

## Motion till riksdagen 2009/10:T534

av Peter Pedersen m.fl. (v)

# Trafik och social hållbarhet

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
3	Inledning.....	6
4	Socialt hållbar trafikpolitik .....	6
4.1	Kvinnor och män .....	6
4.2	Trafikpolitik för låginkomsttagare.....	7
4.3	En trafik på barns villkor .....	7
4.4	En trafikpolitik för personer med funktionsnedsättning .....	10
4.5	En trafikpolitik som inte diskriminerar personer med utländsk bakgrund .....	11
4.6	En säkrare trafik .....	13
4.7	Glesare bygder i förhållande till storstäder och större städer.....	17
5	Konkreta förslag för en socialt hållbar trafikpolitik.....	19
5.1	Transporthierarki .....	19
5.2	Ändra den samhällsekonomiska kalkylen.....	21
5.3	Samhällsplanering .....	22
5.4	IT och bredband.....	24
5.4.1	Förslag inom IT och bredband som kan leda till ökad social hållbarhet.....	25
5.5	Cykel .....	27
5.5.1	Förslag inom cykeltrafik som kan leda till ökad social hållbarhet.....	29
5.6	Lokal och regional kollektivtrafik .....	31
5.6.1	Förslag inom kollektivtrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet.....	33
5.7	Järnvägstrafiken.....	38
5.7.1	Förslag inom järnvägstrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet.....	39
5.8	Sjöfarten .....	41
5.8.1	Inför ett vägpris till Gotland! .....	41
5.8.2	Överför Gotlandstrafiken till staten.....	42

**Fel! Okänt namn på**

5.8.3	Social dumpning.....	42
5.8.4	Kränkningar av integriteten.....	42
5.8.5	Intendenturpersonal.....	42
5.9	Vägtrafiken.....	43
5.9.1	Förslag inom vägtrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet.....	44
5.10	Flygtrafiken.....	50
5.10.1	Förslag inom flygtrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet.....	51

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för barns behov.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för personer med funktionsnedsättning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken mot icke-diskriminering av personer med utländsk bakgrund.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för ökad trafiksäkerhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i trafikpolitiken ta hänsyn till skillnader mellan landsbygden och storstäder och större städer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrikta trafikpolitiken så att de som bor på Gotland behandlas likvärdigt med de boende i andra delar av landet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer omfattande utreder hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor, låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn eller ungdomar.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunala transportplaner, externhandel och säkra offentliga miljöer.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klassfrågan i IT, tillgänglig och gemensam infrastruktur samt öppna källkoder och standarder.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen med utökad cykeltrafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom generella satsningar för ökad kollektivtrafik och därmed stärka låginkomsttagares, personers med utländsk bakgrund, barns och ungdomars resande.

**Fel! Okänt namn på**

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom ökad kollektivtrafik för människor i storstäder och större städer.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom ökad kollektivtrafik för människor på landsbygden.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör lägga fram ett förslag till hur man kan säkerställa att målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt nås snarast möjligt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda kostnad och genomförande av en lagändring om att egenavgifterna ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Socialstyrelsen bör ha den övergripande tillsynen över färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en färdtjänstberättigad person får ta med medresenärer och att detta bör regleras i de två färdtjänstlagarna.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen med utökad järnvägstrafik.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det så snart som möjligt införs ett vägpris till och från Gotland.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det statliga ansvaret för Gotlandstrafiken bör ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svensk sjöfart inte ska konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage, utan i stället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att jakt på terrorister, eller insatser för att förebygga brott, inte får leda till att rättssäkerheten för den enskilda människan offras.<sup>1</sup>
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att mönstringsplikt för intendenturpersonal garanterar en hög sjösäkerhet och bör återinföras.

**Fel! Okänt namn på**

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling och förbättra balansen så att låginkomsttagare inte missgynnas inom trafikpolitiken.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt säkerhetsprogram för barn ska tas fram.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkolås.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i väntan på att en lag om alkolås ska träda i kraft måste de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkolås i alla fordon de använder i sin verksamhet.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lämna ett förslag till riksdagen där den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kompletteras med utbildning om risker med alkohol och droger.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet och färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska agera utifrån vad som nämns i motionen om körkortsutbildning, informationsplan och vådlig handling, så att risken minskar för trafikolyckor i samband med mobilsamtal under bilfärder.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att regeringen utifrån ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv utreder och lägger fram ett samlat förslag vad gäller krav för förarbevis och åldersnivåer för moped och lätt motorcykel.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstiftningen ska ändras så att Vägverket i framtagnad av skyddsanordningar i högre utsträckning ska utgå ifrån olika trafikanters behov.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur s.k. trafikmedicinska centrum ska kunna byggas upp i flera län.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de åtgärder vi föreslår inom flygtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Yrkande 25 hänvisat till JuU.

<sup>2</sup> Yrkande 37 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## 3 Inledning

Kvinnors och mäns resmönster är olika, och därmed också behoven. Välbeställda människor reser längre och konsumerar mer transporter än fattiga, som har sämre transportfrihet. För att en person med funktionsnedsättning ska få möjlighet att röra sig fritt krävs helt annorlunda åtgärder än för den som inte har en funktionsnedsättning. Barn rör sig på helt annat sätt i trafiken än vuxna och har få valmöjligheter när det gäller val av fordon och trafikslag. Diskriminering, miljörasism och orättvis behandling är vanlig när det kommer till val av trafikslag och åtgärder som skyddar närmiljön för boende i olika bostadsområden. Särskilt tydligt visar det sig i invandratäta områden.

Det är mot bakgrund av ovanstående som det är viktigt att det finns en målstyrning och konkreta förslag inom trafiken som tar hänsyn till att människor är olika och att det därför krävs olika lösningar för att alla människor ska känna att de har goda transportmöjligheter.

### **Denna motion är en av tre motioner**

Samtidigt som denna motion lämnas in till riksdagen, lämnas även två andra motioner in och som har beröringspunkter med denna. Denna motion ska därför ses tillsammans med de andra två, vilka handlar om dels *Trafik och miljö* (2009/10:T426), dels *Trafik och jämställdhet* (2009/2010:T535). Genom att läsa alla tre motionerna får man en god bild av Vänsterpartiets politik i trafikfrågor. En del förslag överlappar varandra, men det är även så att någon av motionerna har en mer grundläggande text i något ämne. Om det uppfattas som om t.ex. miljöperspektivet saknas i motionen *Trafik och jämställdhet* så är det antagligen korrekt, eftersom du hittar det mesta av miljöperspektivet i motionen *Trafik och miljö*.

## 4 Socialt hållbar trafikpolitik

### 4.1 Kvinnor och män

I snart ett århundrade har mäns behov och värderingar format det transportsystem som råder. Kvinnors behov är underordnade eftersom transportsystemet är byggt för män. Kvinnors och mäns resmönster skiljer sig väsentligt från varandra. Likaså skiljer sig möjligheterna att utnyttja det befintliga systemet. Kvinnor har i allmänhet lägre inkomst och andra arbetsförhållanden. Kvinnor tar även ett större ansvar för hemarbete och verksamheter i närheten av hemmet. Deras resor är oftare kombinerade arbets-, service- och inköpsresor. Detta innebär att kvinnors resor är kortare och mer sammansatta. En typisk resa för en kvinna en vardag kan vara hemmet–förskolan–jobbet–förskolan–affären–hemmet. Resorna sker oftast med kollektivtrafik eller till fots eller med cykel. Allt detta skapar en situation där kvinnors behov och önsningar skiljer sig från männens som oftare använder bil, flyger mer och har ”direk-

tare” resor. En typisk resa för en man skulle kunna var hemmet–arbetet–hemmet.

I denna motion kommer vi dock inte att fokusera på kvinnor och män i trafiken, eftersom vi utvecklar våra förslag och åsikter om genusperspektiv i motionen *Trafik och jämställdhet* (2009/2010:T535). I den här motionen är fokus istället på andra delar av en social utveckling, som inte är direkt kopplade till jämställdhet.

## 4.2 Trafikpolitik för låginkomsttagare

Människor med höga inkomster har i allmänhet större tillgång till bil än de med låga inkomster.

Det finns stora skillnader i resvanor mellan låg- och höginkomsttagare. Höginkomsttagare färdas längre och oftare. Mer än hälften av befolkningen företar under en månad ingen längre resa. Av de med inkomster mellan 100 till 200 tusen kr i inkomst per år är den siffran mer än 70 procent. Ju mer en person tjänar desto längre blir även resorna, vilket är särskilt tydligt när det gäller arbetsresorna.

Välbeställda åker mer bil och de har även i genomsnitt större bilar. Ju högre inkomsten är desto större andel av resorna sker med bil.

När den borgerliga regeringen vill satsa mer medel på vägtrafik, betyder det därmed att de välbeställda ska få en ökad del av de trafikresurser som finns. Det här är en politik som Vänsterpartiet inte delar.

Det är helt orimligt att människor med låga inkomster, vilka är i absoluta flertal, inte ska få en större andel av trafiksatsningarna till de trafikslag de är i störst behov av. Den kollektiva trafiken är den som i största möjliga mån leder till en förbättrad miljö, att fler människor kan öka sin frihet att förflytta sig och som ökar trafiksäkerheten. Vi behöver därför öka andelen kollektiva resor för att få ett mer socialt och ekologiskt hållbart resande.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för låginkomsttagares behov bör riksdagen ge regeringen till känna.

## 4.3 En trafik på barns villkor

Det behövs ett mycket starkare barnperspektiv i trafikplaneringen. Barn har inte själva samma möjligheter som vuxna att föra sin talan för en bra trafikmiljö. Barn tar gärna på sig skuld i samband med trafikolyckor, trots att ”felet” snarare beror på vuxnas beteenden i trafiken. Barn kan känna oro och rädsla i trafiken, dels på grund av att regler inte följs (bilister som kör mot rött, cyklister och mopedister som kör på gångbanor, bilar som kör på lek- eller skolgårdar), dels på grund av fysiska orsaker som att sikten blir skymd vid dålig snöröjning eller för höga häckar/staketet samt dels på grund av vad buller och avgaser kan göra mot dem.

### **Fel! Okänt namn på**

Det krävs ett större medinflytande för barn och ungdomar och då krävs kunskaper om den miljö man vill påverka. Barn kan ges den kunskapen om de under säkra former kan vistas och röra sig ute där de bor och lever. Ett barns väg till skolan eller någon annanstans är inte bara ett kommunikationsstråk som ska avverkas på kortast möjliga tid. Det är ett fysiskt rum som ska undersökas. Det leder till att säkerhetskraven måste anpassas utifrån barnens förutsättningar.

Barn förr i tiden hade en större rörelsefrihet än dagens barn. Det berodde inte på att det fanns någon medveten strategi att öka barns frihet i det fysiska rummet. Tvärtom handlade det oftast om att barn fick sköta sig själva i större grad. Idag sker en större övervakning av barnen. Den ökade övervakningen har lett till färre olyckor i trafiken, vilket är mycket positivt. Det finns dock behov att diskutera hur vi kan öka barns rörelsefrihet samtidigt som det inte leder till att fler barn kommer till skada. Grundproblemet är kanske att trafikmiljön i hög grad är skapad av vuxna, för att förflytta vuxna och då allra mest i bil. En sådan miljö leder naturligtvis till en minskad frihet för barns möjligheter att leka och röra sig ute.

### **Barns trafiksäkerhet – en klassfråga**

Varje år dör det ca 35 barn i trafiken. 65 procent av dessa är barn mellan 15 och 17 år. En av förklaringarna till att många 15–17-åringar råkar ut för olyckor är att den gruppen är inblandad i olyckor med moped eller motorcykel, men även att de åker med i en bil med unga bilförare. En fjärdedel av de omkomna 15–17-åringarna dödades i cykelolyckor.

Men det är inte bara dödsfall som drabbar barn. År 2007 skadas även tusentals barn i trafiken:

- ? 1 478 barn som passagerare i bil
- ? 1 671 barn som mopedister
- ? 1 921 barn som cyklister
- ? 550 barn som fotgängare

Det behövs därför en särskild uppmärksamhet mot barns trafiksäkerhet. Barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. De ca 300 000 elever som varje dag färdas med skolskjuts måste känna sig säkra. Kommuner borde utreda hur barns skolvägar ska förbättras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det borde även vara en självklarhet att det finns hastighetsdämpande åtgärder utanför alla kommunens skolor och förskolor.

Men det är också skillnad på barn och barn. I en avhandling av Marie Hasselberg konstateras att barn till arbetare har 20–30 procent högre risk att skadas som fotgängare och cyklister jämfört med barn till tjänstemän på mellannivå och högre nivå. Skillnaderna blir ännu större när de unga börjar använda moped och motorcykel. Barn från arbetarhem har då nästan 70 procent högre risk att skadas. I en annan studie av Beth A. Mueller kommer man fram till att barn som bor i flerfamiljshus har 5,5 gånger större risk att råka ut för en fotgängarolycka jämfört med dem i villa. Tänkbara orsaker till varför barn från svagare socioekonomiska miljöer är mer olycksdrabbade kan vara att de lever



i tätbefolkade bostäder med mindre lekutrymme och att mindre tillgång till bil ger större utsatthet i en högtrafikerad miljö. Det kan också bero på att föräldrar inte har råd att skaffa rätt skyddsutrustning som exempelvis cykelhjälm.

Om alla ungdomar hade samma skaderisk som barn till tjänstemän på mellannivå och högre nivå, skulle skadorna minska med 25 procent för mopeder och 37 procent för motorcyklister. Skaderisken för pojkar är i allmänhet högre än för flickor, men skillnaden mellan olika socioekonomiska grupper är tydlig oberoende av kön.

### **Cykeln är viktig för barn**

Cykeln är antagligen det viktigaste transportslaget för barn och ungdomar. Det finns i allmänhet mycket som talar för att cykeln är ett viktigt transportmedel. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln, men även positiva sociala dimensioner i och med att det är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig för människor med låga eller inga inkomster, t.ex. barn och ungdomar.

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar eller andra som inte har ständig tillgång till bil har idag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 procent av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed i allmänhet förbättra tillgängligheten för väldigt många människor och i synnerhet för barn och ungdomar.

Trots den stora betydelsen av cykeln, är det dock sällan cyklar prioriteras i trafiken eller ges tillräckliga resurser till investeringar. När alla talar om vikten av transportslagsövergripande lösningar finns nästan aldrig cykeln med som en del i en helhet. Som ett litet försök i att lyfta detta transportslag tog Vägverket fram en cykelstrategi år 2000, som reviderades 2007. Dokumentet och dess revidering är i grunden ett vällovt försök att öka andelen transporter på cykel. Dessvärre har strategin i mycket liten utsträckning verkställts och många förslag till åtgärder väntar ännu på att genomföras. Under tiden har antalet resor på cykel minskat till 9 procent, en utveckling man knappast kan vara glad över. Det behövs nu en större satsning på att få fler att cykla och i detta arbete har staten en viktig roll även finansiellt.

### **Barns hälsa**

Att många människor i Sverige är fysiskt inaktiva skapar problem. En bra hälsa och ett gott välbefinnande kan man delvis skapa genom regelbunden motion. Forskning visar att det är regelbundenheten som befrämjar hälsan och cykeln skulle i det sammanhanget kunna vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Barn kan med cykelns hjälp kanske få daglig motion. Men då måste cykelvägar och cykelparkeringar kännas trygga och säkra.

Om barns och ungdomars cyklande stärks, skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsobefrämjande.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för barn bör riksdagen ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

## 4.4 En trafikpolitik för personer med funktionsnedsättning

I den nationella handlingsplanen för handikappolitiken Från patient till medborgare (prop. 1999/2000:79) slås det fast att målet för handikappolitiken ska vara ett samhälle som gör det möjligt för människor med funktionsnedsättning att bli fullt delaktiga i samhällslivet. Människors lika värde är en grundläggande utgångspunkt i vårt samhälle och alla människor har kunskaper, förmågor och erfarenheter som är viktiga för samhället. Därför måste samhället formas på ett sådant sätt att alla kan medverka i utvecklingen och nå full delaktighet. Människor som har funktionsnedsättning utgör givetvis inget undantag i detta avseende. Personer med funktionsnedsättning är medborgare med lika rättigheter och skyldigheter som personer utan funktionsnedsättningar.

I Sverige beräknas ca 1 miljon människor ha funktionsnedsättning i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som personer med funktionsnedsättning genomför sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och personer med funktionsnedsättning har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har tidigare beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionshinder till år 2010. Men det är uppenbart att målet inte kommer att nås, vilket måste ses som ett stort misslyckande.

Färdtjänsten borde ge personer med funktionsnedsättning möjlighet att resa på samma villkor som personer utan funktionsnedsättning. I dag är färdtjänsten enda möjligheten för många med funktionsnedsättning att företa resor. Den kollektiva trafiken är fortfarande tillgänglig i mycket begränsad utsträckning för t.ex. rullstolsburna och det kommer att dröja länge än innan den kan sägas vara till för alla. Att färdtjänstresandet försvåras för människor med funktionsnedsättning har två huvudorsaker. Den första är att huvudmännen har komplicerade beställningsrutiner och regelsystem. Dessa innebär att den som behöver tjänsten inte kan skaffa sig en överblick över sina resor. Beställda fordon uteblir eller är kraftigt försenade, och detta beror till stor del på den organisation som tillämpas i många kommuner.

Det andra problemet är kostnaderna. Huvudmännen är fria att sätta priser, vilket kan användas för att begränsa resandet. Det borde finnas en tydlig koppling mellan egenavgiften för färdtjänst och avgiften för att åka med kollektivtrafiken.

### Kvalitet i färdtjänsten

Vänsterpartiet har krävt att det ska införas en paragraf som handlar om kvalitet i färdtjänstlagen. Förebilden har varit den paragraf om kvalitet som finns i socialtjänstlagen. Därför är det glädjande att vi fick gehör för detta förslag i

arbetet med den trafikpolitiska propositionen 2006 (prop. 2005/06:160) och att det nu ska införas en bestämmelse om att den färdtjänst som anordnas ska vara av god kvalitet. Färdtjänst är något som beviljas efter en ansökan, utredning och beslut om det föreligger ett behov. Vi anser därför att färdtjänsten ska vara en del av de allmänna kommunikationerna och att Vägverket ska ha ett ansvar när det gäller kvantitet och kvalitet, men därutöver ska det också finnas en myndighet som har ett tillsynsansvar. Den främsta anledningen till detta krav har att göra med rättssäkerheten. Den enskilde ska ha en instans som kan överpröva vid ett negativt beslut.

### **Bilstöd**

För vissa människor med funktionsnedsättning finns det möjlighet att få bilstöd. Under många år var anslaget till bilstöd alltför lågt. Det fick som följd att pengarna för bilstöd tog slut innan budgetåret var slut. Många fick då vänta till nästa år innan bilstödet kunde utbetalas. Vänsterpartiet drev i flera budgetförhandlingar ett krav på att bilstödet skulle ökas och fick efter viss möda gehör för sitt krav. Det var ett steg i rätt riktning. Men även regelverket kring bilstödet behöver reformeras och anpassas efter dagens behov. En sådan regel är t.ex. att den som är över 50 år, och har lämnat arbetsmarknaden med förtidspension, själv måste kunna köra bilen för att få rätt till bilstöd. Det innebär att om den sökande har personlig assistans, saknar körkort och är förtidspensionerad står han eller hon utan möjlighet att få bilstöd. Detta är en onödig reglering, eftersom bilstödet och färdtjänsten är två kommunicerande kärl. Det vill säga om fler människor med funktionsnedsättning fick bilstöd skulle kostnaderna för färdtjänsten minska. Bilstödsutredningen har lämnat sitt betänkande ”Mobil med bil” (SOU 2005:26). Vänsterpartiet är positivt till förslaget om de ökade möjligheterna för barnfamiljer att få bilstöd. I övrigt hade vi önskat att utredningen kunnat medverka till större förändringar. Främst beror väl detta på att utredningen inte fick föreslå något som kunde belasta statsbudgeten.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för personer med funktionsnedsättning bör riksdagen ge regeringen till känna.

## **4.5 En trafikpolitik som inte diskriminerar personer med utländsk bakgrund**

Klyftorna och orättvisorna ökar alltmer. En allt större andel av landets fattiga har utländsk bakgrund. Medellönen för anställda födda utomlands är i genomsnitt 2 000 kronor lägre än för anställda födda i Sverige. Barnfattigdomen i områden med hög andel personer med utländsk bakgrund, som Rosengård eller Rinkeby, är mer än fem gånger så hög som i landet som helhet.

Regeringens politik förstärker dessa skillnader. En del blir välbeställda och får mer makt medan andra hålls utanför och förblir maktlösa. Konsekvenserna avspeglas tydligt på arbetsmarknaden och i boendet och framträder påtagligt i

## **Fel! Okänt namn på**

takt med att orättvisorna ökar vad gäller tillgången till välfärdstjänster som bra skola, sjukvård och kommunal service. När välfärden skrotas och privatiseringarna ökar slår det särskilt hårt mot människor som redan är utsatta.

### **Fysisk planering ökar klyftorna**

Även inom den fysiska planeringen ökar klyftorna. Regeringens bostadspolitik förstärker tydligt segregation och utestängning. Regeringen tycks medvetet driva en politik för att utrota hyresrätten som boendeform. Genom avskaffat räntebidrag och investeringsstöd byggs allt färre hyresrätter. Allvarligast är minskningen i storstäderna. Eftersom man dessutom avskaffat stopplagen är det nu fritt fram för kommuner att sälja ut allmännyttans hyresrätter.

### **Diskriminering och miljörasism inom trafikpolitiken**

Med de mål som finns inom trafikpolitiken är det kanske lätt att tro att det inte görs någon skillnad mellan dem som är födda i Sverige och dem som invandrat. Men praktiken är något annat än de teoretiska målen om allas tillgänglighet i trafiken och skydd från buller och dåliga trafikmiljöer. I praktiken verkar det råda stor skillnad mellan var man bor. I s.k. välbärgade segregerade höginkomsttagarområden är det vanligt att det sker stora förbättringar inom trafiken. I områden med mer svaga socioekonomiska förhållanden, där en stor andel av befolkningen har utländsk bakgrund, tas inga eller mycket små hänsyn till buller eller att vägar inte dras så nära bostadsområden.

I Stockholm finns fler exempel på denna miljörasism. Vi ska här bara ge några exempel: a) Förbifart Stockholm ska läggas i tunnlar för att skydda det välbärgade Ekerö, men samtidigt verkar det inte tas någon hänsyn till att nedfarterna till tunnlarna ligger mycket nära flerfamiljshus; b) Norrortsleden som ska gå genom den norra välbeställda delen av Stockholms län ska gå i tunnel de sträckor där den passerar närmare tät bebyggelse, medan Södertörnsleden inte någonstans ska gå i tunnel fast den passerar nära områden som miljonprogramsområdet Flemingsberg; c) Norra länken ska läggas i tunnel för att skydda innerstadsbor från dålig miljö, medan den nya sträckningen av E18 inte kommer ned i en tunnel (bara två mindre överdäckningar), utan fortsättningsvis även ska passera väldigt nära Tensta, Hjulsta och Rinkeby. På andra sidan E18 ligger ett stort grönområde och även Kista, Akalla och Hjulsta. Att inte lägga denna sträckning i tunnel försvårar för de boende att nå detta för dem värdefulla grönstråk. Och det är människor som är mycket mer beroende av bostadsnära grönområden än välbeställda människor i villaområden.

### **Nya vägar missgynnar personer med utländsk bakgrund**

Det finns en strukturell diskriminering i vem som anses viktigast att skydda mot buller och dålig trafikmiljö. Klasspolitiken är tydlig och cynisk. Människor som bor i ett område med hög inkomstnivå eller med låg andel invånare med utländsk bakgrund verkar ha lättare för att få vägbyggen som sker nära deras bostadsområde att förläggas i tunnel. Låginkomsttagare och invandrade får hålla till godo med vägar som går utanför deras hus. Men låginkomstta-

gare och invandrade får även se hur de välbeställdas trafikområden prioriteras genom att det byggs nya och dyra motorvägar eller andra onödiga vägsatsningar, samtidigt som det inte sker några större förbättringar inom de trafikslag som dessa grupper är beroende av. Cykeltrafik prioriteras ned och kollektivtrafiken får inte de pengar den behöver, eftersom stora summor plöjs ned i vägar. Bara Förbifart Stockholm kommer att kosta ca 30 miljarder kr. För den summan skulle man kunna få otroligt mycket nya lokala spår och ökade satsningar inom buss- och spårtrafik.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för personer med utländsk bakgrund bör riksdagen ge regeringen till känna.

## 4.6 En säkrare trafik

Varje år dödas omkring 450–500 människor på vägarna och ca 5 000 skadas allvarligt. Risken att dödas är störst för mopedister, motorcyklister, cyklister och fotgängare. Att åka kollektivt är säkrast. Det är en högre andel män som skadas i trafiken än kvinnor. Framför allt de unga männen är kraftigt överrepresenterade i statistiken.

För att nå nollvisionens mål krävs att inriktningen på trafiksäkerhetsåtgärderna ändras. De tre viktigaste orsakerna till dödsfall och trafikskador är för hög fart, alkoholpåverkan och att bilister inte använder bälte. Människor som inte använder bälte drabbas i större utsträckning av svåra skador och dödsfall, vilket leder till mänskligt lidande och orsakar ekonomiska kostnader för samhället.

Den kraftigt ökande tunga trafiken innebär också en ökad risk för trafikolyckor. På lång sikt måste vägtrafiken reduceras genom en minskning av det totala transportarbetet och en överföring från väg till hållbara och säkrare trafikslag. En satsning på kollektivtrafiken som resulterar i att kollektivtrafikens andel av resandet ökar skulle minska antalet döda och skadade i trafiken.

Trafikforskarna och de organisationer som engagerar sig i trafiksäkerhet är överens; det går inte att bygga bort trafikolyckorna. Trafikanternas beteende vad gäller i första hand hastighet, nykterhet, trötthet och bilbälten är det som måste ändras om antalet dödsoffer och allvarligt skadade i trafiken ska kunna nedbringas. Generellt är mäns inställning till trafiksäkerhet ett stort problem. Undersökningar visar att kvinnor har en ökad medvetenhet om risker i trafiken. Det leder följaktligen även till att kvinnor kör säkrare.

### Alkoholens påverkan

Varje år dör 100 människor i alkoholrelaterade olyckor. Hälften av dessa är de berusade förarna, men andra hälften är medpassagerare eller andra trafikanter i t ex andra fordon. Det är alltså inte så att det bara är de onyktra som drabbas, utan även helt oskyldiga människor.

Inte heller blir det bättre eftersom tillgängligheten till alkohol bara ökar. När det är lättare att föra in alkohol i landet medför det att fler kör rattonyktra.

## **Fel! Okänt namn på**

Forskning visar på ett tydligt samband mellan ökad alkoholkonsumtion och ett ökat rattfylleri. 90 procent av dem som döms för rattnykterhet är män. Det är således i hög grad mäns attityder och värderingar som måste ändras.

Straffskalan för rattfylleribrott/drogrelaterade brott i trafiken ska vara högt. Det är ett mycket allvarligt brott att framföra ett fordon i påverkat tillstånd och därmed riskera det egna och andra människors liv. Det får aldrig bli en förmildrande omständighet att vara berusad/drogpåverkad i trafiken! Men det är viktigt att en person som är rattfyllerist/drogberoende även har tillgång till vårdinsatser.

## **Höga hastigheter dödar**

Döds- och skaderisken ökar kraftigt med stigande hastighet. Hög hastighet innebär dels att det är svårare att undvika en olycka, dels att skadorna blir värre när en olycka sker.

Den generella hastighetsnivån bör i första hand sänkas genom att öka övervakningen så att befintliga fartgränser efterlevs. Om alla höll hastighetsgränserna skulle medelhastigheten på vägarna sjunka med 10 km/h, samtidigt som 100 liv skulle sparas per år. Det skulle också leda till minskade koldioxidutsläpp och därmed minska klimatpåverkan.

Vänsterpartiet vill inte att medelhastigheten i trafiken höjs, dels utifrån ett säkerhetsperspektiv eftersom högre hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador, dels utifrån ett miljöperspektiv eftersom högre hastigheter leder till större utsläpp av koldioxid. Vi motsatte oss därför införandet av nya hastighetsgränser, vilket riksdagen dock fattade beslut om under våren 2007. Vi ansåg att det finns en tydlig risk att det nya systemet skulle leda till en högre medelhastighet i trafiken, bl.a. genom att fler hastighetsgränser införts. Regeringen tydliggjorde inte heller i sitt beslut hur förslaget skulle leda till en bättre trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Regeringen verkade inte inse att en oförändrad eller sänkt genomsnittlig hastighet är en förutsättning för att uppnå både trafiksäkerhetsmålet om färre döda och allvarligt skadade i trafiken och lägre mål om minskade utsläpp av t.ex. koldioxid. Det finns dock ett klart samband mellan hastighet och utsläpp: högre hastigheter ger i stigande icke-linjär skala ökade utsläpp. Om man då hävdar att det nya hastighetssystemet ska ge oförändrade eller minskade utsläpp innebär det att medelhastigheten måste sänkas, men ett sådant betydelsefullt ställningstagande gjorde varken regeringen eller trafikutskottets majoritet. Vägverket har nu föreslagit högre respektive sänkta hastigheter på en rad vägar runt om i landet. Det är svårt att redan nu se effekterna av förslaget och vi avser att bevaka utvecklingen och om det inte leder till ökad trafiksäkerhet och lägre utsläpp återkomma med förslag till förbättringar.

All forskning och erfarenhet visar att ökad övervakning av gällande trafikregler är det mest effektiva sättet att på kort tid minska antalet döda i trafiken. Det är också det mest kostnadseffektiva sättet. Här måste det till en attitydförändring och utbildning är av central betydelse. Vi har länge velat ha en körkortsutbildning som tydligare betonar vikten av att efterleva trafikregler och

attityder i trafiken. Med den nya riskutbildningen som en del av körkortsutbildningen kanske det är möjligt att på lång sikt få till stånd en förändring.

### **Automatisk hastighetsövervakning**

Vänsterpartiet har bidragit till att det nu monteras upp ca 700 nya kameror på olycksdrabbade vägar. Kameraövervakning är en mycket kostnadseffektiv metod att registrera bilar som begår hastighetsbrott. Där trafikövervakningskameror har använts har antalet olyckor reducerats avsevärt. Försöksverksamheten med hastighetsövervakningskamerorna har visat att antal dödsoflyckor sjunkit med 60%! Den samhällsekonomiska vinsten av hastighetsövervakningskameror har beräknats till drygt 200%!

Hastighetsövervakningskameror är därför både en trafiksäkerhetsfråga och ett av verktygen för att få minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Systemet bör utvecklas så att risken för ”passiv anpassning” motverkas, dvs. att förare endast bromsar in strax före en hastighetsövervakningskamera för att strax därefter öka farten över det tillåtna. Ett sätt att utveckla systemet kan vara att mäta tiden mellan två punkter för att kontrollera om ett fordon håller hastighetsgränsen eller ej. Ett annat problem är att motorcyklar inte omfattas av systemet med automatisk hastighetsövervakning med kamera. Det är principiellt viktigt med likvärdighet även i denna lagstiftning. Det är ur den synpunkten samt utifrån trafiksäkerhet inte rimligt att mc-förare, vars fordon saknar registreringsskylt fram, i nuläget vet att de kan passera en sådan hastighetsövervakningskamera i hur hög hastighet som helst utan att kunna registreras och lagföras. Vi vill i detta sammanhang hävda att det vore önskvärt att även motorcyklar inlemmades i systemet med automatisk hastighetskontroll, men ser även de problem som är förknippade med detta.

### **Fysiska åtgärder för ökad säkerhet**

Motorvägar kan bidra till en ökad säkerhet, men det är ett mycket dyrt sätt att förbättra trafiksäkerheten på. Motorvägar bidrar dessutom till att öka vägtrafiken och driver upp hastigheterna, vilket ökar miljöproblemen. Att bygga fyrfältsmotorvägar i stället för två-plus-ett-vägar är en överföring av resurser till framför allt män. Det är män som i högre grad än kvinnor använder sig av vägnätet. Genom en onödig satsning på större vägar, än vad som är nödvändigt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, sker ett ökat resursutnyttjande som gagnar fler män än kvinnor.

Att mittseparera farliga och olycksdrabbade vägar har däremot visat sig vara en effektiv fysisk metod att få ned antalet trafikdödade – och skadade. Vägar som mittseparerats med mitträcken har samma trafiksäkerhetseffekt som motorvägar, men är cirka 20 gånger billigare att bygga.

Dessa s.k. två-plus-ett-vägar ska ses som en ersättning för fyrfältsmotorvägar. För 1 miljard kronor får man 4 mil ny fyrfältsmotorväg, medan man för samma summa får 80 mil två-plus-ett-väg (om den ursprungliga vägen varit en 13-metersväg). För samma summa pengar kan man därmed spara 20 liv med två-plus-ett-vägar, jämfört med ett (1) liv på en fyrfältsmotorväg. Därför

## **Fel! Okänt namn på**

bör det göras en översyn av vilka tänkta motorvägsinvesteringar i den nationella väghållningsplanen som kan omvandlas till två-plus-ett-vägar.

Vi vill även framföra att det i progressiva kommuner finns många andra effektiva fysiska åtgärder för att få ned olyckorna. Det kan vara att bygga rondeller, göra insmalningar av gator eller investera i fartdämpande åtgärder. Det är en utveckling som vi stödjer.

## **Barns säkerhet**

Under 4.2, En trafik på barns villkor, redogörs specifikt för trafiksäkerhet för barn.

## **Mobil i bil**

Resultat från ett stort antal studier visar att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning. Orsaken är att förarens uppmärksamhet på trafiksituationen försämras och kontrollen över bilen påverkas och blir ojämnare.

Flera andra länder har förbud mot telefonerande under körning. Det vanligaste är förbud mot telefonerande med handhållna apparater. Olycksanalyser har dock visat att den försämrade körförmågan vid användning av mobiltelefon leder till ökad olycksrisk, både när det gäller handhållna mobiltelefoner och mobiltelefoner med handsfreeutrustning. Det är själva telefonerandet i sig som är problemet, inte om man har handsfree eller inte. Att i likhet med flera andra länder införa ett förbud som enbart gäller handhållna telefoner verkar därför inte vara den optimala lösningen.

En lösning skulle vara att överhuvudtaget förbjuda mobilsamtal under bilfärd. Telefonsamtal skiljer sig nämligen åt jämfört med andra samtal och aktiviteter som kan äga rum i bilen. Ett telefonsamtal leder till ett slags tunnelseende och uppvisar därmed liknande effekter som alkoholpåverkan. Vi vill dock i ett första skede att det genomförs andra åtgärder först och vi utvecklar våra förslag längre ned i motionen under avsnittet om Vägtrafik.

## **Mopeder**

Det är oroande att antalet mopedolyckor ökar. Det är alldeles för många som trimmar sina mopeder, vilket betyder att en EU-moped kan nå hastigheter på upp till 80 km/h.

I Sverige finns det två olika klasser när det gäller mopeder. Klass 1, den s.k. EU-mopeden, får framföras i högst 45 kilometer i timmen. Denna moped får enligt lag bara framföras på väg och inte cykelbanor. Klass 2, den gamla mopedtypen, får framföras i högst 25 kilometer i timmen. Denna moped får dock köras på cykelbanor och det är t.o.m. så att den enligt lag ska köra på cykelbanor om det finns sådana. Problemet är dock att de ofta är trimmade och går mycket fortare än 25 km i timmen. Ett annat problem är att EU-mopeden även körs på cykelbanor, vilket den alltså inte får. Dessutom finns det stora problemet att mopeder relativt enkelt trimmas och därmed går betydligt snabbare. Återförsäljare måste ta ett stort ansvar vid försäljning av mope-



der. Möjligheten att sätta krav på tillverkarna av mopeder måste undersökas, t.ex. krav på tekniska lösningar som omöjliggör eller kraftigt försvårar borttagandet av strypanordning eller dylikt i syfte att motverka trimmade mopeder.

### **Reducera tung vägtrafik**

Den ökande tunga trafiken på vägarna innebär fler döda och allvarligt skadade i trafiken. Den trafikant som kolliderar med eller blir påkörd av ett tungt fordon avlider oftast. De tunga fordonen är inblandade i en mycket större andel av dödsolyckorna i proportion till antalet körda kilometer jämfört med personbilstrafiken. Detta visar vikten av att minska den tunga trafiken på vägarna ur ett trafiksäkerhetstänkande.

Konkurrensen bland åkerierna har ökat efter EU:s avreglering av transportmarknaden. Det har medfört ett ökat antal lagöverträdelser och seriösa åkerier får konkurrensnackdelar.

Regelefterlevnaden inom den tunga trafiken måste öka genom intensifierad trafikövervakning så att hastighetsgränser följs och för att motverka att lastbilstrafiken överskrider fastställda gränser avseende t.ex. maxvikt.

### **Äldres bilkörning**

Körkort för äldre är en viktig fråga som diskuteras då och då. Det finns de som vill införa obligatoriska läkarkontroller för äldre. I Finland har man tidigare haft en lag som krävde att alla i en viss ålder måste testa sin körförmåga. Men den lagen har nu upphört, eftersom man ansåg att det kostade för mycket i förhållande till vinsten med lagen. De flesta kör utmärkt och det var ytterst få olämpliga förare som upptäcktes vid allmänna kontroller. Därför är obligatoriska läkarkontroller kanske inte rätt väg att gå.

Man måste komma ihåg att det faktiskt inte är de äldre som i huvudsak kör fel och orsakar olyckor. Den grupp som är överrepresenterad i statistiken är faktiskt män i 18–26 års ålder. De är de som i hög grad kör ovarsamt och orsakar de allra flesta olyckorna!

Vi anser att man bör satsa på fler trafikmedicinska centra som har resurser att göra bra utredningar av äldres problem i trafiken. För vissa äldre kan det vara en livsnödvändighet att kunna få fortsätta köra bil och en individuell prövning kan här bli lösningen. Vi utvecklar vårt konkreta förslag lägre ned i denna motion under avsnittet Vägtrafik.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken mot ökad trafiksäkerhet bör riksdagen ge regeringen till känna.

## **4.7 Glesare bygder i förhållande till storstäder och större städer**

Vår politik för persontrafik går i huvudsak ut på att styra över resurser från väg till spår, från bil till kollektivt åkande.

## **Fel! Okänt namn på**

Vår trafikpolitik är på så sätt både socialt och ekologiskt hållbar. De flesta förslag som vi presenterar längre fram i denna motion ger storstäder och större städer en möjlighet att utvecklas mot ett socialt och ekologiskt hållbart resande. Det beror på att satsningar i allmänhet på kollektivtrafik, järnväg och cykel är lättare att genomföra i områden där det finns ett bra resandeunderlag. Så hela denna motion kan på så sätt sägas underlätta för storstäder och större städer att utvecklas i den riktning vi önskar.

Men vi är även medvetna om det inte går att överföra samma förslag till lösningar i storstäder och stora städer som det gör på landsbygden. Det krävs olika lösningar och det krävs även en insikt om att skillnader mellan land och stad är olika och därav måste det till olika lösningar. Här nedan ger vi en allmän översyn över just de förhållanden som människor på landsbygden befinner sig i och vilka behov av transporter dessa människor har.

### **Landsortsbors rätt att förflytta sig**

Vi vet att skillnaden mellan olika regioners ekonomiska utveckling beror på sådant som folkmängd, möjligheter till transporter och andra former av kommunikationer. Men även sådant som närhet till utbildning och forskning spelar stor roll.

Vänsterpartiet anser att man i de olika arbetsmarknadsregionerna måste öka ansträngningarna väsentligt för att få till de smartaste och mest attraktiva kollektiva transportlösningarna för arbetspendlande. Det kan handla om att tidtabeller kan "kroka" i varandra så att väntetiderna blir så korta som möjligt vid övergången mellan olika färdmedel och att de kollektiva transporterna har högre turtäthet, blir snabbare och bekvämare för att kunna konkurrera med bilen som färdmedel.

Landsbygden har på grund av outvecklad infrastruktur aldrig fått en ärlig chans att visa hela sina utvecklingskraft i en tid då dessa regioners välbeställda resurser blir alltmer efterfrågade. Lanthandeln och bensinmackarnas fortsatta utglesning är ett direkt hot mot möjligheten att fortsätta att bo i vissa delar av landet. Lanthandeln i Sverige kännetecknas både av positiva eldsjälar och pessimistiska handlare. Tyvärr domineras denna del av dagligvaruhandeln av butiksägare som håller på att ge upp eller nyligen gjort sorti från marknaden.

Människor måste kunna känna sig trygga i förvisningen om att ha tillgång till nödvändiga dagligvaror. Inte minst gäller det alla de äldre, särskilt många kvinnor, som inte har tillgång till bil eller körkort. Landsbygden i Sverige har en framtid, många, särskilt barnfamiljer, önskar flytta till och bo i tätortsnära landsbygd. Men för att det ska vara möjligt måste det finnas tillgång till bl.a. skola och butik inom rimligt avstånd.

Omkring 100 000 hushåll har mer än 10 km till sin närmaste butik. Närmare 35 % av de 1 100 butiker som är kvar sist på sin ort bedöms ha låg omsättning, vilket gör att sannolikheten för nedläggning är stor den närmaste tiden.

Anledningarna till denna utveckling är flera. Att lågprishandeln ständigt utökar sina domäner är en stor anledning. Vidare har de tre stora kedjorna –

## Fel! Okänt namn på

ICA, Coop och Axfood – satsat på stora butiker i större orter och det innebär att de direkt eller indirekt lägger ned butikerna på landsbygden. Lanthandeln får så höga priser av grossisterna att de inte klarar konkurrensen.

Vänsterpartiet anser att denna utveckling är oacceptabel eftersom den missgynnar landsbygdsbefolkningen så mycket att det hämmar den lokala ekonomiska utvecklingen, start av nya företag, en ökad inflyttning, ett fortsatt kvarboende och hela den närservice som gör boende på landsbygden till ett positivt alternativ. Utan en fungerande lokal service kan inte någon berörd kommun eller något landsbygdsdistrikt överleva. För de människor som bor på landsbygden är livsmedelshandelns nedmontering ett stort problem.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken mot att ta hänsyn till skillnader mellan landsbygden och storstäder och större stora städer bör riksdagen ge regeringen till känna.

### **Behandla gotlänningar likvärdigt med andra i landet**

Trafikförsörjningen till och från Gotland har varit omdiskuterad i många år. Färjetrafiken till och från Gotland är nödvändig för att ön ska ha en god transportförsörjning, vilket i sin tur är viktigt för Gotlands invånare och näringsliv.

Bra och säkra person- och godstransporter till fastlandet med rimliga priser är av största vikt för gotlänningarna och de gotländska företagen. Det är en av förutsättningarna för en positiv utveckling av Gotland. Tidtabellen måste vara långsiktigt förutsägbar. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som att vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Men det handlar inte enbart om gotlänningarnas behov utan lika mycket om behoven hos dem som planerar konferenser, turistresor eller högskolans utveckling. För dessa aktiviteter krävs ofta lång framförhållning.

Det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor och där staten idag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vår grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar.

Vi presenterar längre fram i motionen konkreta förslag för Gotland.

Vad som här ovan framförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken så att de som bor på Gotland behandlas likvärdigt med de boende i andra delar av landet bör riksdagen ge regeringen till känna.

## 5 Konkreta förslag för en socialt hållbar trafikpolitik

### 5.1 Transporthierarki

Det övergripande målet för Sveriges transportpolitik är enligt ett riksdagsbeslut, ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. För att uppnå detta måste dels transportbehovet minska eller åtminstone inte öka, dels måste samhällets subventioner och stöd inriktas tydligt mot de mest hållbara transportmedlen, mot vissa socioekonomiska grupper och gynna både kvinnor och män. Ett minskat behov av transporter behöver dock inte betyda minskad kommunikation, eftersom samhällsplanering och IT kan bidra till ökad kommunikationsnivå samtidigt som det fysiska transportbehovet med fordon minskar. Det är ökad tillgänglighet som är det väsentliga.

Trots fina skrivningar om ett hållbart transportsystem fortsätter mäns privatbilism att öka. Varför är det så? Jo, kostnaden för ett transportslags påverkan på samhället avspeglas fortfarande i priset för att använda olika transportslag. Kostnadsbalansen måste därför förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara transportmedel blir dyrare. Samtidigt måste det skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet underlättas, prioriteras och värdesätts. Det är en inriktning som gynnar låginkomsttagare.

Vi anser att cykel- och kollektivtrafiken måste få en större andel av dagens och morgondagens resande om miljö och jämställdhetsmål ska kunna nås. Men det krävs även från början en bättre samhällsplanering och ett större användande av digitala tjänster. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som ska prioriteras för att det övergripande målet ska nås.

Transporthierarkin ska genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens hållbarhet och förmåga ska leda mot det övergripande målet om social och ekologisk hållbarhet. Men vad betyder en transporthierarki i praktiken? Jo, vid behov av kommunikation måste man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att överhuvudtaget fysiskt förflytta sig. För att minska behovet av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering. Det kan också vara fördelaktigt att använda digitala tjänster för att på så sätt minska behovet av transporter. Om det ändå finns behov av att förflytta sig i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt ska kollektiva transportmedel användas så som buss, spårtrafik och järnväg. För busstrafik ska drivmedlet i första hand vara förnyelsebart och för spårtrafik ska elen komma från förnyelsebar energi. Sedan följer sjöfart som ett alternativ i transporthierarkin. Är inte det möjligt måste man använda vägtransporter och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

Delar man in olika transporter och kommunikationssätt i en önskad rangordning kan det se ut enligt nedanstående, vilket även är själva dispositionen på rapporten:

- 1 Samhällsplanering.
- 2 IT och bredband.
- 3 Gång och cykel.
- 4 Kollektivtrafik a) Spår- och järnvägstrafik samt busstrafik med förnybara drivmedel b) Buss med fossila drivmedel.
- 5 Sjöfart.
- 6 Vägtrafik.
- 7 Flygtrafik.

Mot bakgrund av vad som anförs om transporthierarki anser vi att det ska införas en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås. Detta bör ges regeringen till känna.

## 5.2 Ändra den samhällsekonomiska kalkylen

Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Regeringen har deklarerat att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Inte heller verkar miljöeffekter var medräknade på ett sätt som leder mot ett hållbart resande.

Tidigare värderades t.ex. tid olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil var högt värderat medan buss och tåg är mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling hade inget värde alls. Frågan många ställde sig var varför det är värt mer att spara en timme med bil och flyg än med buss och tåg. På detta sätt gynnades projekt som underlättade bil- eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnas. De trafikslag och de ärenden som främst utfördes av kvinnor ansågs ofta ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Nu har det nyligen skett revideringar av den kalkyl som används. En del av dessa förändringar är bra, medan det fortfarande skulle behövas diskussion om andra delar.

En positiv nyhet i den samhällsekonomiska kalkylmodellen för cykel är att man nu söker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. Det är alltså en post som sätts upp på samhällets intäktssida. Men

**Fel! Okänt namn på**

man har inte ändrat på själva kostnadssidan, dvs. att t.ex. biltrafikanters hälsoeffekt försämras när de väljer bil framför cykel. Ändå vet vi att bilåkandet ligger bakom en del av den försämrade hälsan. Även kollektivtrafikanter förflyttar sig oftare med fötterna än vad bilister gör, eftersom de vanligtvis måste gå eller cykla en bit för att komma till eller från stationerna.

Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte heller hänsyn till åtgärder som minskad efterfrågan på transporter. Med en utbyggd cykeltrafik minskar kravet på dyra väginvesteringar. Med en god samhällsplanering får vi minskad stadsutglesning och därmed minskat behov av att färdas med motorfordon. Med en annan prissättning på koldioxid skulle cykelns konkurrenskraft stärkas.

Mot bakgrund av ovanstående är det hög tid att regeringen mer omfattande utreder hur den samhällsekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor, låginkomsttagare, invandrare, barn eller ungdomar. Detta bör ges regeringen till känna.

### 5.3 Samhällsplanering

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Om bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs osv., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Det leder till att fler människor kan gå mellan olika punkter eller ta cykeln. Det gynnar därmed kvinnors transportsätt, men även dem med låga inkomster.

På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i större städer har gång och cykel den största potentialen, vilket bl.a. kan stimuleras genom nya cykelbanor, lånecyklar och regionala cykelleder. I glesare bygder kan anropsstyrd kollektivtrafik minska bilresorna på kortare sträckor. Listan kan göras lång av åtgärder som en god samhällsplanering kan leda till.

#### **Kommunala transportplaner**

Vid större exploateringsprojekt finns det krav på att en exploatör ska visa på vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Däremot behöver en exploatör inte redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med exploateringen. Exploatören behöver överhuvudtaget inte ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Det här minskar självklart möjligheterna att få effektiva och miljövänliga transporter. Vänsterpartiet anser att kommunerna ska kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner i samband med detaljplaneringen.

I utredningen *Bilen, biffen och bostaden* (SOU 2005:51) nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan: "En transportplan bör innehålla åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informations-

system för kollektivtrafiken, placering av byggnader så att avståndet till kollektivtrafik minimeras, infrastruktur för videokonferenser, säkra p-platser för cyklar, särskilda p-platser för bilpoolsbilar, tankställen för miljöfordon och ekonomiska incitament för miljöanpassat resande, införande av bilpool, parkerings- och resepolicy.”

Mycket talar för att ett upprättande av transportplaner skulle få positiva effekter när det gäller att minska transporterens miljöbelastning. Det skulle sannolikt även gynna grupper som har en lägre tillgång till bil. Även kvinnors transportbehov skulle lättare kunna tillgodoses.

### **Minskad etablering av externhandel för dagligvaror**

Det pågår en skenande utbyggnad av externhandel med livsmedel, kläder, husgeråd och fritidsartiklar utanför centrum och bostadsområden. Kommunerna saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Alla kommuner är dock skyldiga att verka för de nationella miljömålen om god luft och god byggd miljö. Kommunen och länsstyrelsen ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna.

Externa affärer medför att fler använder bilen och att resorna blir längre. Ökat bilberoende ger miljöpåverkan med buller, resursförbrukning, barriärefekter från nya vägar, mer asfalt, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Även den som inte har tillgång till bil drabbats hårt. Glesbygdsverket har gjort en sammanställning som visar att utbyggnad av externhandel är en viktig orsak till att allt fler affärer stänger både i städer och på landsbygden. Verket har därför krävt ett tillfälligt stopp för utbyggnaden. Allt fler får svårt att klara sina dagliga inköp, vilket inte minst berövar människor social kontakt. Kommunens ekonomi belastas då hemtjänsten tvingas ägna alltmer resurser till att handla åt dem som inte längre kan ta sig till affären.

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de billösa i samhället som drabbas medan bilförarna, som till 70 procent är män, ökar sin tillgänglighet. Bland de äldre är fördelningen ännu skevare. I de fall där pensionärer berörs, drabbas kvinnliga pensionärer mer. I de fall där låginkomsttagare berörs är kvinnorna i flertal. Införandet av externhandelscentrum kring våra städer leder till en mer ojämfäst infrastruktur. Kvinnorna drabbas hårdast om den bostadsnära servicen försämras eller – som på många platser – försvinner helt.

Lagstiftningen på området måste skärpas. Med syfte att utveckla befintliga stadskärnor anser Vänsterpartiet att det i plan- och byggnadslagen (PBL) ska införas särskilda bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen.

Vi bör dessutom i avvaktan på lagändring omgående införa ett moratorium mot externa köpcentra.

### **Säkra offentliga miljöer**

**Fel! Okänt namn på**

Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och baseras på olika riskbedömningar. Genom att bygga bort otrygga miljöer kan man öka trygghetsupplevelsen för dem som använder sig av kollektivt resande. Det kan gälla att förbättra miljöer som att bättre utforma stationer/hållplatser, använda rätt och tydlig belysning eller se till att inte bygga/skapa mörka tunnlar eller passager.

Inom järnvägssektorn skulle arbetet med att få mer trygga fysiska miljöer underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos en enda aktör, dvs. Banverket. I propositionen Moderna transporter (2005/06:160) enades de tre samarbetspartierna v, mp och s om att Banverket och Vägverket ska främja forskning och arbetet med att ta bort de otrygga miljöerna genom att förbättra den fysiska miljön och utformningen av stationer. Detta arbete skulle underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos Banverket. Idag är det dock Jernhusen AB som äger och förvaltar stationerna. Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet finns ingen anledning att ha ett bolag som endast syftar till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Ansvaret för järnvägsstationerna bör därför överföras till Banverket.

Kollektivtrafikpunkter måste anpassas så de är trygga för alla. I vårt förslag till infrastrukturinriktning har vi inom ramen för Vägverkets budget avsatt 8,4 miljarder till riktade satsningar till kollektivtrafiken, vilket då betyder satsning på BRT-bussar, men även medel till handikappanpassning samt förbättrade miljöer vid stationer och hållplatser. Det sista är inte minst viktigt för att skapa trygga fysiska miljöer för kvinnor och män som är utformade för att underlätta snabba och smidiga byten inom kollektivtrafiken. Regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar till kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna i enlighet med vad som här ovan anförs.

Vad som här ovan anförs om kommunala transportplaner, externhandel och säkra offentliga miljöer bör ges regeringen till känna.

## 5.4 IT och bredband

Staten ska ta ansvar för att alla i hela landet får tillgång till IT. Genom ett statligt ansvar kan utvecklingen bli positiv och leda till att vardagen förenklas för de flesta, samtidigt som miljöpåverkan minskar.

Det är lätt att glömma bort att drygt 20 % av befolkningen saknar tillgång till IT och Internet i hemmet. Om IT ska kunna minska miljöpåverkan måste den göras tillgänglig för alla.

Infrastruktur är nästan alltid en kollektiv nyttighet och av sin natur olämplig att driva och äga på kommersiell grund. Den samhällsekonomiska nyttan är mycket större med ett gemensamt ägande. Därför är järnvägar, vägar, tele-  
nät, kassaservice m.m. självklara delar i statens förvaltning. Bredband skiljer



sig inte i sak från detta. Det är en infrastruktur likt järnvägar, dvs. det är inte rationellt att bygga fler optiska kablar bredvid varandra bara för att öka konkurrensen. Risken med en infrastruktur som vilar på kommersiell grund är en utveckling som baseras på ett snävt företagsekonomiskt perspektiv som mycket väl kan gynna det egna företaget, men inte allmänheten eller miljön. Därför anser Vänsterpartiet att den samhälleliga kontrollen och ägandet över IT-infrastruktur ska stärkas, bl.a. för att kunna utgöra en del i ett samhällsbygge för minskad miljöpåverkan, men även för att den ska vara tillgänglig för alla.

#### **5.4.1 Förslag inom IT och bredband som kan leda till ökad social hållbarhet**

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom IT och bredband och som kan vara ett sätt att få en mer socialt hållbar utveckling inom trafiken, där möjligheterna att kommunicera stärks för alla. Förslagen gynnar även dem som bor i glesare bygder. Samma förslag redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö 2009/10:T426*, men i den motionen utvecklas och fördjupas förslagen mer utförligt.

##### ***a) IT-tillgång får inte bli en klassfråga***

Det finns en rad andra områden där det krävs åtgärder för att minska den digitala klyftan och så att fler kan använda sig av IT och därmed minska miljöpåverkan. Ett område är skolan. En satsning på lärarna och skolan är avgörande för att minska klyftorna. Barn växer upp i hem med olika grad av IT-kunskaper och tillgång till IT. Därför ska IT vara en naturlig del i skolans arbete och ett av flera pedagogiska verktyg för att nå målen i läroplanen. Skolan kan här fylla en kompensatorisk funktion. Ett annat område är inom jämställdheten, där det finns behov av att utarbeta ett jämställdhetsprogram för IT-politiken. Ett tredje område berör vikten av att skynda på olika utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Ett fjärde område handlar om att erbjuda tjänster på olika språk och som riktar sig till invandrare. Inom dessa områden pågår det satsningar och projekt, men vi vill peka på att denna process måste få en snabbare utveckling.

Det är nödvändigt med informationssatsningar från exempelvis staten, studieförbund, folkhögskolor och utbildningsradion för att skapa en bred delaktighet för alla. Folkbildningsförbundet har ett förslag om att starta informations- och utbildningsprojekt som ska aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet. Utbildningen är tänkt att ske främst via TV (utbildningsradion) och i form av studiecirkel. Vänsterpartiet anser att förslaget är intressant, och vi har i vårt eget budgetförslag för staten avsatt medel till liknande projekt. Vi anser att staten ska stödja förslag som det som Folkbildningsförbundet lagt fram.

Vänsterpartiet anser även att samhället måste utnyttja tekniken inom lokala mediecenter på bibliotek och skolor. Det offentliga samhällets information och fakta ska ha hög tillgänglighet till IT. Modern teknik på arkiv, museer

#### **Fel! Okänt namn på**

och bibliotek har därför en stor betydelse. Regeringen ska lägga fram ett förslag till hur kommunerna i samarbete med staten kan öka utbudet av IT-teknik på bibliotek och skolor.

#### ***b) En tillgänglig infrastruktur***

För att alla ska kunna tillgodogöra sig den nya tekniken måste den finnas fysiskt tillgänglig för alla. Att bygga bredband går inte av sig självt. Marknaden har inte klarat av att förse hela landet med bredband. Staten har därför förmedlat åtskilliga miljarder kronor till byggande av bredband. Men fortfarande finns det vita fläckar i förorter och glesbygd där människor saknar infrastruktur. Vänsterpartiet anser att människor ska kunna leva kvar där de bor och en utbyggd IT-infrastruktur kan underlätta detta. Staten bör därför bygga ut IT-tillgången så att det inte blir en klass- eller glesbygdsfråga om tillgänglighet.

För att inte förstärka klyftan mellan tätbebyggda områden och glesbygd måste staten ta ansvar för att alla kan få tillgång till bra bredband, vilket betyder en överföringskapacitet som i alla fall inte är lägre än 2 Mbit/s. Vänsterpartiet anser att det ska tas fram en långsiktig strategi för utbyggnad och finansiering av en fortsatt bredbandsutbyggnad i landet motsvarande minst 2 Mbit/s i överföringshastighet.

Det är också viktigt att kostnaden för att använda datakommunikationer är likvärdig över hela landet. Staten måste garantera att människor och företag kan använda höghastighetsuppkoppling motsvarande minst 2 Mbit/s till kostnader som är likvärdiga med dem som återfinns i tätorter.

#### ***c) En gemensam infrastruktur***

Staten bör mer aktivt använda sig av statliga företag inom området. Teracom ägs idag till 100 procent av staten. Företaget distribuerar radio och TV till hushåll i Sverige via en rikstäckande infrastruktur, där kunderna är public service-bolag och kommersiella bolag. Teracom erbjuder även öppna bredbands- och fastighetsnät. Idag når bolagets bredband 49 kommuner, 1 miljon invånare och 80 000 företag. År 2006 var utdelningen till staten 350 miljoner kr. Vänsterpartiet anser att regeringen ska ge direktiv till Teracom att kraftfullt fortsätta utbygganden av bredband i hela landet, samt att köpa in privata bredbandsnät.

Staten bör även minska lönsamhetsmålet till 5 procent och avskaffa utdelningsmålet för att möjliggöra utbyggnad av bredbandsnät i landet.

#### ***d) Öppna källkoder och öppna standarder***

För IT-användare är det väsentligt att programmen är möjliga att ta del av, använda och utveckla. Alla de program som används idag (ordbehandlare, kalkylprogram, andra office-motsvarigheter, e-postprogram, kalenderhantare, bildbehandling, web-browsers, m.m.) finns även i öppna versioner. Att använda öppen mjukvara innebär en rad fördelar. Öppen mjukvara innebär att det står användaren fritt att ändra i mjukvaran, vilket gör att t.ex. staten och

andra fritt kan anpassa den efter behov. Öppen standard är när det finns en enighet om att använda sig av samma teknikstandard.

Vänsterpartiet anser att IT måste vara ett utvecklingsområde där alla ges tillgång att fritt utveckla sin kreativitet, där man har en chans att använda program efter eget huvud, där varje människa har rätt att anpassa program efter det behov man har, där individen har rätt dela med sig av program och information samt att det finns en möjlighet för varje människa att förbättra och utveckla ett program. I dag är denna frihet delvis beskuren och styrd av multinationella företag, som utan kontroll av demokratiska organ ensamma kan bestämma utifrån ett snävt vinstperspektiv. Utifrån ett jämlikhetsperspektiv kan inte information vara begränsad till privata företags intressen. Utifrån ett miljöperspektiv är det väsentligt att IT-utvecklingen inte hindras eller hämmas.

Den offentliga sektorn bör gå före och vara ett föredöme inom detta område. De statliga myndigheterna ska senast den 31 december 2010 till regeringen ha lämnat förslag på hur de den 1 januari 2012 har övergått till ett system med öppen mjukvara och öppna standarder.

Vad som här ovan anförs om klassfrågan i IT, tillgänglig och gemensam infrastruktur och öppna källkoder och standarder bör ges regeringen till känna.

## 5.5 Cykel

Det finns mycket som talar för att cykeln är ett viktigt transportmedel. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men det finns även positiva sociala dimensioner i och med att det är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. personer med utländsk bakgrund, pensionärer, barn och ungdomar.

Trots den stora betydelsen av cykeln, är det sällan cyklar prioriteras i trafiken eller ges tillräckliga resurser till investeringar. När alla talar om vikten av transportslagsövergripande lösningar finns nästan aldrig cykeln med som en del i en helhet.

### **Cykelns potential**

Inom en rad områden har cykeln mycket stor potential och är därmed ett framtidsinriktat transportmedel på kortare distanser.

#### *1) Miljö- och klimatvänlig*

Om fler cyklar är det lättare att nå de av riksdagen uppsatta miljö kvalitetsmålen. Det är framför allt målen om god luftkvalitet, begränsad klimatpåverkan och en god bebyggd miljö som berörs. För om andelen resor med cykel ökar blir utsläppen från vägtrafiken självklart lägre, vilket påverkar den lokala och globala luftmiljön. Fler som cyklar leder även till en bättre byggd miljö mer anpassad till människor än till bilar.

## Fel! Okänt namn på

### 2) *Kan ge ökad trafiksäkerhet*

Studier visar att ju fler människor som använder sig av cykel i stället för bil, desto färre olyckor och döda. Länder som har en hög andel cykeltrafik har lägre antal döda jämfört med länder med liten cykeltrafik. Det förutsätter dock investeringar i cykelinfrastruktur eller att motortrafikens hastighet sänks till 30 km i timmen där cyklister blandas med bilar. Det är även viktigt att cyklister själva följer de regler som är uppsatta samt använder sig av hjälm.

### 3) *Billigare för samhället*

Inom transportpolitiken råder det alltid konkurrens om pengar mellan trafikslag. Men med tanke på att cirka 10 procent av antalet resor sker med cykel har tilldelningen till cykeltrafiken varit låg. Cykeltrafiken får cirka 1 procent av de 22–23 miljarder kr som stat och kommuner varje år lägger på drift, underhåll och utbyggnad av vägnätet. Om en större andel av medlen tillfaller cykeltrafiken skulle samhällets kostnader minska. Det är som bekant betydligt billigare att bygga en cykelbana än en väg när det handlar om att lösa transporter på kortare sträckor. Schablonkostnaden för en ny cykelväg är cirka 1 200 kr per längdmeter, även om det i tätorter kan vara högre.

### 4) *Förbättrar hälsan*

Att många människor i Sverige är fysiskt inaktiva skapar problem. En bra hälsa och ett gott välbefinnande kan man delvis skapa genom regelbunden motion. Forskning visar att det är regelbundenheten som befrämjar hälsan och cykeln skulle i det sammanhanget kunna vara ett viktigt komplement till flertalet lokala transporter. Det kan till exempel gälla att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge i stället för att åka bil hela vägen till jobbet. Cykelvägar och kollektivtrafikplatser måste självklart kännas trygga och säkra för att fler ska använda sig av cykel.

### 5) *Fler får chans att förflytta sig*

Ett av de transportpolitiska målen är ökad tillgänglighet. Barn, ungdomar eller andra som inte har ständig tillgång till bil har idag sämre tillgång till transportsystemet. Ungefär 25 procent av alla hushåll saknar bil. En förbättrad cykeltrafik kan därmed förbättra tillgängligheten för väldigt många människor.

Om barns och ungdomars cyklande stärks, skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsobefrämjande.

### 6) *Kan Holland, kan vi!*

I Nederländerna har det satsats mycket på cykel. En mycket bra sammanfattning av vad det betyder finns redovisat i "Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter" av Krister Spolander Consulting, skriven på uppdrag av SIKÄ (Statens institut för kommunikationsanalys). Ett utdrag ur rapporten redovisas här nedan:

Den holländska cykelinfrastrukturen är imponerande. Cykeln har en egen infrastruktur, också längs landsvägarna mellan praktiskt taget alla tätorter. Inne i tätorterna är separerade cykelbanor stommen i cykelinfrastrukturen. Där blandtrafik förekommer är motortrafikens hastighet dämpad med en lång rad kreativa fysiska åtgärder. Trafikreglering och regelsystem i övrigt är anpassade till cykeltrafikens förutsättningar och behov.

Groningen kan tas som exempel. För ett par decennier sedan dominerade bilen, idag är förhållandena omvända genom att två tredjedelar av resorna görs med cykel. Det har skett genom att konsekvent prioritera cykeltrafik i omvandlingen av väg- och gatusystemet. Yta har tagits från körbanorna för bil för att skapa utrymme för cykelbanor, det finns mil efter mil av breda och framkomliga cykelvägar och i korsningar med cykelhuvudleder har biltrafiken ofta väjningsplikt. I cirkulationsplatser har cyklisterna egna körfält. I signalreglerade korsningar förekommer allgrönt för cyklisterna, innebärande att korsningen kan passeras i alla riktningar medan motortrafiken har rött.

### 5.5.1 Förslag inom cykeltrafik som kan leda till ökad social hållbarhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom cykeltrafiken och som kan vara ett sätt att få en mer socialt hållbar utveckling inom trafiken, där framför allt möjligheterna för barn, ungdomar, låginkomsttagare och personer med utländsk bakgrund att förflytta sig stärks. Samma förslag redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö* 2009/10:T426, men i den motionen utvecklas och fördjupas förslagen mer utförligt.

#### a) Fastställda och tydliga mål för ökad cykling

För tio år sedan skedde cirka 12 procent av alla resor på cykel. Idag är det endast 9 procent som sker med cykel. Detta är både beklagligt och anmärkningsvärt med tanke på att ungefär hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer. Vi vill höja ambitionsnivå när det gäller cykelns andel av antalet resor, så att den ökar från dagens 10 procent till 15 procent till 2015 och till 20 procent till 2019.

#### b) Inrätta cykelsamordnare

Vi vill att det inrättas en nationell och även regional cykelsamordnare. Cykelsamordnaren ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplaneringen på

**Fel! Okänt namn på**

nationell nivå, ansvara för relevanta utbildningar inom området och för nationella cykelbokslut m.m.

*c) Utvärdera målen noga*

Uppföljning av cykeltrafiken bör på nationell och regional nivå ske genom s.k. cykelbokslut. Exempel på saker som kan ingå i ett cykelbokslut är cykeltrafikens omfattning, olycksdata, investeringar i infrastruktur, genomförda kampanjer, cyklisternas värderingar med mera.

*d) Öka anslaget till investeringar i cykelinfrastruktur*

Idag får cykeltrafiken 1 procent av statens och kommuners anslag inom vägtrafiken, men det är ca 10 procent av samtliga transporter som sker med cykel. Vi vill höja de statliga anslagen till cykeltrafiken, från dagens låga 200 miljoner till 700 miljoner kronor per år.

*e) Låt cykel vara en del av tågresan*

Det finns ett stort behov av att stimulera människor till att kombinera resande med cykel och tåg. Om människor känner att det är besvärligt och krångligt med kombinationsresor blir antagligen valet av bil mer attraktivt som transportmedel.

I dag används cykel i drygt 10 procent av samtliga tågresor. Samtidigt vet vi att cirka 40 procent av landets befolkning bor inom en radie av två kilometer fågelvägen från en järnvägsstation.

Men det finns även goda förutsättningar för människor att ta cykeln till ett kollektivtrafikläge och sedan byta till tåg eller buss. För att människor ska vilja ta cykeln till tåget måste det finnas gott om cykelparkeringar som är säkra och har regnskydd. I vissa lägen bör det även byggas cykelgarage med bevakning.

*f) Bygg cykelparkeringar vid järnvägsstationerna*

Vi vill bygga ut antalet cykelparkeringar vid tågstationerna. Banverket uppskattar kostnaden till 240 miljoner kronor. Om statens andel av bidraget motsvarar 50 procent blir statens kostnad 120 miljoner kronor per år, vilket är den summa vi avsatt i vår infrastrukturplan.

*g) Tvinga tågoperatör att använda tåg som kan medföra cykel*

Vi anser att alla tågoperatörer som bedriver persontrafik måste använda tågvagnar som kan transportera cyklar.

*h) Möjliggör att fler kan klimattrampa till jobbet*

Vi vill slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare stimulerar sin personal att istället för bil ta cykel till arbetsplatsen.

**Fel! Okänt namn på**

*i) Stöd forskning om cykel*

Regeringen bör i regleringsbrev eller i annan form ge Vägverket i uppdrag utreda cyklandets aspekter utifrån socioekonomiskt, etniskt och jämställdhetsperspektiv.

*j) Upprätta strategiska cykelplaner*

Vi vill att kommuner ska upprätta cykelplaner och redovisa hur de avser att förbättra sitt cykelvägnät och öka andelen transporter med cykel.

*k) Statsbidrag till cykelbanor*

Vi vill därför att det införs ett statsbidrag på 50 procent av anläggningskostnaden till cykelinfrastruktur i kommuner som upprättat cykelplaner.

*l) Se över trafikregler som missgynnar cykel*

Regeringen bör utreda och se över trafikregler så att de inte missgynnar cykeltrafik.

*m) Gör cykelöverfarterna säkra*

Det lagliga skyddet för cyklister bör stärkas genom att cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter. Vägverket bör även få i uppdrag att utreda på vilket sätt cykelöverfarter kan göras säkrare och hur dessa kan få ett mer enhetligt utformande.

*n) Tillåt cykling i motgående riktning på enkelriktade vägar*

Regeringen bör undersöka möjligheten att tillåta väl avgränsade cykelvägar/cykelbanor i motgående riktning på en enkelriktad väg.

*o) Tillåt högst 30 km i blandad trafik*

Om vi ska nå nollvisionen inom rimlig tid kan inte blandtrafik tillåtas med så höga hastigheter som 50 km/h.

*p) Förbättra vägvisningen för cyklister*

Vi vill att vägvisningen för cykeltrafik ska förbättras och byggas ut med enhetliga skyltar.

*q) Hindra inte cykeln vid anläggande av två-plus-ett-vägar*

Vi anser att när två-plus-ett-vägar byggs så ska alltid cykeltrafikanternas perspektiv vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

Vad som här ovan anförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen med ökad cykeltrafik bör riksdagen ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

## 5.6 Lokal och regional kollektivtrafik

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. För att lyckas med detta krävs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. Kollektivtrafik, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänligt och trafiksäkrare och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet.

Kollektivtrafiken är en central del i att stärka dessa gruppers vardagssituation och möjlighet att förflytta sig. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks. Men en stärkt kollektivtrafik möjliggör även för män att använda sig av ekologiskt hållbara transportsystem i högre grad. Män måste i större utsträckning bryta sitt beteendemönster och sin tradition av att använda bil i så stor utsträckning som sker idag.

### Mer lokala bussar

Bussar är och kommer under lång tid framöver att vara det viktigaste transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik. 70 procent av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss. Spårtrafiken är självklart av stor betydelse, men om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras när det gäller vägtrafik och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter.

### Privatisering gynnar ej resenären

Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljettpengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola m.m. en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har dock länge varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. Om man vill sätta resenären i centrum är detta inte rätt väg att gå.

Kollektivtrafiken ska därför i huvudsak drivas av samhället: i kommunal, landstings- eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas. Om länstrafikbolag och kommunala trafikbolag p.g.a. ekonomiska svårigheter höjer biljettpriserna finns en uppenbar risk att många väljer bort det kollektiva resandet, vilket leder till minskad trafikering och därmed i hög grad påverkar de grupper som är i störst behov av en väl fungerande kollektivtrafik.



### **Förseningar hotar kollektivtrafikens utveckling**

Ett stort problem är att dagens kollektivtrafikresenärer drabbas av förseningar. Det har sin orsak i dåligt banunderhåll på spåren, för liten järnvägskapacitet och för stor trängsel i tätorter. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Det är inte acceptabelt att tvingas använda delar av sin tid till väntan på vägen till arbetet och skolan. Med en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår kan situationen förbättras. Om dessa åtgärder genomförs leder det även indirekt till att den vägtrafik (bil eller lastbil) som måste fram också ökar sin kvalitet och tillgänglighet i trafiken. Då behövs inte heller några nya dyra motorvägar.

#### **5.6.1 Förslag inom kollektivtrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet**

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom lokal och regional kollektivtrafik som kan vara ett sätt att öka den sociala hållbara utvecklingen inom trafiken och därmed öka möjligheten att förflytta sig. Vissa av förslagen (a–o) redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö* 2009/10:T426, men i den motionen utvecklas och fördjupas dessa förslag mer utförligt, vilket gör att de är kortfattat redovisade här. I den motionen finns det mer skarpa förslag kring det som föreslås under a–o här nedan. Förslagen p–v redovisas dock i sin helhet i denna motion.

För att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling krävs bl.a. följande generella åtgärder som i allmänhet gynnar de grupper som är i störst behov av kollektivtrafik, så som låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn, ungdomar och pensionärer.

##### *a) Kollektivtrafiken ska ägas och drivas gemensamt*

Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola en del av den grundläggande samhällsservicen. Kollektivtrafiken ska i huvudsak drivas av samhället: i kommunal, landstings- eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas.

##### *b) Större statligt ansvar för finansiering*

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Riksdag och regering ska därför tillskjuta medel motsvarande 1,5–2 miljarder kr/år för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken.

##### *c) Skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån*

#### **Fel! Okänt namn på**

Vi vill i enlighet med Klimatberedningens förslag se över möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma sätt som görs idag med t.ex. bidrag till friskvård.

#### *d) Inför ett avståndsbaserat reseavdrag*

Vi vill att det snarast tillsätts en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden.

#### *e) Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter*

Vi anser att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel och att om det i framtiden t.ex. skulle bli aktuellt att, i enlighet med förslag från Klimatberedningen, BNP-koppla drivmedelsskatterna till den ekonomiska utvecklingen ska busstrafiken kompenseras för dessa ökade kostnader.

#### *f) Låt busstrafiken slippa trafikförsäkringspremien*

Bussar har fått en ökad premieskatt med ca 8 000 kr per buss trots att bussen är så oerhört mer trafiksäker än vad en bil är. Vi vill avskaffa den nya trafikförsäkringspremien, vilket betyder att vi återför ca 100 miljoner kronor till busstrafiken.

#### *g) Låt busstrafiken få sänkta fordonsskatter*

Kollektivtrafiken måste stimuleras och vi vill därför sänka fordonsskatten för tunga bussar till 2000 års nivå, dvs. från 20 000 kr till 1 500 kr.

#### *h) Försök med avgiftsfri kollektivtrafik*

Vi vill att det genomförs ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken. Forskningen som kopplas till klimattaxaförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, miljöpåverkan, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.

Vad som här ovan anförs om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom generella satsningar för ökad kollektivtrafik och därmed stärka låginkomsttagares, personers med utländsk bakgrund, barns och ungdomars resande bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling för i första hand människor som bor i storstäder/större städer krävs bl.a. följande åtgärder:

#### *i) Låt intäkterna från trängselavgifterna gå till kollektivtrafiken*

Intäkterna från trängselavgifterna ska i huvudsak användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

#### *j) Satsning på ny spårtrafik och nya spårfordon*

För att möjliggöra ett nytänkande kring lokal spårtrafik vill vi avsätta 500 miljoner kronor varje år till utveckling av lokal spårtrafik, vilket betyder 6 miljarder under perioden 2010–2021. Vi vill även att staten fortsätter ge

## Fel! Okänt namn på

statsbidrag till inköp av lokala spårfordon med 400 miljoner per år, vilket betyder 4,8 miljarder under perioden 2010–2021.

### *k) Satsning på BRT-bussar*

BRT, Bus Rapid Transit, är ett sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvalitén på de långa bussarna är högre än vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: fler människor kan förflyttas på samma tid men med lägre kostnad.

Vi anser att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken.

Vad som här ovan anförs om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom ökad kollektivtrafik för människor i storstäder/större städer bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling för i första hand människor som bor i glesbygd krävs bl.a. följande åtgärder:

### *l) Statliga medel till kollektivtrafik på landsbygden*

Behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. Det finns därför inte en lösning som passar hela landet. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa sträckor dagligen för att kunna ta sig till och från arbeten eller utbildningar. Som en del av vår skatteväxling avsätter vi, i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010, 2,5 miljarder under en treårsperiod till kollektivtrafik på landsbygden (500 miljoner kr 2009, 1 000 miljoner kr 2010 och 1 000 miljoner kr 2011).

### *m) En förbättrad samordning*

Det samhällsbetalda trafikutbudet ska samordnas för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.

### *n) Stöd försök med anropsstyrd kollektivtrafik*

Staten bör stimulera de regionala trafikhuvudmännen till försök med en utökad anropsstyrd kollektivtrafik.

### *o) Inför ett avståndsbaserat reseavdrag som inte missgynnar landsbygden*

Se ovan.

### *p) Utökad pendlande för landsbygden*

Vänsterpartiet vill dels se en nationell plan för hur vi ska möta de utmaningar som vi står inför när det gäller att alltmer smälta samman arbetsmarknadsreg-

#### Fel! Okänt namn på

ionerna till en helhet, dels utveckla Sveriges samlade ekonomi och gemensamma välbefinnande. Detta eftersom vi är övertygade om att varje region behövs i detta arbete. Men det krävs också lokala planer inom varje arbetsmarknadsregion som analyserar var problemen för ett utökat arbetspendlande ligger.

Vad som här ovan anförs om att stärka den socialt hållbara utvecklingen genom ökad kollektivtrafik för människor i glesbygd bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling för i första hand människor med funktionsnedsättning krävs bl.a. följande åtgärder:

#### *q) Ökad tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning*

I samarbetspropositionen Moderna transporter föreslog Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet att Vägverket och Banverket, inom ramen för arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, gemensamt bör leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning. I propositionen konstateras att anpassningen av kollektivtrafiken för att tillgodose behovet för personer med funktionsnedsättning går för långsamt i förhållande till det uppställda målet.

Regeringen bör snarast lägga fram ett förslag till hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt snarast möjligt. Detta bör ges regeringen till känna.

#### *r) Handikappanpassning samt säkra och smidiga bytesstationer*

Vi har avsatt medel för handikappanpassning i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2021. Vi föreslår i Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010 att det under en tolvårsperiod avsätts speciella medel, men även inom ramen för de regionala planerna, så att tillgängligheten i kollektivtrafiken kan öka. Regeringen bör avsätta medel för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder i kollektivtrafiken i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi vill avsätta riktade medel till handikappanpassning samt förbättrade miljöer vid stationer och hållplatser. Det sista är inte minst viktigt för att skapa trygga fysiska miljöer för kvinnor och män som är utformade för att underlätta snabba och smidiga byten inom kollektivtrafiken.

#### *s) Normala resekostnader för personer med funktionsnedsättning*

Att ta ut en egenavgift för resa med färdtjänst som inte motsvarar avgiften för resa med den ordinarie kollektivtrafiken ställer åter personer som är i behov av färdtjänst i en ojämlik situation. Detta diskriminerar människor med färdtjänsttillstånd. Vänsterpartiet föreslår att det i lagen om färdtjänst införs en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska "motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel". Regeringen bör utreda kostnad och genomförande av en lagändring om att egenav-

gifterna ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*t) Begränsningar av antal resor*

Att begränsa antalet resor inom färdtjänsten strider mot principen om allas lika rätt att ta del av samhällslivet och därmed också principen om jämlika levnadsvillkor för alla. Tillstånd till färdtjänst meddelas för den som på grund av funktionsnedsättning ”som inte endast tillfälligt har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel” (7 § lagen om färdtjänst). Funktionsnedsättning hänger därför samman med tillståndet att ha tillgång till färdtjänst. Begränsas då möjligheten för personer med färdtjänstillstånd att resa så kommer dessa inte i en jämbördig situation i förhållande till dem som utan begränsningar kan resa med olika kommunikationsmedel. Vänsterpartiet nådde under våren 2006 en viss framgång på det här området när vi förhandlade om den trafikpolitiska propositionen (prop. 2005/06:160) med den dåvarande socialdemokratiska regeringen. Riksdagen beslutade då att resor som kan anses vara väsentliga för en tillståndshavare får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl. Detta innebär en inskränkning i möjligheterna att begränsa antalet resor som vi menar är nödvändig. Vi avser att noga följa hur denna förändring faller ut, eftersom vi egentligen vill ha en tydligare reglering som hindrar kommuner och trafikhuvudmän att utfärda generella begränsningar av antalet färdtjänstresor.

*u) Inrätta tillsynsmyndighet*

Det räcker därför inte att Vägverket får ett sektorsansvar för färdtjänsten och riksfärdtjänsten även om de har ett klart uttalat ansvar för redovisning, analys och utvärdering av utvecklingen inom färdtjänsten och riksfärdtjänsten. Det behövs även tillsyn för att se till att lagarna efterlevs. Därför behövs en tillsynsmyndighet som kan ge ut anvisningar, råd och rekommendationer och dit enskilda kan vända sig med sina klagomål i frågor som rör dessa discipliner. Tillsynsmyndigheten ska även ha till uppgift att göra en generell uppföljning av färdtjänsten och riksfärdtjänsten. Socialstyrelsen bör ha den övergripande tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*v) Ledsagare och medresenär*

Beslutet om färdtjänst ska gälla även ledsagare och att de ökade kostnader som det eventuellt kan ge upphov till är berättigade för att ge människor med funktionshinder en ökad trygghet i resandet. Därigenom undviks också en omfattande administration, domstolsprövningar och en stor rättsosäkerhet för den enskilde resenären. Detta bör reducera kostnaderna avsevärt. Problemet med det nuvarande systemet är att den färdtjänstberättigade i vissa situationer får ta med en ledsagare om den behövs under resan, men inte om det behövs en ledsagare under själva vistelsen vid resmålet. För att förenkla processen

**Fel! Okänt namn på**

bör beslutet om färdtjänst sålunda gälla även för ledsagare. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vidare är det också skäligt att den som söker tillstånd för färdtjänst ska kunna ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer och då ska tillståndet även gälla för denna eller dessa. Avgiften för medresenären ska då inte heller överstiga den som gäller för allmänna kommunikationsmedel. Här har Färdtjänstutredningen befarat att det kan finnas gränsdragningsproblem. Trots detta bör en färdtjänstberättigad få ta med medresenärer och detta bör regleras i de två färdtjänstlagarna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 5.7 Järnvägstrafiken

Järnvägstrafiken i Sverige styrs idag utifrån företagsekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället. Resultat av privatisering och konkurrensutsättningar är att t.ex. SJ tvingats minska antalet anställda, höja biljettpriserna och dra in på underhållet till tågen. Det medför att många resenärer, t.ex. studenter, pensionärer och andra med låga inkomster, väljer att istället resa med bil eller flyg. Dessutom har förseningar och inställda tåg inte förbättrat situationen. Då kvinnor använder sig av tåg i högre utsträckning än män har deras transportbehov försämrats i högre grad.

Vi menar att en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Kvinnor och män har olika resmönster och använder transportfärdmedel i olika hög grad. Fler män färdas med flyg och bil och fler kvinnor färdas kollektivt med lokaltrafik och tågtrafik. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker idag, är det viktigt att prioritera färdmedel som kvinnor använder.

### **Privatisering försvårar för resenären**

Genom att privatisera och dela upp trafikverksamhet försvårar man för den enskilda individen att se helheten. Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst, utan att trafiken fungerar, är prisvärd och har god kvalitet. Men detta försvåras genom användandet av företagsekonomiska principer på samhällspolitiskt viktiga områden. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Kvinnor och män blir knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det inte fungerar.

Järnvägstrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola m.m. en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har dock länge varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. Om man vill sätta resenären i centrum är detta inte rätt väg att gå.

### **Tågförseningar drabbar resenären**

Kvinnor och män måste kunna lita på att järnvägstrafiken fungerar och är tillförlitlig om man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Annars blir det svårt att få fler att resa kollektivt. Staten har här ett ansvar att stärka individens rättigheter inom kollektivtrafiken.

Ett stort problem är att dagens tågresenärer drabbas av förseningar. Det har sin orsak i dåligt banunderhåll på spåren och för liten järnvägskapacitet. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Med en utbyggd järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår kan situationen förbättras.

### **5.7.1 Förslag inom järnvägstrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet**

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom järnvägstrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka den sociala hållbara utvecklingen inom trafiken. Samtliga förslag (a–j) redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö* 2009/10:T426, men i den motionen utvecklas och fördjupas dessa förslag mer utförligt, vilket gör att de är kortfattat redovisade här. I den motionen finns det mer skarpa förslag kring det som föreslås under a–j här nedan.

För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar transportsektor för låginkomsttagare, barn, ungdomar, personer med utländsk bakgrund krävs bl.a. följande:

#### *a) Öka banunderhållet och minska tågförseningarna*

Vi vill avsätta 7,6 miljarder kr/år, dvs. totalt ca 91 miljarder kronor, till ökat banunderhåll under perioden 2010–2021. Det är därmed 2,3 miljarder kr högre än dagens nivå. En kraftig ökning av banunderhållet leder till minskade förseningar för resenärerna.

#### *b) Bygg mer järnvägar*

I den motion vi lämnat till riksdagen med anledning av regeringens proposition för ny infrastrukturinriktning för 2010–2019, *Framtidens resor och transporter* 2008/09:35, föreslår vi att den framtida investeringsnivån ska ligga på ca 16 miljarder kr per år, dvs. 78 procent högre än dagens nivå. Det är för hela planperioden ca 191 miljarder kronor.

#### *c) Inför en investeringsbudget*

För att möjliggöra stora satsningar på nya spår och ökat underhåll av järnvägarna krävs ett ändrat tankesätt när det gäller vad som är en investering för framtiden. Statens nuvarande budgetsysteem ser inte en investering som vare sig något långsiktigt eller som en tillgång. Istället betraktar budgetlagen en långsiktig investering som kortsiktig konsumtion. Vill man ha en rättvis fördelning av kostnader ska dagens generation betala för allt som konsumeras idag, medan det som kan konsumeras under en längre tid, dvs. en investering, ska delas upp under en längre amorteringstid.

**Fel! Okänt namn på**

*d) Ompröva avreglering och bolagisering*

Kvinnor och män har olika resmönster och använder transportfärmedel i olika hög grad. Fler män färdas med flyg och bil och fler kvinnor färdas kollektivt med lokaltrafik och tågtrafik. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker idag, är det viktigt att prioritera färdmedel som kvinnor använder i större utsträckning.

Det som är företagsekonomiskt lönsamt är inte per automatik också bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vänsterpartiet vill pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.

*e) Sänk SJ:s avkastningskrav*

Statens hårda avkastningskrav på SJ har lett till en stark fokusering på att skapa vinst. "Vanliga" resenärer har fått stå tillbaka medan inriktningen har varit att konkurrera med flyget om höginkomstresenärerna och inte minst tjänsteresenärerna. SJ:s inriktning blir därmed ett sätt att fokusera på marknadsandelar där män dominerar.

Vänsterpartiet vill att SJ AB:s avkastningskrav till ägaren, dvs. staten, avskaffas och att lönsamhetsmålet minskas till 5 procent. SJ skulle då dels kunna sänka priserna på biljetterna, dels enklare reinvestera i nya tåg och vagnar.

*f) Kombinera SJ:s ensamrätt med en trafikeringsplikt*

Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. genom en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. Ägardirektivet måste ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

*g) Samordna den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg*

Vi vill utveckla ett helhetsansvar och ställa tydliga krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Skåne-regionens och Norrlandstågs trafikeringsrätt är t.ex. på lång sikt ett hot mot de längre tågresorna. SIKA har i en rapport konstaterat att det kan leda till ett minskat utbud av resor med tåg på längre sträckor.

*h) Överför ansvaret för tågstationerna till Banverket*

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Vi finner inga som helst skäl till att ansvaret för stationsbyggnaderna ska ligga hos Jernhusen AB, utan anser att ansvaret borde flyttas över till Banverket. Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet finns ingen anledning att ha ett bolag som endast syftar till att tjäna pengar på



sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vi anser att ansvaret för stationerna ska överföras till Banverket.

*i) Sätt resenären i centrum*

För att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande skulle vi vilja se att det skapades ett "resanderåd" med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. För det ska inte vara så att resenärerna ska behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen. Kvinnor och män efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, t.ex. ersättningstrafik, tidsförluster, rätt till ersättning m.m.

*j) Överför Arlandabanan till Banverket*

Vi anser att staten ska använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Banverket övertar ansvaret för järnvägssträckan. Dagens situation betyder att det är företagsekonomiska mål som vägleder Arlandabanans drift. Rationella beslut och övervägande av privata intressen överensstämmer inte alltid med samhälleliga mål. En önskan om att öka antalet resenärer genom att sänka biljettpriset är kanske inte företagsekonomiskt intressant. För att klara en kapacitetshöjning, måste företaget göra investeringar i nya tåg, vilket är en ökad finansiell risk. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan ett sänkt pris däremot vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och att miljöpåverkan därmed minskar. Den samhälleliga finansiella risken kan därför ses i ett större sammanhang och i ett längre perspektiv. Vi anser att staten ska äga och driva Arlandabanan. Sänkta priser skulle generellt sett gynna dem med lägre inkomster, t.ex. invandrare, pensionärer, studenter och ungdomar.

Vad som här ovan anförs om att öka den sociala hållbara utvecklingen med utökad järnvägstrafik bör riksdagen ge regeringen till känna.

## 5.8 Sjöfarten

### 5.8.1 Inför ett vägpris till Gotland!

Utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Med tanke på den stora påfrestning Östersjön redan utsätts för är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Detta ska vara en utgångspunkt när man väger hastigheten på båtarna i förhållande till deras miljöpåverkan. Detta är betydelsefullt oberoende av

### **Fel! Okänt namn på**

om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen vägpris.nu. De föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Beräkningar från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle uppgå till ca 220 miljoner kronor med ett system som påminner om vägpris.nu:s förslag. Vi vill att det så snart som möjligt införs ett vägpris till och från Gotland. Detta bör ges regeringen till känna.

### **5.8.2 Överför Gotlandstrafiken till staten**

Den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Gotland kan inte leva och utvecklas positivt om man inte kan lita på att trafiken till och från ön har en långsiktig regelbundenhet. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar. Detta bör ges regeringen till känna.

### **5.8.3 Social dumpning**

Den svenska kusten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Ett fartyg med "fiffelflagg" innebär ofta undermåligt tonnage, hög olycksstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Fiffeltonnaget är ofta de största miljöbovarna med oljeutsläpp och dylikt.

Svensk sjöfart ska inte konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage utan istället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar. Detta bör ges regeringen till känna.

### **5.8.4 Kränkningar av integriteten**

I samband med regeringens proposition 2003/04:106 lämnade vi ett antal förslag till ändringar i lagen om sjöfartsskydd. Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bl.a. terrorism. Reglerna är en direkt följd av händelserna i USA den 11 september 2001 och innebär att rederier, fartyg och hamnanläggningar ska samarbeta i syfte att upptäcka och bedöma hot i form av brottsliga handlingar mot sjöfartssektorn.

Händelserna den 11 september har förändrat samhället markant. I paniken och hysterin som följde har åtgärder vidtagits och nya lagar och förordningar snabbt arbetats fram och dessa har fått oväntade och negativa följder för grupper av människor. De begränsar också den enskilda människan och gör vårt samhälle mer slutet och kontrollerande.

Vår kritik mot kroppsvisitering, undersökning av sjömännens rum/hem och inskränkningarna i rörelsefrihet kvarstår och det vi framförde i motion med anledning av prop. 2003/04:106 är fortfarande aktuellt. Vänsterpartiet menar

att en sådan utveckling måste hejdas. I jakten på terrorister, eller för att förebygga brott, får inte rättssäkerheten för den enskilda människan offras. Detta bör ges regeringen till känna.

### 5.8.5 Intendenturpersonal

I regeringens proposition 2006/07:31 Lättnader i mönstringen av intendenturpersonal föreslogs att regeringen skulle kunna meddela föreskrifter om undantag från mönstringslagens tillämpning för annan sjöpersonal än däck- och maskinpersonal samt telegrafister, dvs. för intendenturpersonal. De säkerhetsaspekter som mönstringen tillgodoser även för intendenturpersonal föreslogs i stället kunna tillförsäkras genom att regeringen får meddela föreskrifter om vad som ska gälla för den personal som undantas från lagens tillämpning.

Den viktigaste utgångspunkten för regeringens förslag till ändringar av mönstringsregler var kostnadsskäl. Ändringen riskerar att gå ut över säkerheten. Förvisso vill regeringen att intendenturpersonal även i fortsättningen ska genomföra hälsoundersökning av syn och hörsel. Men vi är oroade för att detta inte är tillräckligt för att garantera en hög säkerhet ombord. Idag ingår alla, även intendenturpersonal, i ett fartygs säkerhetsorganisation. Genom mönstringen får man vetskap om var någonstans i säkerhetsorganisationen en person ska placeras för att skapa en så säker och bra organisation som möjligt.

Mönstringen kan alltså inte ersättas av en hälsoundersökning genom kontroll av syn och hörsel, utan mönstringen ska ses som ett viktigt verktyg för att garantera en hög säkerhet till sjöss. Genom att alla personalgrupper genomgår mönstring tydliggör man även sammanhållningen av de olika personalgrupperna och det skapas därmed inte något A- respektive B-lag på varje fartyg. Vi anser att mönstringsplikt för intendenturpersonal garanterar en hög sjösäkerhet och bör återinföras. Detta bör ges regeringen till känna.

## 5.9 Vägtrafiken

66 procent av alla resta kilometer sker med bil. Oberoende av anledningen till att man förflyttar sig (arbets-, fritids, eller inköpsresor) dominerar bilen. Män står för ca 70 procent av all bilkörning i Sverige. Två tredjedelar av dem som inte har tillgång till bil eller körkort är kvinnor. Förmånsbilarna körs nästan uteslutande av män. Män gör tre fjärdedelar av alla tjänsteresor. Det är även stor skillnad mellan inkomsttagare. Människor med höga inkomster har i allmänhet större tillgång till bil än de med låga inkomster som t ex barn, ungdomar, pensionärer, personer med funktionshinder, personer med utländsk bakgrund, arbetare och lägre tjänstemän.

När den borgerliga regeringen vill satsa mer medel på vägtrafik, betyder det därmed att de välbeställda ska få en ökad del av de trafikresurser som finns.

Det är helt orimligt att människor med låga inkomster, vilka är i absoluta flertal, inte ska få en större andel av trafiksatsningarna till de trafikslag de är i störst behov av. Den kollektiva trafiken är den som i största möjliga mån

Fel! Okänt namn på

leder till en förbättrad miljö, att fler människor kan öka sin frihet att förflytta sig och som ökar trafiksäkerheten. Vi behöver därför öka andelen kollektiva resor för att få ett mer socialt och ekologiskt hållbart resande. Men vi behöver även med hjälp av ekonomiska styrmedel minska bilismen och styra över transporter från väg till spår och från enskilt till kollektivt resande.

Beteendet i trafiken varierar också systematiskt. Det är nästan enbart män som blir fällda för vållande till annans död i trafiken. Vad gäller rattonykterhet och mycket stora hastighetsöverträdelser innehar också män en tätposition. Av de attitydundersökningar som gjorts framgår att kvinnor sätter trygghet, säkerhet och minskad miljöbelastning högt medan män i genomsnitt prioriterar fart och framkomlighet.

Det finns ekonomiska styrmedel som motverkar jämställdhets-, miljö- och sociala mål. Dessa regler har då i vissa fall andra syften, t.ex. regionalpolitiska. Ibland beror det också på att svenska regler inte kan skilja sig nämnvärt åt jämfört med de regler som finns i våra grannländer. I andra fall saknas ett tydligt motiv till regeln. I de flesta fall är det dock ingen större svårighet att byta ut dessa styrmedel mot andra styrmedel som har minst lika god effekt på andra samhällsmål och som saknar negativ effekt på miljö- och jämställdhetsmålen.

### **5.9.1 Förslag inom vägtrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet**

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom vägtrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka den sociala hållbara utvecklingen inom trafiken och därmed minska den sneda fördelningsbalansen inom trafikpolitiken så att framför allt låginkomsttagare inte missgynnas. Förslagen (a–h) redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö 2009/10:T426*, men i den motionen utvecklas och fördjupas dessa förslag mer utförligt, vilket gör att de är kortfattat redovisade här. I den motionen finns det mer skarpa förslag kring det som föreslås under a–h här nedan. Förslagen j–s redovisas dock i sin helhet i denna motion.

För att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling krävs bl.a. följande generella åtgärder som i allmänhet förbättrar balansen så att låginkomsttagare inte missgynnas inom trafikpolitiken:

#### *a) Höj skatten på bensin och diesel*

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdssätt. Bensinskatten är här ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Bensinskatterna innebär även en omfördelning från män till kvinnor, eftersom det är män som i större utsträckning är användare och ägare av bilar. Oavsett inkomstläge, ärende och resväg åker männen oftare med bil. Den dagliga körsträckan är för män 44 km och för kvinnor 21 km.

## Fel! Okänt namn på

Utifrån höga ambitioner på miljö- och klimatområdet är dessa myndigheters förslag och slutsatser viktiga att beakta. Vi anser därför att det krävs en höjning av bensin- och dieselskatten med 75 öre under tre år.

### *b) Miljöriktad förmånsbeskattningen*

Eftersom så många nya personbilar köps av företag är det viktigt att förmånssystemet har koppling till miljöpåverkan. Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan, dvs. ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet. Men en sådan ändring har även ett genusperspektiv. För dagens förmånsbeskattning kan nästan ses som en riktad satsning till män att inte behöva ta hänsyn till miljöpåverkan. Ungefär 85 procent av förmånsbilarna går till män.

Fri parkering vid arbetsplatser betraktas idag som en skattepliktig förmån. För tjänstebilar anses fri parkering vid arbetsplatsen ingå i förmånen. För anställda med egen bil beror skattebedömningen på om bilen används regelmässigt i tjänsten eller inte. Parkeringsförmåner gynnar män mer än kvinnor.

### *c) Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande*

Denna skattesubvention leder till att den enskildes kostnad för i huvudsak biltransporter till arbetet sjunker. Det ger också ett incitament till att äga en bil, vilket bidrar till en ökning av övrigt bilåkande. Det snedvrider valet mellan olika transportsätt och motverkar kollektivtrafikåkande, bilpooler, samåkning, gång- och cykeltransport. Systemet inbjuder också till ett omfattande fusk och det är svårt att kontrollera tidsvinsten.

Reseavdraget motverkar ökad jämställdhet eftersom det är en majoritet av män som gör reseavdrag. Det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor), så som dagens system gör. Vi vill hitta ett system som gynnar den enskilda att färdas med kollektivtrafik. Vi vill att regeringen tillsätter en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden.

### *d) Subvention till efterkonvertering av äldre bilar*

Sverige har över 4 miljoner personbilar och 225 000 motorcyklar. Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än 10 år. Att allt fler nya bilar säljs som miljöbilar är bra, men även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av vägfordonen att vara fossildrivna. Potentialen för konvertering av fossilbränsledrivna vägfordon är med andra ord stor. De med låga inkomster och kvinnor har i högre grad äldre bilar. För dem är det kanske inte aktuellt eller möjligt att köpa en ny bil och då skulle en efterkonvertering ändå möjliggöra en aktiv insats mot mindre miljöpåverkan.

Vi vill tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet under år 2010 införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol/biogas/el, inom en budgetram på 50 miljoner. Premien bör vara cirka 5 000 kronor för byte från bensin till etanol och cirka 10 000 kronor för byte till biogas och el. Stödet till efterhandskonvertering ska inte göras permanent. Vi vill också se

#### **Fel! Okänt namn på**

över fordonsbeskattningen så att konverterade fordon får en mer förmånlig beskattning.

Vi presenterar förslaget i vår motion 2009/10:T427 Utgiftsområde 22 Kommunikationer, men även i Vänsterpartiets budgetmotion med anledning av regeringens budgetproposition för 2010.

#### *e) Inför en försäljningsskatt som är koldioxidrelaterad*

Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. EU-kommissionen har lagt ett förslag som går ut på att länderna ska avskaffa sina försäljnings- eller registreringsavgifter. Det finns dock ännu inget slutgiltigt beslut i frågan.

Vi anser att Sverige ska införa en försäljningsskatt. Det är viktigt att ge tydliga signaler om vilken väg samhället vill att fordonstillverkare ska gå. En försäljningsskatt tydliggör livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mindre bilar.

Vad som här ovan anförs om att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling och förbättra balansen så att låginkomsttagare inte missgynnas inom trafikpolitiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling krävs bl.a. följande åtgärder för att förbättra balansen så att landsbygdsbor inte missgynnas inom trafikpolitiken:

#### *f) Kompensera de som drabbas hårdast*

En höjning av drivmedelskatter ger dock oönskade effekter för dem med låga inkomster (t.ex. kvinnor) och för dem som bor på landsbygden. Därför gör vi en skatteväxling så att dessa grupper inte drabbas så hårt. Det sker bl.a. genom sänkt fordonsskatt på landsbygden, höjd milersättning och genom ett riktat stöd till kollektivtrafik på landsbygden.

#### *g) Motverka nedläggningen av bensinstationer*

Liknande problem står de mackar som finns kvar på landsbygden inför. De stora bensinbolagen inskränker sin service och ställer allt hårdare krav på volym. Nya typer av bränslen försämrar också tillfälligt ekonomin. Vänsterpartiet har här i samarbete under den förra regeringen med stöd försökt dämpa den utveckling som är nödvändig på miljöområdet. Ytterligare insatser kommer säkert att behövas. Norge har genom flexibilitet och påhittighet lyckats hejda utvecklingen mot färre mackar. Vi anser att denna fråga måste vara en av de viktigare i en ny regionalpolitisk utredning.

#### *h) Utred regional kompensation och differentiering*

Förslag om höjning av skatter på fossila drivmedel möter ofta motstånd från framför allt landsbygdsbilister, motor- och väglobbyorganisationer. Om man studerar det faktiska resandet i olika regioner finner man att det genomsnittliga antalet resor, restiden och reslängden är relativt lika över landet. Kortast restid har man i tätorter i norra delen av landet och längst i Stockholm, storstadsregionerna Göteborg och Malmö samt norra landsbygden.

## Fel! Okänt namn på

Regionalpolitik ska i första hand bedrivas genom styrmedel som är miljöneutrala eller miljöförbättrande och inte genom subvention av miljöskadliga företeelser, exempelvis fossildrivna vägtransporter. Ekonomiska styrmedel som till exempel koldioxidskatt på fossila drivmedel är nödvändiga för att nå miljömålen.

På grund av långa avstånd på landsbygden kan dock generellt höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda där tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i sju skogslän i inlandet. Men vi anser att beskattningen av bilismen ytterligare måste differentieras utifrån regionala skillnader. Tänkbara åtgärder kan vara att i områden som idag har sänkt fordonsskatt sänka avdragsgränsen för bilreseavdraget eller höja reseavdraget per mil. Staten bör utreda hur regional differentiering av beskattningen av bilismen kan utformas.

För att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling krävs bl.a. följande åtgärder för att förbättra balansen så att låginkomsttagare i storstäder/större städer inte missgynnas inom trafikpolitiken:

### *i) Låt fler kommuner få chans att införa trängselskatt*

Det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot vägträngsel är en trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik.

Men trängselskatten är även ett radikalt omfördelningssystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt fördelningsanalyser låginkomsttagare och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

### *j) Låt intäkterna från trängselskatt gå till kollektivtrafik*

Vänsterpartiet anser att intäkterna från trängselskatt ska användas till satsningar inom framförallt kollektivtrafiken. Att satsa intäkterna på att bygga nya vägar motverkar syftet med avgifterna och ökar ojämställdheten inom trafikpolitiken. Regeringen anser att det är bra att plöja ned miljardbelopp i vägar, men inte att en enda krona ska gå till kollektivtrafiken. De manliga höginkomsttagarna ska köra bil på nya vägar, medan låginkomsttagare får hålla till godo med den kollektivtrafik som finns. Vi anser att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom kostnaderna för system- och administrationskostnaderna, ovillkorligt ska återföras till Stockholmsregionen och dess valda instanser.

För att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling krävs bl.a. följande åtgärder så att trafiksäkerheten ökar och färre människor dör eller blir skadade i trafiken.

### *k) Minskade hastigheter på vägarna*

Största orsakerna till dödsfall inom trafiken är dels hastighetsöverträdelser, dels alkoholpåverkan. Det är främst män som omkommer i trafiken. Obero-

## Fel! Okänt namn på

ende om vi mäter i absoluta tal eller relativa tal är männen överrepresenterade i olycksstatistiken och särskilt överrepresenterade är de yngre männen. Vi anser att hastigheten på vägar och motorvägar måste vara restriktiv och vill inte höja medelhastigheten. En självklar anledning till restriktiva hastighetsgränser är naturligtvis säkerhetsperspektivet, eftersom höga hastigheter leder till fler dödsfall och svåra skador.

### *l) Säkra skolvägar*

Särskild uppmärksamhet måste riktas mot barns trafiksäkerhet. Barns och ungdomars skolvägar måste göras säkra. Det finns behov av ytterligare åtgärder när det gäller planering av bostadsområden, säkra skolvägar, skolskjutsar m.m. Därför bör ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### *m) Säkra skolskjutsar*

Varje dag färdas ca 250 000 elever med skolskjuts. Endast en tredjedel av dessa har alkohol. Samtidigt vet vi att det finns elever som kommer att färdas med en onykt förare. Detta måste stoppas! Det kan inte vara upp till kommuner eller företag att avgöra om det ska vara obligatoriskt att ha alkohol i fordonet. Lagstiftningen ska därför ändras så att det blir krav på att alla skolskjutsar ska förses med alkohol. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### *n) Alkohol*

Vänsterpartiet vill att alkohol ska införas som standard i samtliga nya bilar så fort som möjligt. På grund av EU-regler är det antagligen tyvärr inte möjligt att göra så förrän år 2012. I väntan på att den lagen ska träda i kraft måste därför de offentliga myndigheterna gå före och kräva alkohol i alla fordon de använder i sin verksamhet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Vi konstaterar att det har visat sig att alkoholset har en rehabiliterande verkan på personer med alkoholproblem. Alkoholset är därför också ett effektivt verktyg i arbetet med att minska den misär och de sociala tragedier som alkoholmissbruket åsamkar så många människor i vårt land.

### *o) Ändra riskutbildningen*

En undersökning gjord av NTF visar att 90 procent av dem som döms till rattonykterhet är män. Det är således i hög grad mäns attityder och värderingar som måste ändras. Den nya riskutbildningen i körkortsutbildningen innehåller ännu inget moment som berör alkohol och attityder. Detta har även riksdagens trafikutskott påpekat och utskottet har önskat en ändring av körkortslagen i denna riktning. Vi tvingas därför återigen kräva att regeringen skyndsamt ska redovisa ett förslag till riksdagen så att den obligatoriska riskutbildningen inom körkortsutbildningen kan kompletteras utbildning om risker med alkohol och droger. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### *p) Förstärk hastighetsövervakningen över motorcyklar*

Ett problem för automatisk hastighetskontroll av motorcyklar är att mc-förare enligt lag ska bära hjälm när de framför sitt fordon. Det gör identifikationen



## Fel! Okänt namn på

av en mc-förare med hjälp av kamera i stort sett omöjlig om åtgärden inte kan kombineras med andra åtgärder, t.ex. ordinärt polisarbete. Vänsterpartiet avvisar krav på ägaransvar vid olika trafikbrott av en rad principiella skäl. Vi avvisar också en särlagstiftning i detta avseende vad gäller motorcyklister. I stället bör regeringen, i samarbete med berörda myndigheter och organisationer, ta fram åtgärder i syfte att förbättra möjligheten till hastighetskontroll av motorcyklister för att uppnå högre trafiksäkerhet och färre döda och allvarligt skadade motorcyklister i framtiden. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

### *q) Mobilsamtal i bil*

Innan vi kommer till ett läge där samhället anser sig vara tvunget till att ingripa med förbud mobilsamtal i bil, vill vi att regeringen och myndigheter i ett första steg genomför tre åtgärder för att komma tillrätta med problemet med mobilsamtal i samband med bilfärd.

För det första måste alla bli medvetna om hur mobiltelefonerande under körning försämrar körförmågan. Därför ska den informationen och utbildningen utgöra en naturlig del i körkortsutbildningen.

För det andra vill vi att det genomförs en nationell upplysningskampanj där man bör avråda förare från att köra och prata i mobiltelefon samtidigt och påvisa de risker detta medför. Vägverket ska i en informationsplan utarbeta hur man på bästa sätt kan föra ut information om riskerna med mobiltelefonerande under körning.

För det tredje ser vi att det finns argument för att ändra försiktighetskravet i trafikförordningen. I dag lyder kravet i 2 kap. 1 § trafikförordningen: "För att undvika trafikolyckor ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med tanke på omständigheterna." Vägverket har i sin publikation Mobiltelefonerande i trafiken föreslagit att: "telefonsamtal under körning ska identifieras rättsligt, i en särskild bestämmelse, som en föraraktivitet eller ett förartillstånd jämställt med påverkan av trötthet och alkohol. Förslagsvis, för olyckor där telefonerandet är själva olycksorsaken, skulle straffet för den vållande parten bli hårdare för dem som dömts skyldiga med tanke på telefonerandets kapacitetssänkande effekt på förarens mentala förmåga."

Detta anser vi är ett högst rimligt krav. Regeringen bör därför utreda om lagstiftningen skulle kunna klassificera telefonerandet i samband med olyckor som en allvarligt försvårande omständighet och därmed definieras som en vårdslös handling i trafiken enligt gällande trafikförordning och straffpraxis.

Med anledning av vad som anförts ovan bör regeringen agera utifrån vad som nämns i motionen om körkortsutbildning, informationsplan och vådlig handling, så att risken minskar för trafikolyckor i samband med mobilsamtal under bilfärder. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Om ovanstående ändringar inte leder till önskat resultat kommer vi att återkomma med förslag på skarpare lagstiftning som inte tillåter samtal i mobil under bilfärd.

### *r) Åldersgräns för mopeder*

#### **Fel! Okänt namn på**

Åldersgränsen för att köra moped är 15 år i Sverige. Det finns dock goda argument för att denna åldersgräns ska höjas. Forskning visar att ju lägre ålder en ung person har, desto större problem blir det med säkerheten i trafiken vid höga hastigheter. 15-åringar är en särskilt utsatt åldersgrupp vid mopedolyckor. Å andra sidan kan en höjning av åldern leda till att fler i tidigare år väljer att i stället ta körkort för lätt motorcykel, vilket onekligen leder till högre hastigheter och därmed större olycksrisker.

Vi vill att regeringen utifrån ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv utreder och föreslår ett samlat förslag vad gäller krav för förarbevis och åldersnivåer för moped och lätt motorcykel. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

#### *s) Säkrare trafik för motorcyklister*

Utbyggnaden av mitträcken i Sverige har lett till oerhört positiva resultat när det gäller att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. Att mitt- och sidoräcken har kommit för att stanna råder det därför ingen tvekan om. Men det finns en grupp fordon som kanske kan drabbas på ett negativt sätt och det är motorcyklar.

Vi anser att mitt- och sidoräcken ska vara utformade så att de är säkra för alla typer av fordon. Vägverket har inlett ett projekt som syftar till att se över riskerna i trafikmiljön. Inför framtida upphandlingar kommer Vägverket att ställa krav på att det bara ska användas runda stolpar och att vajerräcken inte får ha krokarna för vajrarna.

Ett sätt att lösa problemet med att motorcyklister kan skadas i händelse av att de kör in i mitt- och sidoräcken, är att framför allt i kurvor använda sig av någon form av system som tar hänsyn även till motorcyklister. Även om det i allmänhet är positivt med vajerräcken får det naturligtvis inte gå ut över motorcyklister. Vi menar att Vägverket i framtiden ska utgå ifrån olika trafikanters behov. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Vi konstaterar att ett arbete i den riktningen verkar vara på gång genom att Vägverket och SMC (Sveriges Motorcyklister) inlett ett samarbete i dessa frågor.

#### *t) Inför trafikmedicinska centra*

Vi vill att det införs trafikmedicinska centra i varje län. Dit ska läkare kunna remittera sina patienter när de tror att det är dags för en kontroll. Personen behöver inte ha uppnått någon speciell ålder, eftersom man kan tappa körförmågan vid olika åldrar. Dit ska man även komma om man haft en allvarlig sjukdom som kan ha påverkat körförmågan även i unga år. Det finns ytterst få sådana här trafikmedicinska centra i Sverige och de skulle behöva bli fler. De kan gå på djupet och testa körförmågan på ett helt annat sätt än vad en vanlig läkare kan göra. Regeringen bör därför utreda hur s.k. trafikmedicinska centra ska kunna byggas upp i flera län. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

## 5.10 Flygtrafiken

Vänsterpartiet anser att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader och det även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt eller socialt ohållbara. Det är inte acceptabelt att överlämna kostnader till nästa generation. Det är inte heller acceptabelt att gynna trafikslag där män dominerar, samtidigt som andra trafikslag ges andra spelregler.

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Flyg är inte ett energieffektivt transportmedel och bör därför användas i sammanhang där andra alternativ inte finns.

Staten betalar ett driftbidrag till kommunala flygplatser. I södra och mellersta Sverige finns det ett flertal flygplatser som utgör direkt konkurrens till snabbtåg och andra tågförbindelser som staten satsat stora belopp på under senare år. Att då samtidigt satsa pengar på ett – ofta olönsamt – transportslag med en mycket hög miljöpåverkan är direkt kontraproduktivt. Flyget gynnas dessutom av låga miljöskatter på bränslet, vilket förvärrar konkurrenssituationen.

Det här betyder sammantaget att staten subventionerar mäns resande, samtidigt som man motverkar en utveckling som stärker de trafikslag där resenärerna i högre grad är låginkomsttagare. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås, men även att luftfarten får ekonomiska styrmedel så att det kan råda konkurrensneutralitet mellan trafikslagen utifrån ett socialt perspektiv.

### 5.10.1 Förslag inom flygtrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom flygtrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka den sociala hållbara utvecklingen inom trafiken och därmed öka den sneda fördelningsbalansen inom trafikpolitiken så att bl.a. låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn och ungdomar inte missgynnas.

#### *a) Flyget ska ingå i det internationella klimatåtagandet*

Sverige ska i internationella sammanhang aktivt agera både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.

#### *b) Sverige måste vara mer aktivt internationellt*

Idag är flygfotoget (som används av stora flygplan) och flygbensin (som i princip bara används i små privatplan) befriade från koldioxid- och energiskatt. Sverige bör kraftfullt agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt.

#### *c) Inför en klimatskatt för utrikesflyget*

#### Fel! Okänt namn på

Sverige bör snarast uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle.

Sverige bör även undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på flygtrafik enligt samma mönster som vi föreslår här nedan för inrikesflyget.

#### *d) Inför en klimatskatt för inrikesflyget*

För att komma tillrätta med skattebefrielsen för inrikesflyget vill vi införa en klimatskatt på inrikesflyget. Klimatskatten sker genom en schabloniserad start/landningsavgift. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön.

Vår utgångspunkt är att nivån på koldioxid- och energiskatt på flygfotogen ska motsvara den nivå som gäller för bensin för bilar. Sverige bör införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 11 000 kr per start/landning.

#### *e) Öka stödet till Rikstrafiken*

Idag har Rikstrafiken i uppdrag att upphandla interregionala resor som inte kan bedrivas på kommersiell grund, men som ändå anses som viktiga och nödvändiga för samhället som helhet och även för den regionala utvecklingen. På följande 10 flyglinjer har Rikstrafiken idag avtal med operatörer.

#### **Flyglinjer där Rikstrafiken har avtal med operatör och utbetalda belopp 2006**

<b>Linjer</b>	<b>Utbetalt belopp 2006 (tkr)</b>
Östersund–Umeå	9 474
Arvidsjaur–Arlanda	6 373
Lycksele–Arlanda	7 481
Storuman–Arlanda	8 094
Vilhelmina–Arlanda	7 174
Hemavan–Arlanda	3 127
Gällivare–Arlanda	11 929
Torsby/Hagfors–Arlanda	6 661
Sveg–Arlanda	7 635
Pajala–Luleå	7 728
<b>Totalt</b>	<b>75 676</b>

Källa: Rikstrafiken och riksdagens utredningstjänst.

Totalt omfattar Rikstrafikens stöd till flyglinjerna 75 miljoner kr. Vårt förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna för dessa flyglinjer. Men för att inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter. Det sker ungefär 7 500 inrikes landningar i samband med ovanstående flyglinjer. Full kompensation för de ökade kostnaderna motsvarar då ett extra anslag på 75 mkr (10 000 \* 7 500 landningar).

Vad som här ovan anförs om de åtgärder vi föreslår inom flygtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling. Detta bör ges regeringen till känna.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 15 september 2009

*Peter Pedersen (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*

*Gunilla Wahlén (v)*

*Kent Persson (v)*