deklarerat att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Inte heller verkar miljöeffekter vara medräknade på ett sätt som leder mot ett hållbart resande.

Tidigare värderades t.ex. tid olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil var högt värderat medan buss och tåg var mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling hade inget värde alls. Frågan många ställde sig är varför det är värt mer att spara en timme med bil och flyg än med buss och tåg. På detta sätt gynnades projekt som underlättar bil- eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnades. De trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor ansågs ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Nu har det nyligen skett revideringar av den kalkyl som används. En del av dessa förändringar är bra, medan det fortfarande skulle behövas diskussion om andra delar.

En positiv nyhet i den samhällsekonomiska kalkylmodellen för cykel är att man nu försöker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. Det är alltså en post som sätts upp på samhällets intäktssida. Men man har inte ändrat på själva kostnadssidan, dvs. att t.ex. biltrafikanter hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel. Ändå vet vi att bilåkandet ligger bakom en del av den försämrade hälsan. Även kollektivtrafikanter förflyttar sig oftare med fötterna än vad bilister gör, eftersom de vanligtvis måste gå eller cykla en bit för att komma till eller från stationerna.

Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte heller hänsyn till åtgärder som minskad efterfrågan på transporter. Med en utbyggd cykeltrafik minskar kravet på dyra väginvesteringar. Med en god samhällsplanering får vi minskad stadsutglesning och därmed minskat behov av att färdas med motorfordon. Med en annan prissättning på koldioxid skulle cykelns konkurrenskraft stärkas.

Fel! Okänt namn på

Mot bakgrund av det som anförs ovan är det hög tid att regeringen mer omfattande utreder hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor. Detta bör ges regeringen till känna.

(k) Upprätta strategiska cykelplaner

Förutom staten har även kommunerna både möjlighet och ett ansvar att bidra till ett hållbart transportsystem. Kommunerna kan t.ex. anta och verkställa strategiska cykelplaner, låta cykel- och kollektivtrafik få större utrymme i den fysiska markanvändningen i både detalj- och översiktsplanering och avsätta medel för underhåll och byggande av cykelvägar. Det finns flera kommuner i Sverige som på ett bra och strategiskt sätt lyft upp cykeln som transportmedel. Dessa kommuner, t.ex. Lund och Örebro, har antagligen mycket erfarenhet att dela med sig av till kommuner som inte kommit lika långt.

Om cyklandet, men även kollektivtrafiken, ska få en chans att utvecklas och öka i omfattningen måste kommuner på ett mycket mer strategiskt sätt prioritera och styra resurser till detta transportmedel. Ett annat tankesätt är inte alltid helt lätt att anamma, men genom tydliga politiska signaler från kommunledningen kan mycket hända. Ett sätt att påbörja en förändring är att kommuner upprättar strategiska cykelplaner. De strategiska cykelplanerna kan utformas som en del av en översiktsplan eller som ett eget dokument. Cykelplaner och utvärderingen av dessa kan även vara en del av det underlag som krävs för att upprätta regionala cykelbokslut.

Kommuner ska upprätta cykelplaner och redovisa hur de avser att förbättra sitt cykelvägnät och ökar andelen transporter med cykel. Detta bör ges regeringen till känna.

(l) Statsbidrag till cykelbanor

Det kostar naturligtvis att bygga cykelbanor och förbättra cykelvägnätet. Till en del är det ett kostnadsansvar som åvilar kommunen. Men det finns även som vi tidigare nämnt ett nationellt ansvar. Därför anser vi att kommuner ska kunna ansöka om statsbidrag motsvarande 50 procent av anläggningskostnaden för en cykelbana, cykelparkeringar med mera. Medel ska kunna tas från det anslag som Vägverket förfogar över och som tidigare nämnts i motionen. Ett grundkrav för att få tillgång till statsbidraget är dock att kommunen upprättat en strategisk cykelplan. Vi vill därför att det införs ett statsbidrag på 50 procent av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur i kommuner som upprättat cykelplaner. Detta bör ges regeringen till känna.

(m) Se över trafikregler som missgynnar cykeltrafiken

Det finns idag en rad trafikregler som inte är anpassade till cykeltrafiken. Reglerna är istället utformade utifrån biltrafikens normer. Genom detta försvåras ambitionen att öka andelen cyklande, eftersom reglerna blir hinder på vägen mot att någon väljer cykel som transportmedel. Om det känns otryggt att cykla är det kanske inte konstigt att man väljer bil, eftersom trafiksäkerheten är högre prioriterad för bilar.

Fel! Okänt namn på

Regeringen bör utreda och se över trafikregler så att de inte missgynnar cykeltrafik. Detta bör ges regeringen till känna.

(n) Gör cykelöverfarterna säkra

I dag är huvudregeln att när en cykelled möter en vägled, så har biltrafiken förkörsrätt. Det finns inget som helst som motiverar att så måste vara fallet. När det gäller gående kontra bilar på ett övergångsställe har idag de gående företräde och bilarna är skyldiga att stanna. Vi anser att så även bör gälla för cykelleder och cykelbanor. Det lagliga skyddet för cyklister bör därför stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter. Detta bör ges regeringen till känna.

Cykelöverfarter måste även bli säkrare genom t.ex. färgmarkering i gatan och genom en särskild vägs skylt (vilket finns i flera andra länder). Både bilister och cyklister måste uppfatta att cykelöverfarten är ett speciellt område, och med en tydlig markering samt skylt får man signal om att ta det försiktigare. Det är en fördel om utformningen av cykelöverfarter är densamma oberoende av var i landet man befinner sig. Vägverket bör få i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få en mer enhetlig utformning. Detta bör ges regeringen till känna.

(o) Tillåt cykling i motgående riktning på enkelriktade vägar

Eftersom cykeln klassas som ett fordon är det logiskt att den inte kan köra mot enkelriktat. Men cykeln är inte vilket fordon som helst. Farten gör den mer lik andra typer av åkdon, t.ex. skateboard och rullskridskor, vilka idag tillåts färdas på trottoarer. Enkelriktade gator leder till att cykeltrafikanten får ta långa omvägar, vilket inte stimulerar till användning av cykel. Ett sätt att komma runt denna problematik är att tillåta cyklister att köra mot enkelriktat, under förutsättning att det finns tydliga markeringar i gatan för cykelfältet.

Det går naturligtvis inte att säga att alla enkelriktade vägar ska ha motgående cykelfält eller cykelbanor, eftersom det beror på den lokala situationen (t.ex. vägbredd). Men i mycket hög utsträckning skulle det inte vara något problem att tillåta detta på de flesta platser. Regeringen bör undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelfält och cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg. Detta bör ges regeringen till känna.

(p) Tillåt högst 30 km i blandad trafik

I så stor utsträckning som möjligt bör cyklister och bilar separeras, dvs. cykelbanor är det allra bästa. Det är även bra om man kan separera gående och cyklar från varandra. Där det inte är möjligt att separera bilar från cyklar är det lämpligt att cykelfält anläggs som en del av själva körbanan. I dessa fall bör hastighetsbegränsningen inte överstiga 30 km/h. För om nollvisionen ska nås inom rimlig tid kan inte blandtrafik tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/h. Detta bör ges regeringen till känna.

(q) Förbättra vägvisningen för cyklister

Det finns ingen anledning att cyklister inte ska ha samma standard på vägvisningar som gäller för biltrafikanter. Cyklister har lika stor nytta av god och

Fel! Okänt namn på

korrekt vägvisning. Med en väl utvecklad vägvisning blir det lätt och smidigt att ta cykeln även på längre sträckor. I de fall cykelbanor binds ihop med hjälp av vanliga vägar ska det självklart finnas cykelvägvisning även längs bilvägarna.

Utifrån vad som angetts här ovan bör regeringen utreda hur vägvisningen kan förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar. Detta bör ges regeringen till känna.

(r) Hindra inte cykeln vid anläggande av två-plus-ett-väg

Staten har ett delat ansvar med kommuner att bidra till att det skapas cykelnät som knyter ihop kommuner. Det är därför viktigt att staten uppmärksammar cykeltrafikens behov vid anläggande av vägar. Ibland har staten och Vägverket flera olika mål som står emot varandra. I det läget gäller det att ha ett transportslagsövergripande synsätt och se att olika transportmedel kan komplettera varandra. Ett exempel på motsättningar mellan olika mål, men som skulle kunna lösas, är när det byggs två-plus-ett-vägar.

En två-plus-ett-väg är ett exempel på mötesseparering och innebär två körfält i ena riktningen och ett körfält i andra riktningen. Antalet körfält skiftar oftast vid ca 1–2 km längd. Dessa typer av vägar är mycket bra utifrån trafik-säkerhetssynpunkt och mycket billigare att bygga än motorvägar (2 + 2 filer). Det finns idag ett behov av att göra fler vägar till två-plus-ett-vägar, vilket vi i hög grad även har föreslagit i olika sammanhang.

Men i samband med byggande av en två-plus-ett-väg förbjuds oftast för cyklister att färdas på sträckan eller så blir det så farligt för cyklister att de inte kan färdas längs sträckan. Dels blir det för trångt, dels tillåts hastigheter på 90–110 km/h. Det betyder att vi får en säkrare bilmiljö, samtidigt som cykeltrafikanterna hänvisas till andra vägar. De alternativa vägarna kan ibland ligga parallellt med den nya två-plus-ett-vägen och därmed uppstår inga större problem för cyklister. Men lika ofta blir de alternativa vägarna längre och det upplevs som krångligt att använda cykel. I dessa fall behövs det även byggas nya cykelbanor längs med vägen.

Vi anser att när två-plus-ett-vägar byggs ska alltid cykeltrafikanternas perspektiv vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister. Detta bör ges regeringen till känna.

8 Lokal och regional kollektivtrafik

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. Det största hotet mot uppställda klimatmål är den tilltagande vägtrafiken, och det krävs krafttag, genom både ”morot och piska”, för att styra vårt resande till kollektiva färdmedel. För att lyckas med detta krävs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de

förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller på landsbygden.

Kollektivtrafik, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänligt, och trafiksäkrare, och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, som i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks.

Bussar är och kommer under lång tid framöver vara det viktigaste transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik. 70 procent av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss. Spårtrafiken är självklart av stor betydelse, men om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras när det gäller vägtrafik, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter.

8.1 Förslag inom kollektivtrafiken

För att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) Kollektivtrafiken ägs och drivs gemensamt

Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljettpengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har sedan 1990-talet varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. I stället för att fortsätta på den nuvarande inslagna vägen är det hög tid för stat, kommuner och landsting att återta den nödvändiga kontrollen över kollektivtrafiken. Inte minst för att stärka kvinnors tillgång till resande.

Dessvärre verkar regeringen vilja öka graden av privata operatörer ännu mer. Den av regeringen tillsatta Lundinutredningen har nyligen lagt fram ett förslag till hur kollektivtrafiken kan göras ännu mer marknadsmässig. Om regeringen fullföljer förslaget innebär det bl.a. höjda biljettpriser med kanske 50 procent, sämre turtäthet och sämre överblick över linjeutbudet. Detta är inte en väg som leder till en större andel resande med kollektivtrafik!

Sika har nyligen uttalat (i samband med EU-kommissionens förslag om hållbara framtida transporter) att det inte finns belägg för att liberaliserade transportmarknader generellt har bättre tillgänglighet, större punktlighet och säkrare och miljövänligare transporter. ”I perifera delar av EU kan en felaktigt genomförd avreglering av transportmarknaden tvärtom få negativa konsekvenser genom att ingen trafik överhuvudtaget kommer att bedrivas där då marknaden inte är tillräckligt stor.” (Sikas remissvar till EU-kommissionens förslag om hållbara framtida transporter).

Fel! Okänt namn på

Vi anser att kollektivtrafiken i huvudsak ska drivas av samhället: i kommunal regi, landstingsregi eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) Större statligt ansvar för finansiering

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Riksdag och regering ska därför tillskjuta medel för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Vi föreslår i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010 att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor under en treårsperiod. Vårt förslag innebär att det år 2010 betalas ut 1 500 miljoner kronor, 2011 1 500 miljoner kronor och 2012 2 000 miljoner kronor. Utbetalningen går till trafikhuvudmännen via kommuner och landsting och fördelningsprincipen kommer i princip ske utifrån andelen invånare i varje län.

Regeringen bör avsätta medel till den lokala och regionala kollektivtrafiken i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

(c) Statliga medel till kollektivtrafik på landsbygden

En väl fungerande och prisvärd kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för regional utveckling i alla regioner. Den ska inte styras utifrån kortsiktiga privata vinstintressen utan utifrån medborgarnas behov och miljö- och trafikpolitiska mål. Behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. Det finns därför inte en lösning som passar hela landet. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa sträckor dagligen för att kunna ta sig till och från arbeten eller utbildningar. Fungerande transporter är en livsnödvändighet för både enskilda och företag och det bästa är självfallet om merparten av resorna kan lösas genom kollektiva transporter.

Men det är inte realistiskt att tro att det helt går att ersätta bilresor även om det sker förbättringar av det kollektiva resandet. Vi inser att det finns delar av Sverige där bilen är skillnaden mellan att bo kvar på landet eller flytta in till regioncentret. Dessa områden saknar i stort sett möjlighet till kollektivtrafik för exempelvis arbetspendling.

Trots dessa begränsningar går det dock att förbättra kollektivtrafiken avsevärt på landsbygden, inte minst genom ett ökat utbud av kollektivtrafik. Som en del av vår skatteväxling avsätter vi i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010, 2,5 miljarder under en treårsperiod till kollektivtrafik på landsbygden (500 mnkr 2010, 1 000 mnkr 2011 och 1 000 mnkr 2012). Medlen tillfaller kommuner och landsting som vidarebefordrar medlen till respektive huvudman. Det är svårt att redan nu fastslå ett exakt system för kreditering av medel från staten till trafikhuvudmännen via kommuner och landsting.

Vi anser bl.a. att det ska finnas krav på att medlen verkligen används till att höja antalet resor. Vi vill därför att Rikstrafiken får i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem kan se ut som bidrar till att antalet resor verkligen ökar. Den exakta utformningen av systemet, dess avgränsningar och utbetalningsförfarande kan således inte vara möjligt att införa förrän 1 juli 2010.

Regeringen bör avsätta medel till kollektivtrafik på landsbygden i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

(d) Låt intäkterna från trängselkatten gå till kollektivtrafiken

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på landsbygden. Större städers miljöpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik.

Det var för oss en självklarhet att trängselavgifter skulle återinföras i Stockholm efter försöksverksamheten och resultatet av den lokala folkomröstningen. Den borgerliga regeringen bytte glädjande nog också åsikt i frågan om trängselkatt, men har tyvärr valt inriktningen att intäkterna från trängselavgiften ensidigt ska användas till att finansiera diverse vägprojekt istället för att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen.

På valsedeln framgick med tydlighet att intäkterna skulle användas till både vägar och kollektivtrafik. Regeringens hållning är därför ett dubbelt svek: dels mot valresultatet, dels mot trafikmiljön i Stockholm. Vänsterpartiet menar att intäkterna från trängselavgifterna i huvudsak ska användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Detta bör ges regeringen till känna.

(e) En förbättrad samordning

Genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter kan man effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Det är inte omöjligt att skapa en fungerande kollektivtrafik på landsbygden. Det krävs dock en planering som tar hänsyn till och utgår från landsbygdens förutsättningar och behov. Inte minst i områden med litet underlag kan en bättre samordning leda till lägre kostnader och ett bättre trafikutbud. Därför bör det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken på landsbygden. Detta bör ges regeringen till känna.

(f) Stöd försök med anropsstyrd kollektivtrafik

En svaghet med kollektivtrafik jämfört med att ta den egna bilen är att kollektivtrafiken oftast är uppbyggd kring fasta linjesträckningar och tidtabeller. Det ger sämre flexibilitet i resandet jämfört med bilen och utgör därför ett hinder för kollektivtrafikens möjligheter att konkurrera med bilen. Ett sätt att öka flexibiliteten är att använda s.k. anropsstyrd trafik för att mata resenärer till bättre belagda linjer. Anropsstyrd kollektivtrafik kan med fördel användas i ökad omfattning i områden med litet resandeunderlag. Staten bör därför sti-

Fel! Okänt namn på

mulera de regionala trafikhuvudmännen till försök med en utökad anropsstyrd kollektivtrafik. Detta bör ges regeringen till känna.

(g) Öka tillgängligheten till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

I Sverige beräknas ca 1 miljon människor ha någon form av funktionsnedsättning i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen resor för personer med funktionsnedsättning sker med organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och personer med funktionsnedsättning har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning till år 2010.

I samarbetspropositionen ”Moderna transporter” föreslog Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet att Vägverket och Banverket, inom ramen för arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, gemensamt bör leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning. I propositionen konstateras att anpassningen av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och deras behov går för långsamt i förhållande till det uppställda målet.

Regeringen bör därför snarast lägga fram ett förslag till hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt snarast möjligt. Vi föreslår ett sådant skarpt förslag i motionen Trafik och social hållbarhet (2009/10:T534).

Vi har även avsatt medel för handikappanpassning i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2021. Vi föreslår i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010 att det under en tolvårsperiod avsätts speciella medel men även inom ramen för de regionala planerna, så att tillgängligheten i kollektivtrafiken kan öka.

Regeringen bör avsätta medel för att öka möjligheterna i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning i enlighet med vad som här ovan anförs. Vi föreslår ett sådant skarpt förslag i motionen Trafik och social hållbarhet (2009/10:T534).

(h) Inför ett avståndsbaserat reseavdrag

Dagens skatte- och avdragssystem gynnar främst högavlönade män och missgynnar i allmänhet kollektivtrafikanter och i synnerhet kvinnor. I samarbetspropositionen ”Moderna transporter” står följande:

Ett ökat kollektivt resande är en viktig del ... för att få ned koldioxidutsläppen från transportsektorn. Regeringen vill ytterligare stimulera resande med kollektivtrafik, i första hand till och från arbetet. En utredning ska därför tillsättas med uppdrag att lämna förslag som stimulerar till ett ökat utnyttjande av kollektiva färdmedel. Förslagen kan avse skattelättnader för resor med sådana färdmedel.

Detta arbete har inte påbörjats och vi vill att det snarast tillsätts en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar de som bor på landsbygden. Detta bör ges regeringen till känna.

(i) Skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån

I dag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. Om vi förändrar de ekonomiska styrmedlen så att de blir färdmedelsneutrala, kan vi skapa bättre möjligheter för personer att välja kollektivtrafiken som färd sätt. Det skulle då leda till att minska biltrafikens skadliga miljöpåverkan.

Vi vill i enlighet med Klimatberedningens förslag se över möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma sätt som görs idag med t.ex. bidrag till friskvård. Detta bör ges regeringen till känna.

(j) Miljöanpassa kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är utan tvekan generellt sett bättre för miljön än privatbilen. Det gäller oavsett om transporter sker med buss, tåg, sjötrafik eller tunnelbana. Merparten av kollektivtrafiken utgörs av busstrafik, vilket har stor betydelse för att få en effektiv kollektivtrafik. En ökad beläggning inom kollektivtrafiken ökar effektiviteten i energianvändningen.

Det återstår dock fortfarande åtgärder för att kollektivtrafiken ska bli helt miljöanpassad. Det är t.ex. viktigt att busstrafik och diesellok ställs om till förnybar drift. Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och intrång i den fysiska miljön som påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Regeringen bör därför utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

(k) Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter

Vänsterpartiet driver krav på ökade energi- och koldioxidskatter. Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljökador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver därför i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färd sätt. Bensin- och dieselskatten är ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Men samtidigt som höjd dieselskatt är en åtgärd för att minska miljöbelastningen, leder åtgärden delvis till försämrade möjligheter att bedriva kollektivtrafik. Visserligen vill Vänsterpartiet göra kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken med nya statliga bidrag (se ovan). Men allt annat lika innebär ett högre dieselpreis att det blir dyrare att bedriva busstrafik. Den senaste statliga höjningen av dieselskatten betydde att busstrafiken fick ökade drivmedelskostnader motsvarande 100 miljoner kr. Detta motverkar naturligtvis ambitionen att få fler att åka kollektivt. Vi anser därför att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel. Detta bör ges regeringen till känna.

Om busstrafiken slipper höjda drivmedelsskatter betyder det ca 100 miljoner i minskade utgifter för det kollektiva resandet. Vi har i vårt budgetförslag för 2010 avsatt just den summan på skattesidan. Men vi har även tillfört busstrafiken ytterligare 40 miljoner kronor för att kompensera vårt förslag om att

Fel! Okänt namn på

höja dieselskatten ytterligare. Sammantaget får busstrafiken därmed 140 miljoner kronor i minskade utgifter 2010 genom Vänsterpartiets förslag, trots Vänsterpartiets och regeringens höjning av dieselskatten.

Vänsterpartiet vill säkerställa att busstrafiken även fortsättningsvis inte drabbas av ökade kostnader för höjda drivmedelsskatter. Vi anser att regeringen i enlighet med förslag från Klimatberedningen, ska BNP-koppla drivmedelsskatterna till den ekonomiska utvecklingen men att busstrafiken kompenseras för dessa ökade kostnader. Detta bör ges regeringen till känna.

(l) Låt busstrafiken slippa trafikförsäkringspremien

Den borgerliga regeringen har beslutat att den privata trafikförsäkringen ska ta över sjukförsäkringens åtagande i de fall där trafikskador har genererat kostnaden. Som ett led i detta har skatt på trafikförsäkringspremien införts. Motivet är att öka riskmedvetandet med direkta individuella kopplingar till försäkringskostnaden. En första bit mark har därmed brutits upp för att sedan kunna efterföljas av speciallösningar för andra grupper. Det är inte otänkbara att så kallade riskgrupper som rökare och diabetiker skulle kunna komma att inrymmas i sådana lösningar. Inte minst ur klass- och könsperspektiv är detta en mycket farlig utveckling, exempelvis eftersom människor med förslitande arbetsuppgifter relativt sett skulle dra på sig högre försäkringskostnader än andra grupper.

Men regeringens beslut om att lägga skatt på trafikförsäkringen innebär även att busstrafiken påförs ökade kostnader. Borgligheten säger sig vilja koppla skaderisk till betalningsnivå. Trots det har bussar fått en ökad premieskatt med ca 8 000 kr per buss! Och då är bussen så oerhört mer trafiksäker än vad en bil är. Vi anser att detta är orimligt. Vi vill avskaffa trafikförsäkringspremien för bussar, vilket betyder ca 100 miljoner kronor mer till busstrafiken. Regeringen bör genast lägga fram förslag som innebär att trafikförsäkringspremien för bussar avskaffas. Detta bör ges regeringen till känna.

(m) Låt busstrafiken få sänkta fordonsskatter

År 2000 höjdes fordonsskatten för bussar från 1 500 kr till 20 000 kr. Det är inte rimligt att bussar ska påföras så hög fordonsskatt, med tanke på att tåg och flyg är skattebefriade. Kollektivtrafiken måste stimuleras och vi vill därför sänka fordonsskatten för tunga bussar till 2000 års nivå. Det skulle kosta staten ca 200 miljoner kr per år i minskade skatteintäkter, vilket vi föreslår i vårt budgetförslag.

Regeringen bör lägga fram förslag som innebär att bussar får sänkt fordonsskatt. Detta bör ges regeringen till känna.

(n) Försök med avgiftsfri kollektivtrafik

Redan i nuläget finansieras en stor del av kollektivtrafiken av samhället via skattemedel. Trots det höga samhällsstödet tar trafikhuvudmännen ändå ut biljettavgifter, som uppfattas som höga av tilltänkta resenärer. Om det är dyrare att ta bussen någon mil till jobbet jämfört med den egna bilen, får ju kollektivtrafiken svårt att hävda sig. Inte sällan råder därför på många håll en låg beläggning i kollektivtrafiken.

En avgiftsfri kollektivtrafik med hög tillgänglighet för alla resandegrupper, inte minst för personer med funktionsnedsättning, borde leda till ett kraftigt ökat kollektivt resande, som ger en rad positiva effekter: ett effektivt resursutnyttjande, att satsade skattemedel faktiskt kommer de kollektivresande till godo för t.ex. pendling till arbete och utbildning, positiva miljöeffekter, minskat vägslitage, färre trafikolyckor och därmed lägre trafikskadekostnader. En avgiftsfri kollektivtrafik skulle även gynna kvinnors resande i större utsträckning.

Vänsterpartiet menar att det krävs ett radikalt nytänkande i trafikpolitiken. Om vi verkligen menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt så måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Då duger det förstås inte att trafikhuvudmännen tvingas ha ett strikt företagsekonomiskt tänkande och ständigt höja biljettpriset, dra in trafiklinjer och försämra turtätheten i sina försök att minska kostnaderna och höja intäkterna. Resultatet av ett sådant snävt tänkande blir i stället en negativ spiral, som i själva verket motverkar ett ökat kollektivresande. Vi vill i stället ha en helhetssyn och att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset.

Vi vill att det genomförs ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken. Detta bör ges regeringen till känna.

Kostnaden är svår att beräkna eftersom det beror på vilka län som deltar, men i det budgetförslag vi lagt fram till riksdagen har vi utgått ifrån att det är Skåne-regionen och Örebro län som deltar. Det skulle på årsbasis betyda 1,8 miljarder kronor. Försöken ska pågå under en längre tidsperiod (4–5 år). De ska vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening ska studeras och analyseras. Med ett brett och djuplodande utvärderingsunderlag är det lättare att senare fatta lämpliga framtida beslut. Forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, miljöpåverkan, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet. Detta bör ges regeringen till känna.

(o) Satsning på ny spårtrafik och nya spårfordon

Det är viktigt med nytänkande i kollektiva resandet. Det övergripande syftet måste vara att öka det kollektiva resandets andel av det totala antal personresor. Men det kan kanske ske på andra sätt än dagens utbud. En del i ett nytänkande kan vara förslag till nya eller nygamla spårfordon. Det gäller t.ex. spår-taxi i Uppsala eller duospårväg i Norrköping. För att möjliggöra ett fortsatt nytänkande kring lokal spårtrafik vill vi avsätta 500 mnkr varje år till utveckling av lokal spårtrafik, vilket betyder 6 miljarder under perioden 2010–2021. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till lokal spårtrafik i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill även att staten fortsätter ge statsbidrag till inköp av lokala spårfordon. Vårt förslag innebär att det årligen avsätts 400 miljoner för detta ända-

Fel! Okänt namn på

mål, vilket betyder 4,8 miljarder under perioden 2010–2021. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till lokala spårfordon i enlighet med vad som här ovan anförts. Detta bör ges regeringen till känna.

(p) Satsning på BRT-bussar

BRT, Bus Rapid Transit, är ett sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvalitén på de långa bussarna är högre än vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: fler människor kan förflyttas på samma tid men med lägre kostnad.

I Sverige finns det inte riktigt något bra exempel på BRT, även om man kan nämna Lundalänken som ett bra försök. Utomlands finns det dock flera goda exempel, t.ex. Curitiba i Brasilien och Eindhoven i Nederländerna. Vi anser att BRT skulle vara möjligt att införa även i Sverige. Till en början kanske som försöksverksamhet på två orter, vilket man efter ett tag får utvärdera resultatet av. Det kan även vara att först anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man skulle vilja ha spår, men inte anser att det finns tillräckliga medel till. Ett exempel skulle kunna vara längs den s.k. Tvärbana syd, en tänkt spårväg i södra Stockholm mellan Flemingsberg–Kungens kurva–Älvsjö station. Sträckan kan ses som lämplig med tanke på den tydliga avgränsning som finns för en speciell väg bana och som ska koppla ihop tre stora kommunikationsnoder.

Vi anser att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel ska tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

I vårt förslag till infrastrukturinriktning har vi inom ramen för Vägverkets budget avsatt 8,4 miljarder till riktade satsningar till kollektivtrafiken, vilket då betyder satsning på BRT-bussar, men även medel till handikappanpassning samt förbättrade miljöer vid stationer och hållplatser. Det sista är inte minst viktigt för att skapa trygga fysiska miljöer som är utformade för att underlätta snabba och smidiga byten inom kollektivtrafiken för kvinnor och män. Regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar till kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna i enlighet med vad som anförts här ovan. Detta bör ges regeringen till känna.

9 Järnvägstrafiken

Järnvägstrafiken i Sverige styrs idag utifrån företagsekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället. Resultat av privatisering och konkurrensutsättningar är att t.ex. SJ tvingats minska antalet anställda, höja biljettpriserna och dra in på underhållet till tågen. Det medför att många resenärer, t.ex. studenter, pensionärer och andra med låga inkomster, väljer att istället resa med bil eller flyg. Dessutom har förseningar och inställda tåg inte förbättrat situationen. Då kvinnor använder sig av tåg i högre utsträckning än män, har deras transportbehov försämrats i högre grad – och det i en transportvärld som redan är dominerad av män, både vad gäller inriktning och representation.

Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Inte minst den viktiga och stora frågan om människans påverkan på klimatet hänger intimt samman med en utveckling och förbättring av möjligheten att färdas med tåg. Det är hög tid att vi får en ändring av färdriktningen när det gäller tågtrafiken.

9.1 Förslag inom järnvägstrafiken

För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) Öka banunderhållet och minska tågförseningarna

Banverket har i sitt förslag till ny infrastrukturinvestering för 2010–2019 redogjort för hur stor budgeten måste vara för att man ska få en bra drift och underhåll av järnvägssträckor. Omfattningen på denna budgetpost beror lite på vad man vill åstadkomma och Banverket har angett tre ramnivåer. I ramnivå 1 kan man upprätthålla befintlig standard, vilket kostar 6 miljarder kr/år. I ramnivå 2 kan man återställa till en nivå som är berättigad utifrån den nuvarande och den förväntade trafiken och därefter upprätthålla denna nivå. Ramnivå 2 kostar 7 miljarder kr/år och leder bl.a. till punktligheten i järnvägsnätet förbättras med 50 procent. Den högsta nivån som Banverket nämner är ramnivå 3, vilket motsvarar 7,6 miljarder kr/år. I ramnivå 3 kan man även kraftigt utöka godstrafiken med 50 procent.

Vi anser det som självklart att det avsätts 7,6 miljarder kr/år, dvs. totalt ca 91 miljarder kronor till banunderhåll under perioden 2010–2021. Det är därmed 2,3 miljarder kr högre än 2009 års nivå. En kraftig ökning av banunderhållet leder till minskade förseningar för resenärerna. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till ökat underhåll i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

(b) Bygg mer järnvägar

I Banverkets nya förslag till investeringsplan för perioden 2010–2019 presenteras fem olika investeringsnivåer. Den högsta nivån motsvarar 50 procent mer i förhållande till dagens nivå. Med den ambitionsnivån kan järnvägen ta ett rejält kliv in i framtiden och bli en stor satsning på klimatminskande åtgärder. Då finns det förutsättningar att styra över transporter av gods och människor från väg till spår.

Vi tycker att den högsta investeringsnivån som Banverket presenterat snarare är ett golv att utgå ifrån. 50 procent högre investeringsram under perioden 2010–2021 betyder ca 164,4 miljarder under tolv år eller 13,7 miljarder i genomsnitt varje år. Men om vi inom planperioden ska rymma hela investeringen för t.ex. Norrbothniabanan, Götalandsbanan och ny spårtrafik i Stockholm måste investeringsnivån höjas betydligt.

I den motion vi lämnat till riksdagen med anledning av regeringens proposition om en ny infrastrukturinriktning för 2010–2019 (Framtidens resor och transporter 2008/09:35) föreslår vi att den framtida investeringsnivån ska ligga på ca 16 miljarder kr per år, dvs. 78 procent högre än dagens nivå. Det är för hela planperioden ca 191 miljarder kronor. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till nyinvesteringar i järnvägen i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi utvecklar vår infrastrukturinriktning i motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter 2008/09:35.

(c) Inför en investeringsbudget

För att möjliggöra stora satsningar på nya spår och ökat underhåll av järnvägarna krävs ett ändrat tankesätt när det gäller vad som är en investering för framtiden. Statens nuvarande budgetsystem ser inte en investering som något långsiktigt. Istället betraktar budgetlagen en långsiktig investering som kortfristig konsumtion.

I dag sker investeringar i väg och järnväg i regel genom att staten tar upp kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Det betyder en direktavskrivning, vilket är ett ganska ovanligt förfaringssätt jämfört med vad som är brukligt i andra sektorer.

När infrastrukturinvesteringar finansieras med anslag innebär det att anslag tas i anspråk i takt med att utgifterna uppstår. Det finns därmed även en risk för att projekt dras ut tidsmässigt och ökar i totalkostnad, när staten anser att hela summan inte kan tillföras under ett och samma år. När vägen eller järnvägen är färdigställd finansieras sedan drift, underhåll och återinvestering av vägen med anslag årligen under vägens hela livslängd.

Men det är inte alltid en investering skrivs av under ett och samma år. Budgetlagen öppnar i 23 § för att riksdagen kan besluta om att finansiera

Fel! Okänt namn på

infrastrukturinvesteringar genom lån i Riksgäldskontoret. Lånefinansiering används för att kunna tidigarelägga vissa projekt, t.ex.:

- ? väg E18/20 delen Örebro–Arboga
- ? väg E4 delen Stora Åby–Väderstad
- ? E22 delen Söderåkra–Hossmo, Grödingebanan
- ? Södra länken i Stockholm.

Men även Öresundsbron och Bothniabanan är exempel på lånefinansierade projekt. Dessa lån återbetalas sedan med anslag över en förutbestämd amorteringsperiod, vilken kan variera men dock aldrig mer än vägens eller järnvägens beräknade ekonomiska livslängd. Kostnaderna för planering av projektet täcks som regel av anslag, och lånen börjar oftast återbetalas när vägen/järnvägen tas i drift. På samma sätt som med direktavskrivna investeringar betalas drift, underhåll och reinvestering årligen med anslag. Med andra ord: huvudregeln är att investeringar ska skrivas av direkt, men staten kan göra undantag och även använda lån till infrastrukturinvesteringar. Vi anser att det snarare borde vara tvärtom, dvs. att man som regel lånar till en investering. Det är ett system om används av företag, kommuner, landsting, bostadsrättsföreningar m.m. Ja, så gott som alla utom staten delar upp sin budget i en driftdel och en investeringsdel. Även hushåll agerar så i praktiken, eftersom det är få som kan betala av sitt hus eller sin bil samma dag som köpet görs.

En investering ska ses som något man kan konsumera under en längre tid. Hus, vägar, spår, fabriker osv. är tydliga investeringar. Investeringar skiljer sig från konsumtionsvaror, eftersom de sist nämnda inte kan konsumeras under en längre tid. Löner, livsmedel och dryck är exempel på konsumtionsvaror som naturligtvis tas upp i en ”driftbudget”.

Det finns ibland de som hävdar att om man låter investeringar finansieras genom lån istället för anslag, så påför man en skuld till nästa generation. Det är dock en totalt felaktig syn! Det är snarare så att om man betalar hela investeringskostnaden under ett och samma år, påför man hela kostnaden till dagens generation, fast det är uppenbart att ett hus eller en järnvägssträcka kan användas av många generationer framöver. Vill man ha en rättvis fördelning av kostnader ska dagens generation betala för allt som konsumeras idag, medan det som kan konsumeras under en längre tid, dvs. en investering, ska delas upp under en längre amorteringstid.

Konsekvensen för statens offentliga finanser kommer inte att förändras med en investeringsbudget, eftersom Riksgäldskontorets lån för investeringar påverkar statens totala låneram. Men utrymmet under utgiftstaket ökar, eftersom investeringssumman då flyttas från en utgiftspost till ett lån för staten. Investeringarna får då även ses som del i en expansiv finanspolitik, vilket bl.a. leder till ökad sysselsättningsgrad och minskad arbetslöshet.

Vi anser att det ska införas en investeringsbudget för att möjliggöra ökade investeringar i järnväg, men även för att fördela kostnaderna bättre mellan olika generationer. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

(d) Ompröva avreglering och bolagisering

Riksdagen beslutade 1988 att dela upp Statens järnvägar i två delar, SJ och Banverket. SJ fick ensamrätt att trafikera stornätet, medan regionala trafik-huvudmän fick trafikeringsrätt för persontrafiken på länsbanorna. Banverket gavs ansvaret för infrastrukturen, dvs. järnvägsspåren. Senare tillkom också Jernhusen AB som en aktör som skulle handha tågstationsbyggnaderna. Vänsterpartiet var djupt oroligt för att ansvaret för en väl fungerande järnvägstrafik skulle bli otydligt. Problemen ökade ytterligare när affärsverket Statens järnvägar (SJ) styckades upp i flera bolag år 2001. SJ AB fick sköta persontrafiken, Green Cargo AB godstrafiken och olika privata aktörer släpptes in på spåren.

Avreglering och bolagisering har inte medfört ett nyttjande av järnvägs-kapaciteten på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Vad som är företagsekonomiskt lönsamt är inte per automatik också bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vänsterpartiet vill pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Detta bör ges regeringen till känna.

Kvinnor och män har olika resmönster och använder transportfärdmedel i olika hög grad. Fler män färdas med flyg och bil och fler kvinnor färdas kollektivt med lokaltrafik och tågtrafik. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker idag, är det viktigt att prioritera färdmedel som kvinnor använder i större utsträckning.

En positiv regional utveckling försvåras påtagligt om "huvudspåret" är ökade biljettpreiser, nedläggning av trafik, färre tågstopp på mindre stationer, försämrad turtäthet, nedläggning av godstransporter på vissa linjer, biljettkrångel och bristande samordning mellan olika tågoperatörer och andra transportslag osv.

Konkurrensutsättningen har drabbat de anställda på ett negativt sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder, sämre ersättningar osv. Vi är medvetna om att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Ett första steg är att reglera avregleringen.

Riksdagen har på regeringens förslag nyligen beslutat att SJ:s trafikeringsrätt ska upphöra 2010 och att konkurrensen på stambanorna ska öka. Denna stora förändring kommer att leda till försämrade möjligheter att bedriva en nationell järnvägstrafik som ser behoven i hela Sverige. Om SJ mister sin trafikeringsrätt kommer det att bli svårare att nå miljö- och klimatmål, eftersom den långväga järnvägstrafiken får svårare att verka och kvalitén försämras när det gäller tider och utbud. Med en sådan utveckling väljer människor andra trafikslag, t.ex. flyg, för att kunna resa. Regeringen menar på fullaste allvar att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på spåren, kommer att leda till förbättrad och ökad trafik. Det är ett märkligt påstående. I dag är det

stora problemet inte att vi har för få operatörer, utan att vi har kapacitetsbrist i form av för lite spår och för lågt banunderhåll. Fler operatörer kommer på intet sätt leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar. Vi kan bara åtgärda kapacitetsbrister med att bygga fler järnvägar och höja anslaget till banunderhåll.

(e) Sänk SJ:s avkastningskrav

Från att ha varit en samhällelig nyttinghet, ja "hela folkets järnväg", förändrades SJ AB genom olika trafikpolitiska beslut till att ha som främsta mål att gå med företagsekonomisk vinst. Men det är inte bara vinst SJ AB ska göra, utan företaget har även ett avkastningskrav till staten, som kräver utdelning till statskassan. Även om det inte går att göra en helt rättvis jämförelse med Danmarks motsvarighet, Danske Bahn (p.g.a. att det är ett affärsverk och inte ett aktiebolag som SJ AB), kan vi ändå notera att den danska staten ser sitt tåg företag som så viktigt att det varje år tillförs 4 miljarder danska kronor från staten! Det hårda avkastningskravet har lett till en stark fokusering på att skapa vinst. "Vanliga" resenärer har fått stå åt sidan medan inriktningen har varit att konkurrera med flyget om höginkomstresenärerna och inte minst tjänsteresenärerna. SJ:s inriktning blir därmed ett sätt att fokusera på marknadsandelar där män dominerar.

Avkastningskravet har också gjort att SJ AB i sin planering prioriterat ned förhållandevis lågtrafikerade banor på landsbygden. Ett snävt avkastningskrav leder till att presumtiva resenärer utifrån ekonomiska utgångspunkter istället väljer flyget eller bilar, som båda ger en större miljöbelastning. Det är förhållandevis dyrt att resa med tåg i Sverige om man till exempel jämför med långfärdsbussarna. Busstrafiken fyller en mycket viktig funktion när det gäller att förflytta personer långväga på ett relativt miljövänligt sätt i jämförelse med bil och flyg. Men om tågtrafikens marknadsandel ska öka måste priset för tågbiljetter bli lägre. Om avkastningskravet försvann skulle SJ ha större chans att dels kunna sänka priserna på biljetterna, dels enklare reinvestera i nya tåg och vagnar. Vänsterpartiet vill att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren, dvs. staten, avskaffas och att lönsamhetsmålet minskas till 5 procent. Detta bör ges regeringen till känna.

(f) Kombinera SJ:s ensamrätt med en trafikeringsplikt

Det statliga bolaget har genom beslut av regering och riksdag trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, som i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Bolaget kan emellertid avstå ensamrätten att trafikera en sträcka som anses olönsam. Om trafiken på en sådan sträcka anses vara viktig kan den upphandlas av Rikstrafiken. Upphandling av olönsam järnvägstrafik har i regel skett i konkurrens mellan olika järnvägsföretag.

Trots att SJ AB har ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta är en orimlig ordning. Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och sätter avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. en fungerande kollektiv-

Fel! Okänt namn på

trafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. I det här fallet måste därför ägardirektivet ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör ges regeringen till känna.

(g) Samordna den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg

Järnvägsnätet kan också trafikeras av regionala tåg i de olika trafik huvudmännens regi. Trafiken finansieras då i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip ej överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafik huvudmännen i län som gränisar till varandra bestämmer sig för att sköta trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna.

I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala, delvis skattefinansierade, tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB kan naturligtvis SJ-trafiken på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Därmed hotas den långväga persontrafiken på järnväg. Vi bör istället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

Skåne regionens och Norrlandstågs trafikeringsrätt är på lång sikt ett hot mot de längre tågresorna. Sika har i en rapport konstaterat att det kan leda till ett minskat utbud av resor med tåg på längre sträckor. När tågförbindelser försämras söker sig människor till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen.

(h) Överför ansvaret för tågstationerna till Banverket

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Tidigare var det Banverket som hade hand om stationerna. I dag är det ett eget bolag, Jernhusen AB, som äger och förvaltar tågstationer.

Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet finns ingen anledning att ha ett bolag som endast syftar till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vi anser därför att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Banverket. Detta bör ges regeringen till känna.

Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och baseras på olika riskbedömningar. Genom att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, kan man öka trygghetsupplevelsen för kvinnor. Detta arbete skulle underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos Banverket.

(i) Sätt resenären i centrum

Resande ska inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningar eller andra problem. De resande efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, t.ex. ersättningstrafik, tidsförluster, rätt till ersättning m.m. En ytterligare åtgärd för att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande är att tillskapa ett "resanderåd" med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. Detta bör ges regeringen till känna.

(j) Lägg inte ned befintlig järnväg

Banverket föreslår att 160 mil av de lågtrafikerade banorna rustas upp och att 75 mil läggs ned, vilket totalt skulle kosta 8,75 miljarder kr under perioden 2010–2019 (8 miljarder för upprustning och 75 miljoner för att lägga ned banor). Även om dessa banor inte alltid används idag är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. Istället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och här utgör järnvägen ett modernt, effektivt och miljövänligt sätt att förflytta både gods och människor på. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå.

Vi har föreslagit att samtliga banor rustas upp till en kostnad av 11,75 miljarder kronor under perioden 2010–2019. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till lågtrafikerade banor i enlighet med vad som här ovan anförts. Detta bör ges regeringen till känna.

(k) Rädda industrispår och kapillärspår

Förutom de lågtrafikerade banorna hotas även de s.k. kapillärspåren. 1987 hade Sverige 1 200 industrispår. Sedan dess har det lagts ned 600 spår. Idag finns det 110 lokala förvaltare/ägare för de återstående spåren, men det saknas ett övergripande ansvar. Det vore högst rimligt att staten tar det övergripande ansvaret för dessa kapillärspår. Det är endast en nationell instans som på ett effektivt och rationellt sätt kan göra överväganden om nedläggningar eller utbyggnader är till nytta för samhället. Det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Banverkets banor. Om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar det naturligtvis företagets vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik.

Fel! Okänt namn på

Banverket har i en utredning föreslagit en rad åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispår. Bl.a. vill Banverket att staten ska tillämpa samma modell för järnvägstrafiken som för vägtrafiken, vilket betyder statsbidrag för investeringskostnader samt statsbidrag för underhållkostnader. Banverket föreslår att det därför avsätts 100 mnkr/år till statsbidrag för kapillärspår. Vi har stött förslaget och föreslagit att det avsätts 1 miljard till kapillärspår under perioden 2010–2019. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av regeringens proposition angående transportinfrastrukturen, Framtidens resor och transporter 2008/09:100), men även i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010. Regeringen bör avsätta medel till kapillärspår i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

(1) Överför Arlandabanan till Banverket

Det finns en rad argument som talar för att staten bör överta drift och ansvar för Arlandabanan.

För det första för att öka den demokratiska insynen. Riksrevisionen har visat på allvarliga brister i redovisning och uppföljning. Den otydliga styrningen och de långtgående befogenheterna för A-banan pekar på att det utifrån ett demokratiskt perspektiv föreligger ett behov av ett statligt engagemang som är större än idag. Genom att överföra Arlandabanan till Banverket tydliggörs att banan är en del av nationens järnvägssystem och därmed ska beslut och inriktning baseras på samhällspolitiska mål och ej snäv företagsekonomisk vinst.

För det andra för att staten redan tar ett stort finansiellt ansvar. De privata intressena ges långtgående ekonomiska fördelar, samtidigt som riskfördelningen rent ekonomiskt i hög grad vilar på staten. Statens finansiella åtagande är stort, både när det gäller statens andel av själva investeringarna och när det handlar om generösa villkorslån m.m. som de privata intressena tar del av. Eftersom staten redan bidragit med stora investeringar i projektet och tar en stor finansiell risk är det högst rimligt att kontroll och ansvar förs över till staten.

För det tredje för att kunna nå trafikpolitiska mål. De transportpolitiska mål som beslutades innan Arlandabanan togs i drift har inte nåtts. Tanken var att byggandet av banan skulle knyta samman det svenska järnvägssystemet med Sveriges största flygplats. Arlandabanan ansågs ge ett effektivare lokalt, regionalt och nationellt transportsystem. Arlandabanan skulle även bidra till att minska miljöbelastningen från Arlanda flygplats genom att antalet resenärer på flygpendeln skulle uppgå till över fem miljoner. Trafikutvecklingen av antalet resenärer har istället bara nått upp till hälften av prognosen. Målet att integrera Arlandabanan med lokal tågtrafik är inte tillfredsställande. Vill man åka tåg till Arlanda krävs i många fall ett byte av tåg i Stockholms central. Detta medför naturligtvis olägenheter för den enskilda resenären. Genom att plattformshöjden för Arlanda express är annorlunda än vad som är brukligt, är det svårt att samordna och integrera trafiken. Även om vissa orter numer i större grad använder sig av tåg till Arlanda, finns det andra orter (t.ex.

Eskilstuna, Hallsberg och Örebro), vilka tvärtom minskat sitt resande med tåg till Arlanda vid en jämförelse mellan åren 2000 och 2007.

Sammantaget skulle ett överförande av Arlandabanan till staten innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål. Dagens situation betyder istället att det är företagsekonomiska mål som vägleder Arlandabанans drift. Rationella beslut och övervägande av privata intressen överensstämmer inte alltid med samhälleliga mål. En önskan om att öka antalet resenärer genom att sänka biljettpriset är kanske inte företagsekonomiskt intressant. För att klara en kapacitetshöjning måste företaget göra investeringar i nya tåg, vilket är en ökad finansiell risk. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan ett sänkt pris däremot vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Den samhälleliga finansiella risken kan därför ses i ett större sammanhang och i ett längre perspektiv.

Vi anser att staten ska använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Banverket ska överta ansvaret för järnvägssträckan. Detta bör ges regeringen till känna.

(m) Ändra den samhällsekonomiska kalkylen

Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många av dessa ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Intjänad tid t.ex. anses vara värd mycket. Mest värdefull är tid som tillbringas på tjänsteresor. Att spara en timme i tjänsteärende med bil är värt 238 kronor medan en sparat timme med kollektivtrafiken – på väg mellan ”dagis” och hemmet – är värd 42 kronor.

Tidigare värderades t.ex. tid olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil var högt värderat medan buss och tåg var mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling hade inget värde alls. Frågan många ställde sig är varför det är värt mer att spara en timme med bil och flyg än med buss och tåg. På detta sätt gynnades projekt som underlättar bil- eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnades. De trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor ansågs ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Nu har det nyligen skett revideringar av den kalkyl som används. En del av dessa förändringar är bra, medan det fortfarande skulle behövas diskussion om andra delar.

Vi anser att Banverket och de andra trafikverken ska utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt, men även att miljöeffekterna ska ges större tyngd. Detta bör ges regeringen till känna.

(n) Låt ej regionförstoringen påverka jämställdheten negativt

Fel! Okänt namn på

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna regionförstoring hyllas av många. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten samt miljön. Överensstämmer verkligen ytterligare större reseavstånd med kvinnors värderingar och behov? Kommer kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnorna förblir i hemmets närhet och får ta ett än större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? Är längre och längre resor bra för miljön? Hur mycket energi ska vi använda till att utöka pendlingsmöjligheterna?

Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan.

Regeringen bör i regleringsbrev till Banverket påpeka att miljö- och jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring. Detta bör ges regeringen till känna.

10 Sjöfarten

Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras till Sverige. Det gör att den är av mycket stor vikt för hela samhället. Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget, vilket beror på låg friktion mot underlaget. Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. Förutom lite muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Även trafiksäkerheten är hög.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. De ökande kostnaderna för vägunderhåll på grund av allt tyngre lastbilstransporter och de igenkorkade vägarna i centrala Europa talar också för en ökad omställning till sjötransporter.

10.1 Förslag inom sjöfarten

För att sjöfarten ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) Minska utsläppen av olja och andra farliga ämnen

Hittills har svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar olycksrisken och oljeutsläpp. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får segla inom EU efter 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015.

Men regelverket skulle dock kunna förstärkas på en rad områden. Sverige bör aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp ska höjas kraftigt. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) Hindra fartyg utan kväverening att åka i Östersjön

De internationella konventioner som reglerar sjöfarten förutom EU är främst de globala FN-konventionerna havsrättskonventionen (Unclos) samt International Maritime Organization (IMO). Ett sådant område är av ekologisk, socioekonomisk, kulturell eller vetenskaplig betydelse. Det behöver därför särskilda skyddsåtgärder som kan vidtas inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation, IMO. Utpekandet av ett PSSA-område och eventuella tillhörande skyddsåtgärder begränsas av vad man kommer överens om inom IMO och måste ligga i linje med FN:s havsrättskonvention.

Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. Vi anser att Sverige bör verka för att PSSA-reglerna utvidgas så att det är möjligt att med bindande regler även reglera fartygens utformning, konstruktion, utrustning och bemanning. Detta bör ges regeringen till känna.

I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. I framtiden kommer sjöfartens utsläpp av kväve att överstiga samtliga landbaserade källors utsläpp om inte denna negativa utveckling kan brytas. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Det finns i dag väl beprövad katalysator teknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

Sverige bör agera för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området. Detta bör ges regeringen till känna.

(c) Pröva möjligheten att införa kilometerskatt på Östersjön

European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsförningen har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. Det skulle betyda en obligatorisk avgift för alla fartyg som färdas i Östersjön. Avgiften skulle baseras på hur mycket kväve och svavel fartyget släppt ut och registreringen skulle ske med hjälp av dagens AIS-system för fartyg. Vi ser det som ett intressant förslag till hur man kan internalisera sjöfartens kostnader för miljöpåverkan. Förslaget behöver analyseras vidare och det är väsentligt att det genomförs av alla eller nästan alla länder runt Östersjön.

Regeringen ska utreda möjligheten att införa kilometerskatt på Östersjön. Detta bör ges regeringen till känna.

(d) Låt staten betala för sjöinfrastrukturen

Sjöfartsverket finansieras inte som Banverket och Vägverket via anslag från statsbudgeten utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstra-

Fel! Okänt namn på

fikering etc. Finansieringsmodellen är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. Sjöfartens infrastrukturinvesteringar ska därför rimligen betalas av staten. Detta bör ges regeringen till känna.

(e) Behandla gotlänningar som alla andra i Sverige

Trafikförsörjningen till och från Gotland har varit omdiskuterad i många år. Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning, vilket i sin tur är viktigt för Gotlands invånare och näringsliv.

I början av 1970-talet reglerades färjetrafiken till och från Gotland. Motivet var att skapa garantier för en tillfredsställande året-runt-trafik. Rätten att bedriva färjetrafik reglerades och staten gav ersättning till ett rederi för att det skulle finnas tillräckligt med trafik mellan Gotland och fastlandet. Det statliga engagemanget i Gotlandstrafiken syftar till att åstadkomma en färjetrafik som är stabil över tiden, bedrivs med ett rimligt utbud och som sker med fartyg som har tillfredsställande komfort och kapacitet.

Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det är en av förutsättningarna för en positiv utveckling av Gotland. Tidtabellen måste vara långsiktigt förutsägbar. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som att vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Men det handlar inte enbart om gotlänningarnas behov utan lika mycket om behoven hos dem som planerar konferenser, turistresor eller högskolans utveckling. För dessa aktiviteter krävs ofta lång framförhållning.

Vänsterpartiet anser emellertid att den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Gotland kan inte leva och utvecklas positivt om man inte kan lita på att trafiken till och från ön har en långsiktig regelbundenhet. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar. Detta bör ges regeringen till känna.

Utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Med tanke på den stora påfrestning Östersjön redan utsätts för är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i största möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Detta bör ges regeringen till känna. Detta ska vara en utgångspunkt när man väger hastigheten på båtarna i förhållande till deras miljöpåverkan. Det är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen Vägpris.nu. De föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de

Fel! Okänt namn på

rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Låt oss anta att den rörliga kostnaden för att framföra en personbil är ca 18 kr/mil i 2007 års penningvärde. Utifrån dagens antal passagerare kan man komma fram till att en kostnad för en enkel resa (baserad på 18 kr/mil + de antal passagerare som färdas idag till Gotland + ett snittavstånd) till Gotland då skulle hamna på ca 252 kr/enkel resa per bil.

Det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor och där staten idag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vår grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar. Vi gav därför i april 2006 riksdagens utredningstjänst (RUT) ett uppdrag att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt. Utredningen från RUT visar att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om Vägpris.nus förslag. Vi vill att det så snart det är möjligt införs ett vägpris till Gotland. Detta bör ges regeringen till känna.

(f) Peka ut strategiska hamnar och kombiterminaler

Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel ur kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Dagens sjöfart kännetecknas av långa frakter av gods som har lågt varuvärde. Den största delen av styckegodshantering har sedan 1950- och 1960-talen övergått till lastbil. Men sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. Då krävs dock en annan inriktning av politiken.

Vi tycker att det är viktigt att peka ut ett antal prioriterade hamnar för godstransporter. Det skulle kunna bidra till att staten i framtiden kan styra statliga infrastruktursatsningar mer effektivt. Ett utpekande av strategiska hamnar kan även bidra till en bättre samordning av investeringar mellan trafikverken. Det är även viktigt att peka ut ett antal viktiga platser för kombiterminaler (en kombiterminal är en omlastningspunkt mellan olika transportslag, t.ex. mellan väg och järnväg). Sjöfartsverket anser att när ”det gäller överflyttning av gods mellan trafikslag är det vidare av yttersta vikt att ett strategiskt nät av godsstråk och centrala noder (kombiterminaler och hamnar) utpekade för att skapa långsiktiga och stabila förutsättningar för intermodala transportlösningar”.

Vårt konkreta förslag och motiv till val av strategiska hamnar och utbyggnad av kombiterminaler presenterar vi mer utförligt i den motion vi lämnar till riksdagen m.a.a. propositionen om en ny infrastrukturinriktning för 2010–2019, Framtidens resor och transporter 2008/09:100. Vi ska dock här nedan i tabellform ange de hamnar och kombiterminaler vi föreslår som strategiska.

Vårt förslag till strategiska hamnar:

Gävle, Sundsvall, Umeå, Luleå, Göteborg, Vänerhamnar, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlshamn/Karlskrona, Visby och Norrköping.

Förutom dessa hamnar anser vi att det bör finnas två hamnar till i östra Sverige. Kapellskär och Stockholms innerhamn har ungefär lika stor godsomsättning och kan alltså båda ses som stora brohamnar. Stockholms innerhamn

Fel! Okänt namn på

ligger dock närmare konsumtionsområdet. Kapellskär ligger långt från Stockholms och har ingen järnväg. Det gör att allt gods färdas med lastbil. Vi anser därför att Kapellskär är ett olyckligt förslag.

Vår utgångspunkt har varit att två hamnar av följande tre hamnar ska pekas ut som strategiska: Stockholms innerhamn, Södertälje eller Nynäshamn. Två strategiska hamnar i Stockholmsområdet skulle kunna motiveras av att konsumtionsområdet omfattar så många människor. Alla tre platser vi nämner har sina för- och nackdelar. Vi anser dock att det krävs mer fördjupning och utredning innan ett slutgiltigt ställningstagande kan göras. Vi tror även att den fördjupade beredningen av ärendet skulle kunna omfatta hela Mälardalen, dvs. även hamnar i Mälaren. Även Oxelösund bör omfattas av detta arbete.

Mot bakgrund av vad som anförs här ovan ska staten peka ut ett antal strategiska hamnar. Detta bör ges regeringen till känna.

Vårt förslag när det gäller kombiterminaler:

Vår utgångspunkt är att strategiska hamnar och kombiterminaler går hand i hand. Där det finns strategiska hamnar är det även av avgörande betydelse att det finns strategiska kombiterminaler. Därtill behövs det ytterligare strategiska kombiterminaler på orter som finns i korridorer med stora godsflöden.

Orter där vi ser behov av strategiska hamnar är enligt hamnprincipen Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlskrona/Karlshamn, Visby, Norrköping, Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå. Därtill kommer kombiterminaler i Stockholmsområdet, beroende på val av hamn, och en i Vänerområdet.

Förutom på dessa platser finns det behov av kombiterminaler som inte ligger vid hamnar. Söder respektive norr om Stockholm bör det även finnas två landsbaserade kombiterminaler i Älvsjö och Roserberg. Hallsberg är en av landets viktigaste godsnoder, vilket gör att orten ska pekas ut för en strategisk kombiterminal. Som viktiga omlastningspunkter mellan järnväg och väg är Jönköping och Älmhult nödvändiga strategiska noder för kombiterminaler.

Mot bakgrund av vad som anförs här ovan ska staten peka ut ett antal strategiska kombiterminaler. Detta bör ges regeringen till känna.

(g) Miljödifferenziera hamnavgifterna

Som vi beskrivit ovan är Östersjön ett skyddat område. Det för även med sig att de enskilda länderna på olika sätt använder sig av lagstiftning och ekonomiska styrmedel för att minimera miljöpåverkan. Dagens farledsavgifter är ett exempel på ett bra styrmedel eftersom avgiften är miljödifferenzierad. Men regeringen behöver utvärdera och se över farledsavgifterna så att de blir ännu mer miljöträffsäkra. Detta bör ges regeringen till känna.

Men vi behöver även miljödifferenziera hamnavgifterna för att ytterligare minska miljöbelastningen. Alla hamnar bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande. Detta bör ges regeringen till känna.

(h) Bygg ut Södertälje kanal och utskovet från Vänern

I Sverige finns vissa behov av nyinvesteringar i bland annat slussar. Sverige har idag bara två inre vattenvägar av större betydelse, Vänersjöfarten och Mälarsjöfarten. Mälarfärleden via Södertälje kanal förbinder Västerås och

Köpings hamnar med Östersjön. I Södertälje finns en sluss som är 80 år gammal. Genom denna sluss passerar årligen 4 000 fartyg med sammanlagt 5 miljoner ton gods. För att kunna ta in större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen och kanalen i Södertälje.

En utbyggnad av slussen skulle innebära att tonnaget kan utökas markant. Nya större båtar i Mälaren skulle öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Genomförs inte investeringarna minskar sannolikt sjöfartens konkurrenskraft gradvis och säkerheten påverkas negativt genom att båtarna som trafikerar Mälaren blir allt äldre. Allt mer gods skulle dessutom föras över till landsvägstransporter.

Dessutom finns det behov av att bygga ut kanalen för att klara större utskov, dvs. större vattenflöde från Mälaren till Östersjön. Behovet uppkommer som en effekt av klimatförändringarna i världen. Vi anser att det är viktigt att det sker en utbyggnad av Södertälje kanal. Detta bör ges regeringen till känna.

Det kan även finnas behov av att skapa större utskov från Vänern. Här finns det dock behov av mer utredningar om vilka lösningar som är bäst. Det har bl.a. talats om en vattentunnel. Men det är för tidigt att redan nu låsa sig för en lösning. Regeringen bör utreda frågan om större utskov från Vänern. Detta bör ges regeringen till känna.

(i) Låt fritidsbåtar betala skatt

Allt fler båtar blir snabbare och har större motorstyrka. Vi anser att det är särskilt angeläget att få till stånd en större säkerhet på sjön när det gäller de snabbgående båtarna. Det är mot bakgrund av detta vi vill införa ett förarbete för vissa större och snabbgående fritidsbåtar, samt inrätta ett båtregister.

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar, precis som vägtrafikfordon, bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. Båtar har dock ingen fordonsskatt som personbilar, trots att det är belagt med kostnader att upprätthålla infrastruktur och sjösäkerhet. Vi anser därför att det ska införas en båtskatt för fritidsbåtar. Detta bör ges regeringen till känna.

En sådan skatt kan finansiera dels fritidsbåtarnas andel av infrastrukturkostnaderna, dels en sänkning av skatten på alkylatbensin. Under denna rubrik berör vi bara den del som handlar om infrastrukturkostnaderna. Båtskattens finansiering av alkylatbensin behandlas under nästa rubrik.

Idag är det handelssjöfarten som helt betalar och står för kostnaderna för infrastrukturen inom sjöfarten. Fritidsbåtar betalar ingenting för att underhålla farleder eller sjösäkerhetsanordningar. Om samma princip skulle gälla för vägtrafiken, så skulle personbilar inte betala någon fordonsskatt, utan väginfrastrukturen skulle enbart betalas av den tunga trafiken.

Utifrån underlag från Sjöfartsverket kan fritidsbåtarnas andel av sjöfartens kostnader uppskattas till 218 miljoner kronor. Summan är uppdelad på

- ? drift och underhåll av farleder (18 mnkr)
- ? drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar (13 mnkr)
- ? underhåll av kanaler som ej nyttjas av handelssjöfarten (10 mnkr)
- ? sjöräddningskostnader (177 mnkr).

Fel! Okänt namn på

Vilka båtar som skulle bli föremål för beskattning måste utredas närmare, men en grov uppskattning om antal och kostnader kan ändå göras. I nedanstående tabell framgår hur fördelningen av båttyper såg ut 2004. Tabellen är hämtad från SCB:s Båtlivsundersökning från 2004. Det är inte rimligt att mindre båttyper berörs av båtskatten eftersom deras påverkan är så marginell. Det är kategorierna 4–8 här nedan som kan anses vara aktuella för beskattning.

Summerar man kategorierna 4–8 (se tabell) blir det 370 000 båtar som ska finansiera 218 miljoner kr, vilket betyder en genomsnittlig summa på 582 kr per båt och år. Det är dock rimligt att på något sätt differentiera avgiften beroende på storlek och motorstyrka, men den avgränsningen får bli föremål för en mer noggrann utredning. Ett tänkt intervall kan vara 200–1 000 kronor.

Båttyp	Antal	Andel
1. Kanadensare/kajak	41 000	5,7 %
2. Jolle, eka, roddbåt utan motor	146 000	20,3 %
3. Öppen båt med motor under 10 hk	161 000	22,4 %
4. Motorbåt med motor på minst 10 hk, ej övernattningsbar	200 000	27,9 %
5. Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	83 000	11,6 %
6. Segelbåt eller segeljolle, ej övernattningsbar	23 000	3,2 %
7. Segelbåt med möjlighet till tillfällig övernattning	9 000	1,3 %
8. Ruffad segelbåt eller motorseglare avsedd för övernattning	55 000	7,7 %
Totalt	718 000	10 %

Källa: SCB, Båtlivsundersökningen, 2004.

Den ökade statliga intäkten på 218 miljoner kr vill vi använda för att öka anslaget till Sjöfartsverket. Verket ska använda delar av intäkten till den del av sjöräddningen som berör fritidsbåtar men också till att sänka farledsavgifterna för handelssjöfarten motsvarande den summa som fritidsbåtarna anses stå för när det gäller drift och underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar.

(j) Sänk skatten på alkylatbensin

Ett ökat antal fritidsbåtar leder till en ökad belastning på havsmiljön. De flesta utombordsmotorer är av tvåtaktstyp och står för en del av den toxiska belastningen på hav och sjöar. Alkylatbensin minskar utsläppen av polyaromatiska kolväten (PAH) med cirka 80–90 procent och kväveoxider med cirka 30–60 procent. Enligt flera forskare kan PAH:er vara en grupp av organiska föroreningar som har stor påverkan på livet i haven. Avgaserna från utombordarna stannar till cirka hälften i vattnet, resten tillförs atmosfären. Beräkningar visar att av utsläpp av kolväten från båtar på svenskt område kan 2 000 ton härledas till handelssjöfarten och 7 000 ton till fritidsbåtar. Det är alltså fritidsbåtarna som dominerar utsläppen.

En övergång till alkylatbensin minskar utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft. Samtidigt minskar människans

Fel! Okänt namn på

exponering för dessa ämnen. Åtgärden bedöms ha betydelse för att nå miljö-kvalitetsmålen Hav i balans, Levande kust och skärgård samt Giftfri miljö.

Alkylatbensin används idag endast i liten utsträckning, vilket i princip beror på två saker. För det första finns alkylatbensin på pump endast lättillgängligt i vissa delar av landet, framförallt i Stockholms skärgård. I övriga landet är konsumenterna hänvisade till inköp av bränslet i dunkar till ett mycket högre pris. För det andra är efterfrågan mycket svag i de områden där den är lättillgänglig. De flesta båtägare känner inte till alkylatbensinens stora förtjänster.

Det är viktigt att påverka konsumenters attityd och Sjöfartsverket arbetar med en informationsstrategi för att åtgärda detta. Men vi ser att det även finns ett behov av att använda ekonomiska styrmedel för att öka användningen av alkylatbensin. Vi vill därför sänka skatten på alkylatbensin med 1 krona. Detta bör ges regeringen till känna.

En sänkning av skatten på alkylatbensin med 1 krona skulle enligt riksdagens utredningstjänst betyda ett skattebortfall med 25 miljoner kronor. Detta kan finansieras och skatteväxlas genom att ytterligare ett belopp läggs på vår föreslagna båtskatt. Det skulle då bara beröra motorbåtar med en motor som överstiger 10 hk. Det finns enligt tabellen ovan ca 280 000 båtar i den kategorin, vilket betyder en genomsnittlig avgift på 83 kr för kategorierna 4 och 5.

Vårt förslag i sammanfattning (båtskatt + alkylatbensin + handelssjöfarten):

- ? Fritidsbåtar i kategori 4–5 får en genomsnittlig båtskatt på 665 kronor (582 + 83) per år och båt.
- ? Fritidsbåtar i kategori 6–8 får en genomsnittlig båtskatt på 582 konor per år och båt.
- ? Den genomsnittliga båtskatten differentieras så att större och motorstarka båtar får en högre nivå, medan mindre och motorsvaga båtar ges en lägre båtskatt. Ett tänkbart intervall för båtskatten kan ligga vid 200–1 000 kronor.
- ? Statens intäkter från den nya båtskatten uppgår till 243 miljoner kr (218 + 25).
- ? Sjöfartsverket ges ett ökat anslag på 218 miljoner kr, som används dels till fritidsbåtarnas andel av sjöräddningen, dels till sänkta farledsavgifter för handelssjöfarten.
- ? Priset på alkylatbensin sänks med 1 krona litern, vilket motsvarar en minskad intäkt för statskassan med 25 miljoner kr.

(k) Förbjud dumpning av toalettavfall från fartyg

Toalettavfall får i princip inte släppas ut inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Men fartyg får dock släppa ut finfördelat och desinficerat toalettavfall på ett avstånd av mer än tre nautiska mil från närmaste land. Toalettavfall som inte är finfördelat eller desinficerat och som magasineras i uppsamlingstank, får släppas ut på ett avstånd av mer än tolv nautiska mil från närmaste land om det sker med en måttlig hastighet av minst fyra knop.

Mot bakgrund av att Östersjön av FN är klassad som ett särskilt känsligt hav (PSSA) är det förkastligt med utsläpp av toalettavfall. Vänsterpartiet har

Fel! Okänt namn på

tidigare föreslagit att regeringen ska verka för ett förbud av samtliga utsläpp av toalettavfall i Östersjön. Nu har äntligen regeringen ändrat sin negativa hållning och har dels tillsammans med övriga Östersjöstater tänkt agera för att få IMO att skärpa reglerna, dels uppdragit åt Transportstyrelsen att ta initiativ till en Östersjögemensam utredning om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från lastfartyg i internationell trafik. Vi ser detta som en positiv utveckling.

(l) Skärp miljökraven för mindre fartyg och fritidsbåtar

I dag finns ingen lag som hindrar att toalettavfall från mindre fartyg och fritidsbåtar hamnar i havet. Eftersom Östersjön är akut hotad och havet av FN klassats som ett särskilt känsligt hav (PSSA) samt Västerhavets marina ekosystem är hårt belastat är det vår mening att denna problematik nu måste lösas genom lagstiftning. Vi har tidigare föreslagit att det måste byggas ut nödvändig infrastruktur för avfallsmottagning men även att det införs ett förbud för utsläpp av toalettavfall från mindre fartyg och fritidsbåtar. Regeringen har nu äntligen ändrat sin negativa hållning och gett Transportstyrelsen i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Sjöfartsverket föreslå regler för införandet av ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Vi ser detta som en positiv utveckling.

(m) Samordna tillsynen över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar

Enligt sjöfartsförordningen ska en fritidsbåtshamn ha en avfallshanteringsplan. Men det finns inget krav på att regelbundet lämna in dessa till Sjöfartsverket. Det är bara i situationer där det framkommer uppgifter om att allt inte står rätt till som Sjöfartsverket begär in en aktuell plan. Vi anser att det krävs en samordnad nationell tillsyn över avfallshanteringen i fritidsbåtshamnar. Detta bör ges regeringen till känna.

(n) Minska riskerna med båtottenfärger

De flesta av dagens båtottenfärger är konstruerade så att giftiga ämnen sprids i havet. Utveckling av alternativ pågår. Trots förbud så förekommer det fortfarande användning av produkter med sådana ämnen i Östersjön. För att minska de risker som vissa båtottenfärger utgör för miljön bör ytterligare åtgärder vidtas. Sverige ska verka pådrivande inom EU för att begränsa användningen av de färger som innehåller skadliga antifoulingbiocider. Detta bör ges regeringen till känna.

(o) Förbättra sjöfartens miljöprestanda

I dag tas lite hänsyn till fartygs miljöprestanda och framdrivningsegenskaper. Istället beaktas främst fartresurser, utrymme och bekvämlighet. Detta leder till att starkare motorer krävs samt att svall och buller påverkar omgivningen negativt.

Vänsterpartiet anser att fokus för utvecklingen av fartyg bör ligga på skrov, propellrar och motorer som är miljöanpassade. Även sänkta hastigheter på sjön är en åtgärd som behöver vidtas.

(p) Fasa ut EU:s bränslesubventioner till fartyg och fiskeflottan

Enligt EU:s energiskattedirektiv ska medlemsstaterna bevilja skattebefrielse för bränsle för fiskefartyg på gemenskapens vatten. Direktivet medger däremot en möjlighet att införa nationella undantag och variationer, men alla fiskerikationer runt Östersjön har någon form av skattebefrielse för bränsle avsett för fiskefartyg. Dessa subventioner bidrar inte bara till utfiskningen av våra fiskebestånd utan även till växthuseffekten och föroreningar i Östersjön.

Vänsterpartiet anser att regeringen aktivt bör agera för att EU ska fasa ut bränslesubventionerna till fartyg och fiskeflotta. Detta bör ges regeringen till känna.

(q) Skrotningsbidrag för tvåtaktsmotorer

I dag finns det ca 200 000 tvåtaktsmotorer i bruk. De stora utsläppen påverkar livet i haven. Stora mängder giftiga kolväten går därmed direkt ut i vattnet. Full gas med en tvåtaktsmotor på 70 hk i 25 timmar innebär att 300 liter bensin hållts ut i havet. Kör du ett dygn med 70–80 hk tvåtaktsmotor spyr den ut ett badkar med oanvänd bensin.

Vi vill därför att regeringen utreder och lämnar förslag till hur ett skrotningsbidrag för tvåtaktsmotorer kan utformas. Detta bör ges regeringen till känna.

11 Vägtrafiken

På sikt är det viktigt att de transporter som måste ske på vägar utförs av fordon som är ekologiskt hållbara och att bensin- och dieslbilar successivt fasas ut. Det måste till ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn. Utvecklingen av nya ”miljöbilar” får inte bara kopplas till själva drivmedlet utan måste i högre grad relateras till energieffektivitet. Statens ekonomiska styrmedel måste inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet av fordon.

Jämfört med andra EU-länder har Sverige en tradition av låg beskattning av vägtrafiken. Enligt EU-kommissionen har Sverige det lägsta skattetrycket med ca 2 procent av BNP. Övriga länder ligger i intervallet 2–4 procent av BNP.

I dag har Sverige Europas mest energislukande vägfordon för persontransporter och därmed de mest koldioxidalande fordonen per körd sträcka. Detta vill vi ändra på. För det första genom att låta fler transporter ske med transportmedel som är mer ekologiskt hållbara. Det är åtgärder vi tidigare presenterat i denna motion. För det andra genom åtgärder som är kopplade till själva vägtrafiken.

Vissa anser att det går att lösa bilismens problem med hjälp av teknisk utveckling, dvs. att bilarna blir mer och mer rena. Men detta är inte en sann eller trolig utveckling. För det första visar empirisk erfarenhet att så inte är fallet. Förvisso har bilar blivit mer energieffektiva och släpper ut mindre avgaser. Men samtidigt har bilarna blivit allt mer sofistikerade och innehåller allt mer teknik som i sin tur ”äter upp” energieffektiviseringen. För det andra hjälper det inte att varje enskild bil blir mer miljövänlig om antalet bilar sam-

Fel! Okänt namn på

tidigt ökar. Vare sig natur eller människa är inte särskilt behjälpt av att utsläppen per bil minskar om det totala utsläppet i absoluta termer ökar, vilket t.ex. varit fallet med koldioxid. Sedan 1990 har biltrafikens samlade utsläpp av koldioxid ökat med 12 procent, samtidigt som varje enskild bil släpper ut mycket mindre koldioxid idag än 1990. Men det är inte bara vi som inte delar uppfattningen att reduktion av trafikens utsläpp till stor del ska kunna ske genom ny teknik. VTI:s bedömning är att det inte är rimligt att förvänta sig stora konsekvenser av teknikutvecklingen inom den tioårsperiod som är relevant i det här sammanhanget.

Vägverket anser att det inte finns några innovationer inom synhåll som på ett avgörande sätt skulle kunna lösa transportsystemets miljöproblem. ”Vägverket har för sin del dragit slutsatsen att biltrafiken långsiktigt måste minska. Kraven på alternativ som kan konkurrera med biltrafik, som vi känner den idag, är således mycket stora. Det kommer inte vara möjligt att minska biltrafiken, om inte det finns fullgoda ersättningsalternativ” (Vägverkets remissvar m.a.a. EU-kommissionens förslag till hållbara moderna transporter).

11.1 Förslag inom vägtrafiken

För att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) Minskade hastigheter på vägarna

Största orsakerna till dödsfall inom trafiken är dels hastighetsöverträdelser, dels alkoholpåverkan. Det är främst män som omkommer i trafiken. Oberoende av om vi mäter i absoluta tal eller relativa tal är männen överrepresenterade i olycksstatistiken och särskilt överrepresenterade är de yngre männen. Vi anser att hastigheten på vägar och motorvägar måste vara restriktiv och att det inte bör ske höjningar av medelhastigheten. Detta bör ges regeringen till känna.

En självklar anledning till restriktiva hastighetsgränser är naturligtvis utifrån ett säkerhetsperspektiv, eftersom höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador. Men hastighetsnivåerna är även viktiga utifrån ett miljöperspektiv, eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid, vilket har en negativ klimatpåverkan. En lägre hastighet minskar bränsleförbrukningen och därmed även miljöfarliga utsläpp av kväve, kolväten och koldioxid.

Om alla följde hastighetsbegränsningen så skulle det leda till 150 färre döda i trafiken och 700 000 ton mindre utsläpp av koldioxid. Vi har aktivt drivit krav på fler hastighetsövervakningskameror (ATK) och är därför positiva till alla de nya kameror som monteras upp på platser som är särskilt trafikfarliga och orsakat många dödsolyckor. Kamerorna minskar bilismens miljöpåverkan, vilket vi anser är ett av syftena.

ATK-kamerorna är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett av verktygen för att få minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Den samhällsekonomiska vinsten av dessa kameror har i försök visat sig vara drygt

200 procent. Mot bakgrund av att det krävs många åtgärder för att minska vägtrafikens miljöbelastning är hastighetsövervakningskameror en kostnads-effektiv miljöåtgärd. Det bör uppföras fler automatiska hastighetsövervakningskameror runt om i landet. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) Utfasning av bilar som drivs med fossila bränslen

Redan idag säljs en stor andel nya miljöanpassade bilar. Prognoserna pekar på att det någonstans mellan 2012 och 2015 endast kommer att säljas miljöanpassade bilar.

I ett kortare perspektiv är det antagligen viktigast att få fler godstransporter att färdas på spår och att fler persontransporter genomförs med kollektiva färdmedel. I ett kortare perspektiv är även utbyggnad av biogas och etanol viktig. Men produktion av både biogas och etanol måste ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt, vilket inte alltid är fallet. Men andra energibärare väntar tyvärr med sin introduktion. Det kan vara vätgas eller laddhybrider.

Trots att vi inte vet vilka bränslen eller drivmedel som kan vara aktuella framöver är det dock viktigt att sända en politisk signal till fordonstillverkare om att de ska styra produktionen till fordon som drivs med förnybara bränslen eller drivmedelssystem. Vi anser att det från och med 2013 inte ska säljas bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat hållbart drivsystem, t.ex. el. Detta bör ges regeringen till känna.

Även för lastbilar bör det ställas liknande krav som här ovan nämns för personbilar. Regeringen bör snarast utreda hur en utfasning av lastbilar som drivs med fossila bränslen kan ske. Detta bör ges regeringen till känna.

(c) Biodrivmedel som är ekologiskt och socialt hållbara

Stundtals förs livliga diskussioner om det är bra eller dåligt med biodrivmedel. Det är dock en fråga man inte kan ge ett ensidigt ja eller nej på. För det beror väldigt mycket på hur det produceras. Att t.ex. utvinna etanol ur spannmålsprodukter är inte en så bra metod eftersom energieffektiviteten är så låg. Dessutom konkurrerar produktionen med nödvändig livsmedelsproduktion i syd. I Sverige går dock 80 procent av spannmålsproduktionen till att föda upp djur.

Att utvinna etanol ur cellulosa kan dock ha en större potential. I Örnsköldsvik finns en demoanläggning där man utvinner etanol från cellulosa i träd, men det är även ett s.k. kombinat, dvs. en anläggning som samtidigt producerar etanol, biogas, el och fjärrvärme. Detta är ett mycket bra sätt att använda resurser på. Energieffektiviteten i anläggningen är 70–75 procent och koldioxidreduceringen är på över 90 procent. Etanol från cellulosa är således en intressant utvecklingsinriktning, även om det antagligen får ses som ett mellansteg på väg mot framtida drivmedel.

Det är alltså viktigt att fokusera på hur biodrivmedel framställs innan man kan säga om det är bra eller dåligt. Det påminner på så sätt om hur el framställs. El från kolkraftverk minskar som bekant inte klimatpåverkan, medan el från vindkraftverk gör det. På samma sätt är etanol från amerikansk majs ett dåligt sätt att minska klimatpåverkan på eftersom de använder mycket fossila

Fel! Okänt namn på

bränslen för att producera etanol. Dessutom är majs en viktig livsmedelsgröda och bränslet konkurrerar här med nödvändig livsmedelsproduktion. Etanol från svensk skog kan vara bra, så länge den inte påverkar den biologiska mångfalden negativt och det är en bra balans mellan uttag av skog till etanolproduktion i förhållande till annat vi vill använda skogsmaterial till.

Miljömässigt kan det vara stor skillnad på biodrivmedlens koldioxidutsläpp jämfört med koldioxid från bensin (olja). Naturligtvis kommer det ut koldioxid från etanol- och biogasbilar, men det mesta är inte fossilt koldioxid. Icke-fossila koldioxidutsläpp från biodrivmedel har en omloppstid som är kort (från 1–100 år). För oljan gäller något helt annat eftersom den befunnit sig miljontals år under marken och vid användning släpps ut som ”ny” koldioxid i atmosfären. Det är alltså helt olika skalor vi pratar om, vilket gör att olja aldrig kan vara ett förnybart bränsle, medan biobränslen kan vara förnybara.

Produktion av etanol kan dock åstadkomma en klimatpåverkan om det produceras, transporteras eller distribueras med hjälp av fossilt koldioxid (bensin eller diesel). Sett ur ett livscykelperspektiv är dock oftast biobränslen att föredra. I en livscykelanalys tar man hänsyn till produktion, distribution och det som kommer ut från avgasröret. Och där är biodrivmedel i allmänhet (även om det finns undantag) mycket bättre än bensin eller diesel.

(d) Certifiering av alla bränslen

En stor del av den etanol som konsumeras i Sverige kommer från Brasilien. Det som gör etanolproduktionen billig i Brasilien är dels att råvaran till etanol i huvudsak är en biprodukt vid sockerodling, dels att sockerrör har en mycket hög avkastning per hektar.

Etanolproduktionen i Brasilien har blivit alltmer lönsam och Brasilien investerar under de närmaste åren 20 miljarder i utökad etanolproduktionskapacitet. Tidigare har etanolproduktionen skett genom en överproduktion av sockerrör. Brasilien är det land som har störst andel etanol som bilbränsle. 29 procent av all drivmedelskonsumtion kommer från etanol.

För Sverige är importerad etanol från Brasilien, trots den långa transportsträckan, faktiskt en miljövinna eftersom den leder till mindre koldioxidutsläpp per liter jämfört med den etanolproduktion som för närvarande sker i Sverige eller EU. Det är upp till tio gånger billigare att minska koldioxidutsläpp genom import av brasiliansk etanol, än att producera spannmålsetanol i Sverige.

En stor avigsida med den brasilianska etanolen är dock de sociala villkor som råder på sockerplantagerna. Fruktsvårda arbetsvillkor, långa arbetsdagar och ibland slavliknande förhållanden har rapporterats. Liknande förhållanden gäller för den importerade palmoljan, som till viss del kan användas som biodiesel. Utvinning av palmolja kan ge förödande konsekvenser för regnskogen och människorna i Indonesien. Detta är självklart helt oacceptabelt. Import av biodrivmedel till Sverige måste ske utifrån sociala och ekologiska hållbarhetsvillkor. En utgångspunkt i samband med produktion av biobränslen skulle kunna vara att produktionen av biodrivmedel måste visa att det leder till minst 50 procents reduktion av koldioxidutsläppen, att den

biologiska mångfalden inte hotas, att framställningen inte sker på bekostnad av livsmedelsproduktion i regioner där det råder brist på mat, att det betalas ut skäliga löner, att arbetsförhållandena är säkra och rimliga samt att produktionen inte tränger ut lokalbefolkning.

I Miljövårdsberedningens promemoria 2007:1 föreslås att det införs en internationell certifiering av biobränslen. Med ett internationellt ramverk för certifiering av bioenergiodlingar kan man ställa krav på produktionen. Det finns redan idag ett antal olika certifieringssystem som skulle kunna användas, t.ex. RSPO för palmolja och BSI för sockerrör. Både Storbritannien och Nederländerna utvecklar för närvarande egna certifieringssystem och EU-kommissionen har planer på att lägga fram ett förslag inom ramen för biobränsledirektivet. Sverige bör därför verka internationellt för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi. Detta bör ges regeringen till känna.

Det är även viktigt att Sverige genom t.ex. biståndsmedel kan bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa efterlevnad av certifieringssystemen. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill således att det ställs krav på produktionen av biobränslen. Men det man samtidigt måste fråga sig är i vilken utsträckning vi ska ställa andra villkor på biobränslen än vad vi gör på andra importerade varor. De Krav- och rättvisemärkta varorna utgör ca 1 procent av konsumtionen. Till exempel kan kaffe och bananer odlas på väldigt olika sätt och i många fall under förhållanden som inte är socialt och ekologiskt hållbara. Ska vi därför förbjuda dessa varor? Eller ska vi se till att t.ex. de sociala villkoren förbättras?

I vilket fall som helst så kan man i alla fall upprätta samma spelregler för olika drivmedel. Allt fordonsbränsle bör därför certifieras utifrån kriterier om att det som produceras också ska vara socialt och ekologiskt hållbart. Det kan inte vara rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. Staten bör därför verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion. Detta bör ges regeringen till känna.

(e) Ett livscykelperspektiv på drivmedel

För att ge en mer rättvisande bild av hur olika bränslen påverkar socialt och ekologiskt krävs en samlad redovisning utifrån ett livscykelperspektiv. Det betyder att man ser till bränslets totala påverkan från produktion via distribution och slutligen konsumtion. En genomgång och en samlad redovisning skulle underlätta arbetet med att fokusera på det som är vetenskapligt mest lämpat. Idag tenderar debatt och åsikter att handla om mycket annat än fakta. Vi anser att det snarast ska tillsättas en utredning som på vetenskaplig grund ska gå igenom olika bränslesorter utifrån ett livscykelperspektiv. Detta bör ges regeringen till känna.

(f) Stöd forskning kring utvecklingen av hållbara drivmedel

Transportsystemet står inför stora förändringar. Om vi ska gå från traditionella fossila till koldioxidneutrala bränslen krävs ett tekniskifte. Men ett tekniskifte är även förenat med kostnader i form av forskning och demonstrat-

Fel! Okänt namn på

ionsprojekt. Staten bör därför stödja både forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel eller drivmedelsystem. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram från och med nästa år. Programmet ska stimulera en utbyggnad av exempelvis den svenska biogasproduktionen och distributionen för att möjliggöra tillgång till mackar med biogas runt om i landet. Finansieringen bör vara cirka 100 miljoner kronor per år och ske inom ramen för Klimp. Vi presenterar förslaget i vår motion 2009/10:T427 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, men även i Västerpartiets budgetmotion m.a.a. regeringens budgetproposition för 2010.

Inom trafikforskningen är det ofta män som arbetar och det är ofta även mannens rese-mönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet och en jämn könsfördelning mellan de anlitade forskarna. Detta bör ges regeringen till känna.

(g) Ökad inblandning av biodrivmedel

Ett sätt att öka andelen förnybara drivmedel är att blanda in biodrivmedel i vanlig bensin eller diesel. I den transportpolitiska propositionen Moderna transporter enades samarbetspartierna v, mp och s om att det är viktigt att höja den ökade inblandningen till 10 procent. Till vår glädje beslutade EU-kommissionen den 31 januari 2007 att höja den tillåtna inblandningen till 10 procent.

Riksdagen har, efter förslag från v, mp och s, våren 2006 även fastslagit att det ska vara möjligt att blanda in upp till 5 procent FAME (fettsyrametylestrar) i diesel. Den vanligaste formen av FAME är RME (rapsmetylestrar). En ökad inblandning av RME i diesel är särskilt viktigt med tanke på att diesel används av den tunga trafiken. Vi vill öka inblandningen av biodrivmedel i vanlig bensin och diesel. Detta bör ges regeringen till känna.

(h) Införande av biodrivmedelscertifikat

Olika utredningar har visat på behovet av att införa biodrivmedelscertifikat. Utredningen om förnybara drivmedel (SOU 2004:133) föreslog att Sverige ska införa ett certifikatssystem inom drivmedelsområdet. Den som producerar eller importerar ett förnybart bränsle får i förslaget ett certifikat för varje MWh som bränslet motsvarar. Alla som säljer bränsle åläggs att köpa ett visst antal certifikat. Om man inte köpt tillräckligt många certifikat drabbas man av en sanktionsavgift. Vi anser att det ska införas ett system med biodrivmedelscertifikat senast den 1 januari 2011. Detta bör ges regeringen till känna.

(i) Höga krav på ägare till bensinstationer

Vi har medverkat till en ny lag som ålägger en näringsidkare som har en viss försäljningsvolym att tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel på bensinstationen. Vi tycker fortfarande att näringsidkare som har en viss försäljningsvolym ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel på bensinstationen.

Men för att lagen inte ska missgynna utvecklingen av andra förnybara drivmedel, såsom biogas, har lagen på Vänsterpartiets initiativ kompletterats med en speciell stödform. Det innebär att riksdagen har avsatt 150 miljoner kronor i ett speciellt anslag, varifrån en ägare till en bensinstation kan söka bidrag till investeringar i pumpar med förnybart drivmedel. Utan detta speciella anslag fanns det anledning att utgå ifrån att det på en majoritet av de aktuella säljställena endast skulle finnas en pump med förnybart drivmedel. Och eftersom en installation av etanolpump är tio gånger billigare jämfört med om man väljer biogas hade lagförslaget konsekvent missgynnats biogasen och därmed inte varit teknikneutralt.

Teknikneutraliteten är av stor betydelse inför framtiden. Vi får inte redan nu låsa in oss i en form av förnybart drivmedel. Samhället måste uppmuntra olika tekniklösningar. Vi har därför sett dessa 150 miljoner som en betydelsefull åtgärd för att stimulera olika sorters miljöteknik. Men det är nu nödvändigt att utvärdera utfallet av den s.k. pumplagen. Vänsterpartiet anser att vi måste få svar på ett antal viktiga frågor innan man kan gå vidare och från 2009 utöka ansvaret till att även gälla mindre mackar. Har en flerbränslestrategi för att främja teknikneutralitet i försäljningsledet tagits fram? Har åtgärder vidtagits för att stimulera tillgången till flera olika förnybara bränslen så att inte endast ett sådant bränsle gynnas framför andra? Har de ekonomiska konsekvenserna av lagen för enskilda näringsidkare analyserats? Kan man säga att det lagts in en kontrollstation för att analysera utfallet hittills och pröva om ytterligare åtgärder krävs för att säkerställa att flera förnybara drivmedel tillhandahålls på ett rikstäckande sätt? Vänsterpartiet menar att etanol trots allt blivit i princip allena rådande på de flesta platser där man kan tanka ett förnybart bränsle. Regeringen ska därför utvärdera utfallet av den s.k. pumplagen och föreslå åtgärder som stimulerar utbyggnad av andra drivmedel än etanol, t.ex. biogas. Detta bör ges regeringen till känna.

(j) Uppdatera definitionen av miljöbilar

I dag råder det en viss begreppsförvirring när det gäller vad som kan räknas som en miljöbil. Egentligen finns det ingen "miljöbil" eftersom alla bilar påverkar miljön negativt på något sätt. Därför borde kanske den egentliga definitionen heta "miljöanpassad" bil. Det är viktigt att fortlöpande diskutera var olika gränser ska gå för vad som kan kallas för miljöbil.

Staten måste underlätta definitionen av vad som räknas som en miljöbil. I olika lagstiftning finns olika villkor och avgränsningar. Vad som är en miljöbil kan alltså skilja sig åt beroende på om det handlar om förmånsbeskattning, trängselskatt eller statliga myndigheters inköp av miljöbilar. Detta är en helt orimlig ordning. Regeringen bör därför snarast lägga fram ett lagförslag som skapar en enhetlig definition av vad som är en miljöbil. Detta bör ges regeringen till känna.

Men regeringen ska även se över gränserna för vad som ska räknas som miljöbil när det gäller utsläppsnivåer, bränsleförbrukning och energieffektivitet. Staten ska utifrån ett miljöperspektiv utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 juli 2010. Men revideringen ska inte som idag bara fokusera på andelen inköpta

Fel! Okänt namn på

bilar, utan även se över gränserna för vad som ska räknas som miljöbil när det gäller utsläppsnivåer, bränsleförbrukning och energieffektivitet. Staten ska därför utifrån ett miljöperspektiv utvärdera och förändra lagstiftningen för statens miljöbilsdefinition, så att nya regler kan träda i kraft den 1 juli 2010. Detta bör ges regeringen till känna.

(k) Staten ska bara köpa miljöbilar

Nuvarande lagstiftning för statens köp av miljöbilar började gälla från 1 januari 2006. Därefter har det skett regelbundna uppdateringar. Lagen är ett resultat av samarbetet mellan v, mp och s. De regelbundna uppdateringarna är viktiga för att möjliggöra för staten att ”flytta fram” kraven på vad som är en rimlig definition av en miljöbil. Det är nu dags att ändra kraven så att alla bilar som statliga myndigheter köper in ska vara miljöbilar. Detta bör ges regeringen till känna.

(l) Subvention till efterkonvertering av äldre bilar

Sverige har över 4 miljoner personbilar och 225 000 motorcyklar. Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än tio år. Att allt fler nya bilar säljs som miljöbilar är bra, men även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av vägfordonen vara fossildrivna. Potentialen för konvertering av fossilbränsledrivna vägfordon är med andra ord stor. De med låga inkomster och kvinnor har i högre grad äldre bilar. För dem är det kanske inte aktuellt eller möjligt att köpa en ny bil och då skulle en efterkonvertering ändå möjliggöra en aktiv insats mot mindre miljöpåverkan.

Kostnaden för konvertering av en personbil varierar kraftigt. Olika experter hamnar i intervallet 4 000–30 000 kronor. Men det höga beloppet är dock mer kopplat till bilar med årsmodell 2000 och senare. För bilar tillverkade mellan 1985–1999 bör kostnaderna, inklusive arbetskostnad, snarare ligga i intervallet 5 000–10 000 kronor, beroende på val av konverteringssats. Regeringen bör utreda hur ett system för efterkonvertering skulle kunna utformas så att det kan dras av mot fordonsskatten. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet under år 2010 införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol, biogas eller el, inom en budgetram på 50 miljoner. Premien bör vara cirka 5 000 kronor för byte från bensin till etanol och cirka 10 000 kronor för byte till biogas och el. Stödet till efterhandskonvertering ska inte göras permanent. Vi vill också se över fordonsbeskattningen så att konverterade fordon får en mer förmånlig beskattning.

Vi presenterar förslaget i vår motion 2009/10:T427 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, men även i Vänsterpartiets budgetmotion m.a.a. regeringens budgetproposition för 2010.

(m) Omställning av tunga fordon

Det krävs tydliga besked till landets tillverkare av tunga fordon att även dessa måste ta ansvar för miljöomställningen. Vi vill tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet införa stimulanser för att påskynda utbytet till bussar som framförs på förnybara bränslen, el, hybrid eller bränslecell. De röd-

gröna avsätter 50 miljoner i ett investeringsstöd för att stimulera förnyelsen av bussparken i en mer miljövänlig riktning. Stödet ska utformas tillsammans med bussbranschen och uppgå till mellan 50 000 och 100 000 kronor per buss. Vi presenterar förslaget i vår motion 2009/10:T427 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, men även i Vänsterpartiets budgetmotion m.a.a. regeringens budgetproposition för 2010.

(n) Skrotningspremie och pantsystem för uttjänta bilar

Vi vill tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet investera i en allmän skrotningspremie under de kommande åren. De rödgröna avsätter 100 miljoner kronor per år till Vägverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar tillverkade före 1989. Ersättningen som utgår bör vara cirka 5 000 kronor per bil. Systemet med skrotningspremie ska utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas. Vi presenterar förslaget i vår motion 2009/10:T427 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, men även i Vänsterpartiets budgetmotion m.a.a. regeringens budgetproposition för 2010.

Vi är även intresserade av att hitta andra incitament för att människor ska lämna in sin bil för skrotning. Ett sätt skulle kunna vara att införa ett pantsystem, som skulle kunna fungera på samma sätt som inom glasåtervinningen. Det betyder att den första ägaren betalar en extra avgift (en pant) i samband med köp av ny bil. När sedan den siste ägaren önskar skrota bilen betalas panten ut till denna. Värdet av panten följer på så sätt med genom hela kedjan av olika ägare. Om panten uppgår till ett relativt betydande belopp, t.ex. 5 000 kronor, får bilägaren ett kraftigt incitament att inte bara låta bilen stå eller att göra sig av med bilen på olämplig plats.

Regeringen bör lägga fram ett förslag på pantsystem för uttjänta bilar med ett pantbelopp på 5 000 kr. Detta bör ges regeringen till känna.

(o) Höj skatten på bensin och diesel

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdmedel. Bensinskatten är här ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Egentligen är den s.k. bensinskatten uppdelad i två olika punktskatter på bensin. De här två skatterna (energi- och koldioxidskatt) ska ses som rena konsumtionsskatter. Med andra ord får man betala för att konsumera energi och man får betala för vad det kostar att släppa ut koldioxid i luften.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har i en gemensam rapport, som ett underlag till kontrollstation 2008, föreslagit att koldioxidskatten höjs med 75 öre. Detta görs mot bakgrund av att vi ska nå de politiskt uppsatta miljömålen både globalt och lokalt. Det är koldioxidutsläppen som påverkar vårt klimat och det är luftföroreningar från bilar som drabbar människors hälsa lokalt.

Sika, Statens institut för kommunikationsanalys, har även presenterat en rapport som pekar på att vi måste höja skatten på bensin och diesel med

Fel! Okänt namn på

2 kr/liter om vi vill nå det transportpolitiska målet om att vägtrafiken inte ska släppa ut mer koldioxid 2010, än vad som gjordes 1990. Även Vägverket har i en rapport från 2004 föreslagit en höjning med 2 kr/liter om vi vill uppnå sektorsmålet. Idag är utvecklingen tyvärr den motsatta. Vägtrafiken har tvärtom mot andra sektorer ökat sina utsläpp sedan 1990 med mer än 10 procent, trots fler energieffektivare bilar.

Utifrån höga ambitioner på miljö- och klimatområdet är dessa myndigheters förslag och slutsatser viktiga att beakta. Vänsterpartiet föreslog i statsbudgeten för 2008 en höjning av bensin- och dieselskatten med 75 öre under tre år, dvs. 25 öre per år. Regeringen höjde själv koldioxidskatten med 29 öre 2008, vilket gjorde att vi biföll förslaget. Inför 2009 års statsbudget lade regeringen inte fram något förslag om höjning, vilket ledde till att Vänsterpartiet föreslog en höjning med 21 öre (29 + 21 = 50 öre). Inför 2010 vill Vänsterpartiet fullfölja sin plan om att på tre år höja skatten med 75 öre. Men eftersom regeringen inte heller höjer skatten inför 2010 års statsbudget föreslår Vänsterpartiet en höjning av koldioxidskatten på drivmedel med 46 öre, vilket är det som saknats för att nå nivån 75 öre. Bensin- och dieselskatten ska höjas med 75 öre under åren 2008–2010, dvs. 25 öre per år. Detta bör ges regeringen till känna.

(p) Kompensera de som drabbas hårdast

En höjning av drivmedelsskatter ger dock oönskade effekter för de med låga inkomster och för de som bor på landsbygden. Därför gör vi en skatteväxling så att dessa grupper inte drabbas så hårt. Det sker bl.a. genom sänkt fordonskatt på landsbygden, höjd milersättning och ett riktat stöd till kollektivtrafik på landsbygden.

Regeringen bör skatteväxla höjd bensinskatt i enlighet med vad som föreslås här ovan, så att låginkomsttagare och landsbygdsbor kompenseras för de ökade kostnaderna. Detta bör ges regeringen till känna.

(q) Växla höjd dieselskatt mot sänkt fordonskatt för dieselfordon

Dieselskatten är idag lägre än bensinskatten, samtidigt som fordonskatten för dieselfordon är högre. Bensinfordon ger större utsläpp av växthusgaser än dieselfordon beroende på att dieselmotorn har högre verkningsgrad och alltså använder bränslet effektivare. Men diesel ger i sin tur upphov till större utsläpp av kväveoxider, partiklar och cancerframkallande ämnen än bensin. Det är därför svårt att entydigt hävda att det ena drivmedlet är bättre eller sämre än det andra, eftersom de båda orsakar att nationella miljömål är svåra att nå. Med risk för att bli svart och vit skulle man kunna säga att dieslbilar är bättre på landsbygden, medan bensindriften är att föredra i tätorter där det föreligger störst problem med höga partikelhalter och utsläpp av kväveoxider och cancerogena ämnen. Men eftersom det inte går att fastställa vilket drivmedel som påverkar miljön mer negativt än det andra bör bensin och diesel likställas i beskattning.

Självklart kan synen på att likställa de olika oljorna förändras med tiden. I takt med förbättringar i form av ny teknik, t.ex. att nya dieslbilar har partikelfilter som effektivt tar bort partiklar, kan en omprövning ske när det gäller

nivåer av skatter. Idag är dock andelen bilar med partikelfilter låg, vilket gör att den positiva påverkan bara är marginell.

Vår utgångspunkt för vilka nivåer som ska gälla för diesel- och bensinskatten är vilken total miljöpåverkan respektive drivmedel orsakar. Skattelagstiftningen ska i sig vara teknikneutral och fokusera på att premiera låga utsläpp och energieffektivitet.

Utifrån ovanstående resonemang angående beskattning av diesel och bensin anser vi att det i dagsläget är rimligt att höja dieselskatten mer än det förslag på 75 öre som vi tidigare redogjort för i rapporten. Det är även helt i linje med vad Naturvårdsverket, Energimyndigheten och Miljövårdsberedningen har föreslagit. Vi har tidigare föreslagit att det sker en successiv upptrappning av dieselskatten med 10 öre per år. Detta skulle ske samtidigt som vi sänker fordonsskatten för dieselfordon med motsvarande belopp staten får in. Det skulle således bli finansiellt neutralt för staten, men styra mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta transportkostnaden.

Nu har regeringen tillmötesgått vårt förslag och avser att skatteväxla höjd dieselskatt med 20 öre mot samma summa sänkt fordonsskatt för tunga fordon. Skillnaden mellan regeringens förslag och vårt är att vi växlar 10 öre varje år, medan regeringen växlar 20 öre vartannat år. Efter två år är det således samma nivå. Även om vi tycker att vår konstruktion är bättre accepterar vi regeringens förslag och lägger därmed inte fram något annat förslag detta år.

(r) Dela in drivmedelsskatten i tre delar

För att förenkla jämförelsen mellan olika drivmedel anser vi att drivmedelsskatten ska delas i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper. Detta bör ges regeringen till känna.

På så sätt kan man få en mer träffsäker skattelagstiftning som styr mot mer miljönriktade transporter, samtidigt som lagstiftningen är teknikneutral.

(s) Utred den ”svavelfria” europadieseln

Det har framförts krav på att den s.k. svavelfria europadieseln ska ha samma skattesats som diesel i miljöklass 1. Begreppet svavelfri kan tolkas som om denna diesel inte innehåller något svavel, men så är inte fallet. Den s.k. svavelfria dieseln har minst lika mycket svavelinnehåll som miljöklass 1, men den hamnar i en annan miljöklass framför allt på grund av att den orsakar mycket större utsläpp av polyaromater, vilket är cancerframkallande. Moderna bilar kan komma till rätta med de stora utsläppen av polyaromater, men den överväldigande majoriteten fordon använder gammal teknik med större utsläpp. Det påverkar därmed människors hälsa i större utsträckning och ska därför beskattas hårdare. Vi anser att det är den samlade miljöbedömningen vid konsumtion av bränsle som ska avgöra skattenivåerna. Det har därför varit rimligt med en högre skatt på denna dieselskvalité.

Det har nyligen gjorts en korrigering av skattenivån för miljöklass 3, vilket innebär att den ”svavelfria” europadieseln relativa skattenivå i förhållande till miljöklass 1 är lägre. Det motiveras med att dieselsorten nu har närmast sig

Fel! Okänt namn på

kvaliteten i miljöklass 1 och att skillnaden inte längre är så stor. Bedömning kan vara riktig, men vi är i dagsläget inte beredda att acceptera att den relativa fördelningen förändras. Vi anser att regeringen först måste presentera ett bättre underlag. En eventuell förändring bör göras på mer vetenskaplig grund. Regeringen bör därför mer noggrant utreda vilka skillnader som föreligger mellan ”svavelfri” europadiesel och miljöklass 1 och utifrån den samlade miljöbedömningen föreslå lämpliga skattenivåer. Detta bör ges regeringen till känna.

(t) Ingen skatt på etanol och biogas eller andra hållbara drivmedel

Efterfrågan på biodrivmedel är väldigt beroende av priset på fossila bränslen. När fossila bränslen är relativt dyrt jämfört med t.ex. etanol blir det ekonomiskt intressant för svenska fordonsägare att tanka etanol.

I dag finns en handelstull på importerad etanol från Brasilien. Den gör att etanolen beläggs med en avgift på 1,80 kr/liter. Tullarna syftar till att försvara den sydeuropeiska vinetanolen. Men det är inte rimligt att det ska finnas särskilda tullar på brasiliansk etanol när det inte finns några tullar på råolja, vilken omvandlas till bensin eller diesel. Fossila bränslen bör inte skattesubventioneras på detta sätt, eftersom det ger fel ekonomiskt incitament att verka för en mer ekologisk hållbar utveckling. EU:s tullmyndighet har till och med föreslagit att denna tull ska höjas ännu mer. Kommerskollegium menar att ”handelshinder mot import av etanol bör tas bort för att uppnå reducerande växthusgasutsläpp på ett kostnadseffektivt sätt”. Vi anser att tullavgiften på importerad etanol ska avskaffas. Detta bör ges regeringen till känna.

(u) Ingen moms på etanol och biogas eller andra hållbara drivmedel

Etanol eller biogas är idag befriade från energi- och koldioxidskatt. Anledningen är att man vill stimulera till ökad användning av miljövänligare bränsle. Vi anser att skattebefrielsen ska kvarstå tills vidare för de förnybara drivmedlen.

Alla varor och tjänster är belagda med moms. Det gäller även förnybara drivmedel. Drivmedel har i Sverige en moms nivå på 25 procent, vilket är den vanliga momssatsen. Det har framförts krav på att ta bort eller sänka momsen på förnybart drivmedel. En lägre momssats på biodrivmedel skulle gynna utvecklingen mot en mer miljövänlig vägtrafik. Vi tycker det är ett intressant förslag och har därför undersökt om detta skulle vara möjligt. Tyvärr visar det sig, efter kontroll med både EU-upplysningen och riksdagens utredningstjänst, att EU:s mervärdedirektiv inte tillåter en sådan lösning. Direktivet är mycket detaljerat och reglerar i detalj vad ett land får göra eller inte göra. Vi har inte rätt att sänka skatten på drivmedel till vare sig 12 eller 6 procent. Inte heller får vi ta bort momsen helt på förnybara drivmedel. Vi har dock rätt att sänka 25-procentsnivån till 15 procent, men det skulle då omfatta även fossila bränslen och alla andra produkter som idag har den momssatsen. Detta skulle vi inte vinna något på när det gäller den relativa fördelningen av priset mellan fossila och förnybara drivmedel. Sverige bör därför i EU agera för att mervärdedirektivet ändras så att det möjliggör nedsättning av moms i syfte att minska miljöbelastningen. Detta bör ges regeringen till känna.

(v) Gör fordonsskatten mer koldioxidbaserad

Den nya fordonsskatten som började gälla 1 oktober 2006 är omlagd från en viktbaserad fordonsskatt till en koldioxidbaserad skatt. Det är en lagstiftning som Vänsterpartiet medverkat till och ställt sig bakom.

Vi tycker dock att fordonsskatten kan vara ännu mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas och istället höjs koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO₂ till 24 kr/g CO₂. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För dessa bilar kan en sådan fordonsskatteförändring betyda en sänkt fordonsskatt med 800 kr, medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med 1 200 kr. Förslaget är statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten.

Regeringen har nu föreslagit att koldioxidkomponenten höjs från 15 kr/g CO₂ till 20 kr/g CO₂. Det betyder att regeringen närmar sig vårt förslag, men fortfarande är koldioxidkomponenten för låg och framförallt så bibehålls den fiskala basskatten. Dessutom sker en höjning från 100 till 120 gram för när beloppet ska tas ut och detta är inte rätt väg att gå. Regeringen har alltså delvis rört sig åt vårt håll och vi godkänner därför regeringens förslag för närvarande. Men vi vill hur som helst ha en förändring i enlighet med det vi anför här ovan.

Regeringen bör föreslå ändringar i fordonsskatten så att den blir mer koldioxidbaserad i enlighet med vad som föreslås här ovan. Detta bör ges regeringen till känna.

(w) Inför en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar

Äldre bilar har både högre bilavgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp. Äldre bilar har ofta sämre teknik, både avseende hälsofarliga bilavgaser och bränsleeffektivitet och eftersom bilar med högre ålder och längre körsträcka släpper ut mer bilavgaser på grund av förslitning.

Den fordonsskatt som gäller från och med 1 oktober 2006 (och som bara omfattar nya bilar) innebär en genomsnittlig höjning av fordonsskatten med 100 kr/bil. En idé skulle vara att höja den årliga fordonsskatten med 100 kronor för äldre bensinbilar med katalysator. Ännu äldre bilar (före 1989) har avsevärt högre bilavgasutsläpp och är mer bränsleslukande och de mest bränsleslukande av dessa kommer att ha avsevärt lägre årlig fordonsskatt än nya bilar. Detta försenar en utskrotning, vilket ger sämre bränsleeffektivitet i bilparken. Naturvårdsverket har föreslagit att bensinbilar utan katalysator och dieselbilar av årsmodell 1988 och äldre ges ett påslag. För att kunna bibehålla skillnaden på i genomsnitt 500 kronor mellan bilar med respektive utan katalysatorer föreslår Naturvårdsverket ett påslag med 36 procent (i genomsnitt 600 kronor/bil) på den årliga fordonsskatten.

Istället för att höja fordonsskatten för äldre bilar generellt, tror vi att det skulle vara bättre att förändra fordonsskatten så att den blir koldioxidrelaterad på liknade sätt som den nya fordonsskatten. Det kan finnas problem med att retroaktivt införa ett nytt system i en gammal konstruktion. Staten bör dock

Fel! Okänt namn på

ändå utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar. Detta bör ges regeringen till känna.

(x) Inför kilometerskatt för tunga fordon

Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast är endast ett par procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. För att motverka en ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon krävs åtgärder. Vi vill därför införa en kilometerskatt för tunga fordon. Det skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänsen. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolymerna, eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns idag i Schweiz, Tyskland och Österrike, och i Storbritannien finns det planer på att införa det.

Om varje lastbil har GPS-mottagare är det möjligt att avläsa hur långt man kört och i vilket land. De olika länderna kan sedan ta ut olika skattenivåer om de vill. Det finns även möjlighet att differentiera skatten på olika vägar, vilket är bra utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv. På så sätt kan t.ex. vägar med mycket transporter av skogsprodukter eller där det saknas alternativ till vägtransporter, få en annan skattenivå. Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar kommer att betala en kilometerskatt, detta oberoende av i vilket land fordonet är registrerat. Det går inte heller att undgå beskattning genom att tanka utomlands.

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) har utrett hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna se ut i Sverige. Det finns detaljer i förslaget som måste diskuteras vidare, men det finns ingen som helst anledning att vänta med den politiska inriktningen. Vi ser det som oerhört angeläget att det nu fattas ett beslut i riksdagen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2012. Detta bör ges regeringen till känna.

(y) Miljöinriktad förmånsbeskattningen

Eftersom så många nya personbilar köps av företag är det viktigt att förmånssystemet har koppling till miljöpåverkan. I dag finns det vissa fördelar med att skaffa miljöbil. Reglerna betyder att man kan få 60–80 procents nedsättning om man har en miljöbil.

Det är bra att premiera inköp av miljöbilar, men dagens utformning av reglerna leder ändå till låg priskänslighet och det får till effekt att nya bilar är tyngre, motorstarkare och mer bränsleslukande jämfört med hur det ser ut i många andra EU-länder. Och eftersom de flesta bilar som säljs är fossil-drivna, så måste förmånssystemet ändras så att det inte försvårar eller motverkar strävan att nå miljömålen. Oljekommissionen (med bl.a. representanter från Volvo och LRF) har pekat på att en ändrad förmånsbeskattning är en av tre viktiga åtgärder för att få fram bränslesnåla fordon. Dagens förmånsbe-

skattning kan nästan ses som en riktad satsning till män att inte behöva ta hänsyn till miljöpåverkan. Ungefär 85 procent av förmånsbilarna går till män.

Naturvårdsverket har undersökt vilka miljöeffekterna blir om Sverige skulle ha ett liknande system som det Storbritannien införde 2002. Storbritanniens utgångspunkter var att minska klimatpåverkan och förbättra den lokala luftkvaliteten. Resultatet av Naturvårdsverkets analys visar att koldioxidutsläppen skulle minska med nästan 4 procent, vilket måste anses vara högt för en enskild åtgärd. Den goda effekten uppstår eftersom uppskattningsvis 25 procent av nybilsförsäljningen är förmånsbilar.

Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan, dvs. ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet. Detta bör ges regeringen till känna.

Förmånen av fri parkering ingår i schablonen för bilförmån, detta oavsett om förmånsbilen används i tjänsten eller privat eller var i landet man bor. En p-plats måste anses ha olika värde beroende på var i landet man befinner sig. En schablon kan därmed inte täcka in denna förmån och blir därmed en för täckt förmån till dem som reser med bil. Vi anser därför att förmån av fri parkering inte bör ingå i värderingen av förmånsbil, utan hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån. Detta bör ges regeringen till känna.

(z) Inför en försäljningsskatt som är koldioxidrelaterad

Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. EU-kommissionen har lagt fram ett förslag som går ut på att länderna ska avskaffa sina försäljnings- eller registreringsavgifter. Det finns dock ännu inget slutgiltigt beslut i frågan.

Miljövårdsberedningen, miljöorganisationer och Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen (SOU 2005:51 Bilen, biffen och bostaden) anser att Sverige ska införa en försäljningsskatt. Det är viktigt att ge tydliga signaler om vilken väg samhället vill att fordonstillverkare ska gå. En försäljningsskatt tydliggör livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mindre bilar.

I SOU 2005:51 presenterades ett konkret förslag till försäljningsskatt som vi anser är intressant. Bilar över en viss nivå betalar en försäljningsskatt, medan bilar under en nivå är befriade från försäljningsskatt. Vi har bett riksdagens utredningstjänst att utifrån det förslaget räkna fram vad en försäljningsskatt kan ge för intäkter till statskassan. Beroende på nivåer kan det ge en intäkt på 2 300–4 300 miljoner kronor. Men då har man inte tagit hänsyn till beteendeändringar, vilket är syftet med förslaget. Vi gör därför ett antagande att försäljningsskatten leder till att 75 procent av dem som köper en bil väljer en bil som släpper ut 20–50 gram CO₂/km mindre än den bil som de annars skulle ha köpt. Bedömningen av statens intäkter kommer då istället att uppgå till 600 miljoner kronor.

Regeringen bör lägga fram förslag om införande av en försäljningsskatt på nya bilar. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

(å) Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande

Det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer så som dagens system gör. Vi vill hitta ett system som gynnar den enskilda som väljer att färdas med kollektivtrafik.

Vi vill att regeringen tillsätter en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar de som bor på landsbygden. Detta bör ges regeringen till känna.

(ä) Utred regional kompensation och differentiering

Förslag om höjning av skatter på fossila drivmedel möter ofta på motstånd från framför allt landsbygdsbilister, motor- och väglobbyorganisationer. Om man studerar det faktiska resandet i olika regioner finner man att det genomsnittliga antalet resor, restiden och reslängden är relativt lika över landet. Kortast restid har man i tätorter i norra delen av landet och längst i Stockholm, storstadsregionerna Göteborg och Malmö samt norra landsbygden.

Regionalpolitik ska i första hand bedrivas genom styrmedel som är miljöneutrala eller miljöförbättrande, och inte genom subvention av miljöskadliga företeelser, exempelvis fossildrivna vägtransporter. Ekonomiska styrmedel som till exempel koldioxidskatt på fossila drivmedel är nödvändiga för att nå miljömålen.

På grund av långa avstånd på landsbygden kan dock generellt höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda där tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i sju skogslän i inlandet. Men vi anser att beskattningen av bilismen måste differentieras ytterligare utifrån regionala skillnader. Tänkbara åtgärder kan vara att i områden som idag har sänkt fordonsskatt sänka avdragsgränsen för bilreseavdraget eller höja reseavdraget per mil. Staten bör utreda hur regional differentiering av beskattningen av bilismen kan utformas. Detta bör ges regeringen till känna.

En annan form av regional differentiering av vägtrafikens kostnader är att införa trängselavgifter i tätorter. Det gör att vägtrafiken kan betala sina samhällsekonomiska kostnader där den gör mest skada. Vi utvecklar våra tankar om trängselskatt här nedan.

(ö) Låt fler kommuner få chans att införa trängselskatt

Det finns ett antal ekonomiska styrmedel för att få trafiken att betala sina samhällsekonomiska kostnader. Ett av dem är trängselskatt.

Det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot vägträngsel är en trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik. Principen för trängselskatt påminner om den som finns för parkeringsavgifter. Det betyder att avgiftens storlek bestäms av läge och tidpunkt. Syftet med trängselskatt är att möjliggöra för dem som har behov av att färdas med bil att kunna göra det utan tidsförluster, att få ned onödigt bilåkande och att minska miljöpåverkan. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid påverkar jordens klimat mycket negativt.

Biltrafiken orsakar även stora luftföroreningar i den lokala miljön, vilket orsakar ohälsa för människor som bor i tätorter.

Försöket med trängselskatt i Stockholm gav mycket tydliga resultat: antalet bilar som färdades in och ut från Stockholms innerstad minskade med över 20 procent, kollektivtrafiken utökades med 14 nya busslinjer och 200 nya bussar, antalet kollektivtrafikresor ökade med 50 000 per dag, det lokala näringslivet fick ökad framkomlighet, kötiderna in till city halverades och trafiken på Essingeleden påverkades marginellt. När det gäller miljöeffekterna ledde försöket till minskade utsläpp av koldioxid (14 procent lägre i innerstaden och 2–3 procent lägre i länet), mindre partikelutsläpp (9 procent mindre i innerstaden), lägre emissioner från icke-avgaspartiklar (t.ex. från däck minskning med 14 procent), minskade kväveoxidutsläpp med ca 7 procent i innerstaden och att kolväteutsläppen minskade med ca 15 procent i innerstaden.

Men trängselskatten är även ett radikalt omfördelningssystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt fördelningsanalyser låginkomsttagare, studenter, barn, ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

Införandet av trängselskatt påverkar inte bara Stockholmsregionen. Ett minskat bilåkande i Stockholm minskar klimatpåverkan. I resten av landet finns det inte samma möjligheter till en god och omfattande kollektivtrafik. En minskad bilism i storstäder leder därmed till mindre krav på inskränkningar av bilåkande i övriga landet, som t.ex. en höjd bensinskatt. Ett införande av trängselskatt i en storstadsregion är därför av stor betydelse för hela landet.

Mot bakgrund av det vi framfört ovan har Vänsterpartiet förespråkade införandet av trängselskatt i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. En kommun kan dock inte själv bestämma att införa trängselskatt. För att det ska vara möjligt krävs enligt vissa bedömare en ändring av grundlagen, vilket i sin tur kräver två riksdagsbeslut med val emellan. I väntan på detta bör en kommun som så önskar få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen. Detta bör ges regeringen till känna.

Eftersom det råder en viss oklarhet om riksdagen kan delegera till kommuner att införa trängselavgifter eller om det måste till en ändring av grundlagen anser vi att regeringen ska utreda hur det egentligen förhåller sig. Vi vill att kommuner i framtiden själva ska få avgöra om de vill införa trängselavgifter. Detta bör ges regeringen till känna.

(aa) Låt intäkterna från trängselskatt gå till kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att intäkterna från trängselskatt ska användas till satsningar inom framförallt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar motverkar syftet med avgifterna och ökar ojämställdheten inom trafikpolitiken. Om fler åker kollektivt får även företag och andra som har behov av transporter på väg större möjlighet att bedriva sin verksamhet. Individer och företag som behöver bil får en tidsvinst samtidigt som vi får en minskad belastning på miljön.

Fel! Okänt namn på

I samband med folkomröstningen i Stockholms stad framgick det av röstsedeln att intäkterna från trängselskatten skulle användas till både kollektivtrafik och vägar. Eftersom vi anser att det är den lokala och regionala nivån som ska avgöra hur intäkterna ska användas accepterar vi att en del av pengarna avsätts till vägar.

Dessvärre verkar inte den borgerliga regeringen hysa någon större tilltro till lokala instanser eller till folket i Stockholm. Regeringen har ett uppifrån-perspektiv och verkar misstro de lokala företrädarnas kompetens att bedöma var pengarna gör bäst nytta. Regeringen struntar i den lokala folkomröstningen och inskränker det kommunala självstyret när staten övertar rollen som beslutfattare för intäkternas användning. För att vara riktigt säker på att de lokala och regionala företrädarna inte ska kunna använda kommande trängselintäkter till kollektivtrafiken, har regeringen inrättat en särskild vägfond dit trängselintäkter förs. Dessa medel ska sedan användas till vägar, och regeringen lyfter särskilt fram Förbifart Stockholm. Det är ett projekt som kommer att kosta mer än 25 miljarder kronor.

Vi anser att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom kostnaderna för system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt ska återföras till regionen eller kommunen och dess valda instanser. Detta bör ges regeringen till känna.

12 Flygtrafiken

Vänsterpartiet anser att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader och det även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Det är inte acceptabelt att överlämna kostnader till nästa generation. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen kan nås.

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Flyg är inte ett energieffektivt transportmedel och bör därför användas i sammanhang där andra alternativ inte finns. En jämförelse med andra transportslag ger en indikation på flygets miljöbelastning.

Transportmedel	Utsläpp av kg CO ₂ /personkm	Kommentar
Personbil	0,170	Landsväg, enbart förare.
Personbil	0,085	Landsväg, förare + 1 passagerare.
Personbil	0,113	Landsväg, förare + i genomsnitt 0,5 passagerare.
Buss	0,023	Landsväg, 50 % beläggning, 25 passagerare.
Buss	0,012	Landsväg, 100 % beläggning, 50 passagerare.
Tåg	0,003	
Flyg, kortdistans	0,170*	Genomsnittlig flygsträcka 40 mil, 70 passagerare.
Flyg, medeldistans	0,126	Flygsträcka 200–300 mil, 70 % beläggning.

* Uppgift från Luftfartsstyrelsen.

Källa: Sika.

Flygets klimatpåverkan uppkommer även som en följd av andra utsläpp på hög höjd. För en rättvisande jämförelse med andra transportslag kan därför flygets koldioxidvärden i tabellen behöva fördubblas. Vissa hävdar att påverkan är så mycket som sex gånger mer än vad som redovisas ovan.

År 1998 införde Sverige avgasrelaterade landningsavgifter på de statliga flygplatserna. Avgiften gäller för samtliga avgångar, inrikes såväl som utrikes. Nivån styrs av flygplanets utsläppsvolym av kväveoxider, men även kolväteutsläppen baseras på flygplanets utsläpp under en LTO-cykel (inflygning under 3 000 fot, landning, taxning, start och stigning upp till 3 000 fot). Avgiften är idag 50 SEK/kg NO_x. Den nya utsläppsrelaterade avgiften baseras enbart på utsläppen som uppkommer inom LTO-cykeln (land-start-cykeln). Men de flesta utsläppen finns utanför LTO-cykeln och det är därför viktigt att geografiskt utvidga den ekonomiska miljöstyrningen.

Arlanda flygplats har ett utsläppstak som innebär att flygplatsens samlade utsläpp av kväveoxider och koldioxid år 2011 inte får överstiga 1990 års nivå. Sedan 1990 har Arlandas utsläpp av kväveoxider sjunkit med 45 procent, medan koldioxidutsläppen år 2006 var två procent lägre än takvärdet från år 1990. Vi anser att det är viktigt att utsläppstaket kvarstår och inte förändras. Det ger ett viktigt incitament till att se transporter i ett helhetsperspektiv och försöka hitta samordningslösningar för de olika trafikslagen.

12.1 Förslag inom flygtrafiken

För att flygtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor krävs bl.a. följande:

(a) Flyget ska ingå i internationella klimatåtaganden

FN:s klimatpanel, IPCC, förutspår att flygets samlade globala utsläpp av växthusgaser år 2050 i värsta fall kan uppgå till 15 procent. Det är en oroande utveckling. Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyotoprotokollet som reglerar utsläpp av växthusgaser. Ändå är det på en internationell nivå en förändring måste ske, eftersom den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om det inte sker i flera länder samtidigt.

Vi anser att det är mycket viktigt att Sverige i internationella sammanhang agerar både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan ska inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012. Detta bör ges regeringen till känna.

(b) Sverige måste vara mer aktivt internationellt

Idag är flygfotogen (som används av stora flygplan) och flygbensin (som i princip bara används i små privatplan) befriade från koldioxid- och energiskatt. Internationella konventioner sätter stopp för en miljöanpassad utveckling. I Chicagokonventionen från 1944 sägs att undertecknande stater inte får beskatta bränsle som redan befinner sig ombord på annat lands flygplan som flyger till eller från avtalsslutande stat eller genom dess luftrum. Denna överenskommelse har sedan lett till att skattebefrielsen på bränsle har

Fel! Okänt namn på

skrivits in i olika bilaterala avtal. Det betyder ofta att staterna förbinder sig att inte påföra skatt på in- eller utförsel av bränsle, men även att tankning av bränsle är befriat från skatter eller avgifter. Detta system är en förlegad ordning och bör omgående förändras. Sverige bör kraftfullt agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt. Detta bör ges regeringen till känna.

(c) Nej till utsläppsrätter i samma system som industrin

EU har beslutat att flyget ska omfattas av ett system för handel med utsläppsrätter. Vänsterpartiet har hela tiden hävdad att flygtrafiken inte ska ingå i samma system som industrin. Anledningen är att det skulle ge olyckliga konsekvenser då priset på transporter kan sjunka samtidigt som industrins avgifter ökar. Om hela eller delar av transportsektorn ingår i samma system som de företag som idag omfattas av handel med utsläppsrätter skulle teknikincitamentet att få en energieffektiv och fossilfri transportsektor motverkas och en omställning till ett mer ekologiskt hållbart transportsystem hindras. Vänsterpartiet har därför krävt att Sverige i EU ska agera för att transportslag inte ska omfattas av samma system med utsläppsrätter som industrin och energiföretagen. Detta bör ges regeringen till känna.

Dessvärre är nu beslutet redan fattat om att flyget ska ingå i samma system, vilket i dagsläget inte går att ändra på. Men vi har dock inte ändrat vår principiella uppfattning i frågan även om vi försökt få det beslutande systemet att bli så effektivt som möjligt. Vi har bl.a. hävdad, speciellt mot bakgrund av att flygtrafik inte ens betalar någon energi- och koldioxidskatt, att alla utsläppsrätter ska auktioneras ut och inte skänkas bort gratis till flygoperatörer. Detta bör ges regeringen till känna.

(d) Inför en klimatskatt för utrikesflyget

Det ovan nämnda förslaget om utsläppsrätter för flyget är ännu så länge bara ett förslag. Även med ett positivt tidsperspektiv kan ett sådant system inte införas på EU-nivå förrän tidigast 2012 om allt går enligt planerna för beslutsprocessen. Frågan är därför vad vi gör till dess.

Det finns andra länder i Europa som redan har någon form av flygskatt, t.ex. Storbritannien, Island och Frankrike. Nederländerna och Norge har istället valt att ta ut skatt på bränslet för inrikesflyget. Det är lätt att förstå dessa länders bevekelsegrunder för en flygskatt. Det är inte rimligt att olika trafikslag behandlas skattemässigt olika.

Inrikesflyg som använder flygfotogen konkurrerar med andra inrikes transportslag som bil, järnväg och buss. Men om Sverige ensamt inför skatt på flygfotogen för inrikes flyg finns det en risk att flygbolag ägnar sig åt ekonomitankning i ett närliggande land. Speciellt gäller det i de södra delarna av landet. Här krävs överenskommelser och förändringar i ICAO, vilket vi även föreslagit ovan. Men detta kan ta väldigt lång tid. Regelverket tillåter dock att länder upprättar bilaterala avtal, där gemensamma skattenivåer för flygbränsle kan fastslås. Sverige bör snarast uppta förhandlingar med grannländer för att

komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Detta bör ges regeringen till känna.

Sverige bör även undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på flygtrafik enligt samma mönster som vi föreslår här nedan för inrikesflyget. Detta bör ges regeringen till känna.

(e) Inför en klimatskatt för inrikesflyget

För att komma tillrätta med skattebefrielsen för inrikesflyget vill vi införa en klimatskatt på inrikesflyget. Klimatskatten sker genom en schabloniserad start- och landningsavgift. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. För oberoende omfattningen av antal flygtransporter i Sverige är det viktigt att de flygplan som lyfter verkligen utnyttjas så effektivt som möjligt. Vårt förslag till klimatskatt på inrikesflyget är inte en lika träffsäker konstruktion som en bränsleskatt, men i väntan på ändrade internationella regelverk är det ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel mot en minskad miljöpåverkan.

Vår utgångspunkt är att nivå på koldioxid- och energiskatt på flygfotogen ska motsvara den nivå som gäller för bensin för bilar. 2008 använde inrikes flyg flygfotogen motsvarande 255 tusen kubikmeter. Flygfotogen innehåller cirka 6 procent mer energi, vilket gör att energiskatten 2008 skulle bli 3,26 per liter (3,08 per liter för bilbensin). Intäkten för staten blir då ca 800 mkr. Koldioxidskatten för bensin 2008 är 2,44 per liter, vilket skulle ge en skatteintäkt på ca 600 mkr. Den sammanlagda intäkten för koldioxid- och energiskatten beräknas då uppgå till 1 500 miljoner kr.

Det finns inga beräkningar på hur en sådan skatt skulle påverka efterfrågan på flygresor. Men i samband med att den förra regeringen föreslog en passagerarskatt på flygresor gjorde Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) en beräkning på hur flygresorna skulle minska om passagerarskatten infördes. Sika konstaterade att minskningen skulle uppgå till 154 tusen resor av totalt 7 miljoner resor. Det betyder en nedgång av efterfrågan med 2,2 procent. Om vårt förslag skulle minska efterfrågan med det dubbla (dvs. 4,4 procent) skulle det betyda intäkter för staten motsvarande ca 1 430 miljoner kronor ($800 + 600 = 1\,500 \Rightarrow 1\,500 * 0,956 = 1\,434$ mkr).

Det krävs troligen vissa tekniska utredningar om avgränsningar m.m. innan systemet kan sättas i verket. Det gör att vi inte tror oss kunna införa skatten redan 1 januari 2010, utan först den 1 juli 2010.

Utifrån de ovan beskrivna beräkningarna går det att fastställa vilket pris som ska gälla varje gång ett inrikesplan lyfter eller landar från en flygplats. 2008 gjordes ca 135 000 landningar inrikes. Om antalet landningar skulle minska med 4,4 procent skulle det motsvara 129 000 landningar. Med en tänkt intäkt från inrikesflyget på 1 430 miljoner kr motsvarar det 11 085 kr i avgift varje gång ett plan landar eller startar ($1\,430\,000\,000/129\,000$). För ett plan med 100 passagerare är merkostnaden alltså ca 110 kr per passagerare. Skatten ger ett tydligt incitament att fylla planen så mycket det går och på så sätt minska kostnaden per passagerare. Sverige bör införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 11 000 kr per start och landning. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

(f) Öka stödet till Rikstrafiken

Idag har Rikstrafiken i uppdrag att upphandla interregionala resor som inte kan bedrivas på kommersiell grund, men som ändå anses som viktiga och nödvändiga för samhället som helhet och även för den regionala utvecklingen. På följande tio flyglinjer har Rikstrafiken idag avtal med operatörer.

Flyglinjer där Rikstrafiken har avtal med operatör och utbetalda belopp 2006

Linjer	Utbetalt belopp 2006 (tkr)
Östersund–Umeå	9 474
Arvidsjaur–Arlanda	6 373
Lycksele–Arlanda	7 481
Storuman–Arlanda	8 094
Vilhelmina–Arlanda	7 174
Hemavan–Arlanda	3 127
Gällivare–Arlanda	11 929
Torsby/Hagfors–Arlanda	6 661
Sveg–Arlanda	7 635
Pajala–Luleå	7 728
Totalt	75 676

Källa: Rikstrafiken och riksdagens utredningstjänst.

Totalt omfattar Rikstrafikens stöd till flyglinjerna 75 miljoner kr. Vårt förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna för dessa flyglinjer. Men för att inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter. Det sker ungefär 7 500 inrikes landningar i samband med ovanstående flyglinjer. Full kompensation för de ökade kostnaderna motsvarar då ett extra anslag på 75 mkr (10 000 x 7 500 landningar).

Om det införs en klimatskatt på inrikesflyget anser vi att flyglinjer som omfattas av Rikstrafikens stöd ska ges kompensation. Detta bör ges regeringen till känna.

(g) Öka kraven på flyget att minska sin miljöbelastning

Det finns även andra alternativa sätt för flyget att minska miljöpåverkan. Det kan vara genom motorförbättringar, miljöeffektiva konstruktioner av flygkroppen, maximalt utnyttjande av passagerar- och lastkapacitet, kortare och miljöanpassad tid i luften och olika stig- och landningsvinklar. Det finns säkert ytterligare åtgärder som skulle kunna minska miljöbelastningen samtidigt som det reducerar kostnaderna för trafikföretagen. Eftersom miljöstyrningen är så bristfällig (dvs. att flyget inte betalar för den samhällskostnad som det ger upphov till) har flygbolagen svaga incitament att minimera flygets miljöpåverkan. Med starkare ekonomiska styrmedel kan det ske en förändring. Vi har dock sett tecken på att vissa flygbolag och flygplatser arbetar med en sådan inriktning, vilket är glädjande. Det finns hur som helst fortfarande

mycket kvar att göra inom området. För att stimulera flygföretagen att minska miljöpåverkan krävs ytterligare kunskaper.

Luftfartstyrelsen och Luftfartsveket bör få i uppdrag att belysa och komma med förslag till hur flygtrafiken kan minimera miljöpåverkan i enlighet med vad som nämnts här ovan. Detta bör ges regeringen till känna.

(h) Utveckla nya hållbara flygbränslen

Idag finns inget fossilfritt ersättningsdrivmedel för flygfotogen. Inte heller verkar forskningen ha tagit några större hopp framåt. Ett skäl är säkert den svaga ekonomiska styrningen mot en mer miljöanpassad flygtrafik. Eftersom de flesta flygplan har en drifttid på ca 30 år är omställningen mot mer miljöanpassade flygplan en långsam process. Det enda riktigt snabba sättet att minska flygets miljöpåverkan är därför att flyga mindre.

Men det finns ett behov av mer forskning om bättre drivmedel. Idag finns t.ex. Bio Jet A1, som är flygfotogen från biomassa. Det är ännu inte kommersiellt gångbart och måste även godkännas utifrån internationell bränslestandard. Staten bör undersöka hur nya miljövänligare flygbränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna miljövänligare flygbränslen. Detta bör ges regeringen till känna.

(i) Peka ut ett antal strategiska flygplatser

En viktig utgångspunkt för det statliga engagemanget i flygplatsinfrastruktur är att säkerställa tillgänglighet och hållbar regional utveckling i hela landet. Vi anser att om en och samma region har flera alternativa flygplatser måste man prioritera resurserna till ett färre antal flygplatser. Detta under förutsättning att regionen som helhet klarar behovet av flygtransporter. Det är inte försvarbart att staten finansierar omfattande flygplatsinfrastruktur utan att ta hänsyn till de transportpolitiska målen.

Vi vill peka ut ett antal strategiska flygplatser för att styra statens resurser mer effektivt. Flyget måste ses i ett helhetsperspektiv när det gäller infrastruktur. Det betyder att vi vill väga in de övriga transportslagen när vi utformar vårt ställningstagande inför inriktningen av de infrastrukturinvesteringar som ska göras inom vägtrafik, järnvägar, sjöfarten och flyget. De strategiska flygplatser vi föreslår, redovisar vi mer utförligt i den motion som läggs till riksdagen m.a.a. regeringens proposition om infrastrukturinriktningen för 2010–2019, Framtidens resor och transporter 2008/09:100. Här nedan presenterar vi bara kort vårt förslag till strategiska flygplatser.

Vårt förslag när det gäller flygplatser:

Stockholm, Göteborg, Malmö, Visby, Östersund, Arvidsjaur, Kiruna, Umeå och Luleå. Det går även att diskutera om Stockholmsområdet bör få ytterligare en flygplats i den södra delen av regionen. Det skulle då t.ex. kunna vara Skavsta.

Vi föreslår att staten pekar ut ett antal strategiska flygplatser i enlighet med förslaget här ovan. Detta bör ges regeringen till känna.

(j) Lägg ned Bromma flygplats

Fel! Okänt namn på

Flygtrafiken på Bromma är, enligt siffror från Miljöförvaltningen i Stockholm, ett av stadens största miljöproblem. Bromma genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar. Det sker i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Bromma behövs inte, eftersom det finns andra fullgoda flygplatsalternativ i Stockholmsregionen.

Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små. Men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda. Placeringen av flygplatser mitt i stora städer utsätter fler människor för stora risker. Privatflyget däremot är statistiskt sett ett större säkerhetsproblem än reguljärflyget, och privatflyget är omfattande på Bromma. Privatflygets olyckstal är jämförbara med motorcykeltrafikens siffror och dessutom sker över 60 procent av alla flyghaverier inom fem kilometer från flygplatsen.

Behovet av byggbar mark är det tredje starka argumentet för att lägga ned Bromma flygplats. Stockholm är i skriande behov av bostäder och Bromma är ett av få områden där en större satsning på ny bebyggelse är möjlig. Vänsterpartiet i Stockholm vill att Bromma flygplats markområde ska användas till att bygga en ekologisk stadsdel med ca 4 000 bostäder.

Överväldigande argument har länge talat emot en flygplats i centrala Stockholm och vi anser att Bromma flygfält ska avvecklas. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 3 september 2009

Lars Ohly (v)

Marianne Berg (v)

Hans Linde (v)

Lena Olsson (v)

Peter Pedersen (v)

Jacob Johnson (v)

Elina Linna (v)

Alice Åström (v)