

## Motion till riksdagen 2005/06:T31

av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c)  
med anledning av prop. 2005/06:160

# Moderna transporter

## 1 Innehåll

<a href="#">1</a>	<a href="#">Innehåll</a>	1
<a href="#">2</a>	<a href="#">Förslag till riksdagsbeslut</a>	2
<a href="#">3</a>	<a href="#">Inledning</a>	3
<a href="#">3</a>	<a href="#">Bättre kommunikationer för ett konkurrenskraftigt Sverige</a>	4
<a href="#">4</a>	<a href="#">Trafiksäkerhet</a>	6
<a href="#">5</a>	<a href="#">Hållbara transporter och hållbar beskattning</a>	8
<a href="#">6</a>	<a href="#">Sjöfarten</a>	10
<a href="#">7</a>	<a href="#">Konkurrens på hela järnvägsnätet</a>	13
<a href="#">8</a>	<a href="#">Kollektivtrafiken</a>	14
<a href="#">9</a>	<a href="#">Bättre förutsättningar för flygtrafiken</a>	15
<a href="#">10</a>	<a href="#">Nej till båtskatt genom ett nytt båtregister</a>	16
<a href="#">11</a>	<a href="#">Nykterhet hos piloter</a>	17
<a href="#">12</a>	<a href="#">Hamnar</a>	18
<a href="#">13</a>	<a href="#">Ett jämställt transportsystem</a>	18

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en utökad planeringsram för investeringar och drift och underhåll i det nationella och regionala vägnätet 2004–2015.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder för att främja de enskilda vägarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vägverket skall kunna ta över ansvaret för broar på enskilda vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utnyttjande av alternativa finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder mot rattfylleri.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om tonnageskatt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om isbrytningens finansiering.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om helikopterverksamheten.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Gotlandstrafiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om vikten av att den svenska beskattningen av vägtransporter inte får medföra konkurrensnackdelar jämfört med övriga EU-länder.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att stimulera teknikutvecklingen och alternativen till fossila bränslen för att lägga grunden för hållbara transporter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om höjd skrotningspremie för äldre bilar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken, bl.a. genom ökad konkurrens.
14. Riksdagen avslår regeringens förslag om genomförande av en försöksverksamhet under högst tio år för persontrafik på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland, till förmån för en mer långtgående avreglering av järnvägstrafiken i hela landet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna skall öppnas upp för konkurrens mellan alla intresserade tågoperatörer.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att förutsättningarna för de mindre svenska flygplatsernas fortlevnad inte får äventyras.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att förberedelserna för att inrätta ett svenskt båtregister och i förlängningen en båtskatt skall avbrytas.

**Fel! Okänt namn på**

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att regeringen skall lägga fram förslag om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att processen att prioritera vissa hamnar i fråga om statligt finansierad infrastruktur behöver påskyndas.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att politiska åtgärder för ett jämställt transportsystem skall inriktas mot att kvinnor och män ges likvärdiga förutsättningar att efterfråga och få tillgång till transportmöjligheter.

### 3 Inledning

Det finns ett stort behov av en ny framsynt och modern transportpolitik. Detta blir särskilt tydligt mot bakgrund av det allt mer integrerade europeiska samarbetet. Vårt aktiva deltagande i globaliseringen av ekonomi och samhällsliv ställer höga krav på fungerande transportväsen och trafikstrukturer. En lång rad områden inom transportpolitiken behöver reformeras och förbättras. Det gäller inte minst transportsystemets ryggrad i form av underhåll och investeringar i trafikens infrastruktur. Ett flertal utredningar inom transportområdet har presenterats under senare år. Den socialdemokratiska regeringen har vid upprepade tillfällen meddelat att man avser att redovisa sina förslag med anledning av bl.a. dessa utredningar till riksdagen i form av en transportpolitisk proposition. Tidpunkten för propositionens avlämnande har successivt skjutits fram från våren 2005 till sommaren 2005 och i samband med höstens budget till november månad 2005 och så vidare. Först på den sista dagen för avlämnande av propositioner som behandlas under mandatperioden presenterades föreliggande proposition. Detta långa dröjsmål, som i slutänden ändå inte resulterade i något annat än en framjäktad och ofullständig samling av avsiktsförklaringar, är djupt olyckligt och ansvarslost. Sverige förtjänar en bättre transportpolitik.

Partierna inom Allians för Sverige föreslår en ny politisk inriktning som i praktiken lever upp till det transportpolitiska mål som riksdagen antagit, men som under socialdemokratiskt styre inte blivit mer än en pappersprodukt. Vi föreslår en politik för ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter där det övergripande målet ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela vårt land.

Fel! Okänt namn på

## 3 Bättre kommunikationer för ett konkurrenskraftigt Sverige

Framtidens transportsystem skall bidra till tillväxt och företagande samtidigt som trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Väl fungerande kommunikationer är av avgörande betydelse för att nya företag skall kunna skapas och befintliga företag ska kunna växa och medverka till regionförstoring som gynnar både företag och arbetstagare i det moderna samhället. För att hela Sverige ska ges förutsättningar för utveckling och nya jobb krävs en god infrastruktur för såväl vägtransporter som järnväg, båt och flyg. I dag görs tyvärr inte de väl avvägda satsningar som krävs för att på ett effektivt sätt förstora arbetsmarknadsregioner samt göra Sverige attraktivt för utländska och inhemska investerare. Det finns skäl att befara en utveckling där privata satsningar och företagande, och därmed jobb, går om intet på grund av alltför dålig infrastruktur och dåliga kommunikationer. Det måste skapas bättre och konkurrensneutrala möjligheter att åstadkomma utveckling. Vi stödjer satsningar på kombiterminaler och andra intermodala lösningar som skapar förutsättningar för utnyttjande av miljömässigt förnuftiga kombinationer av transportmetoder.

Infrastrukturinvesteringar skall ske där de gör störst nytta. Alltför ofta får renodlat partipolitiska hänsynstaganden för stort inflytande. Viktiga och samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturinvesteringar är angelägna, oavsett om det sker inom väg, järnväg eller annan infrastruktur.

Samhällsekonomiska analyser behöver spela en mer framskjuten roll vid infrastruktursatsningar. Jämfört med i dag betyder en sådan inställning att en större del av resurserna kommer att gå till vägarna. Inte minst det underhållsberg som av Vägverket uppskattas till ca 20 miljarder kronor behöver åtgärdas. Det är också av utomordentlig betydelse att fler så kallade flaskhalsar och farliga vägavsnitt kan byggas bort. Vi förutsätter att regeringen i vårbudgeten tillför nödvändiga miljarder så att vägstandarderna kan förbättras.

### 3.1 Fungerande infrastruktur i hela landet

En väl avvägd balans mellan investeringar och underhåll av vägar respektive järnvägar är nödvändig för en fungerande infrastruktur i hela landet. Väginvesteringarna är den del av transportpolitiken som lidit mest av de senaste årens rödgröna regeringsamarbete. En oproportionerligt stor del av resurserna som satsas på den svenska infrastrukturen används eller planeras att användas till stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler. Vi anser att sektorsansvariga myndigheter skall ha ansvar för att planera och bygga samhällsekonomiskt lönsamma projekt för de resurser som riksdag och regering har beslutat att ställa till förfogande.

I dag görs alltför få välordnade genomlysningar av balansen mellan investeringar och underhåll. Dessa genomlysningar bör göras i samverkan med företag som operativt nyttjar infrastrukturen. Dagens situation innebär att

effekter av investeringar uteblir eftersom nuvarande effektivitet i infrastrukturen minskar genom eftersatt underhåll. Vi föreslår att en sådan genomlysning kontinuerligt skall göras länkat till beslutstidpunkter avseende investeringar i infrastruktur.

Väginfrastrukturen är en grundförutsättning för att landets företag skall kunna växa och för att välfärden skall kunna tryggas. I glest befolkade län spelar vägnätet en avgörande roll för näringslivsutvecklingen. Därför måste underhåll och tjälsäkring garanteras så att inte minst den svenska basindustrin kan fortsätta utvecklas. Det är med beklagan vi kan konstatera att det i den transportpolitiska propositionen saknas förslag för att på kortare och längre sikt höja vägstandarden. Det finns ingen förändring i sikte av regeringens underlåtenhet att underhålla och modernisera det svenska vägnätet i tillräcklig utsträckning.

Vår bestämda uppfattning är att en större del av statens resurser behöver satsas på vägarna. Med den rådande och planerade resursfördelningen kommer Vägverket varken att kunna bygga bort flaskhalsarna som finns runt om i landet och kring våra storstäder eller ens börja minska den eftersläpning i vägunderhållet som uppgår till cirka 20 miljarder kronor.

För att bemöta de problem som hushåll och näringsliv konfronteras med till följd av bristfälliga vägar har våra partier i olika sammanhang, senast vid riksdagens behandling av budgetpropositionen för år 2006, föreslagit ökade anslag för att utveckla vägnätet utifrån framtidens behov.

Av central betydelse för att Vägverket skall kunna garantera ett bättre fungerande vägnät är att dess resurser tryggas långsiktigt genom utökade ekonomiska planeringsramar. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening att planeringsramen för investeringar och drift och underhåll i det nationella och regionala vägnätet 2004–2015 skall utökas.

## 3.2 Enskilda vägar

Det är också viktigt att slå fast att de enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv är en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. Den resursförstärkning vi föreslår för vägnätet måste också komma de enskilda vägarna till del. Cirka 70 procent av det svenska vägnätet består av enskilda vägar och dessa har avgörande betydelse för möjligheterna att leva och verka på främst på landsbygden, men också i många tätorter. Det är ett stort bekymmer att villkoren under de senaste tio åren har försämrats för väghållarna av enskilda vägar på en rad områden.

Vägsamfälligheterna har i dag i många fall en tung börda i form av underhållsansvar för konstbyggnader, broar, bryggor, pumpanläggningar. Eftersom det inte är rimligt att en vägsamfällighet som består av några få fastigheter skall ha det ekonomiska och juridiska ansvaret för en bro värd flera miljoner och med ett ansvar som man inte har kompetens för föreslog BREV-utredaren att staten skulle ta detta ansvar. Såväl Banverket som Vägverket var positiva till ett övertagande i sina remissvar över utredningen – naturligtvis med anslagskompensation, men bidrag utgår ju redan med mer än hälften.

**Fel! Okänt namn på**

Regeringen anför i propositionen att broar på statsbidragsberättigade enskilda vägar inte bör överföras till allmänt huvudmannaskap. Anledningen är att kunskapen om de enskilda broarna i vattenrättsligt hänseende får ses som bristfällig. Vi delar inte denna bedömning utan anser att säkerhets- och ekonomiska skäl talar för att Vägverket skall kunna ta över ansvaret för broar på enskilda vägar.

### 3.3 Alternativ finansiering

Dagens trafik- och infrastrukturplanering kännetecknas av ryckighet och ständiga omkastningar samt oförmåga att leva upp till utlovade satsningar i beslutade planer. Det betyder att regioner, kommuner, företag och människor får svårt att planera sin verksamhet. Därmed hämmas tillväxt och utveckling.

För att skapa långsiktiga och mer gynnsamma förutsättningar för infrastrukturplaneringen vill partierna inom Allians för Sverige inte bara öka de budgetmedel som läggs på kommunikationer och infrastruktur utan också öppna för alternativ finansiering av infrastruktur, t.ex. genom att nyttja s.k. PPP-lösningar (public-private partnership). Det skulle göra det möjligt att effektivisera och tidigarelägga samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar.

Betydande internationella erfarenheter pekar på att riskerna bäst hanteras genom partnerskap mellan det offentliga och det privata, s.k. PPP-projekt. Till och med Näringsdepartementet under socialdemokratiskt styre har i skrivelsen Alternativ finansiering genom partnerskap, Ds 2000:65, konstaterat att partnerskapsfinansiering ger

- mer ändamålsenlig fördelning av ansvar och risktagande,
- ökad effektivitet i form av lägre kostnader och bättre kvalitet,
- bättre statlig styrning och kontroll över projektets kostnader,
- ökade krav på god planering.

Svenskt näringsliv och inte minst svenska byggföretag har visat ett stort intresse för att ta del av sådana projekt som i vår omvärld är en naturlig del av infrastrukturutbyggnaden.

Naturligtvis skall alla projekt vara noga genomtänkta och genomgå samma miljöprövningar och samhällsekonomiska analyser och följa gällande prioriteringsordning oavsett finansieringsform. Partierna i Allians för Sverige är noga med att betona att PPP-lösningar aldrig får vara ett sätt att kringgå budgetlagen utan skall ses som en metod att få bättre och effektivare projektstyrning.

## 4 Trafiksäkerhet

Bristande trafiksäkerhet är i dag en av våra mest akuta hälsofrågor. Detta illustreras exempelvis av att trafikolyckor är den vanligaste dödsorsaken för ungdomar mellan 16 och 24 år. Det är mot denna bakgrund riksdagen beslutat

om dagens trafiksäkerhetsmål: nollvisionen, som bl.a. innebär att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet, och etappmålet, enligt vilket antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat till högst 270 personer 2007.

Att de av riksdagen beslutade målen för år 2007 inte kommer att uppnås, enligt bedömningar av regeringens egen myndighet Sika, är ett misslyckande som måste tas på största allvar. Regeringen har inte visat tillräcklig handlingskraft när det gäller att vidta effektiva åtgärder för att uppnå etappmålet.

Allt arbete inom trafikområdet måste genomsyras av ambitionen att höja trafiksäkerheten. Detta måste gälla såväl statens och kommunernas agerande som individens beteende i trafiken och ansvar för sin egen och andras säkerhet. Det är också viktigt att fordonsindustrin fortsätter sitt framgångsrika arbete med att göra bilarna allt säkrare.

Vid sidan av den kontinuerliga utvecklingen av fordonens säkerhetsegenskaper är en höjning av vägnätets standard av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. De farligaste vägsträckorna måste snarast rustas upp och byggas om. Ibland handlar det om mindre insatser, som att åtgärda sidoområden. I andra fall är upprustning till motorvägsstandard det enda sättet att åstadkomma en radikal förbättring av trafiksäkerheten. Planeringsramen för investeringar i det nationella vägnätet behöver öka i förhållande till de planer som regeringen antagit för perioden 2004–2015. Ett mycket stort problem för trafiksäkerhetsarbetet är också att regeringen och dess stödpartier är politiskt blockerade för nya finansieringsformer för investeringar som skulle kunna bidra till ökad säkerhet på våra vägar, till exempel s.k. PPP-finansiering.

En avgörande faktor i trafiksäkerhetsarbetet är fordonens förare. För att långsiktigt förändra individernas beteende i trafiken i en positiv riktning är en förbättrad utbildning av avgörande betydelse. Det är högst otillfredsställande att regeringen inte gått vidare med Vägverkets förslag till helt ny körkortsutbildning och dessutom uppvisar betydande senfärdighet i att genomföra den sedan länge aviserade utvecklingen av den obligatoriska riskutbildningen till att omfatta inslag om alkohol och droger.

Nödvändigt för en förbättrad trafiksäkerhet är också att det, genom fler poliser längs våra vägar, kommer till stånd en skärpt övervakning av nykterheten och hastigheterna i trafiken.

## 4.1 Nyktra och drogfria trafikanter

Det individuella ansvaret att inte köra under påverkan av alkohol eller andra droger är grundläggande. Samtidigt måste staten bidra med ett strikt regelverk för att minska det rattfylleri som nu tvärtom ökar och skördar fler offer.

Under den borgerliga regeringen på 1990-talet genomfördes en rad åtgärder för att minska rattfylleribrotten. Straffvärdet för rattfylleribrott höjdes och promillegränsen för grovt brott sänktes. Grovt rattfylleri skulle leda till fängelse. Sedan dess har Socialdemokraterna sjabblat bort kampen mot rattfylleribrotten. Under den senaste femårsperioden har en mindre andel av de som dömts för grovt rattfylleri fått fängelse. Samtidigt är insatserna för att hjälpa

**Fel! Okänt namn på**

dömda bort från missbruk otillräckliga. Partierna inom Allians för Sverige anser att ytterligare insatser måste göras för att upprätthålla principen att droger och bilkörning inte hör ihop. Principen om att grovt rattfylleri skall leda till frihetsberövande straff skall återupprättas. Påföljden för rattfylleribrott skall kombineras med obligatoriska behandlingsprogram. Alkolås skall kunna krävas för att dömda skall få tillbaka körkortet.

Den som kör bil berusad och dödar någon kommer ofta alltför lindrigt undan. Även om flera människor har mist livet och brottet bedömts som grovt, leder det till oproportionerligt korta straff. Det behövs en ny bestämmelse i brottsbalken: vållande till annans död genom rattfylleri, för att markera samhällets stränga syn på alkohol och droger i trafiken.

Vi anser också att det är hög tid att komma till ett avgörande i den länge övervägda frågan om att straffbelägga s.k. eftersupning, dvs. att en alkoholpåverkad förare undgår straff genom att hänvisa till att han eller hon varit nykter under körningen och berusat sig först efteråt. En lagstiftning som förbjuder eftersupning bör komma till stånd.

## 5 Hållbara transporter och hållbar beskattning

Fordon som bilar och bussar är nödvändiga i det moderna samhället. För många människor är dessa viktiga transportmedel i vardagen. Sett i ett större perspektiv är det dock uppenbart att vägtrafikens miljöbelastning måste minska. För närvarande expanderar den europeiska bilparken med cirka tre miljoner fordon per år. Vägtransporterna står för 84 procent av alla utsläpp av växthusgaser som kommer ifrån transportsektorn, och transportsektorn står i sin tur för en tredjedel av alla koldioxidutsläpp. För att bilen även i framtiden skall kunna utgöra ett bra kommunikationsmedel, utan att äventyra klimatet och ha en säker tillgång på drivmedel, är det av stor vikt att utveckla bränslen som ersätter de fossila bränslena. Det handlar även om att sänka bränsleförbrukningen i vägtrafikens fordon genom effektivare motorer.

Riksdagen har anslutit sig till EU-rekommendationen om att 5,75 procent av energiinnehållet i drivmedlen 2010 skall vara biodrivmedel. Det behövs enligt vår mening en konkret plan från regeringen för detta, som gör att målet kan klaras även om EU inte skulle tillåta ökad etanolblandning i bensinen.

Partierna inom Allians för Sverige vill att tillverkare och konsumenter stimuleras till att satsa på bränslesnåla fordon och fordon drivna med miljövänliga bränslen. Vi tror på stimulans av alternativen, alltså morötter i stället för piska, så att människor ges en möjlighet att välja ett miljövänligt bränsle. Med en ökad efterfrågan följer teknikutveckling och infrastruktur, utan vidare påtryckningar från politiskt håll.

För en omställning till ett grönt transportsystem krävs det att Sverige satsar på forskning och utveckling. Satsningarna handlar om såväl traditionell forskning som stöttning av näringslivet i dess teknikutveckling. Det är viktigt att satsningarna inte ger förtur åt något särskilt bränsle eller någon särskild



teknik. Det är slutresultatet – effektivt resursutnyttjande och minskad miljöpåverkan – som vi efterfrågar.

I detta sammanhang vill vi framföra att utvecklingen av dieseln som bränsle gjort att beskattningen för bensin- och dieslbilar bör likställas, dvs. samma fordonsskatt och en skatt på drivmedel som i större utsträckning harmoniseras. Dieseln har enligt vår mening en stor potential, men teknikutvecklingen behöver stimuleras ytterligare.

Sverige skall vara pådrivande för att det europeiska transportsystemet miljöanpassas. Samtidigt är det ur konkurrenssynpunkt avgörande att den svenska beskattningen av vägtrafiken ligger i linje med den i våra grannländer.

I propositionen anger regeringen att en teknisk specifikation av ett möjligt svenskt kilometerskattesystem bör utarbetas. Vi vill framhålla den utomordentliga vikten av att Sverige inte ensidigt inför kilometerskatt, utan att varje betydande förändring genomförs i samverkan med våra grannländer och den krets av länder som i dag samverkar kring vägavgifter enligt Eurovinjettmodellen. En harmonisering av skatterna för godstransport på väg är angelägen, med den nödvändiga inriktningen att Sveriges beskattning av vägtransporter inte får medföra konkurrensnackdelar jämfört med övriga EU-länder.

Det är också av största vikt att en förändrad beskattning av vägtrafiken inte innebär ytterligare beskattning. Om och när kilometerskatten blir aktuell bör en motsvarande nedsättning av skatten på diesel genomföras. Skattebördan på trafiken har ökat betydligt på senare år med allvarliga konsekvenser för transportmöjligheterna.

## 5.1 Höjd skrotningspremie

Sverige har bland de äldsta bilparkerna i Europa. Vi anser att skrotningspremien bör användas mer offensivt för att minska andelen äldre bilar utan katalysator i bilparken. De gamla bilarna står för 3–5 procent av trafikarbetet men nära 50 procent av utsläppen av några hälsofarliga avgaser, enligt uppgifter från Bil Sweden. Vi anser att en tidsbegränsad stimulans till skrotning av gamla bilar bör genomföras snarast.

Skrotningspremien bör höjas från 1 700 kronor till 4 000 kronor under en begränsad tid. Den höjda skrotningspremien skall riktas mot ej avställda bilar som inte omfattas av de avgaskrav som infördes obligatoriskt 1989, det vill säga katalysatorkrav. För övriga delar av bilparken kvarstår gällande ersättningsnivåer. Från och med den 1 januari 2007 ersätts systemet med premier som grund för ekonomin i bilskrotning med utökat producentansvar i enlighet med EU-direktiv för uttjänta bilar.

## 5.2 Utsläpp av kväveoxid

Utsläppen av kväveoxider leder till försurning, övergödning och hälsoproblem. Trafiken svarar för 60 procent av de svenska kväveoxidutsläppen.

**Fel! Okänt namn på**

Riksdagen beslutade i samband med behandlingen av miljömålspropositionen att frågan om att minska försumningen i Sverige skall ges fortsatt hög prioritet och att regeringen skall återkomma med en skärpning av delmål 4 om utsläpp av kväveoxider. Det krävs framför allt omfattande åtgärder för att minska utsläppen, men vikten av att regeringen återkommer med ett skärpt mål behöver ändå understrykas.

För att minska utsläppen av kväveoxider är det nödvändigt att vidta åtgärder som leder till långsiktiga strukturella förändringar av transportsystemet. Framför allt är det viktigt att ge bättre förutsättningar för långväga godstransport på järnväg. I dag underutnyttjas den svenska järnvägen för godstransporter därför att det europeiska systemet inte fungerar.

Samordningen av olika transportslag bör öka genom att transeuropeiska nätverk för transporter utvecklas och att flaskhalsarna byggs bort. EU måste särskilt inrikta sig på att inlemma de nya medlemsländerna i det europeiska transportsystemet. Ett intressant koncept för att minska utsläppen av kväveoxider är internationella ekonomiska styrmedel, t.ex. handel med utsläppsrätter inom EU.

## 6 Sjöfarten

### 6.1 Hållbar sjöfart

Sverige måste driva på tillämpningen av EU:s rambeslut om skydd för miljön genom strafflagstiftning i arbetet med att skydda Östersjön. I rådets rambeslut åläggs medlemsstaterna att genom effektiva, proportionella och avskräckande påföljder straffa dem som på olika sätt skadar miljön i EU. Enligt vår mening bör straffansvaret vid illegala oljeutsläpp utsträckas till att omfatta, förutom rederiet och befälhavaren, även transportköparen. Det är fortfarande alltför lätt att ostraffat släppa ut olja till sjöss, och antalet personer som blir straffade för detta är mycket litet. Ett av skälen till detta är svårigheterna att hitta den direkt skyldige ombord och att lagföra denne. Om de oseriösa redarna inte fick några uppdrag skulle vi på sikt tvinga bort dem från marknaden och därmed drastiskt minska utsläppen i Östersjön och inom EU. Det är således betydelsefullt att inom EU verka för att gällande lagar om straffansvar vid oljeutsläpp efterlevs internationellt. Det förefaller för närvarande inte ens möjligt att lagföra ett illegalt oljeutsläpp i ett annat EU-land. Ett arbete i denna riktning är nödvändigt för att vi i alla fall inom EU skall komma till rätta med problemet.

Enligt vår mening krävs ytterligare effektiva skyddsåtgärder i ansökan till IMO om vilka skyddsåtgärder som skall ingå i Östersjöns PSSA-klassning. Sverige, som leder arbetet, har ett mycket stort ansvar. Skyddsnivån får inte enbart hamna på en nivå av ruttdragning och trafikseparering utan måste också innehålla ytterligare skyddsåtgärder. Det gäller att nu ge Östersjöns klassning som särskilt känsligt hav ett innehåll.

Konsekvenserna måste bli mer kännbara för dem som begår miljöbrott såsom oljeutsläpp. De maximala ersättningsbeloppen för den som befinns vara skyldig till att ett oljeutsläpp uppstått måste höjas. Det är fortfarande mycket svårt att få till stånd en fällande dom mot miljöbovarna. Sverige måste fortsätta att vara pådrivande i dessa frågor inom EU samt de internationella organ som finns för havsmiljön.

## 6.2 Tonnageskatt

Riksdagen uttalade våren 2004 att regeringen skulle utreda formerna för införande av tonnageskatt. Dessvärre har regeringen inte verkställt riksdagens beslut med den skyndsamhet som är befogad av hänsyn till den svenska rederiindustrins och sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Samtliga ombordanställda och deras fackliga organisationer har samma behov som rederierna av att utredning, regeringsförslag och riksdagsbeslut snarast verkställs eftersom det påverkar näringen i alla led, från framtidsförhoppningar för rederierna till anställningstryggheten för sist anställda sjöman.

Likväl har redan riksdagsbeslutet om tillkännagivandet till regeringen av branschen uppfattats så positivt att antalet beställda fartyg från svenska redier ökat kraftigt.

Det ligger emellertid i farans riktning att om inte riksdagens intentioner fullföljs av regeringen – ett riksdagsbeslut hade kunnat tas redan under hösten 2004 så att tonnagebeskattningen hade kunnat införas från den 1 januari 2005 – kan både framtidsstron och den faktiska utvecklingen inom den svenska sjöfartsnäringen, inkluderat redier, ombordanställda och företag och anställda med knytning till näringen, gå om intet eller påverkas negativt. Därför bör tonnagebeskattningen av konkurrensskäl införas utan varje fördröjning.

## 6.3 Gotlandstrafiken

Staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet, och det skall gälla även för Gotland. Huvudprincipen måste vara att Gotland skall ha likvärdiga villkor som övriga Sverige att konkurrera. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att neutralisera de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten.

Ansvaret för Gotlandstrafiken måste fungera bättre och mer långsiktigt än vad som varit fallet under senare år under den socialdemokratiska regeringens försorg. De akuta problem som uppstod kring finansieringen under hösten 2005 och de osäkerheter som nu omger trafikens framtid, efter misslyckandet att upphandla trafik för kommande avtalsperiod, är mycket otillfredsställande.

Fel! Okänt namn på

Gotlandstrafiken måste ges långsiktigt förutsägbara spelregler med rimliga priser.

## 6.4 Isbrytningens finansiering

Sjöfarten är beroende av fungerande transportleder året runt. Därför är isbrytningen viktig för att hålla farlederna öppna vintertid.

Isbrytningen bekostas i dag med hjälp av Sjöfartsverkets farledsavgifter. Godstransportdelegationen föreslog i sitt betänkande att finansieringen av isbrytningen skall ske över statsbudgeten i stället för farledsavgifterna. Grunden till detta ställningstagande var att isbrytning främst är att betrakta som regionalpolitik.

Vi ansluter oss till denna ståndpunkt och därför bör isbrytningen ses som en regional fråga och på sikt bekostas över statsbudgeten. Alternativt bör den i större utsträckning betraktas som en internationell fråga och då bör den svenska regeringen anstränga sig för att söka finansiering genom EU-medel. Ett motiv till en möjlig EU-finansiering bör vara de transportnackdelar som framför allt Sverige och Finland drabbas av på grund av de besvärliga vinterförhållandena.

Även på denna punkt är vi kritiska till att regeringen inte tagit något initiativ och lagt ett konkret förslag för riksdagen att ta ställning till.

## 6.5 Helikopterverksamheten, sjöräddningen och Sjöfartsverkets kostnader

Som överordnat ekonomiskt mål för Sjöfartsverket gäller krav på full kostnadstäckning, vilket huvudsakligen sker genom avgifter på handelssjöfarten. Kostnader för bl.a. fritidsbåttrafiken, som till största delen avser sjöräddning, skall finansieras över statsbudgeten.

Sjöfartsverkets kostnader för fritidsbåttrafiken har ökat kraftigt, under senare år i huvudsak som en följd av Försvarmaktens neddragning av sin helikopterverksamhet för sjöräddningsändamål. Bristen på resurser för i synnerhet sjöräddningen har inte åtgärdats av regeringen.

Regeringen framhåller att Sjöfartsverket, i anslutning till Försvarmaktens neddragning av helikopterresurserna för sjöräddning, vidtagit åtgärder för att säkerställa att samma kapacitet och yttäckning kan bibehållas för sjöräddningen. Detta är en beredskap som kommer andra än sjöfarten till del, men som innebär att kostnaderna för fritidsbåttrafiken av Sjöfartsverket beräknas öka från 71 miljoner kronor innevarande år till 215 miljoner kronor år 2007, varav 141 miljoner kronor avser enbart sjöräddning.

Riksdagens utgångspunkt bör alltså vara att det offentliga samlade helikopterresurser, inklusive Försvarmaktens helikoptrar, måste kunna utnyttjas rationellt inom ramen för sjöräddningen. Här har regeringen olyckligt låtit försvarsbesluten rörande försvarets helikopterverksamhet uteslutande bestämmas av försvarets behov.

## 7 Konkurrens på hela järnvägsnätet

För att järnvägen skall utvecklas som transportmedel är det nödvändigt att staten genom Banverket tar ett långsiktigt och omfattande ansvar för nyinvesteringar i infrastrukturen, för kapacitetshöjningar och för ett förbättrat underhåll. Men det är också avgörande att marknaden för järnvägstransporter, inom såväl passagerar- som godstrafikområden, kan utvecklas med en bred uppsättning operatörer som lägger grunden för en god konkurrens vad gäller både kvalitet och pris. I propositionen slår dock regeringen på ett otillfredsställande sätt vakt om den särställning som helstatligt ägda SJ AB besitter på den svenska järnvägsmarknaden. Enligt förordning (1996:734) om statens spår- och järnvägsnät äger SJ AB ensamrätt till den lönsamma interregionala persontrafiken. Den olönsamma interregionala trafiken upphandlas genom Rikstrafiken. SJ:s ensamrätt utan skyldigheter är orimlig och förhindrar en önskvärd utveckling av tågtrafiken.

Regeringen anför i propositionen att den långväga (interregionala) järnvägstrafiken ”bör fortsatt så långt möjligt drivas på kommersiella villkor och i övrigt kompletteringsupphandlas av staten. Med hänsyn till framtida regeländringar i EU bör en stegvis förberedande modell för marknadsöppning utarbetas.” Ändå landar regeringen i förslaget att SJ AB skall behålla sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor, med undantag för charter- och nattågstrafik.

Vi vill också erinra regeringen om den granskningsrapport av bolagiseringen av SJ som Riksrevisionen gjort (RiR 2005:11) och som behandlats av näringsutskottet (2005/06:NU9). I denna rapport konstaterades att det inte finns ”några klara ställningstaganden från regeringen i olika regleringsfrågor av betydelse för järnvägssektorns utveckling”. Riksrevisionen bedömde att detta är till nackdel för såväl statliga som privata järnvägsbolag. Utskottsmajoriteten slog ifrån sig kritiken genom att hänvisa till föreliggande trafikpolitiska proposition. Vi noterar att några långsiktiga spelregler fortfarande inte presenterats av regeringen och att Riksrevisionens kommentarer fortfarande är aktuella.

Regeringen har i flera avseenden under senare år kullkastat förutsättningarna för den påbörjade avregleringen, bl.a. genom att tilldela SJ AB ett omfattande kapitaltillskott och en låneram i Riksgäldskontoret.

Regeringen har de senaste åren försvårat förberedandet av SJ och dess konkurrenser för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden. Genom att hämma konkurrensen och inte ta tag i de strukturproblem som finns på den svenska järnvägsmarknaden, främst när det gäller fordonsförsörjningen, omöjliggör åtgärderna en sund utveckling av järnvägsmarknaden.

Det finns dock väl genomarbetade förslag för en sådan sund utveckling. Den av regeringen tillsatta Järnvägsutredningen utredde under perioden 2001–2003 förutsättningarna för en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Det är ofrånkomligt att denna utveckling av konkurrensen inom persontrafiken innebär att SJ AB fråntas sin ensamrätt på lönsamma sträckor.

## Fel! Okänt namn på

Utöver detta måste ur marknadssynpunkt också mycket väl definierade krav ställas på vad SJ skall åstadkomma i sin nuvarande roll som dominerande aktör, samtidigt som Järnvägsstyrelsen måste stärka sin roll som kontrollerande myndighet. Bland annat måste en samordning av biljettförsäljning komma snabbt på plats i en form där villkoren inte kan dikteras av SJ.

I propositionen föreslås en försöksverksamhet med upphandling av persontrafik under högst tio år på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Relaterat till en verklig avreglering av marknaden är det av regeringen föreslagna provet alltför begränsat, och genom försökets snäva avgränsning skickar regeringen negativa signaler till andra delar av landet där intresse finns att få till stånd en upphandling av de trafikeringsrätter som i dag innehas av SJ. Vi förordar i stället klara och tydliga riktlinjer för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden.

Riksdagen bör därför avslå propositionens förslag om försöksverksamhet med upphandling av persontrafik under högst tio år på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland till förmån för en mer långtgående avreglering av järnvägstrafiken i hela landet.

Vi föreslår att riksdagen tillkännager att regeringen skall genomföra förordningsändringar och/eller lägga fram förslag på lagändringar som innebär att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna öppnas upp för konkurrens mellan alla intresserade tågoperatörer.

## 8 Kollektivtrafiken

Partierna inom Allians för Sverige vill skapa en fungerande och attraktiv kollektivtrafik som är ändamålsenlig för alla landsändars olika förutsättningar. Om detta mål uppfylls kan också områden som miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet, regional utveckling och jämställdhet förbättras. Kollektivtrafiken kan bredda arbetsmarknaderna och öka tillgängligheten till högre utbildning. Att kunna pendla med exempelvis tåg ger människor bättre förutsättningar att arbeta på annan ort och det kan i sin tur bidra till att arbetslösa får jobb. Vi vill också betona vikten av goda möjligheter för busstrafiken. I ett stort och glest befolkat land som Sverige är detta av avgörande betydelse.

Kollektivtrafiken måste byggas ut, framför allt i växande storstadsregioner. Här behöver staten ta ett utökat ekonomiskt ansvar. Möjligheten att finansiera flera infrastrukturprojekt genom PPP, offentlig-privat samarbete, bör också ses över. I våra grannländer finns många exempel på att detta är lösningar som gett mycket positiva effekter. Därmed möjliggörs trafikinvesteringar som är nödvändiga för att regioner skall kunna växa men som med en traditionell skattefinansiering inte skulle kunna genomföras förrän långt fram i tiden. Även glesbygdsområden behöver en väl fungerande kollektivtrafik. I såväl tätort som glesbygd är det viktigt att trafiken anpassas efter förutsättningar och behov.

Omfattande satsningar från det offentligas sida behövs för nödvändiga investeringar för en fungerande och attraktiv kollektivtrafik. Ökade skattesub-

ventioner är däremot inte någon långsiktig lösning för driften av kollektivtrafiken. Tvärtom måste de ökade intäkter som är nödvändiga för att utveckla kollektivtrafiken komma från en ökande skara resenärer. Det förutsätter att kollektivtrafiken görs så attraktiv att medborgarna väljer att resa med den framför den egna bilen. Satsningar som förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet och kvalitet är nödvändiga och måste generellt sett prioriteras framför krav på kortsiktigt sänkta biljettpriser för resenärerna.

Vi anser att kollektivtrafiken i många fall kan förbättras genom avregleringar och att mer trafik tjänster upphandlas av skilda entreprenörer. Ofta kan uppkomsten av privata trafikbolag motverkas av att det redan finns kommunala aktörer och att upphandlingsproceduren missgynnar små aktörer. Upphandlingarna kan exempelvis vara för stora för att små aktörer skall kunna konkurrera med större bolag. I fall som dessa har sålunda uppkomsten av konkurrens motverkats och marknadssnedvridning främjats. Fler privata aktörer måste släppas fram för att förbättra kollektivtrafiken. Vi anser att konkurrensutsatt näringsverksamhet skall bedrivas av privata företag. Därför är det angeläget att lagen om offentlig upphandling tillämpas på ett sådant sätt att konkurrens inte missgynnas.

Samarbetet mellan kollektivtrafikhuvudmän och universitet och tekniska institut bör utvecklas och främjas genom gemensamma forskningsprojekt. Detta för att stimulera kollektivtrafikforskningen och underlätta implementering av befintliga forskningsprojekt i dagens verksamhet. Benchmarking där erfarenheter från näringslivet och andra områden tas till vara för att utveckla kollektivtrafiken bör också utnyttjas.

Jämställdhet och miljöaspekter måste finnas med som naturliga och självklara inslag i hela kollektivtrafikprocessen.

## 9 Bättre förutsättningar för flygtrafiken

Konkurrensen från lågprisflyget har lett till billigare transporter med både inrikes- och utrikesflyget. Det är positivt att fler kan resa när det blir billigare att flyga. Därmed uppstår bättre förutsättningar för näringslivet och då inte minst turistsektorn. Detta är en utveckling som är värd att bejaka och stimulera och det vore positivt om fler flygbolag etablerade sig i Sverige och därigenom kunde sätta press på biljettpriserna.

Tyvärr motarbetar regeringen denna utveckling genom att man, tillsammans med sina samarbetspartier, har beslutat införa en flygskatt. Motiveringen till denna skatt har varit miljöskäl, men utformningen är sådan att flera experter är tveksamma till miljöeffekterna. Bland annat skriver Naturvårdsverket i sitt remissvar: ”Den föreslagna flygskatten har dock dålig precision som miljöstyrande skatt, då den inte är kopplad till utsläppen och inte premierar t.ex. bränslesnåla flygplan.”

Det är orimligt att införa en skatt som riskerar att medföra en försämrad trafik utan att till någon större del ge bra miljöstyrning. Det är viktigt att påpeka att en skatt på flygresor främst påverkar privatresenärer, men också

#### Fel! Okänt namn på

näringslivets förutsättningar i många delar av landet kan komma att försämraras. Med risk att orsaka nedläggningar skulle skatten slå särskilt hårt mot flyglinjer med svagt reseunderlag och mot landets mindre flygplatser. Den mycket starka kritik som Lagrådet riktat mot förslaget om flygskatt, bl.a. med hänvisning till EU:s regler om statsstöd, visar ytterligare på förslaget stora brister.

Det är angeläget att man slår vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar dessa en viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen. Inte minst utländska turister – särskilt från de tätbefolkade delarna av Europa – lockas av möjligheterna till fjällvandring och skidåkning och att få uppleva Sveriges unika natur och kultur. Vi erinrar samtidigt om att turismen är en mycket viktig inkomstkälla för många av regionerna. Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och deras omvärld, då detta vidmakthåller eller ökar näringslivets förutsättningar att skapa en ökad tillväxt. Sverige bör således leva upp till en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det transportpolitiska målet.

Det vore enligt vår uppfattning förödande att – med ett snävt kortsiktigt perspektiv – underminera grunden för dessa flygplatserns existens. I stället måste staten ha en långsiktig syn på de regionala flygplatserna.

Riksdagen behöver därför tillkännage för regeringen att förutsättningarna för de mindre svenska flygplatsernas fortlevnad inte får äventyras.

## 10 Nej till båtskatt genom ett nytt båtregister

Regeringen aviserar i propositionen att ett register för fritidsbåtar skall införas. Ett sådant register fanns mellan 1988 och 1993. Socialdemokraterna har allt sedan återtagandet av regeringsmakten visat stort intresse för att återinföra registret, och frågan om ett fritidsbåtsregister har utretts vid två tillfällen.

Sjöfartsverket utredde under 2003 på regeringens uppdrag förutsättningarna för införandet av ett fritidsbåtsregister ur tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska aspekter. Sjöfartsverkets lyfte fram skäl både för och emot ett återinförande av ett register. Som regeringen konstaterar i propositionen var dock remissinstanserna överlag kritiska till utredningen.

Regeringens intresse av att införa ett obligatoriskt register över fritidsbåtar skall ses mot bakgrund av Socialdemokraternas uttryckliga ambition att beskatta fritidsbåtar. På den socialdemokratiska partikongressen 2001 beslutades att en båtskatt skall införas, men att det kan bli aktuellt först när det föreligger ett färdigt förslag om hur ett obligatoriskt båtregister skulle kunna vara utformat.

Som svar på motioner om inrättande av båtskatt till Socialdemokraternas partikongress 2005 yttrade Socialdemokraternas partistyrelse att ”ett införande av en båtskatt förutsätter att det finns ett allmänt och obligatoriskt register för fritidsbåtar”.



För att ange den aktuella statusen hos ärendet anförde Socialdemokraternas partistyrelse vidare: ”För att ta fram ytterligare beslutsunderlag i frågan bildade därför den socialdemokratiska regeringen en gemensam arbetsgrupp med Vänsterpartiet och Miljöpartiet under hösten 2004. Denna arbetsgrupp har ännu inte redovisat resultatet av sitt arbete. Partistyrelsen menar att eftersom frågan om ett båtregister ännu inte är nöjaktigt besvarad är det nu inte möjligt att införa en båtskatt.”

Det är högst anmärkningsvärt att den socialdemokratiska regeringen i propositionen inte öppet redovisar betydelsen av ett återinfört båtregister för möjligheterna att införa en båtskatt, i synnerhet när frågan varit så aktuell och angelägen på regeringspartiets senaste partikongresser.

Mot bakgrund av den överhängande risken att ett båtregister leder vidare till en båtskatt, och särskilt med beaktande av socialdemokraternas undanhållande av sina ambitioner, måste riksdagen tydligt markera att detta inte är en acceptabel utveckling.

Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening att förbättringarna för att inrätta ett svenskt båtregister, i förlängningen en båtskatt, skall avbrytas.

## 11 Nykterhet hos piloter

Riksdagen har anmodat regeringen att lägga fram ett förslag om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet.

Bakgrunden är att piloter som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt inte får tjänstgöra ombord.

Säkerställande av att reglerna följs sker genom att yrkespiloterna före, under och efter flygning träffar ett stort antal personer med flygsäkerhetsmedvetande och kunskap om vikten av nykterhet vid flygning. Piloterna skall sålunda anmäla sig till tjänstgöring på besättningskontoret och personligen träffa besättningssamordnaren. Vidare flyger piloter alltid tillsammans med en eller flera piloter, vilka alla har skyldighet att rapportera om någon upptäcks vara onykter. Även kabinchefen och övriga i kabinbesättningen har denna skyldighet. Vid misstanke om onykterhet skall nykterhetskontroll genomföras av polis. Polisen kan genom stickprov kontrollera nykterheten hos bilförare och lokförare. Om en flygkapten kör sin bil till flygplatsen kan polisen utan vidare kontrollera dennes nykterhet vid en stickprovskontroll. När piloten därefter lämnat bilen för att flyga 350 passagerare får polisen inte utföra stickprovskontroll. Vi anser att luftfarten självfallet skall utsättas för samma kontrollsystem som vägtrafiken. Nykterhetskontroller i form av stickprov kommer att ha en starkt brottsförebyggande effekt.

Vi anser att regeringen skall efterkomma riksdagens beslut i denna fråga.

Fel! Okänt namn på

## 12 Hamnar

Regeringen bedömer att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser måste utnyttjas mer effektivt och att vissa hamnar bör prioriteras vad gäller statligt finansierad infrastruktur som en följd härav.

Vi delar denna bedömning och vill understryka vikten av att alla delar av landet med behov av sjötransporter skall uppmärksammas i denna prioritering. Däremot är vi kritiska till att regeringen i föreliggande proposition inte lägger fram något förslag om vilka hamnar som skall prioriteras. Därigenom försenas strategiska vägval återigen för framtidsinriktade satsningar för sjöfarten. Dessa är centrala inte minst i Sveriges anpassning till kommande EU-satsningar för s.k. sjömotorvägar.

Konkurrensneutralitet mellan transportslagen är en förutsättning för ett effektivt godstransportsystem. Det är därför av högsta vikt att så fort som möjligt åtgärda obalansen i transportslagens kostnadsansvar så att handelssjöfarten inte belastas med för höga kostnader. En sammanställning av internaliseringsgrader för att belysa konkurrensneutraliteten mellan transportslagen togs fram av Sika på uppdrag av Godstransportdelegationen och beräkningarna visar att jämvägen är det transportslag som betalar minst andel av sina samhällsekonomiska kostnader, medan sjöfarten betalar mest.

Fungerande hamnverksamheter är av avgörande betydelse för transporter i Sverige. Det är viktigt för näringsliv och kommuner som berörs att de med det snaraste får veta vilka villkor de skall verka under. Det går därför inte att förhålla frågan ytterligare, vilket regeringen gör. Regeringen borde ha presenterat ett skarpt förslag om Sveriges framtida hamninfrastruktur.

Riksdagen bör tillkännage för regeringen som sin mening att processen att prioritera vissa hamnar i fråga om statligt finansierad infrastruktur behöver påskyndas.

## 13 Ett jämställt transportsystem

En bärande punkt i regeringens proposition är jämställdhet i transportsystemet. Jämställdhetstemat återkommer vid ett flertal tillfällen i propositionen, ofta i de mest oklara och fördomsfulla ordalag. Vi saknar en genomarbetad jämställdhetsanalys med åtföljande förslag.

Vi anser att män såväl som kvinnor i egenskap av medborgare skall kunna ställa krav på fungerande transporter, vilket inte är fallet i dag. Vi anser också att regeringens jämställdhetsanalys präglas av fördomar som snarast riskerar cementera rådande patriarkala könsstrukturer. Exempelvis utgår regeringens politik från att kvinnor använder kollektivtrafik i större utsträckning än män och att det därför är jämställdhetsfrämjande att satsa på kollektivtrafik. Vi vill snarast hävda att män såväl som kvinnor är betjänta av väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik.

De grundläggande orsaker som ligger bakom faktumet att kvinnor i större utsträckning än män utnyttjar kollektivtrafik står snarast att finna i den ojäm-

**Fel! Okänt namn på**

lika politik som den socialdemokratiska regeringen har fört och för på andra områden, och dess oförmåga att se konsekvenserna av detta, vilket resulterat i att

- kvinnors andel av kapitalägandet är lägre än mäns,
- kvinnors andel av förvärvsinkomsterna är lägre än mäns,
- kvinnors, och då särskilt ensamstående mödrars, beroende av sociala förmåner är högre än mäns, vilket skapar ekonomisk otrygghet,
- kvinnor i högre utsträckning är beroende av offentliga monopol inom exempelvis vård och omsorg med lägre löner än män som följd.

Flera av dessa punkter pekar på att kvinnor har mindre utrymme att själva utforma de transportlösningar som passar dem bäst jämfört med män, och därför är det stötande att framföra kollektivtrafiken som en lösning på den bristande jämställdheten i samhället. Kvinnor är hänvisade till kollektivtrafik i högre utsträckning än män beroende på bristande ekonomisk jämställdhet. Att använda jämställdhetsargumentet för att främja kollektivtrafiken anser vi snarast bidrar till att cementera ojämställdheten snarare än att motverka den. Vi vill se en politik som leder till att kvinnor får en större rådighet över sin ekonomiska situation jämfört med i dag. Det kan leda till att kvinnor i högre utsträckning väljer bilen för att pendla till och från arbetet samt utföra vardagssysslorna.

Vi anser därför att riksdagen skall tillkännage för regeringen som sin mening att politiska åtgärder för ett jämställt transportsystem skall inriktas mot att kvinnor och män ges likvärdig förutsättningar för att efterfråga och få tillgång till olika transportmöjligheter.

Stockholm den 6 april 2006

*Johnny Gylling (kd)*

*Elizabeth Nyström (m)*

*Sven Bergström (c)*

*Erling Bager (fp)*