



Mål för framtidens resor och transporter

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter samt en motion (mp, s, v) som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen föreslås övergripande mål för transportpolitiken och funktionsmål om tillgänglighet respektive hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner det som regeringen anfört om mål för transportpolitiken och avstyrker därmed motionen.

I tre reservationer (s, v, mp) begärs att riksdagen avslår regeringens förslag om en ny transportpolitisk målstruktur och förespråkas att hittillsvarande mål bibehålls med vissa kompletteringar.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	6
Mål för transportpolitiken	6
De transportpolitiska målens tillämpning	24
Reservationer	31
1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s, v, mp)	31
2. Funktionsmål och hänsynsmål, punkt 3 (s, v, mp)	32
3. De transportpolitiska målens tillämpning, punkt 4 (s, v, mp)	35
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	36
Propositionen	36
Följdmotionen	36

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Avslag på propositionen

Riksdagen avslår motion

2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkande 1.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Transportpolitikens övergripande mål

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om transportpolitikens övergripande mål (avsnitt 4.3). Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:93 punkt 1.

3. Funktionsmål och hänsynsmål

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om funktionsmålet om tillgänglighet (avsnitt 5.1) samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (avsnitt 6.1). Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:93 punkterna 2 och 3 samt avslår motion

2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkandena 2–9.

Reservation 2 (s, v, mp)

4. De transportpolitiska målens tillämpning

Riksdagen avslår motion

2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkandena 10–12.

Reservation 3 (s, v, mp)

Stockholm den 7 maj 2009

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Lars-Axel Nordell (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlar utskottet proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter och följdmotionen 2008/09:T15 (mp, s, v). I ärendet har inkommit en skrivelse från Anders Englund, adj. professor emeritus, och Hans Erik Pettersson, adj. professor emeritus.

I sammanhanget kan nämnas att klimatmässiga utgångspunkter för bl.a. transportsektorn redovisas i propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162). Utskottet behandlar denna proposition tillsammans med följdmotioner i sitt yttrande 2008/09:TU2y till miljö- och jordbruksutskottet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Resor och transporter är nödvändiga för att samhället ska fungera, och de transportpolitiska målen och målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen och prioriteringarna för att nå detta. Regeringen redovisar i propositionen förslag till en ändrad och förenklad transportpolitisk målstruktur med en inriktning som är en del av regeringens politik för fler jobb och växande företag. En förenklad målstruktur syftar till att underlätta avvägningar i beslutsprocessen och styrningen liksom planeringen, genomförandet och uppföljningen av den statliga transportpolitiken.

Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, föreslås vara oförändrat. För att underlätta avvägningar föreslås att hittillsvarande sex delmål ersätts av två jämbördiga mål, ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras, som regeringens bedömningar, i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Det är en nödvändighet för Sveriges välstånd att effektivisera transportsystemet. I tillgänglighetsmålet lyfts fram att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Det betyder bl.a. en ökad fokusering på medborgarperspektivet, på stärkt internationell konkurrenskraft för näringslivet och på att underlätta en hållbar regionförstoring. Samtidigt är det angeläget att transportpoliti-

ken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmarta, energieffektiva och säkra lösningar.

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn ska även bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

För säkerhetsarbetet gäller att transportsystemet ska fortsätta att anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska fortsätta att minska. Exempelvis bör inom vägtransportsystemet antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det motsvarar en minskning från ca 440 omkomna till ca 220 till år 2020.

Målen och preciseringarna ska tillsammans med de transportpolitiska principerna vara utgångspunkt för samtliga styrmedel i den statliga transportpolitiken. För regeringens styrning av myndigheter kommer målen att anpassas och konkretiseras alltefter myndigheternas olika uppgifter och efter utvecklingen över tid. Regeringens ambition är att de transportpolitiska målen bör kunna vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland olika aktörer t.ex. i kommuner och regioner samt i näringslivet.

Utskottets överväganden

Mål för transportpolitiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål och om funktionsmålet om tillgänglighet respektive hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Därmed avslås motionsförslag om avslag på regeringens förslag om en ny transportpolitisk målstruktur och om vissa kompletteringar av den nuvarande målstrukturen.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Bakgrund

Nuvarande transportpolitiska mål

De nuvarande transportpolitiska målen beslutades 1998 och har därefter ändrats vid två tillfällen.

Det övergripande målet är att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör sex delmål:

- *Tillgänglighet.* Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *Regional utveckling.* Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *Transportkvalitet.* Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Miljö.* Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljön skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten och andra naturresurser ska främjas.
- *Trafiksäkerhet.* Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas efter de krav som följer av detta.

- *Jämställdhet*. Målet ska vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

För vissa av delmålen finns även etappmål och indikatorer.

Härutöver finns transportpolitiska principer, dvs. riktlinjer för hur arbetet med målen ska bedrivas rent praktiskt (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). Dessa är följande:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former, och samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Översyn av nuvarande transportpolitiska mål

Regeringen har gett i uppdrag åt vissa myndigheter m.m. att göra en översyn av de transportpolitiska målen respektive delar av dem.

Vägverket

Regeringen gav den 14 juni 2006 Vägverket i uppdrag att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen efter 2007 och ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen (N2006/4594/TP). Vägverket har redovisat sitt svar i publikationen Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet — Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020 (VV 2008:31), vilken arbetats fram tillsammans med andra aktörer och som bl.a. innehåller förslag på mer åtgärdsnära och hos andra aktörer mer förankrade etappmål.

Statens institut för kommunikationsanalys

Regeringen gav den 19 juli 2007 Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) i uppdrag att se över och lämna förslag till revidering av de transportpolitiska målen. Sika redovisade sitt svar på uppdraget till Näringsdepartementet den 27 juni 2008 i rapporterna Förslag till ny transportpolitisk målstruktur: Del 1 Analys av förutsättningar och Del 2 Förslag till reviderade mål (Sika rapport 2008:2 och 3).

Propositionen

Bedömning avseende målstrukturen

Enligt regeringens bedömning bör *målstrukturen* förenklas och förtydligas i syfte att öka kommunikerbarheten och styreffekten i den statliga transportpolitiken. Det övergripande transportpolitiska målet bör behållas oförändrat. Nuvarande sex delmål bör ersättas med ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Prioriterade områden under funktionsmålet och hänsynsmålet bör uttryckas genom preciseringar. Endast de preciseringar som är tidsatta bör fortsättningsvis benämnas etappmål. För att öka styreffekten bör antalet preciseringar av målen minska jämfört med nuvarande antal etappmål.

Förslag avseende det övergripande målet samt funktions- och hänsynsmålen

Riksdagen föreslås godkänna det som regeringen föreslår om transportpolitikens övergripande mål (avsnitt 4.3). Detta bör oförändrat vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Vidare föreslås riksdagen godkänna det som regeringen föreslår om funktionsmålet om tillgänglighet (avsnitt 5.1). Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Slutligen föreslås att riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (avsnitt 6.1). Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Bedömning avseende preciseringar för funktionsmålet

De preciseringar som bör gälla för funktionsmålet för tillgänglighet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Bedömning avseende preciseringar för hänsynsmålet säkerhet

Regeringens bedömning är baserad på en indelning i de olika transportslagen.

- Målet för säkerhet inom *vägtransportområdet* bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Etappmålet uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det är avgörande att de viktiga aktörerna engageras och samverkar i arbetet.
- Målet för säkerhet inom *järnvägstransportområdet* bör preciseras med att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.
- Målet för säkerhet inom *sjötransportområdet* bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken fortlöpande minskar samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. För att uppnå målet inom yrkessjöfarten kommer ett intensifierat förebyggande arbete i samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en effektiv tillsyn att krävas. För att uppnå målet inom fritidsbåtstrafiken kommer fler aktörer än vad som är fallet i dag att behöva involveras för att sprida information om hur säkerheten kan ökas och riskerna minimeras.
- Målet för säkerhet inom *luftfartsområdet* bör preciseras i form av att antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande. För att uppfylla hänsynsmålet bör Sverige även i fortsättningen prioritera säkerheten inom luftfarten och aktivt delta i det internationella samarbetet på flygsäkerhets- och luftfartsskyddsområdena. Utvidningen av EASA:s behörighet bör leda till en högre och jämnare flygsäkerhetsnivå i Europa. I en ny luftfartslag, som nu bereds, kommer regler att föreslås som innebär att nuvarande bestämmelser om onykterhet inom luftfarten skärps.

Bedömning avseende precisering för hänsynsmålet miljö och hälsa

Enligt regeringens bedömning bör följande preciseringar gälla för att hänsynsmålet miljö och hälsa ska uppfyllas.

- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Motionen

I motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) begärs att riksdagen avslår regeringens förslag till en ny transportpolitisk målstruktur med ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Motionärerna finner det svårt att förstå hur den föreslagna strukturen skulle kunna underlätta avvägningar när sex delmål ersätts med två jämbördiga mål och i vilka målen gjorts osynliga. I stället bör den befintliga målstrukturen behållas; den är i grunden bra men behöver kompletteras i vissa avseenden, anser de. Det som saknas är en tydlig prioritering av hållbar utveckling och redskap som gör att de transportpolitiska målen verkligen tillämpas. Bland orsakerna till den bristande tillämpningen är oförmågan eller oviljan att lyfta fram målkonflikterna, t.ex. mellan god miljö och regional utveckling. För att råda bot på detta krävs en starkare politiska styrning, bl.a. genom en tydligare prioritering av målen inbördes. Vidare behövs djupare analyser av varför vissa av de transportpolitiska målen är svåra att nå. Motionärerna uttrycker sin förvåning över att regeringen inte har tagit tillfället i akt att åtgärda den bristande tillämpningen (*yrkande 1*).

Vidare sägs att målet om tillgänglighet ska uppnås med minsta möjliga trafikarbete och att detta tillägg bör fogas till det befintliga delmålet om tillgänglighet och därtill ges en överordnad roll. Beroendet av transporter måste minskas, hävdar de och anger som en viktig strategi att man bygger samhällen där resandet inte blir ett mål i sig utan ett medel för att uppnå syftet med själva resan – som att handla mat, träffa vänner eller åka till jobbet. Planeringen ska göras så att bebyggelsen blir tät för att underlätta transport till fots, med cykel eller med kollektivtrafik (*yrkande 2*).

Motionärerna påminner om att riksdagen 2001 beslutade att transportpolitiken skulle kompletteras med ett sjätte delmål, nämligen om jämställdhet. De framhåller att kvinnors och mäns resmönster är olika, och därmed också behoven. Likaså skiljer sig möjligheterna att utnyttja transportsystemet på grund av skillnader i inkomster, arbetsförhållanden och ansvaret för hemmet. Om regionförstoringen fortsätter bör villkoret vara att jämställdhetsarbetet inte missgynnas. Vidare är det en stor dominans av män i hela transportbranschen. För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning och förändring som män behöver det bli en rimligare och rättvisare fördelning av män och kvinnor i beslutande organ. Enligt motionärernas mening bör en ändrad målstruktur inte leda till att könsskillnader döljs eller blandas med andra viktiga mål, vilket är innebör-

den i regeringens förslag. Mot denna bakgrund anser motionärerna att *det befintliga målet om jämställdhet bör kvarstå som ett separat mål (yrkande 6)*.

Härutöver framhålls i motionen att hög trafiksäkerhet för barn ska vara särskilt prioriterat. Enligt motionärernas mening kräver detta en trafikplanering där man utgår från barns behov i stället för bilisternas. Motionärerna finner att hänsyn till barns rörelsebehov ofta går hand i hand med hänsyn till miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Ett exempel är trafiken kring landets skolor som både är ett hot mot elevernas säkerhet och ett problem för miljön. Motionärerna anger att trafikolyckor är den vanligaste dödsorsaken för barn, och de finner detta vara oacceptabelt. Mot denna bakgrund kräver de att *barns perspektiv och behov ska genomsyra hela transportpolitiken (yrkande 9)*.

I motionen förespråkas också att det införs ett etappmål om att *andelen resande med kollektivtrafik ska öka*. Visserligen, anför motionärerna, ökar resandet med kollektivtrafik, men andelen av det totala resandet ökar inte. Enligt statistik från Sika ökade resandet med personbil i Sverige från 91,9 miljarder personkilometer 2001 till 97,0 miljarder personkilometer 2006. Under samma period minskade resandet med kollektivtrafik från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer. Förklaringen anges vara att kollektivtrafiken inte lyckats locka över bilister i tillräcklig utsträckning. Ett sätt att bryta detta är att kollektivtrafiken inte missgynnas relativt sett vid förändringar av skatter och avgifter för transportsektorn i övrigt (*yrkande 5*).

Ytterligare ett etappmål bör införas, och det ska gå ut på att *andelen resande med cykel ska öka*. De menar att de två bästa sätten att förflytta sig kortare sträckor är att gå eller cykla. Den klimat- och miljöpåverkan som sker genom en sådan förflyttning är helt försumbar men har däremot positiva effekter ur hälsosynpunkt. Motionärerna påminner om regeringsuppdraget till Vägverket 2000 om en cykelstrategi som gick ut på att cyklingen skulle öka i landet; härefter har cyklingen minskat från 12 % till 9 %. Under dessa år har man alltså kommit längre ifrån målet. Inte heller har det befintliga transportpolitiska målet om en ökad andel cykeltrafik nåtts (*yrkande 4*).

Motionärerna anser vidare att regeringen bör återkomma till riksdagen med en precisering av i vilken utsträckning målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta ska leda till en *begränsad klimatpåverkan*. Motionärerna framför sålunda invändningar mot vad de upplever vara en bristande målstyrning när det gäller trafikens klimatpåverkan. Visserligen, framhåller de, anför regeringen att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila bränslen 2030. Men eftersom fordonsflottan även ska inkludera t.ex. bensinhybrider kan man inte hävda att trafiken är fri från fossila drivmedel. Regeringens mål ger därmed inte någon vägledning i termer av koldioxidutsläpp, hävdas det. Motionärerna pekar samtidigt på att Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna inom ramen för sitt samarbete satt som mål att den s.k. icke-handlande sektorn, i vilken trans-

portsektorn ingår, ska minska sin klimatpåverkan med 45 % fram till 2020 jämfört med 1990 års nivå. Som en följd av detta bör målet för transportsektorn också vara en minskning med minst 45 %, detta under förutsättning att övriga delar av den icke-handlande sektorn inte minskar sin klimatpåverkan väsentligt mer än 45 %. I anslutning till hänsynsmålet i övrigt finner motionärerna att regeringens ambition att föra in en tydligare hälsoaspekt i transportpolitiken visserligen är bra, men de anser att detta kommer att bli verkningslöst genom att regeringen inte tar konsekvenserna härav i relation till övriga mål (*yrkande 3*).

I fråga om *säkerhet på vägtransportområdet* anser motionärerna att etappmålet för antalet dödade i trafiken bör uppgå till maximalt 220 till 2015. Utgångspunkten för trafiksäkerheten ska alltså vara nollvisionen, anser motionärerna. Människor fortsätter att dödas och skadas i trafiken, trots att det finns både billiga och smarta åtgärder som skulle kunna motverka detta. Motionärerna förespråkar bl.a. sänkta hastigheter på vissa vägar och ökad användning av kollektivtrafik. De kritiserar regeringen för att satsa mest på vägbyggen och minska stödet till kollektivtrafiken. Regeringen kritiserar också för alltför låga ambitioner när det gäller minskningen av antalet dödade. Motionärerna anser att etappmålet ska vara högst 220 dödade i trafiken till 2015 (*yrkande 7*). Som ett led att nå detta etappmål föreslår de samtidigt att alkohol ska vara ett standardkrav i personbilar senast 2015 (*yrkande 8*).

Utskottets ställningstagande

Avslag på propositionen

Utskottet konstaterar att ett motionsyrkande förts fram om avslag på regeringens samtliga förslag och därmed ett avslag på hela propositionen. Utskottet delar inte motionärernas uppfattning och avstyrker således motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkande 1.

Transportpolitikens övergripande mål

Utskottet delar regeringens uppfattning att resor och transporter är nödvändiga för att samhället ska fungera. Transportpolitiska mål har under årens lopp utvecklats genom beslut av riksdagen. I propositionen redovisas förslag till en ändrad och förenklad transportpolitisk målstruktur med en inriktning som är en del av regeringens politik för fler arbetstillfällen och växande företag.

Inledningsvis vill utskottet påminna om att riksdagen har att ta ställning till regeringens förslag, vilka sålunda avser det övergripande målet för transportpolitiken samt funktions- och hänsynsmålen som föreläggs riksdagen

för beslut och som därmed blir riksdagsbundna. Lägre delar i målhierarkin, preciseringar och – i förekommande fall – etappmål och indikatorer, är en uppgift för bl.a. berörda myndigheter att utarbeta och vidareutveckla.

Den nuvarande formuleringen för det övergripande målet fastställdes genom 1998 års transportpolitiska beslut (Transportpolitik för en hållbar utveckling, prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Det uttrycktes enligt följande: ”Det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” Det har härefter kvarstått oförändrat i efterföljande propositioner där målfrågor har behandlats.

Regeringen föreslår att formuleringen av det *övergripande målet* behålls. Syftet är att markera att huvudinriktningen i transportpolitiken är oförändrad. Balansen mellan olika delmoment i målet avses med nuvarande målformulering bli väl avvägd.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att riksdagen tidigare har tagit ställning till förslag om övergripande mål för transportpolitiken med samma formulering. Utskottet bekräftar sitt beslut om det övergripande transportpolitiska målet och ställer sig alltså bakom regeringens förslag om att målformuleringen ska behållas (avsnitt 4.3).

Funktionsmål och hänsynsmål

Utskottet behandlar i detta avsnitt regeringens förslag om att nuvarande sex delmål bör ersättas med ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Vidare behandlas de motionsförslag som rör mål på lägre nivåer än den övergripande nivån och de av regeringens bedömningar som har anknytning till dessa förslag.

Ett funktionsmål och hänsynsmål

Inledningsvis vill utskottet framhålla att det delar regeringens uppfattning att delmålen bör ersättas med två jämbördiga mål. Därigenom åstadkoms en tydligare målstruktur, som i sin tur avses underlätta avvägningen mellan olika mål och öka kommunicerbarheten och styreffekten.

I likhet med regeringen finner utskottet att transportsystemets funktion är tillgänglighet och att detta bör lyftas fram som ett *funktionsmål*. Samtidigt delar utskottet regeringens uppfattning att tillgänglighet bör ges en utvidgad innebörd som går ut på att transportsystemet ska vara öppet och användbart för *alla*, både medborgare och näringsliv.

På motsvarande sätt ansluter sig utskottet till regeringens förslag om ett hänsynsmål, som ska vara jämbördigt med funktionsmålet men också utgöra en restriktion. De traditionella målen säkerhet och miljö är således centrala även i fortsättningen. Hälsa tillkommer som en del av hänsynsmålet.

I sammanhanget bör uppmärksammas att det i propositionen i vissa fall görs hänvisningar från tillgänglighetsmålet till hänsynsmålet, detta för att markera den koppling som finns mellan målen.

När det gäller konkretisering och kvantifiering av de transportpolitiska målen och deras preciseringar vill utskottet påminna om att regeringen betonar att detta arbete ska fortsätta. Sålunda är utvecklandet av preciseringar och etappmål de berörda myndigheternas ansvar. De ska även ansvara för utveckling av indikatorer och mätmetoder så att det ska vara möjligt att ta reda på om målen följs och uppfylls. Processerna ska bedrivas i öppenhet och dialog mellan myndigheten och aktörerna på respektive område för att resultatet ska vara väl förankrat. Som regeringen anför kan sålunda Transportstyrelsen förväntas ha ännu bättre förutsättningar att utveckla hänsynsmålets preciseringar genom sitt trafikslagsövergripande arbete.

Tillgänglighet med minsta möjliga trafikarbete

Motionärerna förordar att målet om tillgänglighet ska uppnås med minsta möjliga trafikarbete (*yrkande 2*).

Utskottet vill med anledning av motionsförslaget betona att resor och transporter oftast inte är ett mål i sig utan ett nödvändigt medel för att samhället ska fungera. Det är dock angeläget att de olägenheter som är en följd av resor och transporter – avseende säkerhet, miljö eller hälsa – minskas. För att detta ska åstadkommas har hänsynsmålet satts upp som ett av de två jämsladdade målen.

Enligt utskottets mening är det också viktigt att påminna om att transportsystemet visserligen har en central del i att skapa tillgänglighet, men även t.ex. informationsteknologi (IT) och bebyggelsestruktur har betydelsefulla roller. Ibland kan det bästa alternativet för samhället, företaget och personerna vara att inte alls genomföra en resa eller en godstransport. Tillgänglighet kan sålunda i viss utsträckning åstadkommas med andra medel än ökad rörlighet.

Användandet av intelligenta transportsystem (ITS) kan bidra till att göra de resor och transporter som företas mer tillförlitliga, flexibla, effektiva, säkra och miljöanpassade. Som framgår av propositionen har branschen till stor del själv utvecklat olika system för effektivisering av transporter. Det är, menar utskottet, angeläget att branschens olika initiativ tas till vara och att arbetssättet utvecklas och sprids.

Vidare vill utskottet erinra om den s.k. fyrstegsprincipen, som går ut på att man i planeringsarbetet ska finna de mest kostnadseffektiva och samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna. Utskottet konstaterar att regeringen i sitt beslut den 19 december 2008 till trafikverken respektive länen om uppdrag att genomföra åtgärdsplaneringen anför att de föreslagna åtgärderna bör analyseras enligt fyrstegsprincipen.

Utskottet konstaterar – i likhet med regeringen – att det finns en stor potential att kombinera effektivare transporter med höjd transportkvalitet och andra nyttor i form av ökad säkerhet och mindre miljöpåverkan. Som har framgått i det föregående pågår arbete på flera plan att effektivisera transportarbetet eller – när så är möjligt och lämpligt – ersätta det.

Jämställdhet

I propositionen föreslås att jämställdhet ska vara en precisering, inordnad under funktionsmålet tillgänglighet. Motionärerna förordar i stället att jämställdhet ska kvarstå som ett självständigt mål (*yrkande 6*).

Till att börja med vill utskottet slå fast att ett jämställt transportsystem medverkar till kvinnors och mäns lika möjligheter att ta sig till arbetet, utöva fritidsintressen och vara aktiva samhällsmedborgare.

Samtidigt kan konstateras att skillnader mellan kvinnor och män avseende när, hur, varför och hur långt de reser återkommande lyfts fram i forskningen om medborgarnas transportbehov och resmönster. Användningen av transportsystemet avspeglar de skillnader mellan könen som i dag finns i samhället i stort. Vidare är kvinnors villkor och intressen många gånger otillräckligt företrädna vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem.

Vad som framkommit i forskningen och i övriga sammanhang motiverar enligt utskottets mening ett fortsatt och vidareutvecklat arbete för att åstadkomma jämställdhet i transportpolitiken. Utskottet anser – i likhet med regeringen – att arbetet att åstadkomma detta fortfarande är i högsta grad relevant och att arbetet behöver föras vidare brett och långsiktigt. Mot denna bakgrund ansluter sig utskottet till regeringens uppfattning att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Det är angeläget att kvinnors och mäns värderingar tillmäts samma vikt. Det är också angeläget att såväl kvinnor som män ges möjlighet att medverka i planeringen i transportsystemet. Men som regeringen anför är det dags att utveckla jämställdhetsarbetet genom att fokusera på transportpolitikens genomförande och resultat. Utskottet ser därför positivt på regeringens bedömning när det gäller preciseringen av funktionsmålet om jämställdhet, nämligen att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. Utskottet ansluter sig till regeringens uppfattning att den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, vilket innebär att besluten inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

I detta sammanhang vill utskottet återropa sitt ställningstagande hösten 2008 i samband med riksdagens behandling av propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2). Under rubriken Vägledande prioriteringar tog utskottet upp den angelägna frågan om att förbättra jämställdheten i transportsystemet. Utskottet sade sig instämma i att det finns ett stort utrymme för förbättringar på detta område och hänvisade till det som anförts i proposi-

tionen om att jämställdhetsperspektivet mer systematiskt bör beaktas i utvecklingen av transportinfrastrukturen. Vidare återopades att regeringen betonat vikten av att den samlade bedömningen av de satsningar som prioriteras i åtgärdsplaneringen innehåller en beskrivning av jämställdhetseffekter av satsningarna. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Regeringens aviserade avsikt att följa upp hur sociala konsekvensbeskrivningar har använts i åtgärdsplaneringen och hur de påverkat prioriteringarna lyftes också fram. Utskottet sade sig välkomna denna ambition och fann att jämställdhetsfrågan vara väl belyst och grundligt omhändertagen i regeringens arbete.

Utskottet står kvar vid denna uppfattning.

I detta sammanhang är det också värt att peka på regeringens beslut den 19 december 2008 om ett uppdrag till trafikverket att genomföra åtgärdsplaneringen inför fastställandet av en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet. Samtidigt gavs länen i uppdrag att genomföra trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Under rubriken Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen anförde regeringen att utvecklingen av transportsystemen ska baseras på både mäns och kvinnors behov och synpunkter. I valet av infrastrukturen särskilt bidra till vissa syften, däribland att fler kvinnor och män ska uppleva att transportsystemet svarar mot det behov de har på ett säkert och miljöanpassat sätt. Fördelningseffekter för olika grupper – såsom kvinnor respektive män – anges för föreslagna objekt. Det är viktigt, fortsätter regeringen, att den samlade effektbedömningen innehåller beskrivningar av jämställdhetseffekter av de objekt eller åtgärder som föreslås. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning, och deras värderingar ska ges samma vikt.

Enligt utskottets uppfattning kommer jämställdhet i transportpolitiken att säkerställas i minst lika hög grad genom det i propositionen föreslagna målet om tillgänglighet – med dess precisering avseende jämställdhet – som genom det hittillsvarande separata delmålet om jämställdhet. För detta talar det arbete som inletts och de förklaringar i frågan som regeringen har gett uttryck för i olika sammanhang. Utskottet utgår således från att syftet med motionsförslaget kommer att bli tillgodosett i detta avseende.

Barn i transportpolitiken

I motionen förespråkas att barns behov och perspektiv ska genomsyra transportpolitiken (*yrkande 9*).

Frågan om barn och trafik har placerats som en precisering under funktionsmålet för att markera att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla. Samtidigt hänvisas till hänsynsmålet för att markera att rörelsefrihet och trafiksäkerhet har en stark koppling till varandra. Sålunda redovisar regeringen under rubriken Hänsynsmålet för vägtrafiksäkerheten ett etapp-

mål för antalet omkomna och allvarligt skadade. I anslutning härtill anför regeringen att särskilt åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet bör prioriteras.

Som regeringen framhåller under rubriken Funktionsmålet tillgänglighet bör barns möjligheter öka att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer. Olika förutsättningar och behov hos olika resenärer måste genomgående beaktas vid utformningen av transportsystemet. I detta sammanhang bör barn och ungdomar ges särskild uppmärksamhet.

Utskottet instämmer med regeringen i att barns rörelsefrihet är väsentlig. Enligt vissa rapporter för en del barn ett mer stillasittande liv än tidigare generationer, vilket kan medföra en risk för försämrad folkhälsa på lång sikt. För att öka flickors och pojkars säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken och trafikmiljöerna även för barn som oskyddade trafikanter, så att transportpolitiken, tillsammans med den fysiska planeringen, främjar såväl tillgänglighet som ökad säkerhet och hälsa.

I sammanhanget vill utskottet påminna om sitt ställningstagande hösten 2008; då riksdagen behandlade propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt aktualiserades även frågan om barnperspektivet i infrastrukturplaneringen (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2). Utskottet, som avstyrkte berört motionsförslag, välkomnade regeringens initiativ att även ta upp detta område och såg det som positivt att regeringen uttalat att insatser för att öka barns tillgänglighet till aktiviteter på egen hand borde identifieras och vägas mot andra tänkbara åtgärder och prioriteringar under åtgärdsplaneringen. Utskottet sade sig fästa stor vikt vid att man vid planering av infrastrukturen beaktar att transportsystemet ska vara säkert och tillgängligt även för barn och ungdomar och hänvisade till sitt tillkännagivande om ökad säkerhet för barn i trafiken (bet. 2000/01:TU13). Tillkännagivandet innebar att regeringen skulle återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av de åtgärder som borde vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. Enligt riksdagens tillkännagivande borde en sådan redovisning ske med utgångspunkt i FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målet för trafiksäkerheten.

Våren 2009 behandlades propositionen Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulingar (prop. 2008/09:60, bet. 2008/09:TU8). Utskottet välkomnade att regeringen i propositionen redovisat resultatet av det aktiva reformarbete som har bedrivits sedan riksdagens tillkännagivande. Likaså ansåg utskottet det vara positivt att antalet omkomna barn har minskat kraftigt under senare år. Denna utveckling tydde, enligt utskottets mening, på att det genomförda reformarbetet har lett till goda resultat. Sammanfattningsvis ansåg utskottet det vara väsentligt att avvakta resultatet av det

pågående utvecklingsarbetet och var därför inte berett att förorda någon särskild lagstiftning eller särskilda åtgärder med anledning av motionsförslagen, som alltså avstyrktes.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om barns behov och perspektiv i transportpolitiken. Enligt utskottets mening framgår det av propositionen att regeringen har samma utgångspunkt, och utskottet finner därmed att motionen blir tillgodosedd i denna del.

Kollektiv- och cykeltrafik

Enligt motionärernas uppfattning bör andelen resande med kollektiv- respektive cykeltrafik öka (*yrkandena 4 och 5*).

Regeringens bedömning avseende preciseringarna för funktionsmålet tillgänglighet är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Vid olika tillfällen har riksdagen godkänt regeringens förslag om transportpolitiska principer. Även i den nu framlagda propositionen tar regeringen upp frågan om de transportpolitiska principerna som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen; en hänvisning görs till riksdagens beslut våren 2006 med anledning av propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5). Vidare hänvisas till riksdagens behandling hösten 2008 av propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2); de nuvarande transportpolitiska principerna borde även fortsättningsvis vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås. En av de fem principerna är att kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras. Det handlar sålunda om att ett användarperspektiv ska präglade transportpolitiken.

Utskottet instämmer med regeringen i att kollektivtrafik och cykeltrafik ger många positiva effekter för samhället och för individen, såsom mindre miljöpåverkan och bättre hälsa. Samtidigt finner utskottet att i förväg uppställda mål om att en ökad andel av trafikarbetet ska genomföras med ett visst trafikslag, strider mot principen om kundens valfrihet.

I sammanhanget vill utskottet beträffande kollektiv- och cykeltrafik betona att ansvaret för dessa frågor i stor utsträckning vilar på regioner och kommuner. Statens roll är att vara stödjande och främjande. Utskottet instämmer med regeringen i att politiken – av tillgänglighets-, valfrihets-, klimat- och hälsoskäl – bör inriktas på att förbättra förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik och cykel liksom även gång. Transportpolitiken ska uppmuntra till att klimatsmarta och hälsofrämjande val görs tillgängliga och attraktiva.

Ett konkret exempel på regeringens ambitioner när det gäller kollektivtrafiken är den översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet som regeringen den 5 juni 2008 beslutade genomföra. Syftet är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för fler resenärer. Uppdraget är främst inriktat på

att utforma en sammanhållen lag som ger goda förutsättningar för dynamik och flexibilitet inom kollektivtrafikområdet. Resenärens behov och entreprenörernas roll är en viktig utgångspunkt för arbetet. Ett delbetänkande om reglering och organisering av kollektivtrafiken presenterades den 5 maj 2009. Slutbetänkandet, som ska lämnas senast den 30 september 2009, avses behandla frågan om stärkta passagerarrättigheter.

I detta sammanhang vill utskottet nämna det initiativ som tagits genom en partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik av organisationerna Svensk kollektivtrafik, Bussbranschens riksförbund, Svenska taxiförbundet, Branschföreningen tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Lands-ting (SKL). Projektets vision innebär att alla resenärer 2020 ska se kollektivtrafiken som ett naturligt inslag i det vardagliga resandet; visionen är att kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Det övergripande målet är att kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel. Resandet ska – jämfört med 2006 – öka med 20 % till 2010, med 40 % till 2015 och fördubblas till 2020.

När det gäller cykel konstaterar utskottet – i likhet med regeringen – att detta transportmedel är ett bra alternativ särskilt för korta resor. Hösten 2008 behandlade riksdagen frågan om cykeltrafik med anledning av propositionen Framtidens resor och transporter och motioner i ämnet (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2). Utskottet konstaterade att infrastrukturpropositionen innehöll en rad bedömningar som var väl ägnade att främja ett ökat cyklande i samhället. Vidare sade sig utskottet dela regeringens uppfattning att ökad cykling ger positiva effekter för miljön, framkomligheten och folkhälsan. Utskottet konstaterade också att cykeln som färdmedel är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Utskottet sade sig därför dela regeringens mening att det nu är viktigt att förstärka cykelns roll som en naturlig del av planeringen av transportsystemet på lokal nivå, men även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv.

Enligt vad utskottet nu har erfart innefattas ”ökad säker gång- och cykeltrafik” i den pågående åtgärdsplaneringen.

Aktuell statistik visar att cyklandet har ökat i Sverige. Så har t.ex. antalet cyklister i Stockholm ökat med 50 % under de senaste tio åren.

Regeringen gav 2002 Vägverket i uppdrag att upprätta en nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015. En del av planen är ett åtgärdsprogram som ska påverka efterfrågan på transporter i riktning mot ett hållbart resande för människor och miljö. Under benämningen Hållbart resande arbetar verket tillsammans med företag, kommuner, trafikhuvudmän och organisationer med att ta fram åtgärdsprogram och handlingsplaner för att sedan genomföra projekt som förändrar människors attityder och resvanor. I detta sammanhang tillämpas fyrstegsprincipen, varvid tyngdpunkten läggs vid de två första stegen som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra andra resval.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att åtgärder vidtas och planeras på skilda samhällsnivåer avseende kollektiv- och cykeltrafik med det syfte som eftersträvas i motionen. Motionsförslagen torde därmed bli helt eller delvis tillgodosedda. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i denna del; härigenom står utskottet också fast vid sina ställningstaganden hösten 2008, då motsvarande motionsförslag behandlades.

Klimatpåverkan

I motionen efterlyser man regeringens precisering av i vilken utsträckning målet om en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen också ska leda till en minskad klimatpåverkan (*yrkande 3*).

Enligt vad som sägs i propositionen svarar transportsektorn för cirka en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser. Mellan 1990 och 2006 ökade utsläppen från inrikes transporter med ca 10 %, medan utsläppen från övriga samhällssektorer minskade med ca 15 %. Regeringen redovisar samtidigt Energimyndighetens och Naturvårdsverkets prognos, enligt vilken utsläppen från inrikes transporter fram till 2020 beräknas vara relativt oförändrade jämfört med dagens nivå.

Vidare konstaterar regeringen att transportsystemet i dag nästan helt är beroende av fossila bränslen. Andelen biodrivmedel uppgick 2007 till omkring 4,5 %; andelen förnybar energi anges dock vara ökande.

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning när det gäller hänsynsmålet miljö och hälsa, nämligen att en precisering bör vara att transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Som regeringen anför är det emellertid inget mål i sig att minska resandet. Resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Utskottet instämmer i att det är angeläget att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmartare, mer energieffektiva och säkrare lösningar.

I propositionen om transportpolitiska mål hänvisas till de förslag som regeringen presenterat i den samtidigt framlagda propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162). I denna anges målnivåer för utsläpp av växthusgaser och en samlad åtgärdsplan för att uppnå målen. Utsläppen för Sverige bör för 2020 vara 40 % lägre än utsläppen 1990; detta mål gäller för de verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter, den icke-handlande sektorn. Detta innebär att utsläppen av växthusgaser 2020 ska vara ca 20 miljoner ton koldioxidekvivalenter lägre för den icke-handlande sektorn i förhållande

till 1990 års nivå. För att nå målet avser regeringen att redan beslutade styrmedel ska kompletteras med utvecklade ekonomiska styrmedel på skatteområdet.

Arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan ska utvecklas. Regeringen betonar också att det krävs betydande insatser i Sverige, inom EU och på internationell nivå. Grunden i arbetet bör utgöras av generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar utvecklingen mot en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen. Bland de områden som nämns finns följande.

- Befrielse från fordonsskatt för miljöbilar under fem år.
- Skyldighet att tillhandahålla drivmedel – bidrag till tankställen för att bl.a. stärka biogasens konkurrenskraft.
- Låginblandning av biodrivmedel – möjlighet genom ändrade EG-regler att blanda in upp till 10 % etanol i bensin och upp till 7 % biodiesel i diesel.
- Utsläpp av CO₂ från fordon – bindande EG-krav på högst 130 gram för nya personbilar till 2012.
- Informations- och utbildningsinsatser, t.ex. avseende tekniken för sparsam körning.
- Handel med utsläppsrätter.

Utskottet noterar att regeringen även tar upp frågan om begränsning av koldioxidutsläpp från sjöfarten, som i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för sådana utsläpp. Vidare bör Sverige agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i systemet med handel med utsläppsrätter. Likaså uppmärksammas flyget i detta sammanhang, och på motsvarande sätt bör även detta transportslag i högre utsträckning än i dag bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim; internationella, verkningfulla åtgärder bör också eftersträvas.

För 2020 har regeringen ställt upp följande mål för Sverige:

- 50 % förnybar energi
- 10 % förnybar energi i transportsektorn
- 20 % effektivare energianvändning
- 40 % minskning av utsläppen av klimatgaser avseende den icke-handlande sektorn.

Transportsektorn är en del av den icke-handlande sektorn, dvs. den som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Enligt uppgift från Näringsdepartementet ställs det inte upp några separata mål för de sektorer, däribland transportsektorn, som ingår i den icke-handlande sektorn. Skälet är att respektive sektor förutsätts vidta de åtgärder som behövs för att uppnå kraven i berörda regelverk. Sålunda ska transportsektorn

klara EG-kravet på koldioxidutsläpp och kraven om statlig upphandling av miljöfordon. Åtgärderna kan sålunda gälla fordon, drivmedel och planering av olika slag.

Som har framgått i det föregående behandlar utskottet klimatpropositionen i sitt yttrande till miljö- och jordbruksutskottet (yttr. 2008/09:TU2y).

Utskottet konstaterar att målet om en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen endast är ett av flera för att minska transportsektorns – och särskilt vägtrafikens – klimatpåverkan. Enligt utskottets mening utgör målet om fordonsflottans beskaffenhet en förutsättning för att man ska kunna uppnå målen om minskade utsläpp av växthusgaser, och det bör således inte ses isolerat.

Säkerhet

I motionen begärs att etappmålet för antalet dödade i [väg]trafiken ska uppgå till maximalt 220 personer till 2015 (*yrkande 7*). Vidare kräver motionärerna att alkoholås vara standardkrav i personbilar senast 2015; åtgärden ska ses som en del i att nå etappmålen för trafiksäkerhet (*yrkande 8*).

Utskottet konstaterar att regeringens bedömningar i fråga om hänsynsmålet säkerhet gäller för samtliga transportslag. Inom *vägtransportområdet* gör utskottet samma bedömning som regeringen, nämligen att beslutet om nollvisionen har påverkat arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på ett positivt sätt. Utskottet beklagar dock att framgången varit begränsad när man ser till utfallet för etappmålet de senaste åren. Mot den bakgrunden anser utskottet att det finns behov av en betydligt större beslutsamhet och systematik inom trafiksäkerhetsarbetet för att den hittillsvarande utvecklingen ska kunna vändas. Bland annat krävs att de berörda aktörerna engageras och motiveras att ta betydelsefulla steg för att nå det långsiktiga målet, nollvisionen. Vidare välkomnar utskottet att åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Utskottet ser därför positivt på den förbättring av statistiken som noterats under den senaste tiden när det gäller olyckor på våra vägar.

Utskottet noterar att hänsynsmålet enligt propositionen bör preciseras i form av ett etappmål och att regeringen bedömer att detta ska vara att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. För att jämnas ut för årliga variationer bör antalet omkomna för basåret beräknas som ett medelvärde för de tre åren 2006–2008. På samma sätt bör vid uppföljning av målet ett medelvärde beräknas. År 2006 omkom 445 personer, 2007 omkom 471 personer och 2008 omkom enligt preliminära siffror 420 personer. Målet skulle i dagsläget därmed motsvara en minskning från ca 440 omkomna till ca 220 till år 2020. Liksom regeringen anser utskottet att etappmålet uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

I propositionen redovisas Vägverkets och Sikas förslag om att etappmålet skulle vara att antalet dödade i trafiken ska uppgå till maximalt 220 personer 2020. Utskottet konstaterar att regeringens etappmål i huvudsak

är i överensstämmelse med Vägverkets förslag men att regeringens formulering avses vara mer robust mot omvärldsförändringar. Utskottet finner detta välbetänkt mot bakgrund av de stora osäkerheter som finns i de omvärldsfaktorer som påverkar antalet omkomna. Samtidigt ser utskottet positivt på att etappmålen kan komma att revideras, där bl.a. graden av måluppfyllelse och förändringar av trafiken och dess sammansättning kan bli avgörande vid övervägandena. I sammanhanget konstaterar utskottet att Vägverkets bedömning är att det bör vara möjligt att nå det föreslagna etappmålet med utgångspunkt i kunskap om effekter av förändringar av indikatorer och åtgärder.

I sammanhanget vill utskottet betona vikten av att etappmålet är framtaget i bred samverkan med de aktörer som bedöms ha störst påverkan på trafiksäkerhetsutvecklingen; detta bör ge det breda engagemang som krävs för att uppnå målet.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att mer genomgripande avstämningar av målstrukturen avses genomföras 2012 och 2016. En utgångspunkt för val av målnivåer och målår anges vara EU:s trafiksäkerhetsmål om 50 % minskning av antalet dödade på tio år fram till 2010.

Vidare ansluter sig utskottet till regeringens synsätt att årliga systematiska resultatuppföljningar är ett betydelsefullt redskap för att man i tid ska kunna göra nödvändiga förändringar i trafiksäkerhetsarbetet. Syftet är också att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

När det härutöver särskilt gäller den del av motionsförslaget om motverkande av rattfylleri genom alkolås vill utskottet framhålla att det krävs en bred uppsättning åtgärder. I propositionen nämns att ett ökat antal alkohol- och drogkontroller tillsammans med informationsinsatser bedöms ha haft en viss positiv effekt under de senaste åren. Vidare bör de möjligheter som den offentliga upphandlingen innebär tas till vara. Utskottet noterar att den nyligen beslutade förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor bl.a. innebär att de personbilar som statliga myndigheter köper eller leasar ska uppfylla kriterierna för miljöbil och högt ställda säkerhetskrav i form av krockskydd och antisladdsystem. Dessutom ska myndigheternas fordonspark successivt förses med alkolås; 2012 avses minst 75 % av myndigheternas hela fordonsflotta vara försedd med alkolås.

I sammanhanget vill utskottet framhålla att regeringen den 27 april 2009 gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa alkolås som obligatorium för vissa fordons- eller användarkategorier. Exempel på där sådan användning bör öka är skolskjutsar, bussar i lokaltrafik och transporter av farligt gods. I uppdraget ingår att samråda med andra länder som arbetar med att införa alkolås för motsvarande kategorier. Vidare ingår att lämna förslag till de författningsändringar som behövs och att redovisa konsekvenserna av förslaget. Uppdraget, som ska genomföras i samarbete med Vägverket och i samråd med övriga berörda aktörer, ska redovisas till Näringsdepartementet senast den 1 mars 2010.

Riksdagen behandlade våren 2009 propositionen Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt motioner (prop. 2008/09:60, bet. 2008/09:TU8). I propositionen redovisades – med anledning av tillkännagivanden av riksdagen från tidigare tillfällen – en redogörelse för trafiksäkerhet, däribland åtgärder mot rattfylleri. Sju punkter för fortsatt stegvis införande av krav på alkoholås redovisas. Såvitt gäller frågan om alkoholås anfördes bl.a. att regeringens i propositionen beskrivna initiativ inom EU-samarbetet är lovvärda, och utskottet underströk därför vikten av ett fortsatt uthålligt arbete så att ett brett stöd för alkoholås erhålls och att andra tekniker utvecklas.

Utskottet finner mot bakgrund av det nu sagda att viktiga åtgärder vidtas i syfte att förbättra vägtrafiksäkerheten och motverka rattfylleri, bl.a. genom krav på alkoholås.

Sammanfattning av utskottets ställningstagande beträffande funktionsmål och hänsynsmål

Som framgår av vad som här har anförts finner utskottet att riksdagen bör godkänna vad regeringen föreslår om funktionsmål och hänsynsmål. Mot den bakgrunden tillstyrker utskottet regeringens förslag i proposition 2008/09:93 punkterna 2 (avsnitt 5.1) och 3 (avsnitt 6.1). Med hänvisning härtill avstyrks motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkandena 2–9.

De transportpolitiska målens tillämpning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (mp, s, v) om bl.a. utvecklande av samhällsekonomiska kalkylmodeller och ökad öppenhet i den transportpolitiska beslutsprocessen med hänvisning till pågående arbete och överväganden i olika sammanhang.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

Propositionen

I ett särskilt avsnitt tar regeringen upp frågan om tillämpningen av de transportpolitiska målen.

Inledningsvis redovisas bedömningen att de *transportpolitiska målen* och *de transportpolitiska principerna* även i framtiden kommer att vara den viktigaste utgångspunkten för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet. De viktigaste medlen inom transportområdet är infrastrukturplanering, organisering och styrning av myndigheter, lagstiftning och regelgivning samt ekonomiska styrmedel.

Vidare sägs att transportpolitisk måluppfyllelse bör vara vägledande i planering och bedömning av *fysiska åtgärder i transportsystemet* och beaktas i den övriga markanvändningen, men det måste alltid finnas utrymme för avvägning mot andra intressen och effekter, liksom mot mål inom andra politikområden. Den översyn av lagstiftningen som regeringen har aviserat bör kunna bidra till en effektivare och mer samordnad planeringsprocess samt stödja tillämpningen av de transportpolitiska målen.

När det gäller utformningen av *ekonomiska styrmedel och vid regelgivning* är den transportpolitiska principen om samhällsekonomisk kostnadseffektivitet en viktig utgångspunkt. Det samlade beslutsunderlaget inför beslut om införande av ekonomiska styrmedel och regler måste dock beakta samtliga dimensioner av det transportpolitiska målet.

Valet av organisering av statliga myndigheter har en stor betydelse för transportpolitikens utformning och resultat. Styrningen av myndigheterna inom transportområdet utgår från de föreslagna transportpolitiska målen och målpreciseringarna samt de transportpolitiska principerna, i en form som är anpassad efter och konkretiserad med utgångspunkt i de olika myndigheternas uppdrag och utvecklingen i samhället över tid.

Regeringen anför slutligen att *de transportpolitiska målen bör kunna vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar* och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland många olika aktörer.

Motionen

I motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) konstateras att regeringen förordar att samhällsekonomiska kalkyler i planeringen ges en starkare ställning. Motionärerna delar uppfattningen om vikten av sådan kalkylering men anser samtidigt att sådana samhällsekonomiska kalkylmodeller måste utvecklas. Ett exempel gäller beräkningarna avseende klimatpåverkan och behovet av en uppgradering med avseende på det s.k. tvågradersmålet (*yrkande 10*).

Även när det gäller målet om ökad tillgänglighet och de långsiktiga effekterna härav på inkomster och sysselsättning måste kalkylmodellerna förbättras så att detta bättre kan fångas upp (*yrkande 11*).

Motionärerna anser att regeringens strategi att successivt stärka de samhällsekonomiska analysernas roll i trafikplaneringen innebär en risk att viktiga politiska avvägningar döljs i siffror i stället för att man tydliggör dem öppet och därmed garanterar en ökad insyn och bättre demokratisk process. De menar också att det finns ett behov av politisk styrning i transportpolitiken och att de värderingar som ligger till grund för transportpolitiska beslut redovisas öppet (*yrkande 12*).

Kompletterande uppgifter

Sikas definitioner

- *Samhällsekonisk*: Något som kallas samhällsekoniskt berör ekonomiska förhållanden i samhället som helhet till skillnad från termerna företagsekonisk och privatekonisk, som rör enskilda företag respektive individer.
- *Samhällsekonisk analys*: Ett samlingsnamn för alla analyser av samhällsekonisk karaktär.
- *Samhällsekonisk bedömning*: En samhällsekonisk kalkyl som också inkluderar bedömningar av relevanta effekter som inte kunnat kvantifieras eller värderas i monetära termer, t.ex. intrång i natur- och kulturmiljöer. Den samhällsekoniska bedömningen utgör således ett samlat underlag för analys av vilka effekter som en insats kan medföra.
- *Samhällsekonisk effektivitet*: Ett tillstånd då de som vinner på en förändring (hypotetiskt) kan kompensera dem som förlorar och ändå få en nettoförbättring till stånd. Samhällsekonisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaden för investeringar motsvaras av individernas betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader.
- *Samhällsekonisk kalkyl*: Beräkning av en åtgärds samhällsekoniska kostnad och nytta. En samhällsekonisk kalkyl inom transportsektorn görs normalt i fyra steg: 1) projektets förutsättningar definieras, 2) effekterna identifieras, kvantifieras och värderas, 3) kostnader och nyttor jämförs och en nettonuvärdeskvot (nnk) beräknas och 4) osäkerheter och fördelningseffekter redovisas.
- *Samhällsekonisk marginalkostnad*: Den kostnad som uppstår för samhället till följd av att ytterligare ett fordon utnyttjar infrastrukturen. Denna kostnad inkluderar de effekter resor och transporter har för andra än brukarna själva, som slitage på infrastrukturen, utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, buller, trängsel och olyckor. För att ekonomiska styrmedel ska få önskad styrande effekt bör de kombineras med åtgärder som skapar alternativ för användarna av transportsystemet. Därmed ökar användarnas möjligheter att reagera på prisskillnader.

Regeringsuppdrag till trafikverken

Regeringen gav i januari 2008 i uppdrag till trafikverken att utarbeta modeller och metoder för de samhällsekoniska bedömningar som krävs i åtgärdsplaneringen. I uppgiften angavs bla.a. ligga att de skulle komma överens om vilka beräkningsförutsättningar som ska gälla.

I september 2008 presenterades sålunda den gemensamma rapporten Inför åtgärdsplaneringen 2010–2020. I delrapporten Samhällsekonomi redovisade trafikverken de kalkylförutsättningar, metodförbättringar m.m. som de enats om. Av delrapporten framgår att prognoserna i åtgärdsplaneringen

kommer att grundas på den s.k. EET-strategin (effektivare energianvändning och transporter), som tagits fram gemensamt av trafikverken, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Detta innebär att kalkylerna utgår från styrmedel som syftar till att regeringens miljö kvalitetsmål för klimatpåverkande utsläpp ska uppfyllas. Således görs nya prognoser avseende bl.a. bränslepriset som innebär att det reala bensinpriset antas öka med ca 38 % från 11,33 kr/liter 2006 till 15,58 kr/liter 2020. Dieselpriiset antas öka med ca 64 % under samma period. Även frågan om koldioxidvärdering sågs över i sammanhanget.

Trafikverksutredningen

Trafikverksutredningen har i sitt betänkande Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31) lagt fram förslag om en ny organisationsstruktur inom den statliga transportsektorn. Bland annat föreslås ett nytt verk, Trafikverket, för att planera, förvalta och utveckla det samlade transportsystemet. Vidare föreslår utredningen att en utvärderingsfunktion bildas med uppgift att granska och kvalitetssäkra beslutsunderlag, utvärdera genomförandet av olika åtgärder och olika åtgärders effekter.

Vidare tas frågan om samhällsdata i samhällsekonomiska analyser upp av utredningen, som erinrar om att den metod för beslutsfattande som finns i planeringssystemet baseras på vedertagen samhällsekonomisk analys. Denna metod möjliggör ett delegerat beslutsfattande och bidrar dessutom till en transparent och öppen redovisning till regeringen från trafikverkens sida. Samtidigt anförs att samhällsekonomiska analyser har ifrågasatts på olika grunder i debatten. Mot denna bakgrund uppdrag Trafikverksutredningen åt Statens väg- och trafikinstitut (VTI) att närmare analysera den samhällsekonomiska analysens brister och fördelar som instrument för en effektiv resursallokering inom transportsektorn. Trafikverksutredningen finner att ansvaret för förvaltning och utveckling av analysverktyg bör överföras till det föreslagna trafikverket. Vidare förordas att regeringen ger Konjunkturinstitutet i uppdrag att ta fram och fastställa ingångsvärden för den samhällsekonomiska kalkylen som regeringen närmare definierar. Som motivering anges att planeringsarbetet är beroende av en rad olika parametervärden och indata.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser – i likhet med regeringen – att de transportpolitiska målen har en överordnad roll och uttrycker de viktigaste prioriteringarna i transportpolitiken. I det föregående har utskottet föreslagit att riksdagen godkänner regeringens förslag till mål. Som regeringen anför krävs även riktlinjer

för hur målen ska tillämpas. Utskottet ansluter sig till bedömningen att de nuvarande transportpolitiska principerna bör vara vägledande även i fortsättningen vid val av styrmedel.

I motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) sägs att samhällsekonomiska kalkyler måste utvecklas, bl.a. när det gäller det klimatpolitiska tvågradersmålet (*yrkande 10*) samt inkomster och sysselsättning (*yrkande 11*). Vidare krävs bl.a. en öppen redovisning av de värderingar som ligger till grund för transportpolitiska beslut (*yrkande 12*).

Samhällsekonomiska kalkylmodeller

Utskottet konstaterar att samhället i olika avseenden förändras snabbt, och därmed även kraven på transportsystemet. Det är därför nödvändigt att även metodutvecklingen drivs vidare när det gäller underlag för transportpolitiska beslut. Utskottet delar således motionärernas uppfattning om vikten av ett utvecklingsarbete när det gäller t.ex. samhällsekonomiska kalkylmodeller. Vidare ansluter sig utskottet till vad som sägs i motionen om vikten av öppenhet när det gäller transportpolitiska beslutsunderlag.

Som har redovisats i det föregående har frågan om modeller och metoder för samhällsekonomiska bedömningar aktualiserats i olika sammanhang.

Inom ramen för regeringsuppdraget till trafikverken inför åtgärdsplaneringen behandlades bl.a. frågan om värdering av koldioxidutsläpp. Enligt uppgift från Näringsdepartementet har Vägverket och Banverket påbörjat arbetet med att koordinera sina respektive kalkylmodeller och då med ett trafikslagsövergripande synsätt. Detta innebär bl.a. att man i högre utsträckning tar hänsyn till klimatrelaterade ingångsvärden i modellerna. Närbesläktade frågor behandlades hösten 2008 av riksdagen. I sitt betänkande *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (bet. 2008/09:TU2) med anledning av motioner om samhällsekonomiska kalkyler sade sig utskottet instämma i regeringens bedömning om att samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. För att dessa analyser ska kunna användas som beslutsunderlag är det självfallet angeläget att de utgår från relevanta förutsättningar och inte minst att kalkylerna och analyserna är jämförbara. Utskottet bedömde sammanfattningsvis att goda förutsättningar hade skapats för genomförandet av relevanta och jämförbara analyser. Utskottet förutsatte vidare att nämnda modeller och metoder skulle komma att bli föremål för utveckling inför framtida planeringsomgångar för att bl.a. anpassa kalkylförutsättningarna till de villkor som då gäller. Utskottet avstyrkte därmed berörda motionsförslag, och riksdagen följde utskottet. I samma betänkande behandlade utskottet frågan om jämställdhet i samband med samhällsekonomiska bedömningar. Utskottet anförde bl.a. att utskottet – liksom regeringen – ansåg det viktigt att den samlade bedömningen även innehåller beskrivningar av satsningarnas jämställdhetseffekter. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt, framhöll utskottet. I

sammanhanget hänvisades till en rapport från trafikverken, enligt vilken det framgick att arbete även pågår med att utveckla en modell för att belysa satsningars fördelningseffekter mellan kön. Utskottet sade sig välkomna detta initiativ.

Även Trafikverksutredningen har berört dessa frågor. Utredningen förordar att analysverktygen förvaltas av ett nytt verk, Trafikverket, som också bör vara ensam ägare till de källkoder som tidigare finansierats med offentliga medel för att på så sätt säkerställa nödvändig insyn och kontroll i den fortsatta metod- och verktygsutvecklingen. Det är också viktigt, fortsätter utredningen, att parametervärden hålls uppdaterade och är i linje med forskningen. Förslag till förändringar bör remitteras till en vetenskaplig grupp. Utredningen anser att det emellertid finns parametervärden av generell natur och som en annan instans än Trafikverket bör besluta om. Utredningen förordar att Konjunkturinstitutet ges i uppdrag att ta fram och fastställa ingångsvärden för den samhällsekonomiska kalkylen som regeringen närmare definierar. Som ett av exemplen nämns valet av kostnad för koldioxid.

Kvalitetssäkring och öppenhet

Enligt utskottets mening är det viktigt att de långsiktiga planer som är resultatet av åtgärdsplaneringen bidrar till att de transportpolitiska målen – enligt den föreslagna nya strukturen – uppfylls. Såsom anförs i propositionen avser regeringen att genomföra en oberoende granskning av planförslagen. Den ska omfatta en stickprovsvis granskning av de samhällsekonomiska objekt-kalkylerna och ska sammanställas i en rapport om kvaliteten i underlagen. I den granskningen ingår att undersöka hur väl underlagen beskriver uppfyllelsen av de nya transportpolitiska målen. Granskningen kommer att omfatta minst tio objekt i det nationella planförslaget och tio objekt i planförslagen från länen.

För att utgöra en bra effektbedömning ska den ge en rättvisande bild av vad en åtgärd leder till, möjliggöra sakliga jämförelser mellan olika alternativ, öppen med sina förutsättningar och begränsningar, innehålla relevanta känslighetsanalyser och vara tydligt och klart dokumenterad. Väsentliga underlag som t.ex. samhällsekonomiska bedömningar kan med fördel kombineras med multikriteriebedömningar av olika effekter. Hur en åtgärd bidrar till att uppfylla olika transportpolitiska delmål är en betydelsefull faktor av flera som behöver beskrivas på ett systematiskt sätt i en samlad effektbedömning.

Uppföljning och utvärdering

Enligt vad som anförs i propositionen ska uppföljning av de transportpolitiska målen göras, och för detta krävs att hittillsvarande arbete med konkretisering och kvantifiering fortsätter. Regeringen säger sig ha för avsikt att

vidta nödvändiga åtgärder för att skapa tillfredsställande metoder för att följa upp måluppfyllelsen för funktionsmålet för tillgänglighet. Utskottet välkomnar detta.

Riksdagen har vid en rad tillfällen tagit upp frågan om uppföljning och utvärdering av transportpolitiska mål. I budgetbetänkandet för budgetåret 1998 (bet. 1997/98:TU1) framhöll utskottet att verksamheten inom kommunikationsområdet kräver betydande uppföljnings- och utvärderingsinsatser, eftersom beslutsfattandet i stor utsträckning är decentraliserat till verk och andra myndigheter och bygger på en långtgående mål- och resultatstyrning. För att mål- och resultatstyrningen ska kunna fungera ändamålsenligt och effektivt krävs ett fortsatt utvecklingsarbete. Utskottet framhöll att målet bör vara att budgetpropositionen ger beslutsunderlag och att riksdagen ges möjlighet att bedöma mål och inriktning för den statliga verksamheten samt ställa bestämda resultatkrav i förhållande till de trafikpolitiska besluten. Utskottet ansåg att frågor om uppföljning och utvärdering måste ägnas stor uppmärksamhet i det fortsatta transportpolitiska arbetet. I betänkandet Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10) behandlades regeringens förslag om transportpolitiska mål. Utskottet konstaterade bl.a. att trafikverken – liksom övrig statlig verksamhet – styrs genom mål- och resultatstyrning och hänvisade till regeringens uttalande om att styrningen mot och uppföljningen av de transportpolitiska målen skulle förbättras. Metoderna och underlaget för detta skulle utvecklas, och regeringen skulle årligen i samband med budgetpropositionen redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen uppfyllts. Vidare skulle ett arbete inledas med att försöka göra målen tydligare och därmed möjliga att följa upp. Utskottet förutsatte i sammanhanget att regeringen beaktade vad utskottet anfört om uppföljning och utvärdering i sitt betänkande 1997/98:TU1.

Denna utskottets syn på vikten av uppföljning och utvärdering har häfter bekräftats vid en rad olika tillfällen, senast i betänkandet Framtidens resor och transporter (bet. 2008/09:TU2), då utskottet framhöll att det är statens ansvar att svara för en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts. Det är också viktigt med åiterrapportering av i vilken grad de resurser som satts in bidrar till uppfyllelsen av fastlagda mål.

Redovisning till riksdagen

När det gäller regeringens redovisning till riksdagen av måluppfyllelse förutses inga ändringar i hittillsvarande ordning. Däremot kan – mot bakgrund av den avsedda förskjutningen mot ett användarperspektiv snarare än ett myndighetsperspektiv – strukturen på redovisningen bli mer trafikslagsövergripande.

Mot den nu redovisade bakgrunden avstyrker utskottet motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkandena 10–12. Enligt utskottets mening kommer motionsförslagen till viss del att bli tillgodosedda.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Avslag på propositionen, punkt 1 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår proposition 2008/09:93. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkande 1.

Ställningstagande

De transportpolitiska målen beslutades år 1998 efter ett samarbete mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet, de partier som i dag utgör det rödgröna samarbetet. De transportpolitiska målen togs fram för att få en starkare politisk styrning och en bättre helhetsbild av transportpolitiken.

Vi begär att riksdagen avslår regeringens förslag till en ny transportpolitisk målstruktur med ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Den föreslagna strukturen kan, enligt vår mening, knappast underlätta avvägningar; snarare försvåras möjligheten till prioriteringar ytterligare. Sex väldefinierade delmål föreslås alltså ersättas med två jämbördiga mål. Vi anser dock att den nya målstrukturen genom sammanslagningen gör de sex delmålen osynliga. Regeringen har en oroväckande tendens att försvaga målstyrningen, speciellt när det gäller miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Särskilt allvarlig är regeringens bristande målstyrning när det gäller klimatfrågan.

I stället menar vi att den befintliga målstrukturen ska behållas eftersom den är mer ändamålsenlig, främst när det gäller att göra avvägningar mellan målen. Däremot behöver den kompletteras i vissa avseenden. Man behöver för det första på ett tydligt sätt markera att hållbar utveckling inom transportpolitiken är prioriterad. För det andra måste man ha en uppsättning verktyg som säkerställer att de transportpolitiska målen verkligen tillämpas. En orsak till den bristande tillämpningen är oförmågan – eller rent av oviljan – att lyfta fram målkonflikterna, t.ex. mellan god miljö och regional utveckling. För att råda bot på detta krävs således en starkare poli-

tisk styrning, bl.a. genom en tydligare prioritering av målen inbördes. Vidare behövs djupare analyser av varför vissa av de transportpolitiska målen är svåra att nå men också en uppdatering av befintliga etappmål med nya målår.

2. Funktionsmål och hänsynsmål, punkt 3 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen dels avslår regeringens förslag om funktionsmålet om tillgänglighet (avsnitt 5.1) samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (avsnitt 6.1), dels tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkandena 2–9 och avslår proposition 2008/09:93 punkterna 2 och 3.

Ställningstagande

Vi anser att det finns en rad förbättringar som behöver göras när det gäller de transportpolitiska målen och hur de ska uppnås.

Först och främst måste beroendet av transporter minskas genom olika åtgärder. En viktig sådan är att man bygger samhällen där resandet inte blir ett mål i sig utan enbart ett medel för att uppnå syftet med själva resan, som t.ex. att handla mat, träffa vänner eller åka till jobbet. Planeringen ska göras så att bebyggelsen blir tät för att underlätta transport till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. För att åstadkomma ett hållbart transportsystem krävs också en smartare energianvändning. Därför begär vi ett tillägg till det befintliga delmålet om tillgänglighet, nämligen att tillgänglighet ska uppnås med minsta möjliga trafikarbete. Tillägget bör fogas till delmålet och därtill ges en överordnad roll.

Vi vill också påminna om att riksdagen år 2001 beslutade att transportpolitiken skulle kompletteras med ett delmål om jämställdhet, vilket var ett viktigt steg för ökad jämställdhet i samhället generellt. Kvinnors och mäns resmönster är olika och därmed också behoven. Likaså skiljer sig möjligheterna åt att utnyttja transportsystemet på grund av skillnader i inkomster, arbetsförhållanden och ansvar för hemmet. Vi vill påpeka att den pågående regionförstoringen kan medföra effekter i detta avseende. Om regionförstoringen ska fortsätta bör – enligt vår mening – villkoret vara att jämställdhetsarbetet inte missgynnas. När det gäller representationen i transportsektorn och dess olika beslutsnivåer kvarstår den stora dominansen av män. För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning

och förändring som män behöver det bli en rimlig och mer rättvis fördelning av män och kvinnor i beslutande organ. Vi anser att regeringens förslag till ny målstruktur endast leder till att könsskillnader döljs eller blandas med andra viktiga mål. Därför anser att vi det befintliga delmålet om jämställdhet bör kvarstå som ett separat mål.

Barns säkerhet har hittills prioriterats högt i den svenska transportpolitiken. Enligt vår uppfattning bör hög trafiksäkerhet för barn vara särskilt prioriterad även i fortsättningen. Detta förutsätter en trafikplanering där man utgår från barns behov i stället för bilisternas. Det är klarlagt att hänsyn till barns rörelsebehov ofta går hand i hand med hänsyn till miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Ett exempel är trafiken kring landets skolor som både är ett hot mot elevernas säkerhet och ett problem för miljön. Att trafikolyckor är den vanligaste dödsorsaken för barn är oacceptabelt. Barns behov av rörelsefrihet måste tillgodoses, men samtidigt krävs kraftfull politisk styrning för att detta ska kombineras med hög trafiksäkerhet för denna utsatta grupp. Vi kräver alltså att barns perspektiv och behov ska genomsyra hela transportpolitiken.

Ökat resande med kollektivtrafik är ett viktigt medel för att nå uthålliga transporter. Det kan visserligen konstateras att resandet ökar, men enligt vår mening bör även andelen av de persontransporter som utförs genom kollektivtrafiken öka. Enligt statistik från Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) ökade resandet med personbil i Sverige från 91,9 miljarder personkilometer år 2001 till 97,0 miljarder personkilometer år 2006. Samtidigt minskade resandet med kollektivtrafik från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer. Skälet är att bilisterna inte i tillräcklig utsträckning lockats över till kollektivtrafiken. Vi vill att detta förhållande bryts genom att man säkrar att kollektivtrafiken relativt sett inte missgynnas vid förändringar av skatter och avgifter för transportsektorn i övrigt.

Enligt vår uppfattning är att gå eller cykla de bästa sätten att förflytta sig kortare sträckor. Den klimat- och miljöpåverkan som uppkommer genom en sådan förflyttning är helt försumbar. Däremot har såväl gång som cykling positiva effekter ur hälsosynpunkt. Vi beklagar att andelen cykeltrafik har minskat under de senaste åren, såsom det har framgått genom Vägverkets uppdrag år 2000. För att vända utvecklingen så att andelen ökar bör ett etappmål sättas upp. Därför bör andelen resande med cykel öka. Detta kan åstadkommas genom att införa ett etappmål med detta syfte.

Härutöver anser vi att regeringen bör återkomma till riksdagen med en precisering av i vilken utsträckning målsättningen om en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen år 2030 ska leda till minskad klimatpåverkan. Fordonsflottan förutsätts även inkludera t.ex. bensinhybrider, varför man inte kan hävda att trafiken är fri från fossila drivmedel. Att fordonen tekniskt sett inte behöver drivas med enbart fossila bränslen behöver alltså inte utesluta att bilisterna de facto tankar med bensin eller diesel. Regeringens mål ger därmed inte någon vägledning i termer av koldioxidutsläpp.

och vi är starkt kritiska till den bristande målstyrningen när det gäller trafikens klimatpåverkan. Vi vill i sammanhanget lyfta fram att Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna i sitt samarbete har satt målet att den s.k. icke-handlande sektorn (i vilken transportsektorn ingår) ska minska sin klimatpåverkan med 45 % fram till år 2020 jämfört med 1990 års nivå. Vi anser – som en följd av detta – att målet för transportsektorn ska sättas i paritet med detta och också ska minska med minst 45 %. En förutsättning för detta är att övriga delar av den icke-handlande sektorn inte minskar sin klimatpåverkan väsentligt mer än 45 %. När det gäller hänsynsmålet i övrigt välkomnar vi regeringens ambition att föra in en tydligare hälsoaspekt i transportpolitiken, men vi anser att detta kommer att bli verkningslöst genom att regeringen inte tar konsekvenserna härav i relation till övriga mål.

Vi kan konstatera att människor alltjämt dödas och skadas i trafiken, trots att det finns både billiga och smarta åtgärder som skulle kunna motverka detta. Trafiksäkerhetsarbetet måste därför – enligt vår uppfattning – drivas vidare med oförminskad kraft. Utgångspunkten för trafiksäkerheten ska alltjämt vara nollvisionen. Vi anser att etappmålet för det maximala antalet dödade i trafiken ska sättas till 220 personer till år 2015. Detta är realistiskt om effektiva satsningar görs i tillräcklig utsträckning. Vi förordar bl.a. sänkta hastigheter på vissa vägar och ökad användning av kollektivtrafik. Tyvärr har regeringen alltför låga ambitioner när det gäller trafiksäkerhetsmålet, särskilt när det gäller målåret, som man har satt så långt fram som till år 2020. Regeringens politik går snarast i en motsatt riktning med ökade satsningar på vägbyggen och minskat stöd till kollektivtrafik. En synnerligen viktig åtgärd är också att bekämpa rattfylleriet. Av de allvarliga trafikolyckorna i Sverige orsakas en framträdande andel omkring 25 % av rattfylleriet. Detta medför ett stort mänskligt lidande och stora kostnader för samhället. Dessutom är flertalet av dem som skadas unga personer, mellan 15 och 25 år. Vi ser allvarligt på den mer tillåtande attityden, framför allt hos yngre personer, när gäller att köra bil alkoholpåverkad. Alkolås är ett viktigt verktyg för man ska kunna få ned antalet dödade och skadade i trafiken. Som ett led att nå det av oss föreslagna etappmålet bör en bestämmelse införas om att alkolås ska vara ett standardkrav i personbilar senast år 2015. Regler bör också införas om obligatoriskt krav på alkolås eller annan teknik som hindrar förare i alla bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik att köra påverkade. EU:s regler måste ändras så att detta blir möjligt, och Sverige bör vara pådrivande i denna fråga och när det gäller att på olika sätt driva på införandet av alkolås i alla offentligt ägda motorfordon. Vi vill att Sverige ska vara ett föregångsland inom EU när det gäller alkolås och frågan om rattfylleri. Regeringen bör också se till att sådan ny teknik främjas som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av en eller flera faktorer, som alkohol, droger eller trötthet, något som skulle kunna bli standard i alla nya fordon.

Detta bör ges regeringen till känna.

- 3. De transportpolitiska målens tillämpning, punkt 4 (s, v, mp)**
av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v) yrkandena 10–12.

Ställningstagande

Vi vill betona vikten av att samhällsekonomiska kalkyler kommer till användning i samband med planeringen av transportsystemet. Det vi vänder oss emot är att kalkylmodellerna i vissa avseenden är behäftade med stora brister och därmed inte ger ett tillräckligt rättvisande bidrag till beslutsunderlaget. Kvaliteten hos kalkylmodellerna måste alltså utvecklas i olika avseenden. Ett sådant gäller beräkningarna när det gäller olika åtgärders påverkan på klimatet. Det är bl.a. angeläget med en uppgradering med avseende på det s.k. tvågradersmålet.

Det är också viktigt med en utveckling av kalkylmodellerna när det gäller målet om ökad tillgänglighet och de långsiktiga effekterna på t.ex. inkomster och sysselsättning. Det förhållandet att tekniken med samhällsekonomisk kalkylering i dag främst behärskas av experter på olika myndigheter och konsultföretag inger oro. Det är i hög grad angeläget att man säkerställer insyn i beslutsunderlaget för att därmed garantera en bättre demokratisk process. Vi vill återropa rapporten från Sika om en ny transportpolitisk målstruktur (rapport 2008:2), i vilken det sägs att skillnaden mellan begreppen samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet ligger i synen på resursers utbytbarhet. En fråga kan t.ex. gälla om samhället kan acceptera en ökad tillgänglighet genom bilåkande om det sker till priset av fler dödade på grund av trafikolyckor eller en oåterkallelig påverkan på ekosystemet? Denna fullständiga utbytbarhet är en förutsättning i den samhällsekonomiska kalkylen men inte i en helhetsbedömning av långsiktig hållbarhet.

Sammanfattningsvis vill vi betona vikten av en tydlig politisk styrning i transportpolitiken men också att de värderingar som ligger till grund för transportpolitiska beslut redovisas öppet. Det bara när sådana förutsättningar är uppfyllda som man bäst kan nå viktiga samhällsmål om hållbarhet och tillgänglighet.

Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter:

1. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om transportpolitikens övergripande mål (avsnitt 4.3).
2. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om funktionsmålet om tillgänglighet (avsnitt 5.1).
3. Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa (avsnitt 6.1).

Följdmotionen

2008/09:T15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om ny transportpolitisk målstruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att målet om att tillgänglighet ska uppnås med minsta möjliga trafikarbete ska få en överordnad roll.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en precisering av i vilken utsträckning målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta ska leda till en minskad klimatpåverkan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett etappmål om att öka andelen resande med cykel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett etappmål om att öka andelen resande med kollektivtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att etappmålet för antalet döda i trafiken ska vara maximalt 220 till 2015.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alkohol ska vara standardkrav i personbilar senast 2015 som en del i att nå etappmålen för trafiksäkerhet.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att barns behov och perspektiv bör genomsyra transportpolitiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de samhällsekonomiska analysmodellerna bör uppdateras utifrån behovet av att minska klimatpåverkan i enlighet med tvågradersmålet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de samhällsekonomiska analysmodellerna bör förändras så att långsiktiga effekter på inkomster och sysselsättning av ökad tillgänglighet bättre fångas upp.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en starkare politisk styrning i transportpolitiken och en större öppenhet om de värderingar som ligger till grund för transportpolitiska beslut.