

Motion till riksdagen
2013/14:T517

av Anders Ygeman m.fl. (S)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut	2
Motivering.....	5
Inledning	5
Järnväg	8
Kollektivtrafik.....	10
Väg och fordon.....	11
Sjöfart.....	20
Cykel.....	22
Flyg.....	22
It.....	24

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer med de ändringar som framgår av tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att angelägna infrastrukturprojekt ska kunna klassas som riksintresse.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra resestatistik offentlig för bättre infrastrukturplanering.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nordiska dimensionen i transportpolitiken.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om TEN-T och fonden för ett sammanlänkat Europa.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga lastbilar.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en ökad kapacitet i järnvägssystemet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhållets anslag och organisation.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om godstrafiken på järnväg.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om SJ AB.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Green Cargo AB.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Jernhusen AB.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka andelen kollektivtrafikresenärer.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upphandling av kollektivtrafik.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av Stockholms tunnelbana.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nystart för nollvisionen.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkobommar.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bristen på säkerhetskrav i supermiljöbilspremierna och den nya miljöbilsdefinitionen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.

Fel! Okänt namn på

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av mötesseparerade vägar.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en statlig kommission bör granska de farligaste vägarna i landet.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör bli ett ledande land när det gäller intelligenta transportsystem (ITS).
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att tillvarata de satsningar som gjorts på E85 och fordonsgas.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en kvotplikt för biodrivmedel.²
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett bonus–malus-system för nya personbilar och de säkerhetskrav som ställs på de personbilar som erhåller bonus.³
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s revidering av lagstiftningen om personbilars koldioxidutsläpp.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en EU-lagstiftning om tunga fordons koldioxidutsläpp.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om längre fordonskombinationer.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om laddinfrastruktur för elbilar och elhybrider.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilpooler.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om obligatoriska redovisningscentraler för taxibranschen.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett skärpt regelverk om taxilegitimation.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om digitala förarkort för taxi.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphandlad taxitrafik inte ska köras på ackord.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en statlig utredning för att främja den seriösa taxinäringen.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa möjligheter att hålla fordon i kvarstad.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett aktivt agerande mot fordonsmålvakter.⁴
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utförsäljningen av Bilprovningen och fordonsbesiktning.
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det rullande kulturarvet och den kommande lagstiftningen om övergivna båtar och bilar i naturen.³

Fel! Okänt namn på

41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykling.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige.
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska sjöfartens klimatpåverkan.
44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om IMO:s och EU:s svavelregler för sjöfarten.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tonnageskatt.¹
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upphandlingen av Gotlandstrafiken.
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygledartjänster.
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett fortsatt aktivt klimat- och miljöarbete för flyget.
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s kommande riktlinjer för stöd till regionala flygplatser.
50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en kapacitetsutredning om it-kommunikationen i Sverige.
51. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fungerande bredband och mobiltelefoni i hela Sverige.
52. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förberedelser för en ny it-infrastruktur.
53. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om it och bredbandsattsningar inom ramen för EU:s landsbygdsprogram.³

¹ Yrkandena 6 och 45 hänvisade till SkU.

² Yrkande 25 hänvisat till FiU.

³ Yrkandena 26, 40 och 53 hänvisade till MJU.

⁴ Yrkande 38 hänvisat till CU.

Motivering

Tabell 1 Anslagsförslag 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen(S)
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+882 000
Summa	45 427 646	+882 000

Inledning

Ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart transportsystem är en nödvändighet för att Sverige på ett effektivt sätt ska kunna möta framtidens utmaningar. För människans frihet är det av stor vikt att enkelt kunna förflytta sig hållbart och säkert.

Vi socialdemokrater ser väl riktade investeringar i infrastruktur och transportsystem som en viktig del i att nå målet om att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Under själva projekteringen och byggnationen av infrastrukturprojekt skapas snabbt arbetstillfällen i en rad branscher. Förbättras transportmöjligheterna för exportindustrin ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Möjligheter till snabba och leveranssäkra godstransporter betyder mycket när ett företag väljer var man ska etablera sig. I synnerhet gruvsektorns expansion kan komma att ställa nya krav på infrastrukturen.

Arbetsmarknadsregionerna kan förstöras genom bättre arbetspendling. Det leder i sin tur till bättre matchning på arbetsmarknaden och lägre arbetslöshet.

I dag märker både arbetspendlare och industrins transportköpare att det svenska järnvägsystemet präglas av bristande punktlighet och underkapacitet. Det beror på bristande underhåll, kapacitetsbegränsningar och fragmentarisering. Så kan det inte fortsätta.

En förbättrad infrastruktur ger möjlighet till en förbättrad livskvalitet. Människor ska kunna använda sin tid mer effektivt i stället för att sitta fast i bilköer eller vänta på försenade pendeltåg. Som löntagare ska vi kunna känna trygghet med att ta ett jobb i grannkommunen eftersom kollektivtrafiken fungerar bra. Semester- och helgresaenärer ska kunna lita på att tåget kommer fram i tid till det efterlängttade resmålet. Såväl yrkesförare, bilister, cyklister och fotgängare ska uppleva de svenska vägarna som säkra.

Vi vill under 2014–2025 investera 46 miljarder mer än regeringen i infrastruktur enligt vår plan för åren 2014–2025. Infrastruktursatsningen är del i vår politik om att nå målet om EU:s lägsta arbetslöshet till år 2020. Vi ser det som mycket angeläget att redan efter valet 2014 kunna se vilka projekt som kan tidigareläggas i den nationella infrastrukturplanen. Allt för att höja

Fel! Okänt namn på

sysselsättningen och snabbt skapa en mer robust infrastruktur för pendling och godstransporter.

Förutom de nya järnvägarna Järna–Linköping, Ostlänken och Göteborg–Borås vill socialdemokrater även se en byggstart av en första etapp höghastighetsjärnväg Lund–Hässleholm. Ett sammanbundet höghastighetsnät kommer innebära att tåget blir ett attraktivt alternativ till flyget. Den självklara standarden för de nya järnvägarna är hastigheter över 300 km/h eftersom det är den standard som i regel används ute i Europa. Vi vill prioritera de godstråk som näringslivet angett som mest angelägna för att stärka godstransporterna på järnväg. Vagnätet behöver även bärighetsförstärkningar för skogs- och basindustrins godstransporter. För att värna jobben i skogs- och basindustrin samt kompensera för regeringens neddragningar vill vi anslå 181 miljoner på tjälsäkring och bärighetsförstärkning av vägar och 15 miljoner till mer i bidrag till drift av enskild väg utöver regeringen.

Utöver vår omfattande satsning för åren 2014-2025 vill vi under 2014 göra ett särskilt riktat stöd på 686 miljoner för ökad driftsäkerhet och vinterberedskap för järnvägen inom ramen för anslaget drift, underhåll och trafikledning. Detta för att minska riskerna för störningar för godstransporter och arbetspendling.

Regeringen skär i stället ner på järnvägsunderhållet.

För att få planprocesser och dylikt att löpa smidigare vill vi att större infrastrukturprojekt ska kunna klassas som riksintresse. Vi anser även att tågoperatörerna måste göra resestatistik offentlig för att Trafikverket, andra statliga myndigheter, kollektivtrafikmyndigheter, regioner och kommuner ska ha bästa möjliga data i sin transportplanering.

Infrastrukturplaneringen måste ha en tydlig nordisk dimension. Förbindelserna mellan de nordiska länderna måste förbättras både när det gäller järnväg och väg. Det behövs för jobb och tillväxt i Norra Europa. Det ger också folket i de nordiska länderna större möjligheter att besöka sina grannländer oavsett om det handlar om arbetspendling eller resor på fritiden. Sverige måste även se till att använda de möjligheter som de transeuropeiska nätverken, TEN-T, ger när det gäller både planering och delfinansiering av infrastrukturprojekt via fonden för ett sammanlänkat Europa. Inte minst när det gäller större järnvägsinvesteringar är delfinansiering via TEN-T och tillhörande fondmedel en värdefull möjlighet.

Transportsektorn har en nyckelroll för en av vår tids största utmaningar, att få en minskad klimatpåverkan. Särskilt utsläppen från lastbilstransporterna i Sverige har ökat dramatiskt sedan 1990. Alla transportslag måste minska sin klimatpåverkan genom optimerat transportarbete, förbättrad energieffektivitet och ökad användning av alternativa bränslen. Det krävs arbete på nationell nivå, inom EU och på internationell nivå. Vi ser det som nödvändigt med ett svenskt sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp.

För att minska klimat- och miljöpåverkan från lastbilstransporterna vill vi införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för den tunga lastbilstrafiken enligt tysk modell. Vägslitageavgiften differentieras efter lastbilens miljöprestanda.

För nya personbilar ska en premie ges till de mest energieffektiva bilarna. Bilar med hög bränsleförbrukning åläggs en registreringsavgift.

Fel! Okänt namn på

Arbetet för en ökad andel bibränsle i transportsektorn måste intensifieras. För flyget krävs fortsatta insatser på global nivå för någon form av utsläppshandel. För sjöfarten krävs åtgärder på nationell nivå för att få en så smidig övergång som möjligt till de nya svavelreglerna i Norra Europa. Det krävs också stora insatser inom EU och på global nivå för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Även olika former av subventioner av fossila bränslen i transportsektorn och hela samhället måste fasas ut.

För att värna hälsa och livskvalitet måste transportsektorn minska sina utsläpp av emissioner som kvävedioxider, kolväten och partiklar. Även bullernivåerna måste minska. Dessa åtgärder går många gånger att kombinera med åtgärder för minskad klimatpåverkan.

För att nå klimatmålen och göra våra storstäder mer hållbara måste kollektivtrafikresandet öka. I kollektivtrafiken behövs både utbyggd kapacitet och ett tydligt kvalitetsarbete. Ökad cykling kan också bidra till förbättrad miljö och hälsa. Särskilt i storstadsregionerna finns ett tydligt behov av förbättrade och mer sammanlänkade cykelbanor över kommungränserna.

Antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska både i Sverige och världen. Det är en global folkhälsofråga. I dag riskerar Sverige att förlora sin ledande ställning på trafiksäkerhetsområdet. Antalet dödade i trafiken sjunker inte länge i samma omfattning som för några år sedan. Det är dags för en nystart av nollvisionen. Förutom investeringar i mötesseparering av vägar ser vi flera snabbt genomförbara åtgärder som kan höja trafiksäkerheten. Det handlar främst om att komma tillrätta med hastighetsöverträdelser, bristande bältesanvändning och alkohol och droger i trafiken. Här kan mycket göras med teknik som hastighetsassistans och alkolås. De personbilar som av miljö- och klimatskäl får skattelättnader måste även ha en hög säkerhetsnivå. Vägslitageavgiften kan även bidra till att öka säkerhetsstandarden på de lastbilar som rullar på svenska vägar. Det är även dags att Sverige som sista land i EU förbjuder användning av mobiltelefon utan handsfree i samband med bilkörning.

Arbetsvillkoren i transportbranschen i Sverige måste förbättras. I dag utsätts seriösa aktörer som betalar avtalsenliga löner och följer lagar och regler för osund konkurrens av aktörer som dumpar löner och inte prioriterar säkerhet, miljö och kvalitet. Detta förekommer såväl i åkeribranschen, taxibranschen som i flygbranschen. Vi socialdemokrater ser denna utveckling som oacceptabel. På svensk mark ska svenska kollektivavtal gälla. Vi vill främja seriösa aktörer i transportbranschen som följer arbetsmarknadens spelregler och aktivt bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och minskar sin verksamhets klimat- och miljöpåverkan. För den svenska åkeribranschen innebär vägslitageavgiften en ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier. Med ett gps-baserat system för vägslitageavgiften blir det dessutom enklare att övervaka den utländska cabotagetrafiken i Sverige. För att minska skattefusket och stärka den seriösa taxinäringen vill vi att så kallade obligatoriska redovisningscentraler införs omgående.

För att främja jämställdheten måste även mäns och kvinnors resemonster belysas. Satsningar på kollektivtrafik gynnar kvinnor samtidigt som det är

Fel! Okänt namn på

önskvärt att fler män reser kollektivt. Vi ser även stora fördelar med att fler kvinnor väljer att arbeta i den manligt dominerade transportbranschen.

På it-området ser vi stora behov av förbättrad mobiltäckning och bredbandsutbyggnad. God tillgång till mobiltelefon-täckning och bredband är en förutsättning för sysselsättning och en god fritid inte minst i glesbygden.

Sammantaget ser vi vår trafikpolitik som en tydlig del i arbetet att skapa ett hållbart, framtidsinriktat Sverige med EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Järnväg

Fungerande järnväg för jobb och klimat

Det svenska järnvägssystemet präglas av både bristande kapacitet och låg robusthet.

Punktligheten och förtroendet för järnvägen visar mycket dåliga siffror. Senast belyste World Economic Forum att svenska företag har ett allt lägre förtroende för den svenska transportinfrastrukturen. Boston Consulting Group visar i en studie att den svenska järnvägen har bristande punktlighet. Järnvägens organisation är så pass splittrad och fragmentariserad att Trafikverket inte ens inspekterar entreprenörernas arbete. Det har överlåtits till entreprenörerna själva.

Så här kan det inte fortsätta. En väl fungerande järnväg är en förutsättning för både exportindustrins godstransporter och arbetspendlingen. Även klimatutmaningen kräver att fler resenärer och transportköpare väljer järnvägen. Nu krävs samling för den svenska järnvägen där alla aktörer måste samarbeta för att åstadkomma klara förbättringar när det gäller kvalitet, säkerhet och punktlighet.

För att snabbt förbättra järnvägens robusthet och se till att fler tåg ska gå och komma fram i tid föreslår vi en särskild satsning för järnvägsunderhåll på 686 miljoner kronor under 2014. Det är särskilt angeläget inför den kommande vintern. Många pendlare fick frysa på perrongerna under den stränga vintern 2012/13.

Vi agerar tvärt emot regeringen som i stället minskar anslagen till järnvägsunderhåll. Det handlar om att snabbt sätta in resurser som ökar järnvägens robusthet och tillförlitlighet. Det handlar om byten av kontaktledningar, att upgradera växlar så de kan förses med värme och även att byta ut räls.

Förutom att satsningen väntas ge en punktligare trafik för pendlare skapar den också jobb i järnvägsbranschen. Även mindre underhållsarbeten är relativt personalintensiva.

Vi ser fördelar med extra, tidigarelagda, underhållsinsatser förutom de stora nyinvesteringar vi vill se i järnvägen under åren 2014–2025. Det skapar snabbt nya arbetstillfällen och är ett effektivt sätt att snabbt förbättra tågens punktlighet.

Vår satsning på järnvägsunderhåll främjar både jobben och klimatet. Det är en tydlig del av vår politik för att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Höghastighetsattsning och förbättrade godstransporter

I vår infrastrukturmotion från november 2012 har vi anslagit 46 miljarder mer än regeringen till vägar och järnvägar under perioden 2014–2025. Till skillnad från regeringen vill vi dimensionera de nya järnvägarna för höghastighetståg som klarar hastigheter över 300 km/h. Denna standard används sedan länge ute i Europa. Det är mer kostnadseffektivt än regeringens förslag och är även det alternativ som förespråkas av Trafikverkets egna experter. Vi vill även bygga en första etapp, Lund–Hässleholm, på den så kallade Europabanan mellan Malmö och Jönköping. Under planperioden är det även angeläget att intensivifiera planeringen av en helt ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg. De nya sträckorna Göteborg–Borås och Järna–Linköping kan mötas i Jönköping och därmed bilda Götalandsbanan. Det kommer skapa helt nya möjligheter till arbetspendling i södra Sverige. På de befintliga banorna kommer ny kapacitet att kunna frigöras för godstransporter och regionalståg.

Redan år 2021 beräknas den fasta Fehrman Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland stå klar. Det teknikval som vi och Trafikverket förordar ger goda möjligheter för det svenska järnvägsnätet att kring år 2030 via Danmark kunna ansluta till det Europeiska höghastighetsnätet på kontinenten. Fehrman Bält förbindelsen innebär nya möjligheter samtidigt som det kräver investeringar i Sverige för att vi ska kunna dra maximal nytta av förbindelsen.

För att främja exportindustrins godstransporter vill vi under planperioden tidigarelägga investeringar i de tre godsstråk som näringslivet ser som mest angelägna. Det handlar om stråken Hallsberg–Mjölby, Bergslagsbanan/Väster om Vänern och Göteborgs hamnbana.

Vi ser byggandet av en första etapp på Norrbottniabanan med start i Umeå som en viktig investering för utveckla transporterna för gruv-, skogs- och basindustrin i Norrbotten och Västerbotten. Projektorganisationen för Norrbottniabanan måste återstartas hos Trafikverket.

Vi kommer att återkomma med våra prioriteringar i den nationella planen i samband med att regeringen presenterar sin skrivelse under våren 2104.

En bättre organisation för järnvägen

I dag präglas det svenska järnvägssystemet av oklara avgränsningar, upp-splittring och fragmentarisering. I dag granskar entreprenörerna sitt eget arbete. Det vore mer rimligt om Trafikverket granskade att arbetet utförts på rätt sätt. Att Statens haverikommission startat en studie för att se vad de många olyckorna och tillbudena i samband med banarbete beror på visar att allt inte står rätt till.

Även kontrakten när det gäller snöröjning och andra vinteråtgärder måste utformas bättre för att bli tydligare och mer rationella. Det måste också ställas högre krav på det rullande materialet på järnvägarna. En snabb åtgärd är att krav ställs på tågoperatörerna att förbättra kvaliteten på lokens strömavtagare för att minska risken för nedrivna kontaktledningar. Exempel från godsföretaget Green Cargo visar att detta dramatiskt kan minska antalet nedrivna kontaktledningar. Så kallade auto-drop-off-system där strömavtagaren sänks ned automatiskt vid problem kan också spara kontaktledningarna. Det behöver

Fel! Okänt namn på

även göras plats för avisningsstationer och uppgradera växlar. Sammantaget skulle våra förslag snabbt leda till fler arbetstillfällen inom järnvägsektorn.

Efter våra påtryckningar i riksdagen har nu regeringen tillsatt en särskild utredning om järnvägens organisation. Vi utgår från att utredaren kommer att presentera ett antal snabbt genomförbara förslag som sätter kvalitet, punktlighet, effektivitet och säkerhet främst istället för enskilda särintressens önskemål. En bättre styrning av den svenska järnvägen kommer leda både till ökad kostnadseffektivitet, ökad kapacitet, bättre punktlighet och förbättrad säkerhet både för resenärer och de som arbetar med järnvägen.

För att styra den svenska järnvägen ser vi styrningen av de statliga järnvägsföretagen SJ AB, Green Cargo och Jernhusen som strategiskt viktig. Järnvägen har ett tydligt samhällsuppdrag där det inte bara går att agera utifrån en strikt kortsiktig företagsekonomisk grund. De tre företagen ska samarbeta på bästa sätt för att höja kvaliteten på passagerar- och godstrafiken. Som fastighetsförvaltare har Jernhusen en viktig uppgift att både ge järnvägsresenärer en förstklassig upplevelse och utveckla kombiterminaler för gods-transporter. SJ AB måste systematiskt arbeta för att höja sin kvalitet och ha ett tydligt resenärsfokus. Green Cargo har en viktig uppgift att fortsätta erbjuda konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg. Vi ser gärna att Green Cargo och Jernhusen tillsammans arbetar för att utöka den så kallade kombitrafiken där järnväg, sjöfart och lastbilstransporter samverkar med gemensamma lastbärare. Kombitrafiken kan aktivt bidra till att minska godstransporternas klimatpåverkan.

Kollektivtrafik

Bättre kollektivtrafik för hållbara städer

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Kollektivtrafiken har mycket viktig roll för att minska både transportsektorns klimatpåverkan och minska trängsel, luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. Precis som järnvägstrafiken har kollektivtrafiken i stort en viktig roll för att skapa större arbetsmarknadsregioner.

I dag är det en klar majoritet kvinnor som nyttjar kollektivtrafiken. Satsningar på kollektivtrafik gynnar därmed kvinnors resande. Samtidigt är det viktigt att få betydligt fler män att resa med kollektivtrafiken.

Särskilt prioriterad är utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm. Aktuella befolkningsprognoser pekar på en befolkningsökning fram till år 2030 i Stockholms län på mellan 300 000 och 500 000 personer. För att klara den starka befolkningsstillväxten krävs, utöver planerade investeringar, ytterligare satsningar på kapacitetsstark kollektivtrafik. En utbyggnad av tunnelbanan skulle även innebära möjligheter att kraftigt öka nybyggnationen av bostäder i Stockholmsområdet.

Även Göteborg och Malmö kommer växa betydligt de kommande åren. Det västsvenska paketet är av betydelse för både Göteborgs och hela Sveriges

utveckling. I Malmö och Skåne väntas ytterligare tryck på transportinfrastrukturen när Fehmarn Bält- förbindelsen mellan Danmark och Tyskland står klar kring år 2021.

För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt. Det ska alltid vara första klass i kollektivtrafiken. Även med relativt enkla och snabba åtgärder går det att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Exempel på åtgärder är förbättrad städning av fordon och stationer, bättre reseinformation, bättre hållplatser och ökade möjligheter för digital uppkoppling.

Biljettsystemen måste vara lättanvända och det finns stora fördelar om reseinformation och biljettsystem mellan exempelvis nationell tågtrafik kan samordnas med regional och lokal kollektivtrafik. Vi ser stora förbättringspotentialer när det gäller ökat samarbete mellan de regionala kollektivtrafikbolagen.

Ett kostnadseffektivt sätt att öka kollektivtrafikens kapacitet är så kallade BRT-system. Det bygger på busslinjer med ledbussar som har täta avgångar och oftast egna körfält. BRT-system kan färdigställas relativt snabbt jämfört med spårvägar.

Förbättrad upphandling av kollektivtrafik

Det finns mycket att förbättra i upphandlingen av kollektivtrafik. Det är inte ovanligt att dåligt underhållna bussar i kollektivtrafiken beläggs med körförbud efter polisens kontroller. Så här kan det inte fortsätta. Fordon i dåligt skick är varken bra för reseupplevelsen, miljön, förarens arbetsmiljö eller för trafiksäkerheten. Upphandlingen av kollektivtrafik måste ske med kvalitet, miljö och arbetsvillkor i centrum. Det billigaste anbudet har många gånger visat sig bli dyrt och dåligt i längden. Utfasning av äldre bussar och motorvagnståg med dålig avgasrening kan innebära stora förbättringar av luftkvalitet och hälsa.

Vi ser kollektivtrafiken som strategisk för innovationsupphandling. Det kan handla om nya särskilt energieffektiva tågset med hög passagerarkapacitet, eldrivna stadsbussar som kan snabbbladdas, energieffektiva region- och långfärdsbussar som kan drivas med alternativa bränslen eller nya system för reseinformation.

Väg och fordon

Bättre vägar en förutsättning för jobben

Mycket tyder på att standarden de svenska vägarna blivit sämre. Bristande bärighet, potthål, spår och uppriven beläggning är vanligt förekommande i alla delar av landet.

Skador på vägarna ger omfattande effekter på jobben och Sveriges ekonomi. Institutet Skogsforsk visar att skogsindustrin förlorar uppemot 1 miljard

Fel! Okänt namn på

kronor per år på bristande vägbärighet. Dåligt underhållna vägar innebär ökad risk för skador på alla typer vägfordon. Det innebär även ökad olycksrisk.

Vi ser ökat vägunderhåll för främst ökad bärighet som en strategisk investering för Sveriges framtid. Ska skogs- och basindustrin utvecklas i positiv riktning måste våra vägar underhållas ordentligt. Väl underhållna vägar främjar också arbetspendlingen i de delar av landet där kollektivtrafiken är begränsad.

För att värna jobben i skogs- och basindustrin vill vi göra en särskild satsning på vägarnas bärighet och tjälsäkring samt till enskilda vägar. Det är särskilt angeläget eftersom regeringen skär ner på tjälsäkring och bärighetsförstärkning samt stödet till enskilda vägar. Vi vill anslå 181 miljoner på tjälsäkring och bärighetsförstärkning av vägar och 15 miljoner till bidrag för drift av enskilda vägar.

Vägförbättringar som beläggningsarbeten, bärighetsförstärkningar och uppsättning av mitträcken skapar snabbt arbetstillfällen i bygg- och anläggningsbranschen men även i åkeri- och maskinbranschen. Fördelen med vägförbättringar är att det är snabbt genomförbara åtgärder som ger resultat relativt snabbt.

Trafiksäkerhet – Nystart för nollvisionen

I världen dör 1,3 miljoner människor varje år i trafikolyckor. I EU omkom 2012 2 8000 människor i trafikolyckor. I Sverige omkom 286 personer i vägtrafiken 2012. Att minska antalet dödade och skadade i trafiken är en global folkhälsoutmaning. År 1997 slog Sveriges riksdag fast nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas för livet i trafiken. Nollvisionen har varit en framgångsrik strategi för att stärka trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Sverige är i dag ett av de länder i världen med lägst andel trafikdödade.

Dock minskar inte antalet dödade och svårt skadade i trafiken lika mycket som för några år sedan.

Vi anser att det är dags för en nystart för nollvisionen. Ett fortsatt aktivt arbete i Sverige kan driva på utvecklingen i andra delar av världen. FN och EU har nu tagit inspiration av nollvisionen. Sverige måste fortsätta att vara ett internationellt föredöme på trafiksäkerhetsområdet. Det finns en rad svenska företag i fordonsindustrin som är världsledande på trafiksäkerhet. Ett aktivt trafiksäkerhetsarbete i Sverige främjar naturligtvis utveckling och sysselsättning i fordonsindustrin i Sverige. Tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten: bältesanvändning, hastighetsefterlevnad och nykterhet. Här finns fortfarande mycket att göra. Bältesanvändningen, inte minst bland yrkeschaufförer, måste öka ytterligare. Även hastighetsefterlevnaden måste bli bättre.

För förbättrad hastighetsefterlevnad är så kallade ISA-system intressanta. Redan idag finns fordon utrustade med teknik som läser av hastighetsskyltar och visar hastighetsgränsen i en display på instrumentpanelen. Det finns även teknik som ger försäkringsbolag möjlighet att ge kunder lägre premie genom att hastigheten kontrolleras. ISA-system ger förutom ökad trafiksäkerhet

dessutom minskad miljö-och klimatpåverkan. ISA-system kan även minska drivmedelskostnader för både företag och privatpersoner.

Trafikonykterhet är fortfarande en mycket stor utmaning. Det bedöms att 1 000 människor omkommit i trafikolyckor i Sverige de senaste tio åren där alkohol varit inblandat.

Alkolås är ett effektivt verktyg för att minska rattfylleriet. Det är därför hög tid att Sverige aktivt verkar i EU för att alkolås blir ett lagkrav i alla fordon som går i yrkestrafik, lastbilar, bussar och taxi. På sikt, när tekniken utvecklats ytterligare, bör alkolås bli lagkrav även i vanliga personbilar. Drar arbetet ut på tiden bör Sverige återigen ansöka om ett nationellt undantag i EU om att införa alkolås i alla fordon som går i yrkestrafik.

Ett sätt att skynda på introduktionen av säkerhetssystem som alkolås, automatbroms, döda vinkelvarnare och trötthetsvarnare är att försäkringsbolagen ger ägare till fordon med denna typ av utrustning premielättnader.

Regeringen har satt som mål att 75 procent av alla fordon som ägs eller leasas av statliga myndigheter ska ha alkolås. Enligt Transportstyrelsen har endast 17 procent av statliga myndigheters bilar alkolås. Detta är ett klart underkännande av regeringens trafiksäkerhetspolitik.

Även regeringens miljöbilsdefinition med 5-årsskattebefrielse och supermiljöbilspremién är problematisk då inga som helst säkerhetskrav ställs. I vårt bonus-malus-system vill vi att ett krav för att erhålla bonus är att bilen har fem stjärnor i Euroncaps krockstest.

Vi ser även positivt på möjligheten att installera så kallade alkobommar i hamnar för att snabbt kunna genomföra nykterhetskontroller av chaufförer som kör iland från färjor. De alkobommar som använts i Göteborgs hamn hösten 2013 har bara varit del av ett tillfälligt försök. Skulle systemet med alkobommar permanentas vid de stora hamnarna skulle det ge stora trafiksäkerhetsvinster. För mindre hamnar kan systemet med mobila alkobommar fungera utmärkt.

I dag har flera europeiska länder lag på att en reflexväst ska finnas i alla fordon. Det är en enkel trafiksäkerhetsåtgärd som kan spara liv då någon måste kliva ur bilen på en hårt trafikerad väg. Vi tycker att det är rimligt att Sverige inför krav på att alla nya bilar ska levereras med en reflexväst.

I alla länder i EU utom Sverige är det förbjudet att använda mobiltelefon utan handsfree i samband med körning. USA:s trafiksäkerhetsverk, NHTSA, ser mobiltelefonanvändning utan handsfree som en av de största riskerna för trafiksäkerheten.

Sverige måste nu som sista land i EU förbjuda användning av elektronisk kommunikationsutrustning i fordon, däribland mobiltelefon, utan speciella hjälpmedel som handsfree.

Vi har fått majoritet för detta i riksdagen under 2013 och ser nu fram emot de samlade åtgärderna från regeringen. Förutom ett rent förbud om att använda kommunikationsutrustning utan handsfree ser vi det som viktigt att tydliga informationsinsatser görs för att minska användningen av kommunikationsutrustning utan handsfree i fordon. Här finns flera goda exempel att titta på internationellt. USA:s transportdepartement. (DOT) och trafiksäkerhetsverk, (NHTSA) har exempelvis en omfattande kampanj via webbplatsen

Fel! Okänt namn på

distraction.gov. Forskning från Berkeley universitet i USA visar på tydliga trafiksäkerhetsfördelar vid förbud att använda mobiltelefon utan handsfree vid framförande av motorfordon.

Även om säkerhetsstandarden på vägarna förbättrats efter att nollvisionen antagits finns fortfarande 100 mil väg kvar att mötteseparera enligt dåvarande Vägverkets planer från 1990-talet. Mötteseparering genom två-plus-ett-vägar är ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten. Att höja säkerhetsstandarden på Sveriges farligaste väg E20 är naturligtvis prioriterat för oss.

Även förbättringar av vägarnas beläggning framstår som allt mer angeläget för att höja trafiksäkerheten. Mycket tyder på att den svenska vägstandarden har försämrats på senare år. Vi vill att en statlig kommission granskar de farligaste vägarna i Sverige och kommer med förslag på konkreta åtgärder för att höja säkerhetsstandarden på dessa vägar.

Information och utbildning kring trafiksäkerhet måste stärkas i Sverige. Det handlar både om trafikundervisning i skolan till information om de stora riskerna med användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning vid körning.

För att höja säkerheten, ändra attityder och beteende i trafiken ser vi engagemanget från folkrörelser, cykel- och motororganisationerna samt fackföreningar inom transportbranschen som betydelsefullt.

Även det engagemang som finns i transportnäringens branschorganisationer och seriösa företag är viktigt. Att arbeta aktivt med trafiksäkerhet och på så vis förebygga olyckor är bra och rationellt för företag som värnar om sin personal och inte vill drabbas av driftsavbrott, förstört gods och onödiga försäkringskostnader.

Minskad klimatpåverkan och bättre miljö genom ny teknik och smartare styrmedel

Ska Sverige nå sina klimatmål krävs stora insatser för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. Vi vill främst att hela transportsektorn får ett eget sektorsmål. Enligt Trafikverket får lastbilstrafiken inte öka och personbilstrafiken måste minska med 20 procent för att klimatmålen ska nås.

För att minska vägtrafikens klimatpåverkan behövs flera åtgärder. Transportsektorns utsläpp måste minska kraftigt. Samtidigt måste vi värna såväl exportindustrins möjligheter till väl fungerande godstransporter som människors möjligheter att arbetspendla och resa på fritiden.

Ny teknik för ökad energieffektivitet och alternativa bränslen krävs i alla typer av fordon. Det arbete som pågått i Sverige i över femton år med att få in mer alternativa bränslen i transportsektorn måste fortsätta.

Nu går tyvärr utvecklingen åt fel håll då de förnybara bränslena tappat mark i Sverige. Regeringen kommer nu allt längre bort från sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Andelen fossilbränsleddrivna bilar av nybilsförsäljningen är omkring 95 procent. Försäljningen av personbilar som kan tankas med etanol, E85, har minskat kraftigt, trots en mycket god infrastruktur för bränslet. Försäljningen av personbilar som kan tankas med fordonsgas vill inte ta fart även om infrastrukturen för fordonsgas för-

bättrats. Utvecklingen är olycklig då stora resurser avsatts i Sverige för produktion och distribution av både E85 och fordonsgas. Nu gäller det att se till att dessa satsningar inte går till spillo.

I stället har regeringens miljöbilspolitik gynnat bränslesnåla dieslbilar med relativt låga koldioxidutsläpp. Samtidigt drivs dieslbilarna av fossilt bränsle och har även högre utsläpp av kvävedioxider och partiklar än motsvarande bensin, etanol eller gasbilar. Det finns en risk att den kraftigt ökade försäljningen av dieslbilar kan innebära att det blir svårare och dyrare att komma tillrätta med luftkvalitetsproblemen i storstäderna.

Regeringen vill i maj 2014 införa en kvotplikt som innebär att drivmedelsbolagen ska ha minst 9,5 volymprocent förnybar råvara i dieseln. Kvoten ska delas upp så att minst 3,5 volymprocent är förbehållen biodrivmedel som kan anses ha extra fördelar utöver hållbarhetskriterierna. Vi anser att marknaden klarar av att höja kvotplikten till minst 11 procent och en trappa för kommande år. Andelen biodrivmedel med särskilda fördelar bör höjas till 5 volymprocent i ett första steg.

Trots att allt fler plug-in-hybrider och elbilar kommer ut på marknaden går försäljningen mycket trögt i Sverige. I september 2013 var Norges mest sålda bil en elbil. I Sverige kvalade inte någon elbil in ens på försäljningslistans topp 75. Även försäljningen av plug-in-hybrider går relativt trögt. För ett genombrott behövs både förbättrade styrmedel och att infrastrukturen för laddning förbättras. I dag finns två olika standarder för snabbbladdning och elbilsägare rapporterar om laddstationer som inte fungerar. Även antalet snabbbladdningsstationer måste öka.

Att komma tillrätta med de här problemen är ett enkelt sätt att öka andelen elbilar och laddhybrider i Sverige. Även offentlig upphandling är särskilt lämpad för att öka andelen el-bilar och laddhybrider.

Vi vill att alla personbilar som säljs i Sverige omfattas av ett så kallat bonus– malus-system där bränsletörstiga bilar betalar en registreringsavgift medan köpare av energieffektiva bilar erhåller en bonus. Bonus-malus-systemet ska även främja energieffektiva personbilar som kan drivas med alternativa bränslen. Ett villkor för att erhålla bonusen är att den aktuella personbilen klarar betyget fem stjärnor i Euroncaps krocktester.

När det gäller det pågående arbetet i EU med att sätta ett bindande mål för personbilars koldioxidutsläpp är ett mål för både år 2020 och år 2025 viktigt. Det handlar både om att minska utsläppen från personbilar för att lättare nå klimatmålen, skydda bilägare mot kraftiga höjningar av oljepriset och om att ge bilindustrin en tidig indikation om vad som kommer att gälla bortom 2020.

På lastbilssidan syns ännu inget större genombrott för alternativa bränslen. När det gäller bussar ser det bättre ut. Gasdrivna bussar och hybridbussar börjar bli en allt vanligare syn i Sverige. Sannolikt beror detta på krav i offentlig upphandling. Skulle lastbilsförsäljningen kunna genomgå samma förändring som bussförsäljningen skulle stora klimat- och miljövinster göras.

På sikt måste fossila bränslen ersättas helt. Ökad energieffektivitet måste kombineras med alternativa bränslen. Att bara byta bränsle räcker inte. Den biomassa som finns för biobränsle är en begränsad resurs – precis som oljan. Ställer vi om den svenska fordonsflottan till ökad energieffektivitet och an-

Fel! Okänt namn på

passar den till alternativa bränslen minskar vi även Sveriges sårbarhet för snabba ökning av oljepriset.

EU har redan lagstiftning för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar. Nu studeras förutsättningarna för en lagstiftning för tunga lastbilar och bussar. Ett logiskt steg vore att successivt utöka lagstiftningen ytterligare steg till arbetsmaskiner och även marin- och industrimotorer. I USA är lagstiftning för koldioxidutsläpp från lastbilar redan införd. För att EU inte ska tappa fart i klimatarbetet bör arbetet inom denna fråga trappas upp inom EU.

Vi ser den avståndsbaserade vägslitageavgiften som ett sätt att minska koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken. Mot bakgrund av att regeringen femdubblat banavgifterna för järnvägen och att sjöfarten nu får ökade kostnader genom de nya svavelreglerna bidrar vägslitageavgiften till ökad konkurrensneutralitet mellan godstransportslagen. Vägslitageavgiften ger även incitament till åkerier och transportköpare att optimera transportarbetet.

Vi vill att vägslitageavgiften differentieras efter lastbilens miljöegenskaper. Ju nyare lastbil med bättre avgasrening, desto lägre vägslitageavgift. Vi vill också att vägslitageavgiften sänks för lastbilar som kan tankas med alternativa bränslen eller har särskild energibesparande teknik som hybriddrift. Lastbilar med fler än två axlar ska ha en lägre avgift då de har ett lägre vägslitage. Vi vill även se över möjligheterna till lägre avgifter för 24-meters- och 25,25 metersekipage.

Som ett komplement till vägslitageavgiften ser vi en ökad användning av längre fordonskombinationer för att minska lastbilstrafikens klimapåverkan. Försöket ETT, En trave till, med längre och tyngre timmerbilar har fallit väl ut. Likaså finns försöket duotrailer där en dragbil drar dubbla semitrailers. Fordonslängder om 30 meter är en intressant utveckling av de svenska lastbils längderna på 24 och 25,25 meter. Det är också ett sätt att ge seriösa och innovativa åkerier möjligheter att specialisera sina uppdrag och på så vis möta konkurrensen från dem som kör med enkla dragbilar med sämre energi- och miljöprestanda.

ITS för smartare transporter, miljö och trafiksäkerhet

Intelligenta transportsystem, ITS, kan kraftigt bidra till ökad framkomlighet, bättre miljö och ökad trafiksäkerhet. Trafikljus är en form av enkelt ITS-system. Andra exempel på nyare ITS-teknik är variabla hastighetsgränser och elektronisk trafikinformation. ITS-system är även kostnadseffektiva då de kan öka kapaciteten på befintligt vägnät. Sverige bör bli ett ledande land inom ITS. Det är helt i linje med nollvisionen och målsättningarna om att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Därför är det viktigt att ITS-åtgärder i Sverige sätter framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet i fokus.

Vi ser det även som prioriterat att ny väginfrastruktur förbereds för ITS och att Sverige också påskyndar introduktionen av fordon som kan kommunicera med varandra om trafikinformation. Det kan handla om information för lastbilschaufförer om lediga platser på säkra uppställningsplatser eller fordon som kan varna varandra för halt väglag eller annalkande utryckningsfordon.

En sund utveckling av taxibranschen

I dag präglas taxibranschen i Sverige av kaos. Oseriösa taxiföretag lurar resenärer till otrygga resor till kraftiga överpriser. Den seriösa taxinäringen riskerar att bli utkonkurrerad. Så här får det inte fortsätta. Taxiresenärer ska kunna känna sig trygga och inte luras till att betala överpriser. En väl fungerande taxiverksamhet är även viktig för jobben i besöksnäringen.

För att framgångsrikt slutföra arbetet mot skattefusk i taxibranschen behövs obligatoriska redovisningscentraler till vilka körupdrag och ersättningsrapporterar. Dagens beställningscentraler kan sköta denna funktion. Krav på anslutning till redovisningscentral skrivs in som villkor för taxitillstånd. Precis som i fråga om certifierade kassaregister ska en övergångsperiod förbereda införandet. Enligt Skatteverket skulle skatteintäkterna från taxinäringen kunna öka med 400 miljoner kronor årligen om obligatoriska redovisningscentraler införs.

Redan 2006 föreslog den dåvarande socialdemokratiska regeringen obligatoriska redovisningscentraler för taxibranschen. Regeringens saktfärdighet i frågan har gjort att den seriösa taxinäringen i Sverige fått flera förlorade år. Vi utgår från att regeringen snarast lägger fram lagstiftning om obligatoriska redovisningscentraler. Det behövs för att främja de seriösa taxibolagen och värna Sverige som besöks- och affärsresmål. Ytterst handlar det om att värna och utveckla jobben i den svenska besöksnäringen.

För att öka tryggheten för taxiresenärer är det viktigt att kontrollen av taxilegitimationer stärks. Det måste säkerställas att förare som får sina legitimationer indragna verkligen slutar att köra taxi. Det är självklart att då en innehavare av taxilegitimation dömts för ett allvarligt brott måste taxilegitimationen dras in. Det gäller även vid allvarliga trafikbrott som rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik eller andra trafikbrott då det sker vid upprepade tillfällen. För att säkerställa att förare inte kör med ogiltig taxilegitimation eller utan taxilegitimation måste kontrollen öka. Detta skulle främja den seriösa taxinäringen och öka tryggheten för taxiresenärerna.

Det finns anledning att se över om digitala förarkort, liknande de som finns för tunga fordon, kan införas även för taxinäringen. Det skulle underlätta kontrollen av kör- och vilotider även i taxibranschen. Upphandlad taxitrafik, exempelvis skolskjuts eller färdtjänst, bör inte utföras på ackord.

För att ta ett samlat grepp om taxinäringens utveckling ser vi det angeläget med en statlig utredning om taxinäringen.

Även det faktum att oseriösa taxiföretag tar ut kraftiga överpriser måste belysas. En möjlighet kan vara att förtydliga prisinformationen ytterligare. Turister och affärsresenärer som besöker Sverige ska inte behöva uppleva att de blivit grundlurade efter en taxiresa. Självklart måste utredningen även granska hur ren svarttaxiverksamhet kan bekämpas.

Våra förslag främjar de seriösa aktörerna inom taxinäringen. Arbetet mot skattefusk i taxibranschen stärks. Taxiresenärernas trygghet och säkerhet stärks. Genom dessa regleringar bör vi även komma till rätta med överprissättningen vid taxiresor. Sammantaget ger det taxibranschen ökade förutsätt-

Fel! Okänt namn på

ningar att utvecklas som ett tryggt, säkert och miljöanpassat komplement till kollektivtrafiken.

Hållbara lastbilstransporter

Seriösa åkerier i Sverige hotas i dag av osund konkurrens av oseriösa åkerier. Det handlar både om åkerier baserade i Sverige som anställer arbetskraft via F-skattsedlar och utländska åkerier som bedriver illegal inrikestrafik i Sverige mot EU:s regelverk om cabotage. Vi väljer att fokusera på detta problem och effektiva lösningar på detsamma i en separat motion, kallad hållbara lastbilstransporter.

Fordonsbesiktning i hela landet till rimligt pris

Efter avregleringen av Bilprovningen år 2009 etablerades färre nya privata besiktningstationer än vad regeringen räknat med. Därför har nu regeringen avyttrat två tredjedelar av Bilprovningens stationsnät.

I juli 2012 såldes delar av stationsnätet i Mälardalen och Norrland, kallat den nordöstra gruppen, till företaget Opus. Affären är på många sätt märklig då Opus lånar pengar av Bilprovningen för att finansiera köpet. En stor delägare till Opus är dessutom av skatteskal registrerad på Cypern. Senare avyttrades ytterligare en tredjedel av Bilprovningen till de åtta trafik- och motororganisationer som till hälften ägt Bilprovningen. Denna tredjedel har nu namnet Besikta och ägarna har en option på att 2015 kunna sälja vidare verksamheten till Volati AB som driver stationerna nu.

Vi ser flera frågetecken kring regeringens utförsäljning av Bilprovningen. När Bilprovningen i Finland såldes ut höjdes besiktningpriserna kraftigt. När offentliga monopol ersätts av privata monopol finns en stor risk att priserna höjs. Regeringen varnades redan 2007 för utvecklingen i Danmark och Finland genom en rapport från McKinsey.

Vi ställer oss frågande till att de nya aktörerna som tagit över flertalet av Bilprovningens besiktningstationer verkligen ser långsiktigt på sina åtaganden.

EU tar nu ett första steg för harmonisering på besiktningområdet och skärper kraven på kontrollbesiktning av fordon. Med tanke på att fordonen får allt mer avancerade säkerhetssystem och förfinad avgasrening är det sannolikt att kraven skärps ytterligare om några år. Frågan är om de nya aktörerna är beredda att investera i sina besiktningstationer runt om i landet för att klara framtida krav. Skulle vissa stationer sluta besiktiga tunga fordon innebär det ett stort slag mot åkerier och bussbolag.

Efter det som kommit fram efter försäljningen av den nordöstra gruppen till Opus finner vi det lämpligt att Besikta stannar kvar i ägo hos de åtta motor- och trafikorganisationer som äger kedjan. Den resterande tredjedelen av Bilprovningen ska stanna i statlig ägo för att kunna agera prispressare.

Vi tycker att det är nödvändigt att regeringen senast sommaren 2014 presenterar en utredning kring hur utförsäljningen påverkat priser och tillgänglighet på fordonsbesiktning. Utredningen ska även belysa hur möjligheten till

fordonsbesiktning för alla typer av fordon i hela landet ska garanteras i framtiden.

Möjligt att hålla fordon i kvarstad

Många allvarliga trafikolyckor sker med förare som upprepade gånger dömts för olovlig körning, rattfylleri eller att ha kört narkotikapåverkad. Inom yrkestrafiken kan det även gälla upprepade brott mot kör- och vilotidsregler. Vi vill därför att det blir lättare för polisen att hålla fordon i kvarstad när ägare eller förare av fordon systematiskt begår allvarliga trafikbrott. Detta ska även gälla utlandsregistrerade fordon vars förare begår trafikbrott i Sverige. För fordon där det finns en avsevärd risk att bötesbeloppet inte kan drivas in bör fordonet kunna hållas i kvarstad till dess att bötesbeloppet säkrats. En metod för detta är att hålla kvar fordon med så kallad klampning.

Aktivt agerande mot fordonsmålvakter

Ett växande problem i dag är personer som agerar som så kallade målvakter för fordon. En person, ofta med små möjligheter att betala föreläggande, skrivs som ägare till ett stort antal fordon. Det kan handla om flera hundra fordon, i vissa fall tusentals. Dessa fordon brukas sedan av andra personer. Fordonsskatt, trängselskatt, parkeringsböter och trafikförsäkring och andra avgifter och förelägganden åläggs målvakten.

Det krävs ett aktivt samarbete mellan polisen, kronofogden, skattemyndigheten, Transportstyrelsen och kommunerna för att försvåra för personer att agera som målvakter.

Redan 2009 presenterade Transportstyrelsen och kronofogden en rad konkreta förslag på hur man skulle kunna försvåra för dem som upprätthåller system för fordonsmålvakter, bland annat att skulderna ska tillfalla fordonet – inte ägaren. Detta innebär att fordonet tas i beslag. Man föreslog också att fordon som är kopplade till stora skulder när det gäller parkeringsböter ska kunna transporterats bort och inte återlämnas förrän skulden är betald.

Regeringen har nu publicerat en lagrådsremiss om hur man ska komma tillrätta med fordonsmålvakter och fordonsrelaterade skulder. Det är angeläget att regeringen inom kort presenterar en proposition på området. Det är viktigt att den kommande propositionen om fordonsrelaterade skulder innehåller skarpa tydliga förslag i linje med vad ansvariga myndigheter rekommenderat. Tillsammans med vårt förslag om ökade möjligheter att hålla fordon i kvarstad ger det fördelar för trafiksäkerheten och försvårar för dem som vill smita från att betala fordonsskatt, trängselskatt och parkerings- och fortkörningsböter. Det är även viktigt att förslaget snart kompletteras med en lagstiftning om hur övergivna bilar och båtar i naturen ska kunna tas om hand och hur man kan komma tillrätta med illegala bilskrotor. Vi är övertygade att det går att hitta en lösning på denna fråga som även fungerar för motorhobbyn.

Fel! Okänt namn nå

Bilpooler

Vi ser positivt på att bilpoolerna ökar i popularitet i Sverige. Det ger möjlighet att till en rimlig kostnad kunna bruka en nyare bil med hög säkerhet och god miljöprestanda. Inte minst i storstäderna där det är ont om utrymme för parkeringsplatser framstår bilpoolerna som särskilt attraktiva. Det behövs en definition på vad en bilpooler är. Vi anser också att bilpooler behöver tilldelas parkeringsplatser på gatumark.

Det rullande kulturarvet

Veteranbilshobbyn har vuxit sig allt starkare i Sverige under senare år. Nu börjar även bilar och motorcyklar tillverkade på 1980-talet ses som samlarobjekt för entusiaster. Att en så stor mängd människor är med och förvaltar det rullande kulturarvet är betydelsefullt.

Vi är övertygade om att det går att hitta en lösning på frågan om illegal bilskrotning och övergivna fordon i naturen som också fungerar för veteranbilshobbyn. I arbetet med en ny lagstiftning måste en god dialog med veteranbilshobbyn garanteras.

Sjöfart

Sjöfart för export och jobb

För ett exportberoende land som Sverige är sjöfarten strategiskt viktig. Vi ser sjöfarten som en svensk basnäring vars betydelse växer i takt med att världshandeln blir allt mer global. Det gör att en ökad kapacitet i svenska hamnar och farleder är betydelsefull. Väg- och järnvägsinfrastrukturen till de stora hamnarna är betydelsefull för sjöfartens funktionssätt. Sjöfarten måste även bindas samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter.

För att öka kapaciteten i det svenska transportsystemet är inlandssjöfart och kustsjöfart en möjlig lösning för att öka kapaciteten för godstransporter. Vi ser positivt på att Sverige nu kommer att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar.

Inlandssjöfart för ökad kapacitet för godstransporter

En genomtänkt strategi för inlandssjöfart i Sverige förutsatt att miljö, sjösäkerhetsaspekter och arbetsvillkor beaktas kan innebära fördelar för industrins godstransporter. Idag är kapacitetsutnyttjandet för godstransporter på både väg och järnväg mycket högt. Inlandssjöfart kan rätt genomförd i Sverige innebära ökad kapacitet för godstransporter.

När system för inre vattenvägar kommer på plats i Sverige ser vi det som viktigt att fartyg och farleder använder den bästa tillgängliga tekniken för högsta säkerhet och minimal miljö-och klimatpåverkan. Det är även viktigt att utveckla multimodala system kring inre vattenvägar för att underlätta omlastning mellan inlandssjöfart, traditionell sjöfart, lastbil och järnväg.

Lösningar för minskad klimatpåverkan från sjöfarten

Sjöfartens utsläpp av koldioxid har ökat under senare år. För att minska sjöfartens klimatpåverkan bör sjöfarten tas in i någon form av utsläppshandel på global nivå inom IMO eller på EU-nivå. Vi välkomnar nu att EU-kommissionen nu föreslagit att ägare av större fartyg som anlöper hamnar i EU ska rapportera sina koldioxidutsläpp från och med 2018. Vi ser även mycket positivt på den energiklassning av fartyg som IMO börjat arbeta med.

Nationella åtgärder i Sverige som distribution av alternativa bränslen, elanslutning i hamn och differentierade farledsavgifter kan bidra till en minskad miljö- och klimatpåverkan. Men då sjöfarten är ett globalt transportslag är överenskommelser i EU och allra helst på global nivå i FN:s sjöfartsorganisation IMO väldigt viktiga för att skapa en mer energieffektiv och miljövänlig sjöfart.

Smidig övergång till nya svavelregler

EU:s implementering av IMO:s nya svavelregler kommer att leda till kraftigt förbättrad miljöprestanda hos sjöfarten. Fördelarna för luftkvalitet och folkhälsa är stora. Tyvärr tog den svenska borgerliga regeringen inte vara på möjligheterna inom IMO att driva igenom att kraven skulle vara globalt harmoniserade eller att samma krav skulle gälla i åtminstone hela Europa. Nu omfattas Östersjön, Engelska kanalen och delar av Nordsjön av hårdare krav än södra Europa. Det får ses som ett misslyckande för regeringen.

Det är nu viktigt att se till att implementeringen av de nya svavelreglerna blir kostnadseffektiv för sjöfarten och dess transportköpare. Vi välkomnar de förändringar av farledsavgifterna som regeringen nu aviserat för att underlätta omställningen till lågsvavliga bränslen. Vi vill att frågan belyses brett. Det är särskilt angeläget att främja nya bränslen som flytande gas och kostnadseffektiva metoder för avgasrening för fartyg. Flytande naturgas, LNG, är visserligen ett fossilt bränsle men kan innebära en minskad miljö- och klimatpåverkan. Fördelen med LNG är att då infrastruktur byggs upp i hamnar kan även lastbilstrafik och långfärdsbussar ta del av bränsleinfrastrukturen. Även metanol ser ut att vara ett intressant alternativ som drivmedel för fartyg inom en snar framtid. Även utveckling av konceptet med elanslutning i land är en åtgärd som sänker sjöfartens kostnader och minskar utsläppen. Farledsavgifterna måste fortsätta att utformas så att de främjar de redare som prioriterar ny teknik för avgasrening och nya bränslen. Det är även angeläget med ett fortsatt och intensifierat samarbete mellan rederier, raffinaderier, bränsledistributörer, tillverkare av reningsutrustning och sjöfartsforskningen för att snabbt och kostnadseffektivt förbättra och få ett brett genomslag för klimat- och miljölösningar för sjöfarten.

Tonnageskatt för konkurrensneutralitet

För att värna den svenska sjöfartsnäringen är det hög tid att regeringen lägger fram ett förslag om tonnageskatt. Tonnageskatt gäller nu inom hela EU med undantag för Sverige. Det innebär att svenska redare har sämre konkurrens-

Fel! Okänt namn på

villkor och därför flaggar ut sina fartyg. Sverige förlorar arbetstillfällena och marin kompetens som på sikt kommer att slå mot ännu fler jobb.

Upphandling av Gotlandstrafiken

Upphandlingen av Gotlandstrafiken från år 2017 till 2027 har öppnats när detta skrivs och kommer att stängas i november. Ett beslut väntas i början av 2014. Vi vill att det ska vara enkelt att leva och bo på Gotland. Trafiksystemet måste vara långsiktigt stabilt, kunna möta säsongsrelaterade reseökningar och inrymma utvecklingsmöjligheter. Dagens bastrafik med två fastlandshamnar och konkurrenskraftigt överfartshastighet är en bra utgångspunkt för det nya avtalet. Resor över dagen till Stockholm respektive Gotland måste vara möjliga. Det är viktigt att hitta en lösning som innebär att prishöjningar hålls på en rimlig nivå för boende på Gotland och för godstransporter till och från Gotland. Den nya trafiken måste också minska miljöbelastningen och arbeta med kontinuerlig energieffektivisering.

Cykel

Ökad cykling för klimat, miljö och folkhälsa

Cykling är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. I storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även hälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande.

För att cyklingen ska kunna öka behöver såväl säkerheten som kapaciteten för cykling öka. I dag dödas och skadas många cyklister i trafiken. I storstäderna är det ofta trångt på cykelvägar och cykelparkeringar. För att underlätta för cykling ser vi det därför som viktigt att i trafiktäta miljöer till stor del separera cykeltrafiken från övrig trafik. Underhållet av cykelvägar är viktigt då många cykelolyckor sker på grund av vägsador.

Även möjligheterna till cykelparkeringar måste förbättras vid kollektivtrafikcentrum och stora arbetsplatser. Cykeltrafik måste få en större betydelse i hela transport- och samhällsplaneringen. Vid anläggning av mötesfria vägar måste säkra möjligheter till cykling ordnas. I storstadsregionerna är det även viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. Cykellederna i Sverige ger många ökad livskvalitet och bidrar till ett gott friluftsliv. Cykellederna främjar både folkhälsan och hållbar turism.

Flyg

Flyget är viktigt för Sverige

I ett långsträckt land som Sverige i norra Europa spelar flyget en viktig roll. Samtidigt står flyget inför stora utmaningar. Flygets klimatutsläpp måste

minska. Den långsiktiga målsättningen måste vara att utveckla tågtrafiken så pass bra att allt fler väljer tåget framför inrikesflyget.

Ny flygteknik för minskad klimatpåverkan ger nya jobb

För att minska flygets klimatpåverkan behövs både fortsatt energieffektivisering av flygplansflottan och optimering av flygrutter genom bland annat gröna inflygningar. Den nya generationens passagerarflygplan är energieffektivare än föregående generation. Därför är det positivt om flygbolag förnyar sina flottor. Flygindustrin måste nu arbeta med ständiga förbättringar av flygplanens energieffektivitet. En ökad innovationstakt inom den globala flygindustrin kan främja jobben inom flygteknikbranschen inom Sverige.

Flygsektorn kan även energieffektivisera sin verksamhet genom att förbättra byggnader och transporter kring flygplatserna. Här ser vi positivt på det miljö- och klimatarbete som statliga Swedavia bedrivit i flera år. Även detta är jobbskapande.

Då flyget är globalt krävs överenskommelser på EU-nivå och global nivå för att minska flygets klimatpåverkan. Den utsläppshandel som sker för flyget inom EU måste successivt skärpas. Självklart ska flyg som lämnar eller ankommer EU vara med i EU:s utsläppshandel för flyget. Vi ser det som ett första steg för någon form av global utsläppshandel för flyget. Det är även viktigt att inom ramen för den så kallade Chicagokonventionen avskaffa skattebefrielsen på flygbränsle.

En sammanhållen flygtrafik för flygsäkerhet och svensk beredskap

Vi ser klara fördelar med en sammanhållen flygtrafikledning i Sverige under ledning av Luftfartsverket. De större statliga flygplatserna och de flygplatser som är centrala för Försvarmakten även fortsättningsvis ska flygtrafikledas av Luftfartsverket. Flygledning är en så strategiskt viktig verksamhet både när det gäller flygsäkerhet och ur försvarssynpunkt. Sverige är unikt så till vida att civil och militär flygtrafikledning är helt integrerad. Försvarmakten har inga egna flygtrafikledare utan är helt beroende av Luftfartsverkets flygtrafikledning. Om Sverige skulle gå in i en period med höjd beredskap måste Försvarmakten ha omedelbar och fullgod tillgång till trafikledare. Detta behov kan inte riskeras genom konkurrensutsättning av verksamheter som är nödvändiga för Försvarmakten. På samma sätt bör inte konkurrensutsättning ske för de flygplatser med samfälliga inflygningszoner, där det finns risker med överlämningar mellan olika operatörer.

Vi vidhåller vår ståndpunkt att ingen fortsatt konkurrensutsättning av flygledartjänster ska ske. Detta är i enlighet med det beslut om flygtrafikledning som riksdagen fattade den 31 maj 2013.

Fel! Okänt namn nå

EU:s stöd till regionala flygplatser

EU-kommissionens remissförslag till regelverk för stöd till regionala flygplatser följs med stort intresse i Sverige. Vi anser att det är viktigt att reglerna utformas på ett sådant sätt att svenska regionala flygplatser inte missgynnas.

Seriösa aktörer i flygbranschen för långsiktigt säkerhetsarbete och goda arbetsvillkor

Precis som i vägtransportbranschen anser vi att seriösa aktörer inom flyget ska främjas. Vi är bekymrade över att oseriösa aktörer inom flygbranschen inte respekterar fackliga rättigheter såväl i Sverige som i resten av Europa. Flygverksamhet måste alltid sätta säkerheten främst. Anställda som tvingas jobba orimliga arbetspass eller inte vågar framföra missförhållanden kan innebära stora risker för flygsäkerheten.

It

Trots att Sverige varit en stark it-nation i årtionden saknas tyvärr mycket när det gäller både täckning, kapacitet och delaktighet. I dag finns brister när det gäller både mobiltelefon-täckning och bredbandsutbyggnad i Sverige. Väl fungerande mobiltelefon- och datorkommunikation är en förutsättning för att på ett effektivt och tryggt sätt driva företag och hålla sysselsättningen uppe på landsbygden. Förbättrad bredbands- och mobiltäckning kan även innebära stora möjligheter för kommuner i glesbygden att förbättra och effektivisera sin samhällsservice. God mobiltelefon-täckning är även viktigt för alla som på sin fritid vill röra sig i skog och mark för jakt, fiske eller friluftsliv eller kanske vara ute i vattendrag, sjöar och på hav med sin fritidsbåt.

Vi har i flera år drivit på regeringen att man via Post- och telestyrelsen (PTS), ska ställa högre krav på mobiloperatörerna när det gäller täckning och information till konsumenterna. I samband med förnyelse av licenser ska kraven på operatörerna skärpas ytterligare. Nu när nästa teknikskifte sker och så kallade 4G-licenser delas ut finnas det anledning att se över möjligheterna till ett nationellt mål för mobilt bredband.

Ytterligare en möjlighet att förbättra täckningen kan vara nationell roaming. Det innebär att mobilanvändare mot en avgift kan använda en annan operatörs nät när täckning för egna operatören saknas.

Vi ser även satsningar på bredband med hög hastighet i hela landet som ett sätt att stärka it-industrin i Sverige. Ska Sverige återta sin ställning som ledande it-land behöver även tillgängligheten förbättras. Det kan vara aktuellt med en kapacitetsutredning för it-kapaciteten i Sverige, precis som det har gjorts en kapacitetsutredning för transportsystemet i Sverige.

Vi ser positivt på de delar av EU:s landsbygdsprogram innebär stöd för bredbandsutbyggnad. EU-stödet till det svenska landsbygdsprogrammet minskar från 2014. Vi socialdemokrater stärker i vårt budgetförslag den svenska delen med 371 miljoner mer än regeringen. Vi menar att det även i fortsättningen ska finnas medel till satsningar på bredband i landsbygdsprogrammet.

Fel! Okänt namn på

Detta underlättar för företag och kan utveckla offentlig verksamhet på landsbygden. Även detta är en tydlig del i vår politik om att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Stockholm den 24 september 2013

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Suzanne Svensson (S)

Lars Johansson (S)

Leif Pettersson (S)

Roza Güclü Hedin (S)