

Kommittémotion

Motion till riksdagen: 2014/15:847

av Emma Wallrup m.fl. (V)

Miljöanpassad vägtrafik

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning.....	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	2
4	Gynna hållbara drivmedel.....	4
4.1	Ett livcykelperspektiv på drivmedel.....	4
4.2	Certifiera bränslen utifrån social och ekologisk hänsyn	5
4.3	Stärk dagens kriterier för ekologisk hållbarhet	6
4.4	Hänsyn ska tas även till social hållbarhet.....	6
4.5	Samma krav på fossila bränslen som hållbara bränslen	8
4.6	Internationell certifiering.....	8
5	Gynna miljövänligare fordon	9
5.1	Fasa ut fossilbränsleddrivna bilar.....	9
5.2	Gynna bilpooler.....	9
6	Miljöanpassad godstrafik på väg.....	10
6.1	Minska tunga godstransporter på väg.....	10
6.2	Öka möjligheterna för omlastning av gods till järnväg.....	10
7	Övriga åtgärder för en mer miljöanpassad vägtrafik	11
7.1	Minska hastigheterna på vägarna	11
7.2	Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande	11
7.3	Minska dubbdäckens miljöpåverkan	12
8	Klimatanpassa infrastrukturplaneringen	12

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagförslag som leder till reducering av växthusgaser med minst 60 procent i biodrivmedel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till sociala hållbarhetskriterier för biodrivmedel.
3. 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.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i EU bör driva krav på införande av ett slutår för försäljning av bilar med fossil drift.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som gynnar bilpoolernas verksamhet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att presentera statistik för godstransporter i städerna.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka viktiga omlastningsnoder och utöka möjligheterna för omlastning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag som möjliggör införande av lokala avgifter på dubbdäck.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett nytt förslag för utveckling av transportsystemet i nästkommande infrastrukturplan med inriktning på klimatmål, övriga miljö kvalitetsmål och ett transportsnålt samhälle.

3 Bakgrund

Vägtrafiken står för en stor andel av de klimatpåverkande utsläppen. Det är särskilt från den tunga lastbilstrafiken som utsläppen ökat. För att se hälsosamma miljöer växa fram behöver vi minska problemen med luft- och bullerproblematiken i storstäderna samtidigt som vi ska minska olycksrisken. Transportplaneringen måste därför utgå från effektivitet och hänsyn till hälsa, miljö och ökad trivsel i samhällsplaneringen. Vi anser samtidigt att det strukturellt och långsiktigt är viktigt 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 användandet av it och bredband för att möjliggöra e-handel, virtuella möten och t.o.m. 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 och så vidare, kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg för ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Det leder till att fler människor kan gå mellan olika punkter eller ta cykeln.

På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i större städer har gång och cykel stor potential. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Genom ökad och förbättrad kollektivtrafik och järnväg ges stora möjligheter att minska vägtransporterna och miljöbelastningen, men effekten blir även att krav på nya väginvesteringar minskar. Med en förbättrad samverkan mellan trafikslagen kan transporter bli mer effektiva. Därför är s.k. kombiterminaler väsentliga för ett transportsnålt samhälle. Även sjöfarten kan bidra till att minska miljöpåverkan.

Även om det viktigaste är att skapa en transportsnål samhällsplanering, kommer det dock alltid att finnas behov av transporter på väg. Dessa transporter måste då utföras av fordon som inte försvårar en ekologisk hållbarhet. Därför ska bensin- och dieslbilar successivt fasas ut. Det måste till ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn för att nå detta. Utvecklingen av nya miljöbilar får inte bara kopplas till själva drivmedlet, utan i högre grad relateras till energieffektivitet. Statens ekonomiska styrmedel måste inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet av fordon.

Enligt utredningen "Fossilfrihet på väg" så kommer teknisk utveckling inte att räcka till för att nå en fossilfri fordonsflotta. Det krävs effektiviseringar av transporterna för att kunna nå målet. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedömer även att det inte är rimligt att förvänta sig stora konsekvenser av teknikutvecklingen inom den 10-årsperiod som är relevant i det här sammanhanget. Vi måste minska klimatutsläppen inom den närmsta tioårsperioden för att undvika ett klimatskred. Vägverket (nu Trafikverket) ansåg att det inte fanns några innovationer inom synhåll som på ett avgörande sätt skulle kunna lösa transportsystemets miljöproblem. Vägverkets remissvar med anledning av EU-kommissionens förslag Hållbara moderna transporter:

"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 att vara möjligt att minska biltrafiken, om inte det finns fullgoda ersättningsalternativ."

Trafikverkets stora Kapacitetsutredning (2012) konstaterar att styrmedel som leder till minskad biltrafik krävs för att vi ska nå våra klimatmål.

Jämfört med andra EU-länder har Sverige en tradition av låg beskattning av vägtrafiken. Sverige har en av Europas mest energislukande fordonsparker för persontransporter och därmed de mest koldioxidstrande fordonen per körd sträcka. Detta vill vi ändra på. För det första genom att minska transporter på väg och flytta över kommunikationer till mer ekologiskt hållbara sätt, för det andra genom åtgärder som är kopplade till själva vägtrafiken, vilket presenteras i denna motion.

4 Gynna hållbara drivmedel

Övergripande mål för att gynna mer hållbara drivmedel är skattelagstiftning och ekonomiska styrmedel som leder till minskad miljöpåverkan. Det betyder alltså inte att mer miljövänliga bränslen eller drivmedelssystem alltid ska gynnas, utan att de ska gynnas i relation till fossila bränslen. Ett bränsle som påverkar miljön lite ska gynnas ekonomiskt i förhållande till ett bränsle som har hög miljöpåverkan. På lång sikt bör skattesubventioner till hållbara drivmedel fasas ut och beskattas utifrån miljöpåverkan. En given utgångspunkt i samband med produktion av biobränslen är att produktionen av biodrivmedel måste leda till minst 60 procents reducering av koldioxidutsläppen, att den biologiska mångfalden inte hotas, att framställningen inte sker på bekostnad av livsmedelsproduktionen i regioner där det råder brist på mat, att det betalas ut skäliga löner, att arbetsförhållanden är säkra och rimliga samt att produktionen inte tränger ut lokalbefolkningen.

4.1 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. I dag 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. Resultatet kan sedan användas som grund för hur olika bränslen ska beskattas utifrån miljöpåverkan.

4.2 Certifiera bränslen utifrån social och ekologisk hänsyn

Stundtals förs livliga diskussioner om vilka biodrivmedel som är bra och vilka som ska gynnas. Det är dock ett komplicerat område. Vad som är ett bra biodrivmedel är nämligen väldigt kopplat till hur bränslet har producerats, men även vad man jämför med. Det är 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 bränslen för att producera etanol. Etanol från svensk skog kan vara bra, så länge den inte påverkar den biologiska mångfalden negativt och att det sker en bra balans mellan uttag av skog till etanolproduktion i förhållande till annat vi vill använda skogsmaterial till. Etanol från sockerrör kan också vara bra om man säkerställer att det t.ex. inte har en negativ social eller ekologisk effekt.

Det är inte heller enkelt att säga att biodrivmedel tar markområde i anspråk som skulle kunna användas till matproduktion. Det är delvis sant, men måste dock sättas i ett större sammanhang. I Sverige går t.ex. 80 procent av spannmålsproduktionen till att föda upp djur. Skulle vi i stället använda marken till att odla vegetabiliska produkter som sedan direkt används av människan skulle vi få en mer resurssnål och hållbar matanvändning.

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 fossil koldioxid. Icke fossila koldioxidutsläpp från biodrivmedel har en omloppstid som är kort (från 1 till 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 biodrivmedel kan dock åstadkomma en klimatpåverkan om det produceras, transporteras eller distribueras med hjälp av fossil koldioxid (bensin eller diesel). Sett ur ett livscykelperspektiv är dock oftast biodrivmedel att föredra. För Sverige är t.ex. 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 10 gånger billigare att minska koldioxidutsläpp genom import av brasiliansk etanol än att producera spannmålssetanol i Sverige. En stor avigsida med den brasilianska etanolen är dock de sociala villkor som råder på sockerplantagerna. Fruktansvärda arbetsvillkor, långa arbetsdagar och ibland slavliknande förhållanden har rapporterats. Liknande förhållande finns 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. På samma sätt som det är oacceptabelt att oljearbetare har en dålig arbetsmiljö. Drivmedel (även fossila) måste alltid produceras utifrån sociala och ekologiska hållbarhetsvillkor.

4.3 Stärk dagens kriterier för ekologisk hållbarhet

Dagens regler för socialt och ekologiskt hållbara drivmedel är dock helt otillräckliga. Biodrivmedel eller flytande biobränslen anses som hållbara om användningen av dessa bränslen medför en minskning av utsläppen av växthusgaser med minst 35 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts. Från och med den 1 januari 2017 ska en minskning av utsläppen av växthusgaserna vara minst 50 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts, och från den 1 januari 2018 ska en minskning av utsläppen av växthusgaser vara minst 60 procent.

Vi anser att dessa nivåer är för lågt satta. Redan nu bör det vara minst 60 procents minskning av utsläppen för att ett drivmedel ska anses ekologiskt hållbart. Till exempel ger brasiliansk etanol från sockerrör i dag mellan 70 och 85 procents reducering av växthusgaser. När det gäller de olika utvecklingsförsök med att framställa biodrivmedel som pågår i Sverige, är reduceringsnivån åtminstone dubbelt så hög som gränsen 35 procent. Det är därför anmärkningsvärt att lagstiftningen är på en så låg nivå, särskilt med tanke på att EU:s hållbarhetsdirektiv inte kräver att det ska vara exakt 35, 50 respektive 60 procent utan att det åtminstone ska uppgå till dessa nivåer.

Sveriges ambitioner måste vara mycket högre. Den låga nivån kan i värsta fall öppna för import eller produktion av biodrivmedel som inte på allvar bidrar till låg klimatpåverkan i den omfattning som är tekniskt och politiskt möjligt. Regeringen bör få i uppdrag att återkomma med ett nytt lagförslag som leder till reducering av växthusgaser med minst 60 procent i biodrivmedel i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.4 Hänsyn ska tas även till social hållbarhet

I dag står ca 1 miljard människor utan säker livsmedelsförsörjning. För dessa människor är utvecklingen av den inhemska livsmedelsproduktionen avgörande för att komma till rätta med svält och fattigdom. Tillgången till jordbruksmark är mycket begränsad och varje år förlorar världen totalt 5–7 miljoner hektar jordbruksmark p.g.a. massproduktion och monokulturer, jordbruksmetoder som inte är anpassade till lokala förhållanden samt användning av kemikalier, handelsgödsel och konstbevattning. Till följd av detta har starka länder börjat köpa upp jordbruksmark i fattigare länder för att säkra sin egen livsmedelsproduktion. De som säljer sin mark är de allra fattigaste länderna som, trots brist på livsmedel, lockas av pengar, oljekontrakt eller infrastruktursatsningar. Även privata storföretag går in i länder med svag ekonomi och köper upp gigantiska landområden. I de länder där utländska investerare enligt lag är förbjudna att köpa upp mark hyr man i stället marken genom långtidskontrakt – i vissa fall på upp till 99 år.

För att biobränslen ska kunna vara hållbara krävs därför mer än att de bara uppfyller ekologiska hållbarhetskriterier. Import av alla drivmedel till Sverige måste ske med sociala hänsyn.

EU har inte specificerat krav på hur sociala hållbarhetskriterier ska utformas, utan bara skjutit frågan till att kommissionen vartannat år ska granska hur sociala villkor påverkas genom produktion av biodrivmedel. Men regeringen skulle kunna gå längre än minimikravet i EU-direktivet och införa en rad sociala hållbarhetskriterier enligt direktivets artikel 17, punkt 7, och som kommissionen har till uppgift att rapportera om. Följande beaktande hade varit möjligt att införa i svensk lagstiftning:

- att de sociala effekterna av biodrivmedelspolitiken inte får leda till sämre tillgång på livsmedel till överkomligt pris, särskilt för människor som lever i utvecklingsländer
- att respekten för markrättigheter efterlevs
- att det införs ett moratorium på ny markexploatering i länder som saknar fungerande lagstiftning om markrättigheter
- att de indirekta effekterna av exploatering även finns med i kriterierna för hållbarhet
- att leva upp till ILO-konvention nr 29 angående tvångsarbete eller obligatoriskt arbete
- att leva upp till ILO-konvention nr 87 angående föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten
- att leva upp till ILO-konvention nr 98 angående tillämpning av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten
- att leva upp till ILO-konvention nr 100 angående lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde
- att leva upp till ILO-konvention nr 105 angående avskaffande av tvångsarbete
- att leva upp till ILO-konvention nr 111 angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning
- att leva upp till ILO-konvention nr 138 om minimiålder för tillträde till arbete
- att leva upp till ILO-konvention nr 182 om förbud mot och omedelbara åtgärder för att avskaffa de värsta formerna av barnarbete.

Staten bör alltså verka för att alla biodrivmedel certifieras utifrån kriterier om både ekologiskt och socialt hållbar produktion. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till sociala hållbarhetskriterier i enlighet med vad som nämns här ovan. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.5 Samma krav på fossila bränslen som hållbara bränslen

Vi vill således att det ställs krav på produktion av biobränslen. Men samtidigt måste man fråga sig i vilken utsträckning vi ska ställa andra villkor på biobränslen än vad vi gör på övriga importerade varor. Till exempel kan kaffe och bananer odlas på väldigt olika sätt och i många fall under förhållanden som inte är socialt eller ekologiskt hållbara. Ska vi därför förbjuda dessa varor? Eller ska vi se till att t.ex. de sociala villkoren för-bättras? Det krävs helt enkelt samma spelregler för olika drivmedel. Allt fordonsbränsle bör produceras på ett socialt och ekologiskt hållbart sätt. Det är inte rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. Regeringen bör därför verka för att alla former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.6 Internationell certifiering

Som vi tidigare nämnt har EU tyvärr valt att inte införliva sociala hållbarhetskriterier för biodrivmedel. Mot bakgrund av vad som här ovan framförs om vikten av att hållbarhetskriterier även omfattar den sociala dimensionen bör det ske en ändring av EU-direktivet. Sverige bör därför internationellt verka för att det införs en internationell certifiering som omfattar både social och ekologisk hållbarhet.

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 i dag ett antal olika certifieringssystem som skulle kunna användas, t.ex. RSPO för palmolja och BSI för sockerrör. Sverige bör därför internationellt verka för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi. 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.

5 Gynna miljövänligare fordon

Övergripande mål för att gynna produktion av miljövänligare fordon är att styrmedlen ska leda mot en socialt och ekologiskt hållbar utveckling. System ska vara så teknikneutrala som möjligt och falla ut som låga kostnader på det som är bra för miljön och högre kostnader för det som påverkar miljön mer.

5.1 Fasa ut fossilbränsledrivna bilar

Redan i dag säljs en stor andel nya miljöanpassade bilar. Tekniskt är det inte något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som bara eller delvis kan framföras på drivmedel eller drivmedelssystem, som är mindre miljöfarliga än

bensin eller diesel. Det är därför rimligt att riksdagen bestämmer ett delmål om när enbart fossilbränsleddrivna bilar inte längre ska få finnas kvar på marknaden.

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. Vänsterpartiet anser att utbyggnaden av eltankställen kraftigt måste öka för att möjliggöra en sådan utveckling. Vi anser att det bör sättas upp ett slutår för när det inte längre är tillåtet att sälja bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på el eller biodrivmedel eller annat hållbart drivsystem. Sverige bör därför i EU driva krav på införande av ett slutår för försäljning av bilar med fossil drift. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Även för lastbilar bör det sättas upp liknande krav, men frågan bör dock utredas vidare.

5.2 Gynna bilpooler

Att effektivisera resursanvändningen och sträva mot en ”Cirkulär ekonomi” och ”Delandets ekonomi” där resurser återanvänds och samnyttjas i högre grad är nödvändigt för att klara klimat- och miljökrisen. En personbil används endast ca 3 procent av dygnet (Trafikanalys). Att hyra bil eller dela bil är därför ett viktigt alternativ. Olika former av bilpooler utgör ett viktigt och växande alternativ för många som inte vill äga en egen bil men ändå ha tillgång till bil vid behov. I Sverige är det ca 17 000 som är medlem i en bilpool enligt Trafikverket. Det motsvarar 0,2 procent av befolkningen. Dessutom har organisationer och företag utöver detta många gånger egna fordonsflottor. Inom många bilpooler utförs mycket arbete ideellt. En viktig kraft bakom arbetet är miljöhänsyn. Användarna behöver dessutom inte tänka på inköp, fast parkering och service av bilen. Det är många gånger en kostnadsbesparing för användaren och gynnar dem som inte har råd att införskaffa en egen bil. Göteborgs stad har exempelvis gjort en ekonomisk besparing på ca 30 procent efter att ha låtit fler av sina centrala förvaltningar anlita bilpooler i stället för att köpa in egna tjänstebilar (Göteborgs stad Trafikkontoret). Den största delen av besparingen låg i minskade parkeringskostnader. Bilpool kan också vara ett alternativ för att gynna inköp av dyrare elbilar. Studier visar att bilåkandet minskar för den som är med i bilpool jämfört med att ha egen bil. Samhället borde av miljöskäl gynna bilpoolernas verksamhet. Regeringen bör till riksdagen återkomma med förslag som gynnar bilpoolernas verksamhet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Miljöanpassad godstrafik på väg

6.1 Minska tunga godstransporter på väg

Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna och därmed har de också bidragit till den största ökningen av klimatpåverkande utsläpp. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast bara utgör ett par procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon krävs åtgärder. Det handlar framför allt om att öka kapaciteten på järnväg och inom sjöfart. Inom järnvägstrafiken krävs bl.a. ökade anslag till underhåll och nya spår.

För att både minska transportarbetet och förbättra miljön i städerna behöver kommunerna ges möjlighet att delfinansiera distributionscentraler och att på flera sätt ge stöd för samordnade godstransporter. För att möjliggöra detta behöver statistik för godstransporter göras tillgänglig. Regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att presentera statistik för godstransporter i städerna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.2 Öka möjligheterna för omlastning av gods till järnväg

I takt med att mer godstransporter förs över på järnväg behöver möjligheterna för omlastning byggas ut. I dag är det flera problem för de företag som vill frakta sitt gods med järnvägssträckor med lastbilstransporter. Det är dels kapacitetsbristen på järnvägen, dels att tågtransporterna ej är tillförlitliga samt att det inte finns möjligheter för omlastning. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka viktiga omlastningsnoder och utöka möjligheterna för omlastning. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Övriga åtgärder för en mer miljöanpassad vägtrafik

7.1 Minska hastigheterna på vägarna

Största orsakerna till dödsfall inom trafiken är dels hastighetsöverträdelser, dels alkoholpåverkan. Det är främst män som omkommer i trafiken. Oberoende 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 vill inte höja hastigheten. En självklar anledning till restriktiva hastighetsgränser är naturligtvis säkerhetsperspektivet, 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 höll hastighetsbegränsningen skulle det leda till 150 färre döda i trafiken och 700 000 ton mindre utsläpp av koldioxid per år. 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 kostnadseffektiv miljöåtgärd.

7.2 Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande

Vårt nuvarande system för reseavdrag har stora brister. En stor andel av reseavdragen är felaktiga, och hållbara resor med kollektivtrafik missgynnas. Det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor) så som dagens system gör. Vi strävar efter ett system som gynnar att den enskilda färdas med kollektivtrafik och cykel.

Vänsterpartiet ser behov av en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som inkluderar och gynnar resande med kollektivtrafik och cykel, men samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd.

7.3 Minska dubbdäckens miljöpåverkan

Luftkvaliteten är på sina platser akut i flera städer. Sverige har vid upprepade tillfällen kritiserats av EU för brott mot EU:s luftkvalitetsnormer. Användandet av dubbdäck är ett av skälen till att halterna av partiklar i luften är så hög. Vi välkomnar regeringens initiativ till en utredning om hur avgifter för dubbdäck ska kunna införas i Stockholm. Vi befarar dock att utredningen riskerar att dra ut på tiden. Det är problematiskt då det brådskar att ta fram förslag på hur lokala avgifter på dubbdäck ska kunna införas i Stockholm och andra städer. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag som möjliggör införande av lokala avgifter på dubbdäck. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8 Klimatanpassa infrastrukturplaneringen

Trafikverkets prognoser pekar på en fortsatt trafikutveckling som inte är förenlig med klimatmål och fossiloberoende fordonsflotta. Trots detta valde föregående regering att föreslå en åtgärdsplanering med objekt som låser fast vår infrastruktur med satsningar som ger hög klimat- och miljöpåverkan.

Sverige tar sitt klimatansvar genom att investera för en hållbar utveckling. Infrastrukturinvesteringar som inte leder till ökad hållbarhet låser samhället i höga framtida klimatutsläpp med ökade ekonomiska kostnader som följd. Regeringen bör återkomma med nytt förslag för utveckling av transportsystemet i nästkommande infrastrukturplan med inriktning på klimatmål, övriga miljökvalitetsmål samt ett transportsnålt samhälle. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Håkan Svenneling (V)