

Motion till riksdagen 2011/12:T270

av Anna SteeleKarlström (FP)

Trafikstörningars reglering med utsläppsrätter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla huvudmän för vägarbeten ska beräkna hur mycket negativ miljöpåverkan som vägarbetet ger upphov till och kompensera detta med inköp av utsläppsrätter för koldioxid.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utredning bör fastställa procentandelen utsläppsrätter som ett vägarbete ska köpa in som kompensation för den negativa miljöpåverkan som vägarbetet ger upphov till.

Motivering

Det finns ingen ansvarsfunktion i Sverige för fordonstrafikflödet genom städer, samhällen, på landsvägar och motorvägar. Om en viss väg eller del av en stad har trafikstockningar under en del av dygnet mäts det inte av någon instans.

De människor som pendlar till eller från, eller är yrkeschaufförer i, någon av Sveriges större städer har som regel synpunkter på hur trafikflöden påverkas av olika typer av trafikomläggningar och vägarbeten. För många trafikanter är det provocerande att passera vägarbeten som mer eller mindre kraftigt förlänger restiden, och observera att arbetet fortskrider endast ett fåtal av dygnets alla timmar, och som regel aldrig på helgdagar.

Den samhällsekonomiska förlusten av trafikförseningar är mycket svår att uppskatta. Det kan handla om att människor måste jobba kortare arbetsdagar (alternativt undviker att jobba över) och därmed får lägre lön, vilket leder till lägre intäkter av skatt och sociala avgifter på lön. Men naturligtvis handlar det ofta också om stora förluster i form av mjuka värden – föräldrar som måste

Fel! Okänt namn på

låta sina barn vara längre på dagis och fritids, alternativt inte hinner umgås så länge med sina barn på eftermiddag och kväll.

För samhället finns också en tydlig miljömässigt negativ påverkan av de köer som uppstår. Exempelvis anges enligt Svenska Dagbladet den 19 november 2011 att den genomsnittliga (inte maximala, utan genomsnittliga!) kön under rusningstid är 34 kilometer.

Ett sätt att komma tillrätta med problematiken kring vägarbete är att ålägga huvudmannen för vägarbeten – Trafikverket, kommuner etc. – att göra en tydlig beräkning av de ökade koldioxidutsläppen som blir en följd av att vägarbetet utförs. Därefter skall utsläppsrätter som står i relation till de ökade utsläppen inköpas av vägarbetet.

Genom att huvudmannen för vägarbetet får ökade kostnader ju längre vägarbetet fortskrider är det sannolikt att de entreprenörer som används också får i uppdrag att arbeta under obekväm arbetstid för att arbetet skall slutföras så snabbt som möjligt sett i kalendertid, dvs. att så få kalenderdagar som möjligt tas i anspråk för vägarbetet.

En utredning bör lämpligen fastställa om det är en procentandel av ett vägarbetes utsläpp som koldioxidutsläppsrätter skall köpas in för, exempelvis 50 procent, eller om utsläppsrätter motsvarande 100 procent skall inköpas.

Stockholm den 28 september 2011

Anna SteeleKarlström (FP)