

## Motion till riksdagen 2011/12:T429

av Anders Ygeman m.fl. (S)

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut .....	3
Motivering.....	6
Transportlösningar och it för en kunskapsbaserad ekonomi och värdeburen tillväxt.....	6
Järnväg .....	7
Investeringar i ökad kapacitet och kvalitet i järnvägssystemet.....	7
Utbyggnad av Stockholms tunnelbana .....	8
Ny reglering av järnvägstrafiken –SJ AB ska bli ledande när det gäller punktlighet .....	8
Återta avhjälpande och underhåll i Trafikverkets regi .....	9
Vägtrafiken .....	9
Minska köerna och förbättra underhållet.....	9
Minska vägtrafikens koldioxidutsläpp .....	9
Införande av en avståndsbaserad vägslitageavgift för lastbilstransporter .....	10
Ökad kontroll av regelefterlevnad i åkerinäringen .....	11
Bättre rastplatser och säkra uppställningsplatser .....	11
Främja etablering och utveckling av kombiterminaler .....	11
Förbättrad vinterväghållning och vinterdäckskrav för tunga fordon .....	11
Trafiksäkerhet – intensifiera arbetet med nollvisionen .....	12
Ökade möjligheter att hålla fordon i kvarstad .....	12
Aktivt arbete för att försvåra för fordonsmålvakter och deras uppdragsgivare .....	13
Avregleringen av bilprovningen.....	13
Kollektivtrafik.....	13
Fördubbla andelen kollektivtrafikresenärer .....	13
Hårdare kontroll av upphandling av kollektivtrafik .....	14
Kollektivtrafiklagen .....	14
Transportslagsneutralt reseavdrag .....	14
Cykel.....	15

**Fel! Okänt namn på**

Flyg .....	15
Minska flygets klimatpåverkan.....	15
Avregleringen av flygledartjänsterna.....	15
Sjöfart .....	15
Ett transportslag med utvecklingspotential .....	15
Åtgärder för en renare och mer energieffektiv sjöfart .....	16
Tonnageskatt .....	16
It .....	16
Ett hållbart informationssamhälle för alla.....	16
Slut de digitala klyftorna .....	17
Fungerande bredband och mobil telefoni i hela Sverige.....	17
Förbered för ny it-infrastruktur.....	17
Finansiering av infrastruktur .....	18

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag	Regeringens förslag (tkr)	Anslagsförändring (tkr)
1:2 Banhållning	14 730 543	+2 000 000
<i>Kapacitetshöjande åtgärder järnväg</i>		<i>1 800 000</i>
<i>Projektering av strategiska framtidprojekt</i>		<i>200 000</i>
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>43 060 712</b>	<b>+2 000 000</b>

2. Riksdagen beslutar bemyndiga regeringen att under 2012 ingå ekonomiska åtaganden för ramanslaget 1:2 Banhållning som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 83 200 000 000 kr 2013–2050.
3. Riksdagen beslutar bemyndiga regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 18 900 000 000 kr för prioriterade järnvägsprojekt m.m.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökad kapacitet för järnvägstrafiken i Sverige.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om styrningen av SJ AB.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrensutsättningen av persontrafiken på järnväg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om återförande av avhjälpande och underhåll i Trafikverkets regi.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder i storstadsregionerna för trafikinformation och infartsparkeringar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om minskad bärighet på grund av tjälskador.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för skattebefrielse på etanol även efter 2013.<sup>1</sup>
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för fortsatt utbyggnad av infrastrukturen för fordonsgas i Sverige.

**Fel! Okänt namn på**

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av en avståndsbaserad vägslitageavgift på lastbilstransporter.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad samordning mellan polisen, Transportstyrelsen, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket för ökad kontroll av regelefterlevnaden bland åkerier som utför transporter i Sverige.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av bättre rastplatser och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av vinterdäckslag för tunga fordon i enlighet med Trafikverkets förslag.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av en kommission som ska granska de tio farligaste vägarna i Sverige och föreslå trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av krav på att en reflexväst ska följa med som utrustning i alla nya personbilar.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen om sin mening vad som anförs i motionen om vikten av intresseorganisationer som arbetar för att höja trafiksäkerheten.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen om sin mening vad som anförs i motionen om lagstiftning rörande användande av elektronisk kommunikationsutrustning vid framförande av motorfordon.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade möjligheter att hålla fordon i kvarstad.<sup>2</sup>
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att försvåra möjligheterna för en person att agera s.k. målvakt när det gäller ägandet av fordon.<sup>3</sup>
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avregleringen av kontrollbesiktningen av fordon.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på utförare av kollektivtrafik.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nya kollektivtrafiklagen.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta användandet av cykel som transportsätt.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avreglering av flygledartjänster.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygets klimatpåverkan.

**Fel! Okänt namn på**

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om svavelhalten i fartygsbränslen.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det it-politiska målet, ett hållbart informationssamhälle för alla, behålls.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om god mobiltäckning i hela landet.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om god bredbandstäckning i hela landet.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett tydligare uppdrag för länsstyrelserna i kartläggningen av befintliga nät.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nätstandard.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om e-legitimation.<sup>4</sup>
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening om vad som anförs i motionen om behovet av ett tydligare uppdrag i kartläggningen av befintliga nät.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förberedelser för en ny it-infrastruktur.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av infrastruktur.

<sup>1</sup> Yrkande 11 hänvisat till SkU.

<sup>2</sup> Yrkande 22 hänvisat till JuU.

<sup>3</sup> Yrkande 23 hänvisat till CU.

**Fel! Okänt namn på**

<sup>4</sup> Yrkande 36 hänvisat till KU.

## Motivering

### **Transportlösningar och it för en kunskapsbaserad ekonomi och värdeburen tillväxt.**

Vi ser i dag flera stora utmaningar inom trafik- och it-området.

Allt större arbetsmarknadsregioner ställer krav på en bättre fungerande arbetspendling.

Industrin behöver såväl bättre fungerande godstransporter på befintligt järnvägsnät som utökad kapacitet.

Trängseln och olyckorna på våra vägar ökar. Det innebär att det är angeläget både med utbyggd kollektivtrafik och åtgärder som höjer trafiksäkerheten.

Bredbandsutbyggnaden haltar och mobiltäckningen uppvisar fortfarande brister. Klimatutmaningen kräver ett betydligt mera hållbart transportsystem där koldioxidutsläppen ständigt måste minska. I EU:s vitbok om framtidens transportpolitik bedöms att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn måste minska med 60 procent till 2050. Detta kräver tydliga krav på att alla transportslag arbetar aktivt med att kontinuerligt minska sina koldioxidutsläpp. Handling behövs på såväl internationell, europeisk som nationell nivå. Vi vill att Sverige går i täten för att utveckla och använda både ny energieffektiv teknik och hållbara alternativa bränslen för transportsektorn.

Görs omställningen i god tid kan Sverige minska sitt beroende av olja och vara bättre rustat mot framtida höjningar av oljepriset. Vi vet att oljepriserna kan svänga snabbt kopplat till både den säkerhetspolitiska utvecklingen och den ekonomiska utvecklingen i allmänhet. Med ett minskat oljeberoende görs Sverige mindre sårbart.

Den samlade internationella forskningen visar på ett tydligt samband mellan investeringar i infrastruktur och långsiktig ekonomisk tillväxt. Investeringar i infrastruktur skapar direkt sysselsättning både i den traditionella anläggningsbranschen och i den kunskapsintensiva tjänstesektorn. För varje extra miljard till investeringar och underhåll i transportsystemet skapas över tusen jobb direkt och ännu fler indirekt. Det bygger också Sverige starkt inför framtiden med bättre resmöjligheter för arbetspendlare och god transportkapacitet för industrin.

Hållbara infrastrukturinvesteringar är en grundläggande del i den socialdemokratiska sociala investeringspolitiken. Det är en grundläggande del i våra ambitioner om en kunskapsbaserad ekonomi präglad av värdeburen tillväxt.

Då den ekonomiska utvecklingen nu bromsar in är det rätt tid att starta genomtänkta infrastruktursatsningar. Kostnaderna blir lägre än om investeringarna skulle ha gjorts i en högkonjunktur. Sysselsättningseffekterna kommer att bli positiva.

Det är tydligt att Sverige står inför ett vägval.

Ska vi investera och göra Sverige miljösmart genom ökad kapacitet för gods på järnväg och nya snabbtåg eller ska vi bara fortsätta att sänka skatter-

**Fel! Okänt namn på**

na? Ska vi öka möjligheterna till fungerande arbetspendling till ett nytt spännande jobb eller bara fortsätta att sänka skatterna? Ska vi passivt lita på att marknaden helt själv klarar mobil- och bredbandstäckning eller ska vi ställa tydliga krav på operatörerna?

Ett modernt och framåtblickande samhälle behöver en sammanhållen och väl fungerande infrastruktur för transporter och it. Med rätt riktade investeringar är detta möjligt.

## Järnväg

### **Investeringar i ökad kapacitet och kvalitet i järnvägssystemet**

Efter lång tid av bristande resurser till underhåll och begränsad kapacitetsökning är det svenska järnvägsnätet starkt ansträngt. Trafikmängden är större än någonsin. Dagens tåg är tyngre, längre, bredare och högre vilket gör att infrastrukturen slits snabbare.

Arbetspendlare upplever att tågen är ständigt försenade. För större arbetsplatser i storstadsområdena är inställda möten en del av vardagen eftersom de anställda drabbas av tågförseningar. De som väljer att utnyttja tåget för resor i samband med storhelger och semester har råkat ut för absurda förseningar.

Risken är att både fler pendlare och resenärer som använder tåget under helger och semester i stället väljer bilen. Då kommer vi att få en utveckling mot både ökad trängsel på vägarna och högre utsläpp.

Under den kraftiga vintern 2010–2011 drabbades även industrins gods-transporter av betydande störningar. Dessutom ser vi ett tryck från stora delar av industrin att köpa mer godstransporter på järnväg – förutsatt att järnvägsnätet får både högre kvalitet och kapacitet.

Den borgerliga regeringen har aviserat att man utöver tidigare aviserade anslag kommer att satsa 1,8 miljarder per år 2012 och 2013 för ökat underhåll (växlar, ny växelvärmestyring), trimningsåtgärder (förlängning av mötespår, förbättrade bangårdar) och reinvesteringar (byte av spår, ställverk, spårväxlar m.m.). Det är positivt men löser inte järnvägens problem. Värt att notera är att regeringen tidigare sänkt tilldelningen till underhållet för järnvägen med 700 miljoner.

Under de senaste 20 åren har Socialdemokraterna i varje budget föreslagit större satsningar på järnväg än regeringspartierna. Under innevarande planperiod föreslog vi investeringar i järnvägen och kollektivtrafik på 101 miljarder mer än regeringen. Utan denna höjda investeringsram kommer järnvägens problem att kvarstå.

Under perioden 2012–2015 lägger vi sammanlagt 12,25 miljarder på ökade investeringar i järnväg. Det handlar primärt om att tidigarelägga kapacitetshöjande åtgärder på de mest kritiska avsnitten, vilket enligt Trafikverkets bedömning i många fall är synonymt med de hårt ansträngda persontrafikstråken i storstadsregionerna.

Totalt satsar vi 10 miljarder på tidigareläggning av angelägna investeringar.



**Fel! Okänt namn på**

Därutöver vill vi avsätta 2,25 miljarder kronor till projektering av strategiska infrastrukturprojekt, vilket är möjligt först efter 2015. Det handlar bland annat om höghastighetsbanorna Ostlänken mellan Stockholm och Linköping, Götalandsbanan mellan Göteborg och Borås och en ny fast förbindelse över Öresund.

I våra prioriteringar finns de projekt som vi aviserade tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet i april 2010.

För Socialdemokraterna är målsättningen att 80 % av Sveriges befolkning i framtiden inte ska ha längre än en timma till en höghastighetstågstation. De prioriterade sträckorna är Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Detta är en tydlig del i vår målsättning om Sverige som en kunskapsbaserad ekonomi med värdeburen tillväxt.

Under långt tid har vi socialdemokrater prioriterat järnvägen högre än den borgerliga regeringen. Vår plan för de framtida järnvägssatsningarna går helt i linje med vår ambition om en kunskapsbaserad ekonomi och en värdeburen tillväxt.

## Utbyggnad av Stockholms tunnelbana

De olika framtidsscenarier som tecknats för Stockholmsregionen pekar alla på en fortsatt stark befolkningstillväxt. Aktuella befolkningsprognoser pekar på en befolkningsökning fram till år 2030 i Stockholms län på mellan 300 000 och 500 000 personer. För att klara den starka befolkningstillväxten krävs, utöver planerade investeringar, ytterligare satsningar på kapacitetsstark kollektivtrafik. Vi vill att staten och regionen tillsammans utformar en långsiktig strategi för en kraftfull utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Vi avsätter redan i denna budget totalt 1,75 miljarder kronor under perioden 2012–2015 i statsbidrag för utbyggnad av grön linje från Odenplan till Hagastaden/nya Karolinska sjukhuset. Delar av regionen som Nacka/Värmdö Täby/Arninge och Barkaby är på sikt också intressanta för nya tunnelbanelinjer, och även i dessa fall anser vi att staten bör bidra finansiellt.

## Ny reglering av järnvägstrafiken –SJ AB ska bli ledande när det gäller punktlighet

Avregleringen av järnvägstrafiken måste ses som ett misslyckande. Nu tas de sista stegen till privatiseringen av järnvägen. Från årsskiftet 2011/12 har alla aktörer möjlighet att ansöka om spårutrymme, så kallade tåglägen. Den negativa utvecklingen inom järnvägssektorn under senare år med inställda avgångar och avsevärda förseningar reser en rad frågor om hur området påverkas och kommer att påverkas av avregleringen och den slutliga privatiseringen till årsskiftet. I länder som Storbritannien och Nya Zeeland där persontrafiken har avreglerats på liknande sätt har detta gått ut över både persontrafikens samordning, säkerhet och punktlighet.

**Fel! Okänt namn på**

Inom ramen för en bred översyn av järnvägens problem vill vi skapa ett nytt system som fördelar spårutrymmet på ett sätt som är bäst för resenären och för samhället i stort. I stället för fortsatta avregleringar av persontrafiken behöver SJ AB en rejäl nystart och ett tydligt samhällsuppdrag där punktlighet, kvalitet och resenärernas villkor sätts i centrum i stället för kortsiktiga vinster. Målsättningen är att SJ AB ska utvecklas till ett högklassigt tågbolag som kan mäta sig med de bästa tågbolagen i Europa när det gäller kvalitet och punktlighet.

## Återta avhjälpande och underhåll i Trafikverkets regi

För att säkerställa ett fullgott avhjälpande och underhåll vill vi att dessa tjänster återtas i Trafikverkets regi för att säkra effektivitet och samordning.

## Vägtrafiken

### Minska köerna och förbättra underhållet

Ett väl underhållet vägnät är en förutsättning för både väl fungerande gods och persontransporter i Sverige. Problemen ser annorlunda ut i olika delar av Sverige. I storstäderna ser vi kraftiga problem med köer. Det ger stora samhällsekonomiska förluster, sämre livskvalitet och ökar utsläppen. Utanför storstäderna ser vi ökande problem med minskad bärighet på grund av tjällossning.

Byggnationen av angelägna trafikprojekt skapar tyvärr kraftiga störningar under byggtiden. Här krävs ökad samordning mellan ansvariga myndigheter och byggtreprenörer för att förbättra trafiksituationen. Det finns även anledning att titta på temporära förstärkningar av kollektivtrafiken med extra bussar under byggnationen av större projekt.

Det går inte att bara vänta fem eller tio år på att de nya stora trafikprojekten ska bli färdigbyggda. Det krävs åtgärder som går att genomföra relativt snabbt.

Då det ofta kan ta flera år att färdigställa kapacitetshöjande åtgärder i vägtrafiken är det angeläget att effektiva åtgärder som bättre trafikinformation och infartsparkeringar används.

En given åtgärd för att minska köerna är naturligtvis att andelen kollektivtrafikresenärer ökar. För detta krävs en tillgänglig kollektivtrafik med hög kvalitet.

### Minska vägtrafikens koldioxidutsläpp

Vägtrafikens främsta utmaning är att minska koldioxidutsläppen. För att möta klimatutmaningen handlar det både om att bana väg för hållbara biobränslen

och energieffektiv teknik. Fordonsskatter och förmånsvärden måste utformas så att de främjar energieffektiva fordon oavsett bränsle. Detta bör kombineras med en form av skärpt miljöbilsdefinition.

För tunga fordon måste användandet av alternativa bränslen ta fart. Även här finns en potential för energieffektivare fordon genom användandet av längre fordonskombinationer och en rad andra åtgärder. Vi ser även positivt på att EU förbereder en lagstiftning om koldioxidutsläpp från tunga fordon.

Vidare är det angeläget med välriktade fordonsforskningsprogram för att ta fram ny fordonsteknik som minskar utsläppen.

För att inte förlora de resurser som lagts på att introducera E85 som fordonbränsle i Sverige anser vi att skattebefrielsen måste fortsätta även efter 2013. När det gäller fordonsgas måste utbyggnaden av infrastruktur fortsätta.

## Införande av en avståndsbaserad vägslitageavgift för lastbilstransporter

Lastbilen är nödvändig i stora delar av godstransportsektorn. De flesta branscher är i dag beroende av effektiva lastbilstransporter. Behoven av godstransporter beräknas fortsätta öka de kommande åren.

För att finansiera nya investeringar i vägar och järnväg i Sverige vill vi införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för lastbilstransporter för alla tunga lastbilar som trafikerar vägnätet i Sverige – såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade. Beräkningar från dåvarande Vägverket och riksdagens utredningstjänst visar att lastbilstrafiken stod för 62 procent av vägslitage men bara för 25 procent av vägskatterna år 2005. Mot den bakgrunden anser vi det rimligt att genom en särskild avståndsbaserad avgift internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin. Det möjliggör nya investeringar i infrastruktur som gynnar exportindustrin i stort, seriösa aktörer i åkerinäringen och den svenska samhällsekonomin.

Liknande avgifter för lastbilstrafiken finns i dag i Tyskland och Polen. Två länder som väntas följa är Nederländerna och Frankrike. Dessutom finns ett frivilligt ramdirektiv i EU för avgifter för lastbilstrafik. En svensk avgift bör vara utformad på ett sådant sätt så att teknik som ombordutrustning i lastbilarna är harmoniserad med liknade system i EU.

Vägslitageavgiften ska vara differentierad efter vilken så kallad euroklass på avgasreningen lastbilen har. En nyare lastbil och därmed högre euroklass innebär lägre avgift.

Då banavgifterna för godstrafiken på järnväg kan behöva höjas på vissa sträckor för att finansiera nya investeringar ser vi det också som nödvändigt att införa en skatt på lastbilstransporter för att skapa en mer sund konkurrenssituation mellan godstransporter på väg och järnvägen. Regeringen har redan genomfört generella höjningar av banavgifterna. Vissa branschundantag från vägslitageavgiften ska få förekomma.

Vägslitageavgiften väntas inbringa 4 miljarder kronor årligen och kommer att användas till investeringar i såväl förbättrade vägar, förbättrad vinterväghållning, säkra uppställningsplatser som ökad kapacitet och kvalitet i det

#### **Fel! Okänt namn på**

svenska järnvägsnätet. Sammantaget bidrar skatten på lastbilstransporter till att främja den seriösa åkerinäringen, trafiksäkerheten, miljön och Sveriges konkurrenskraft.

### **Ökad kontroll av regelefterlevnad i åkerinäringen**

I dag ser vi hur seriösa aktörer inom åkerinäringen upplever en allt hårdare konkurrens från åkerier som inte respekterar gällande regler och många gånger anställer personal på undermåliga villkor. Vi vill därför att polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket, Arbetsmiljöverket och Tullverket effektivt samordnar sina åtgärder för att kontrollera regelefterlevnaden i åkeribranschen.

### **Bättre rastplatser och säkra uppställningsplatser**

Många lastbilschaufförer upplever en tydlig brist på bra rastplatser och säkra uppställningsplatser över natten för att förhindra godsstölder. Detta gör att standarden på rastplatserna bör ses över och att säkra uppställningsplatser öppnas på platser där chaufförer ofta stannar över natten.

### **Främja etablering och utveckling av kombiterminaler**

I arbetet med att minska godstransporternas klimatpåverkan och skapa effektiva transportlösningar för industrin framstår det som mycket angeläget att underlätta etableringen för så kallade kombiterminaler. Detta för att godstransporter på väg, järnväg och sjöfarten enkelt kan mötas för snabb omlastning.

### **Förbättrad vinterväghållning och vinterdäckskrav för tunga fordon**

Under den stränga vintern 2010/11 inträffade flera olyckor med lastbilar i halt väglag. Ofta blev följderna stora störningar i trafiken. Av både trafiksäkerhetsskäl och framkomlighetsskäl finns det skäl att se över hur vinterväghållningen fungerar i Sverige.

Samtidigt vill vi att regeringen ändrar vägtrafikförordningen så att lastbilar och bussar blir skyldiga att använda vinterdäck på drivaxeln mellan den 1 december och 31 mars. Kravet ska även gälla utländska fordon. Liknande lagstiftning finns i dag i Norge och Tyskland.

Tillsammans med bättre vinterväghållning kan vinterdäckskravet öka trafiksäkerheten och framkomligheten under vintermånaderna.

## Trafiksäkerhet – intensifiera arbetet med nollvisionen

Sverige har länge varit ett föregångsland när det gäller trafiksäkerheten. Mycket tack vare nollvisionen som riksdagen antog 1997. Men de första åtta månaderna 2011 har vi sett att antalet dödade och skadade åter ökar i trafiken. Det finns flera relativt enkla åtgärder som kan höja trafiksäkerheten i Sverige.

Utbyggnaden av mötesfria, två-plus-ett-vägar måste fortsätta. Det är en mycket effektiv åtgärd för att minska antalet dödade och skadade i trafiken.

Vi vill att en kommission ska granska de tio farligaste vägarna i Sverige och komma med förslag på hur dessa vägar kan bli säkrare.

Varje år omkommer omkring 125 människor i trafiken på grund av alkohol. I takt med att tekniken utvecklas vill vi ha krav på att alla fordon i yrkesmässig användning i EU ska utrustas med alkoholås. Det ska senare följas av samma krav på fordon i privat bruk. Drar detta ut på tiden ska Sverige gå före.

Vi vill även att trafikförordningen ändras i linje med Trafikverkets förslag från maj 2011 så att lastbilar och bussar blir skyldiga att använda vinterdäck på drivaxeln.

Det borde också vara krav på att en reflexväst ska medfölja alla nya bilar som säljs i Sverige.

Sverige måste också arbeta än mer aktivt i EU och på internationell nivå när det gäller trafiksäkerhet. Varje år omkommer 1,3 miljoner människor i trafikolyckor världen över. Det gör trafiksäkerhetsfrågan till en global folkhälsoutmaning.

Vi ser positivt på att intresseorganisationer som NTF, Cykelfrämjandet och Sveriges Motorcyklister driver ett aktivt trafiksäkerhetsarbete. Vi vill att de ges tydliga uppdrag och bra villkor för ett fortsatt aktivt arbete.

Vi ser det också som angeläget med att försäkringsbolagen ger premielättnader till dem som köper bilar med säkerhetshöjande utrustning som alkoholås, automatbroms och trötthetsvarnare.

Vi vill även lagstifta rörande användande av elektronisk kommunikationsutrustning vid framförande av motorfordon.

Sammantaget ger dessa åtgärder ytterligare steg mot nollvisionen.

## Ökade möjligheter att hålla fordon i kvarstad

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

Fel! Okänt namn

## Aktivt arbete för att försvåra för fordonsmålvakter och deras uppdragsgivare

Ett växande problem i dag är att personer agerar som så kallade målvakter för fordon. En person, ofta med små möjligheter att betala föreläggande, skrivs som ägare till ett stort antal fordon. Dessa fordon brukas sedan av andra personer. Exempelvis fordonsskatt, trängselskatt, parkeringsböter och trafikförsäkring och andra avgifter och förelägganden åläggs målvakten.

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

Redan 2009 presenterade Transportstyrelsen och kronofogden en rad konkreta förslag, bland annat att skulderna ska tillfalla fordonet – inte ägaren. Detta innebär att fordonet tas i beslag. Man föreslog också att fordon som är kopplade till stora skulder när det gäller parkeringsböter ska kunna transporteras bort och inte återlämnas förrän skulden är betald.

Det är hög tid att regeringen gör verklighet av förslagen. Tillsammans med vårt förslag om ökade möjligheter att hålla fordon i kvarstad ger det fördelar för trafiksäkerheten och försvårar för dem som vill smita från att betala fordonsskatt, trängselskatt och parkerings- och fortkörningsböter.

## Avregleringen av bilprovningen

Vi socialdemokrater emotsätter oss den fortsatta avregleringen av bilprovningen. När nu regeringen vill sälja ut ett antal av Bilprovningens stationer riskerar fordonsägare i delar av landet att bli utlämnade till privata monopol. Redan i dag har de få privata aktörer som etablerat sig i Sverige högre priser för kontrollbesiktning än Bilprovningen. Det osäkra marknadsläget har gjort att Bilprovningen inte vågat nyanställa personal, vilket har lett till ökade köer till kontrollbesiktningen. I Finland ledde avregleringen av fordonsbesiktningen för tioåret sedan till ökade priser för kontrollbesiktningen. Vi socialdemokrater motsätter oss en fortsatt avreglering av bilprovningen på ideologiska grunder. Vi vill i stället utveckla dagens bilprovning.

## Kollektivtrafik

### Fördubbla andelen kollektivtrafikresenärer

En ökad kollektivtrafik är en nyckelåtgärd för att både minska klimatpåverkan och komma tillrätta med trängsel och dålig luftkvalitet i storstäderna. Vi ser även hur regionförstoring bromsas av bristande kollektivtrafik. De samhällsekonomiska kostnaderna för detta är mycket stora.

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv behövs både mer kapacitet och ökad kvalitet. Reseupplevelsen måste präglas av kvalitet, komfort och trygghet. Först då kommer många att se kollektivtrafiken som ett alternativ till

bilen. Det är angeläget att de regioner som vill öka kapaciteten på sin kollektivtrafik kan få statsbidrag till detta.

## Hårdare kontroll av upphandling av kollektivtrafik

Vi ser med oro på hur upphandlingen av kollektivtrafiken fungerar i många delar av landet. Regelverket måste ses över så att hårda krav kan ställas på utförarna när det gäller att kontrollera och underhålla bussar och andra fordon på ett ordentligt sätt. Kollektivtrafikutförare ska inte kunna kompromissa med arbetsmiljön för anställda och fordonens trafikduglighet.

## Kollektivtrafiklagen

Vi är bekymrade över utformningen av den nya kollektivtrafiklagen och tror att det nya ramverket inte kommer att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Den nya lagen innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. De kommersiella aktörerna blir dock skyldiga att ansluta sig till ett gemensamt informationssystem. Strategiska beslut om kollektivtrafik som i dag oftast fattas av kommunägda länstrafikbolag ska överföras till nya regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessa ska besluta om vilken trafik som inte är kommersiellt bärkraftig och som därför kan bli föremål för skattefinansierad upphandling. Beslut om så kallad trafikplikt kommer att kunna överklagas till förvaltningsdomstolar av de kommersiella aktörerna.

Forskning visar att det krävs ett brett angreppssätt för en större överflyttning från bil till kollektiva färdmedel. I detta ingår samhällsplanering, investeringar i såväl infrastruktur som fordon, samordning av kollektivtrafiksystemet, ökad pålitlighet samt taxor som upplevs som konkurrenskraftiga i förhållande till privata färdmedel.

Vi avvisar den nya kollektivtrafiklagen som riskerar att slå sönder fungerande kollektivtrafiksystem.

## Transportslagsneutralt reseavdrag

För att särskilt främja resor med kollektivtrafik eller för dem som kan och vill med cykel, vill vi undersöka möjligheten att införa ett transportslagsneutralt, avståndsbaserat, reseavdrag. Detta är en viktig beståndsdel i att nå målet om fördubblat kollektivtrafikresande i de delar av Sverige där detta är möjligt till 2020.

Fel! Okänt namn

## Cykel

För att klara ett hållbart miljöanpassat samhälle behöver vi underlätta för att använda cykel som transportsätt. Cykling är bra för miljön, folkhälsan och den enskildes privatekonomi. För att klara det behövs en säker trafikmiljö även för cyklister. Det behövs fler cykelstråk, cykelvägar och cykelparkeringar. Dessutom behöver vi underlätta möjligheten att ta med cykeln på andra transportslag såsom buss och tåg.

## Flyg

### Minska flygets klimatpåverkan

Från 2012 är flyget en del av EU:s utsläppshandelssystem för växthusgaser. Statliga Swedavia har länge arbetat med att minska den totala klimatpåverkan i flygplatsverksamheten. Det är positivt men ytterligare åtgärder måste framföras för att minska flygets klimatpåverkan. Det gäller allt från flygplatsdrift till optimering av inflygningar och framtagandet av nya mer energieffektiva flygplanstyper. Som andra transportslag måste nu även flyget börja bära sina egna miljökostnader. Det är orimligt att flygbränsle ska vara skattebefriat.

### Avregleringen av flygledartjänsterna

När det gäller avregleringen av flygledartjänster motsätter vi oss denna privatisering som genomförs av ideologiska skäl. Det finns mycket få erfarenheter av detta internationellt och vi motsätter oss att lägga denna myndighetsutövning på privata aktörer när det gäller något så viktigt som flygsäkerhet. Det är också tveksamt om det kan utvecklas fungerande marknader för flygledartjänster. Vi ställer också frågan till hur det ska lösas att skilja ur civil flygledning från militärflygledning då denna i dag är samordnad i Sverige.

## Sjöfart

### Ett transportslag med utvecklingspotential

Sjöfarten som transportsätt är av stor betydelse för svensk exportindustri. Vi ser positivt på att sjöfarten på ett bättre sätt kan samverka med väg- och järnvägstransporter. Vi ser också en utvecklingspotential för den kustnära sjöfarten och inlandssjöfarten. Vidare krävs ett fortsatt arbete med att utveckla de strategiskt viktiga hamnarna.



## Åtgärder för en renare och mer energieffektiv sjöfart

Tydliga åtgärder behövs för att minska koldioxidutsläppen och utsläpp av svavel, kvävedioxid och partiklar från sjöfarten. Elanslutning för fartyg i hamn, introduktion av nya fartygsbränslen och nya energieffektiva fartygs-konstruktioner är exempel på sådana åtgärder. Vi ser positivt på den standard som FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) tagit för fram om fartygs energieffektivitet.

När det gäller frågan om svavelhalten i fartygsbränsle kan vi konstatera att regeringen har behandlat den på ett inkonsekvent sätt. Det är regeringen själv som röstat för det förslag man nu säger sig vara motståndare till. Först långt efter IMO-konferensen 2008 där beslutet togs verkar regeringen ha förstått komplexiteten i frågan. Vi socialdemokrater tror att det går att hitta en långsiktig lösning på frågan där både basindustrins konkurrensvillkor och miljökraven går att förena. Sjöfarten måste fortsätta minska sina svavelutsläpp precis som andra branscher, men det måste ske genom att samma krav ställs på samtliga fartyg. En hållbar lösning kräver tydliga besked när kraven kommer att skärpas för att ge industrin tid för anpassning. Målsättningen måste vara att alla havsregioner minskar sina utsläpp av svavel och därmed bidrar till en bättre miljö.

Vidare är det av stor vikt att EU, ensamt eller tillsammans med IMO, finner en lösning för att starta handel med utsläppsrätter för sjöfarten. Utsläppshandeln kan bli ett viktigt verktyg i arbetet med att minska sjöfartens klimatpåverkan.

## Tonnageskatt

Alla sjöfartsländer inom EU utom Sverige har nu infört en tonnageskatt på sjöfarten. Vi socialdemokrater vill snarast att regeringen tar fram ett förslag på svensk tonnageskatt för sjöfarten.

## It

### **Ett hållbart informationssamhälle för alla**

Vårt mål ligger fast. Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla. Alla ska kunna ta del av moderna it-tjänster i hela landet, då behövs en hållbar, robust it-infrastruktur. Det måste vara självklart att mobiltelefon och datakommunikation ska gå att använda i hela Sverige. It är en samhällsodmande kraft som gör det möjligt för helt nya sätt att möta framtiden. Det är en viktig del av vår målsättning om en kunskapsbaserad ekonomi präglad av värdeburen tillväxt.

Fel! Okänt namn

## Slut de digitala klyftorna

I dag är tillgång till it många gånger en klassfråga i Sverige. Tillgången och hastigheten på nätet varierar stort över landet. Vi vill arbeta aktivt för att alla ska kunna ta del av modern it. Tydliga åtgärder behövs för att överbrygga de digitala klyftorna. Det ska alltid gå att använda mobiltelefon och datakommunikation i hela Sverige. Regeringen har låtit Sverige glida isär eftersom de förlitar sig för mycket på marknadens aktörer. Nu behövs en kartläggning av kapaciteten på befintliga nät.

## Fungerande bredband och mobil telefoni i hela Sverige

I dag finns märkbara brister i mobiltäckningen. För dem som arbetar ute i skog och mark och längs kusterna är detta många gånger ett arbetsmiljöproblem. Men det skapar även svårigheter för friluftsliv, jakt och fiske, båtliv, turist- och besöksnäringen samt fastighetsägare i glesbygden. Till skillnad från regeringen vill vi inte vänta på att marknaden själv löser detta. Staten måste ställa hårda och tydliga krav på teleoperatörerna så att det finns fullgod mobiltäckning i hela landet. Vi ser också oroväckande tecken på att telekomregleringen fungerar dåligt och skapar osäkerhet för operatörerna. Något som kan bromsa investeringar i ny kapacitet.

Bredbandstillgängligheten är viktig oavsett var i Sverige man bor och oavsett om man bor i flerfamiljshus, radhus, villa eller i en eller fastighet på landsbygden. Hög hastighet i it-infrastrukturen är helt avgörande för såväl privatpersoner, hushåll, företag som offentliga förvaltningar i hela landet. Vi ser ett tydligt samhällsansvar där marknaden inte klarar detta. Därför behöver länsstyrelserna ett tydligare uppdrag i kartläggningen av befintliga nät.

## Förbered för ny it-infrastruktur

Det behövs en mer offensiv satsning för att klara målet med att digitalisera Sverige. Kommunerna ska i sina bredbandsplaner vinnlägga sig om vikten av att it-infrastruktur säkras till alla boende och verksamheter inom kommunens geografiska område. Regeringen bör ge stadsnäten möjligheten att agera på marknaden enligt liknande principer som gäller för de kommunala energibolagen.

Vidare ser vi det som angeläget att infrastruktur för it måste förberedas på bästa sätt när andra infrastruktursatsningar görs. Det kan bland annat handla om krav att lägga tomrör som förberedelse för it-infrastruktur. Dessutom är det dags att sätta upp mål även för det mobila nätet. Det behövs en standard som gör det möjligt att knyta ihop nät. För att alla ska kunna legitimera sig och på så sätt förenkla tillgången till offentliga tjänster via internet behövs e-legitimation. Det ska vara så enkelt och tryggt att utföra sina skyldigheter och ta del av sina rättigheter och få fullgod service. Därför ska Sverige införa standard även för e-legitimation.

Fel! Okänt namn på

Vi ser det även som angeläget att Sverige fortsätter att arbeta aktivt med så kallade intelligenta transport system (ITS) som kan främja trafiksäkerhet, miljö och nya logistiklösningar.

## Finansiering av infrastruktur

Investeringar i vägar och järnvägar ska finansieras på ett ansvarsfullt sätt. I det ligger att investeringar i infrastruktur ska finansieras med anslag i statsbudgeten. Vi är dock på sikt öppna för att i vissa väl avgränsade fall pröva den modell för avgiftsfinansiering som regeringen tillämpat inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och det västsvenska infrastrukturpaketet där lån i riksgälden på omkring 40 miljarder finansierar större vägprojekt, bland annat Förbifart Stockholm och pendeltågstunneln Västlänken i Göteborg. I finansieringslösningen ges emellertid staten full kostnadstäckning för dessa lån genom att räntor och amorteringar betalas med överskottet från trängselskatt. På så vis skapas en robust ekonomi i projektet som står i mycket god samklang med intentionerna med det finanspolitiska ramverket.

Vi har tidigare redogjort för införandet av en vägslitageavgift för den tunga lastbilstrafiken som en finansieringskälla som dessutom skapar rättvisare villkor för åkerinäringen.

Vi ser även en stor potential i att utveckla andra former av finansiering, inte minst genom att på olika sätt utnyttja de markvärdesstegringar som blir effekten av att ny infrastruktur byggs. En finansmodell byggd på exploateringsintäkter har bland annat prövats med stor framgång vid bygget av Köpenhamns metro och torde även kunna användas vid den utbyggnad av Stockholms tunnelbana vi föreslår. Det finns även anledning att se över möjligheterna till förhöjda eller differentierade banavgifter vid byggandet av ny järnvägsinfrastruktur för godstrafiken.

Vilka infrastrukturinvesteringar som bör genomföras ska styras av samhällsekonomisk nytta, inte av enskilda kommuners ekonomi. Därför är vi starkt kritiska till att regeringen upphöjt regional medfinansiering till princip vid byggande av statlig infrastruktur. Systemet innebär en uppenbar risk att ekonomiskt starka kommuner kan köpa sig till en bättre position på prioriteringslistan. I många fall sker dessutom medfinansiering utan att den berörda kommunen kan nyttiggöra investeringen genom exempelvis markförsäljning, vilket innebär att resurser till kommunens kärnverksamheter trängs bort.

Stockholm den 30 september 2011

*Anders Ygeman (S)*

*Monica Green (S)*

*Suzanne Svensson (S)*

*Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S)*

*Lars Mejern Larsson (S)*

*Leif Pettersson (S)*

*Leif Jakobsson (S)*