

Motion till riksdagen 2009/10:T535

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Trafik och jämställdhet

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Inledning och utgångspunkter	4
3.1	Regeringen har försämrat jämställdhetsmålet	4
3.2	Jämställdhet som en del av trafikpolitiken	5
3.3	Denna motion är en av tre motioner	5
4	Läget idag.....	6
4.1	En jämställd infrastruktur.....	6
4.2	Jämställda skatter påverkar kvinnor och män i trafiken	6
4.3	Statistik om kvinnors och mäns trafikbeteende	7
4.4	Jämställdhet på kort och lång sikt	8
5	Konkreta jämställdhetsförslag.....	8
5.1	Representation.....	8
5.2	Transporthierarki.....	9
5.3	Ändra den samhällsekonomiska kalkylen	10
5.4	Regionförstoring	11
5.5	Samhällsplanering.....	12
5.6	Cykel.....	14
5.7	Lokal och regional kollektivtrafik.....	18
5.7.1	Förslag inom kollektivtrafiken som kan leda till ökad jämställdhet	20
5.8	Järnvägstrafiken	22
5.8.1	Förslag inom järnvägstrafiken som kan leda till ökad jämställdhet	23
5.9	Sjöfarten.....	26
5.10	Vägtrafiken	26
5.10.1	Förslag inom vägtrafiken som kan leda till ökad jämställdhet	27
5.11	Flygtrafiken.....	30
5.11.1	Förslag inom flygtrafiken som kan leda till ökad jämställdhet	30
5.12	Trafiksäkerhet	32

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att betona vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 % senast 2010.
3. 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.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer omfattande bör utreda hur den samhälls-ekonomiska kalkylmodellen kan ändras så att den dels tar hänsyn till miljöeffekter på ett bättre sätt, dels innefattar en värdering som inte missgynnar kvinnor.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till trafikverken bör påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommunerna ska kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner i samband med detaljplaneringen.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i plan- och bygglagen (PBL) bör införas särskilda bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i avvaktan på lagändring omgående bör införas ett moratorium mot externa köpcentrum.¹
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för järnvägsstationerna bör överföras till Banverket.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar på kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med utökad cykeltrafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med utökad kollektivtrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med utökad järnvägstrafik.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt bör tydliggöra vikten av att jämställdhetsarbetet prioriteras högre.

Fel! Okänt namn på

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med förslag inom vägtrafiken.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med förslag inom flygtrafiken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om jämställdhet och trafiksäkerhet.

¹ Yrkandena 6–8 hänvisade till CU.

3 Inledning och utgångspunkter

Kvinnors och mäns resmönster är olika, och därmed också behoven. Likaså skiljer sig möjligheterna att utnyttja det befintliga transportsystemet. Det är en stor dominans av män i hela transportbranschen från generaldirektörsposterna, intresse- och branschorganisationerna till trafikhuvudmännen. När man gör investeringar i infrastruktur sker det efter ekonomiska analyser av det som är mest samhällsekonomiskt lönsamt. Men dessa värderingar av vad som är lönsamt utgår utifrån mäns intresse. Regionförstoringen hyllas av många, eftersom det sägs skapa fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten med tanke på vem det är som reser.

Det är mot bakgrund av ovanstående som det är viktigt att det finns en målstyrning inom trafiken som relaterar till kön. Ändringar av dagens målstruktur får inte leda till att könsskillnader döljs eller blandas med andra viktiga mål.

3.1 Regeringen har försämrat jämställdhetsmålet

År 2001 beslutade riksdagen att transportpolitiken skulle kompletteras med ett sjätte delmål:

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

Riksdagens beslut att skapa ett jämlikt transportsystem löste inga problem i sig självt. Däremot gav det förutsättningar att ändra politiken.

Den borgerliga regeringen har fått med sig en majoritet i riksdagen på att avskaffa jämställdhetsmålet och istället skapat ett nytt mål där jämställdhet är en del i fördelning mellan människor. Det är bra att det på ett tydligare sätt förs in fördelningsmål inom transportsektorn, men inte genom att blanda ihop könsskillnader med jämlikhetsskillnader. Det finns framförallt en avgörande skillnad. När det gäller barn, landsbygdsbor, personer med funktionsnedsättning handlar det om minoriteter vars intresse och behov måste beaktas av transportsektorn. Men när det handlar om att tillse att kvinnors rättigheter och behov ges samma möjligheter som mäns, så är det inte för att stärka en minoritet (kvinnor är det facto fler i antal än män). Det är för att komma åt en könsmaktsordning där kvinnor konsekvent underordnas, trots att kvinnor är i majoritet.

Därför måste det även i framtiden finnas ett specifikt mål/villkor för jämställdhet, även om det naturligtvis också ska finnas olika mål för jämlikhetssträvan. Men man får inte blanda ihop jämställdhet med jämlikhet. När SIKA genom Trivector lät utvärdera olika aktörers syn på de reviderade transportpolitiska målen som SIKA arbetat fram framfördes märkliga synpunkter. I

Fel! Okänt namn på

”Testkörning av reviderade transportpolitiska mål” finns synpunkter redovisade som inkommit till SIKA om varför det är bra att ändra dagens jämställdhetsmål och göra om det till ett mål för jämställdhet och fördelning. På s. 14 står det:

Villkoret – jämställdhet och fördelning – Aktörerna ansåg att det var bra att bredda begreppet jämställdhet till jämställdhet och fördelning för att gälla alla olika grupper i samhället. Jämställdhet självt har en tendens att bara handla om jämställdhet mellan könen.

Egentligen är kanske kommentarer överflödiga, men det blir nästan tragikomiskt när många aktörer anser att jämställdhet har en tendens att handla om jämställdhet mellan könen. Ja, just det! Det är liksom meningen med att ha ett jämställdhetsmål. Om man pratar om jämlikhet mellan könen så är definitionen följande: jämställdhet. Jämlikhet i andra sammanhang än kön är något helt annat än jämställdhet.

Det är hög tid för kvinnor att få lika stor makt i trafiken som män.

3.2 Jämställdhet som en del av trafikpolitiken

Arbetet måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Men vi måste även arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation, även om situationen i grunden delvis beror på en könsmaktstruktur. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov eller önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetskänslighet och rättvisa skattesystem. I det arbetet ska vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könskillnader.

För att ta vara på kvinnors behov måste nedläggning av kollektivtrafik stoppas och vändas till en utveckling med förbättrad och utbyggd trafik. Kommuner och landsting måste ge kollektivtrafiken högre prioritet och staten ska ta ett större ansvar. Vid all planering och utformning av transportsystemet i framtiden måste kvinnors behov i högre grad än hittills uppmärksammas och vara styrande.

Regeringen har försvagat jämställdhetsarbetet i transportpolitiken. För det första genom att det inte längre finns ett separat mål som handlar om jämställdhet. För det andra eftersom det nu saknas en målsättning att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka transportsystemet. Vi vill betona vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen. Detta bör ges regeringen till känna.

3.3 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 social hållbarhet* (2009/10:T534). 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 Läget idag

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 i 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 önsknings skiljer sig från männens som oftare använder bil, flyger mer och har ”direktare” resor. En typisk resa för en man skulle kunna var hemmet–arbetet–hemmet.

4.1 En jämställd infrastruktur

Den svenska transportapparaten har länge varit fokuserad på att underlätta för bilisten. Ofantliga summor har investerats i infrastruktur som i första hand underlättar för bilkörning. Nu hotas även driften av kollektivtrafiken med ännu större privatisering än tidigare. Stora förändringar i utbud och pris är att vänta, förändringar som kommer att drabba kvinnor i första hand. Kvinnor rör sig mer i närsamhället och de använder kollektiva färdmedel i högre utsträckning än män.

Likaså missgynnas kvinnor av utvecklingen inom stadsplaneringen. Allt fler butiker och serviceinrättningar flyttar allt längre från hemmen till städernas utkanter. Med ökat avstånd följer också sämre tillgänglighet, framför allt med kollektiva färdmedel som ju kvinnor använder mest.

4.2 Jämställda skatter påverkar kvinnor och män i trafiken

Skattesystemet kan användas för att öka jämställdheten. Bensinskatten är t.ex. en omfördelning från män till kvinnor, eftersom det är män som i större ut-

Fel! Okänt namn på

sträckning är användare och ägare av bilar. Oavsett inkomsläge, ärende och resväg åker männen oftare med bil. Den dagliga körsträckan för män är 44 km och för kvinnor 21 km.

Trängselskatten är inte bara en åtgärd för att minska trängseln och bidra till bättre miljö. Skatten är även ett radikalt omfördelningssystem inom trafiken. Trängselskatt kombinerat med en utbyggd kollektivtrafik gynnar enligt fördelningsanalyser låginkomsttagare, studenter, barn och ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

4.3 Statistik om kvinnors och mäns trafikbeteende

Det finns tydliga skillnader mellan mäns och kvinnors resande.

Andel huvudresor efter färdssätt i procent och i förhållande könets totala resande

	Bil (förare)	Bil (ej förare)	Lokal kollek- tivtrafik	Tåg	Flyg	Gång och cykel
Kvinnor	30,3	17,8	10,8	2,5	0,2	36,0
Män	46,9	10,2	7,7	1,9	0,3	29,5

Källa: SIKA, Den nationella resvaneundersökningen 2005–2006, korrigerad den 24 sept. 2007.

Observera att summan av andelarna i tabellen ej uppgår till 100 procent eftersom de som ej vet eller använt annat färdssätt inte redovisas här ovan.

Män är i huvudsak de som kör bil, medan kvinnor oftare är medpassagerare i bil. Totalt av alla resor så åker män bil i 57 % av fallen och kvinnor i 51 %. Kvinnor färdas med lokal kollektivtrafik i form av buss, spårvagn och tunnelbana ca 35 % mer än vad män gör. Även tåg har fler kvinnor som resande (ca 31 % fler kvinnor än män). När det gäller gång och cykel är det kvinnor som dominerar och då är det framförallt gående som kvinnor gör i mycket högre grad än män (32 % fler). Cykelresor är nästan helt lika mellan kvinnor och män, dock med lite övervikt till männen.

Tabell över några nyckeluppgifter i skillnaden mellan kvinnor och män i trafiken

	Kvinnor	Män
Medelreslängd i km per dag	34	45
Medelrestid i minuter per dag	69	72
Andel arbets-, skol- och tjänsteresor (i %)	28,0	34,4
Andel resor för service och inköp	34,2	27,9

Källa: SIKA, Den nationella resvaneundersökningen 2005–2006, korrigerad den 24 sept. 2007.

Studerar man tabellen här ovan är det lätt att se skillnader mellan kvinnor och män även när det gäller annat än färdmedel. Män reser längre än kvinnor och

har lite längre restid. Män har fler arbets- och tjänsteresor än kvinnor, medan kvinnor gör fler resor för service och inköp.

Ännu mer slående blir könsskillnaderna om resenärerna delas in efter åldersgrupper. Tre av fyra kvinnor i åldern 18–34 år gör barnrelaterade resor i samband med att de reser till eller ifrån arbetet. Med andra ord: hämtar och lämnar barn på förskola/skolbarnsomsorgen. För män i åldern 18–34 år är motsvarande siffra bara en av fyra.

Det finns även ett tydligt samband mellan årsinkomst, kön och total reslängd i km. Ju högre inkomst, desto längre reslängd. Detta samband gäller för både kvinnor och män, men skillnaden mellan könen blir samtidigt större vid höga inkomster än vid låga. Så även om rika kvinnor färdas längre än fattiga kvinnor, färdas rika män i ännu högre grad längre än fattiga män.

4.4 Jämställdhet på kort och lång sikt

Arbetet med att få en jämställd trafik måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Men vi måste även arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation, även om situationen i grunden delvis beror på en könsmaktsstruktur. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov och önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetshänsyn och rättvisa skattesystem. I det arbetet ska vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

Det råder dock ingen tvekan om att det på kort sikt är viktigt att stärka jämställdheten genom att satsa på kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är här en central del i att stärka kvinnors vardagssituation och möjlighet att förflytta sig.

5 Konkreta jämställdhetsförslag

5.1 Representation

Transportsystemets utformning beror i hög grad på vilka behov och värderingar som innehas av de personer som arbetar och beslutar inom sektorn, i synnerhet hos dem som innehar ledande befattningar. De undersökningar som gjorts visar på en stor dominans av män i hela transportbranschen. Att kvinnor sitter på de högsta befattningarna inom den politiska ledningen är naturligtvis ett stort politiskt framsteg. Men betydelsen av detta begränsas av att resten av ledningsfunktionerna i sektorn till över 90 procent domineras av män. Det är män som påverkar, planerar och fattar beslut. Dessutom kan den politiska ledningen snabbt bytas ut medan området för den manliga dominansen har visat stor beständighet och tröghet mot förändringar. Även om män försöker tillgodose de krav som ställs av kvinnor kan systemet aldrig till fullo

Fel! Okänt namn på

utformas efter kvinnors behov så länge som kvinnor inte har samma inflytande i besluts- och påverkansprocesserna.

För att kvinnor ska få lika stor makt över transportsystemets utformning och förändring som män, behöver det finnas kvinnor på lika många ledande poster som män. Företag och organisationer måste medvetet arbeta för att få in kvinnor i ledande funktioner. En viktig del i detta är att branschen själv måste bli medveten om att den har svårt att tillgodose kvinnors behov så länge kvinnor inte har samma representation i ledningen som männen. Den låga kvinnorepresentationen är pinsam för branschen. Sektorn omsätter många miljarder kronor per år och har ett avgörande inflytande över hur samhället organiseras, planeras och gestaltar sig.

Även om jämställdhet inte kan uppnås genom enbart lika representation av könen, är detta en viktig grundförutsättning. Med anledning av ovanstående fanns i propositionen Moderna transporter (2005/06:160) krav på att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 procent senast 2010. Det bör ges regeringen till känna.

5.2 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, inte ökad rörlighet, som är det väsentligaste.

Normalt är trafiken en mansdominerad värld, där män i mycket större utsträckning använder sig av bil än vad kvinnor gör. Att kvinnors och mäns transportbehov ska vägas lika, att könen ska ha samma möjligheter och att deras värderingar ska vägas lika tungt är ännu ej något som kan anses vara det rådande.

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.

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 förnyelsebara 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.

5.3 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 eko-

Fel! Okänt namn på

nomiska 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 försöker ta hänsyn till de positiva hälsoeffekter som regelbunden cykling innebär. Det är alltså en post som sätts upp på samhällets intäktsida. Men 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. Detta bör ges regeringen till känna.

5.4 Regionförstoring

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna regionförstoring hyllas av många. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Regionförstoring blir på så vis ett alternativ till flyttning för både arbetstagare och arbetsgivare.

Det går dock att se att det även finns problem med regionförstoringen. Den leder t.ex. till långa restider och kan skapa stress hos vuxna och barn. Den går även att ifrågasätta ur ett miljöperspektiv. För är längre resor verkligen bra för miljön? Och hur mycket energi ska vi använda till att utöka pendlingsmöjligheterna?

Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten. Överensstämmer verkligen ytterligare större reseavstånd med kvinnors värderingar och behov? Kommer kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnorna förblir i hemmets närhet och får ta ett än större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? För det är onekligen så att huvudansvaret för reproduktion och omsorg hittills i hög grad varit ett större ansvar för kvinnor än för män. Kvinnor tar ut mer föräldraledighet och det finns även bland yngre människor en tydlig arbetsdelning mellan könen. Reproduktionsarbete kräver närhet, både emotionellt och fysiskt. Och därför kan det komma att återspeglas i kvinnors och män resmönster.

Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan. Regeringen bör i regleringsbrev till trafikverken påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid bör analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring. Detta bör ges regeringen till känna.

5.5 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 alla 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, låncyklar och regionala cykelleder. På landsbygden 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. Detta bör ges regeringen till känna.

I utredningen *Bilen, biffen och bostaden* (SOU 2005:51) nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan: "En transportplan bör

Fel! Okänt namn på

innehålla åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informationssystem 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, samt 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, d.v.s. barn, pensionärer och låginkomsttagare. 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, barriäreffekter från nya vägar, mer asfalt, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Även den som inte har tillgång till bil drabbats hårt. Kvinnor, pensionärer, personer med funktionsnedsättning och låginkomsttagare är grupper där tillgången till bil är lägre. 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 köpcentra är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de billösa i samhället som drabbas medan bilförarna, som till 70 procent av 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 ojämfälld 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. Detta bör ges regeringen till känna.

Vi bör dessutom i avvaktan på lagändring omgående införa ett moratorium mot externa köpcentra. Detta bör ges regeringen till känna.

Säkra offentliga miljöer

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 kvinnor. 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. Detta bör ges regeringen till känna.

Kollektivtrafikpunkter måste anpassas så de är trygga för både kvinnor och män. 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. Detta bör ges regeringen till känna.

5.6 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. barn och ungdomar. Kvinnor och män använder sig i lika stor utsträckning av cykel som transportmedel. Eftersom kvinnor dock har lägre tillgång till bil och lägre inkomster än män kan satsningar för en ökad cykeltrafik ändå ses som en jämställdhetsfråga inom trafikpolitiken.

Fel! Okänt namn på

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.

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 transportssystemet – utvecklingsmöjligheter" av Krister Spolander Consulting, skriven på uppdrag av SIKÅ (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.

Förslag inom cykeltrafik som kan leda till ökad jämställdhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom cykeltrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka jämställdheten inom trafiken. 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 ambitionsnivån 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.

Fel! Okänt namn på

b) Inrätta cykelsamordnare

Vi vill att det inrättas en nationell och regional cykelsamordnare. Cykelsamordnaren ska ha till uppgift att samordna forskning och utveckling inom området cykeltrafik, vara aktiv och deltagande i infrastrukturplaneringen på nationell nivå, ansvara för relevanta utbildningar inom området och för nationella cykelboksutslut m.m.

c) Utvärdera målen noga

Uppföljning av cykeltrafiken bör på nationell och regional nivå ske genom s.k. cykelboksutslut. Exempel på saker som kan ingå i ett cykelboksutslut 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. Idag 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 ökar 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 därför 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-väg

Vi anser att när 2+1-vägar byggs så ska alltid cykeltrafikanternas perspektiv vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister.

Vad som här ovan anförs om att öka jämställdheten med utökad cykeltrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.7 Lokal och regional kollektivtrafik

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatföränd-

Fel! Okänt namn på

ringar, 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 genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas.

Kollektivtrafiken är även en central del i att stärka kvinnors vardagssituation och möjlighet att förflytta sig. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, vilken i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. 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 stärker kvinnors resande

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 kvinnor

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 kvinnors resandebehov.

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.

5.7.1 Förslag inom kollektivtrafiken som kan leda till ökad jämställdhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom lokal och regional kollektivtrafik och som därmed kan vara ett sätt att öka jämställdheten inom trafiken. Samma förslag redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö* 2009/10:T426, men i den motionen utvecklas och fördjupas förslagen mer utförligt.

För att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer jämställd transportsektor krävs bl.a. följande:

a) Kollektivtrafiken ägs och drivs 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) Statliga medel till kollektivtrafik i glesbygd

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 Vänssterpartiets budgetmotion för statens budget 2010, 2,5 miljarder under en treårsperiod till kollektivtrafik i glesbygd (500 miljoner kr 2009, 1 000 miljoner kr 2010 och 1 000 miljoner kr 2011).

d) Låt intäkterna från trängselavgifterna gå till kollektivtrafiken

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

Fel! Okänt namn på

e) En förbättrad samordning

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

f) Stöd försök med anropsstyrd kollektivtrafik

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

g) Öka funktionshindrades tillgänglighet till kollektivtrafik

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

h) 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 i glesbygd.

i) Skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån

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.

j) Miljöanpassa kollektivtrafiken

Regeringen bör utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.

k) Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter

Vi anser att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel.

l) 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!

m) Låt busstrafiken få sänkta fordonsskatter

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

n) 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.

o) Satsning på ny spårtrafik och nya spårfordon

Fel! Okänt namn på

För att möjliggöra ett nytänkande kring lokal spårtrafik vill vi avsätta 500 mkr varje år till utveckling av lokal spårtrafik, vilket betyder 6 miljarder under perioden 2010–2021. Vi vill även att staten fortsätter ge statsbidrag till inköp av lokala spårfordon med 400 miljoner per år, vilket betyder 4,8 miljarder under perioden 2010–2021.

p) 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 ska få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken.

q) Handikappanpassning samt säkra och smidiga bytesstationer

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.

Vad som här ovan anförs om att öka jämställdheten med utökad kollektivtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.8 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 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.

Fel! Okänt namn på

Privatisering försvårar för kvinnor

Genom att privatisera och dela upp trafikverksamhet försvåras man för den enskilda individen att se helheten. Resenären, kvinnan eller mannen, 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 kvinnor och män

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.

5.8.1 Förslag inom järnvägstrafiken som kan leda till ökad jämställdhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom järnvägstrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka jämställdheten inom trafiken. Samma förslag redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö* 2009/10:T426, men i den motionen utvecklas och fördjupas förslagen mer utförligt.

För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer jämställd transportsektor 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

Fel! Okänt namn 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 budgetsystem 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.

d) Ompröva avreglering och bolagisering

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 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.

Fel! Okänt namn på

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.

Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och baseras på olika riskbedömningar. Genom att bygga bort otrygga miljöer, så som mörka tunnlar eller passager, kan man öka trygghetsupplevelsen för kvinnor. Detta arbete skulle underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos 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 samhällliga 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 samhällliga 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 kvinnor eftersom kvinnor har lägre inkomster än män.

Vad som här ovan anförs om att öka jämställdheten med utökad järnvägs- trafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.9 Sjöfarten

Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras till Sverige. Det gör att den är av mycket stor vikt för hela samhället.

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget, vilket beror på låg friktion mot underlaget. Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. Förutom lite muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Även trafiksäkerheten är hög.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) menar i en utvärdering att bristen på kunskap och data fortfarande är stor, vilket gör det svårt att följa arbetet med att öka jämställdheten. Samtliga trafikverk redovisar t.ex. resmönstren hos män respektive kvinnor, men inget av verken, inte heller Sjöfartsverket, har några analyser om de bakomliggande orsakerna till dessa resmönster. Det går därför inte att avgöra om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning.

Sjöfartsverket är dessutom det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkar i beslutande arbetsgrupper ser ut. Könrepresentationen i styrelser och ledning hos Sjöfartsverket är oförändrad, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket bekräftar att transportsektorn fortfarande är en mansdominerad sektor.

SIKA skriver:

På Sjöfartsverket respektive Luftfartsstyrelsen finns t.ex. endast en enda person som arbetar med jämställdhetsfrågor, och då utgör jämställdhetsfrågor endast ett av flera arbetsområden som dessa personer arbetar med ... Troligen återspeglar resurstilldelningen inte det relativa behovet mellan de olika delmålen, utan är snarare ett resultat av att det på beslutande nivå inte tillmätts så stor betydelse. Denna inställning försvårar naturligtvis jämställdhetsarbetet både på det egna verket och i respektive sektor.

Regeringen bör i regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggöra vikten av att jämställdhetsarbetet prioriteras högre. Detta bör ges regeringen till känna.

5.10 Vägtrafiken

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.

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 tät position. Av de attitydundersökningar som gjorts framgår att kvinnor sätter trygg-

Fel! Okänt namn på

het, säkerhet och minskad miljöbelastning högt medan män i genomsnitt prioriterar fart och framkomlighet.

Det finns ekonomiska styrmedel som motverkar jämställdhets- och miljömålen. 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.

5.10.1 Förslag inom vägtrafiken som kan leda till ökad jämställdhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom vägtrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka jämställdheten inom trafiken. 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) Minskade hastigheter på vägarna

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

b) Stöd och forskning kring utvecklingen av hållbara drivmedel

Staten bör stödja både forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnyelsebara drivmedel eller drivmedelssystem. Inom trafikforskningen är det ofta män som arbetar och det är ofta även mannens resmönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna.

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

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

d) 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 färdsätt. 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.

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.

e) 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 inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och genom ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd.

f) Gör fordonsskatten mer koldioxidbaserad

Vi tycker att fordonsskatten kan vara ännu mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas och istället höjs koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO₂ till 24 kr/g CO₂. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För dessa bilar kan en sådan fordonsskatteförändring betyda en sänkt fordonsskatt med 800 kr, medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med 1 200 kr. Förslaget är statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten. Men förslaget gynnar dem som köper små bilar, vilket är logiskt med tanke på att deras konsumtion påverkar miljön mindre. Regeringen har tagit ett steg mot vårt förslag men det är inte på långa vägar tillräckligt.

Fel! Okänt namn på

g) Miljöinriktad 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.

h) Inför en försäljningskatt som är koldioxidrelaterad

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

i) 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 och 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, 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 i glesbygd.

j) 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, studenter, barn och ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Utifrån ett könsperspektiv är det kvinnors resande som stärks och därmed bidrar trängselskatten till att trafiksektorn blir mer jämställd.

k) 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 kvinnor, låginkomsttagare, ungdomar och pensionärer får hålla till godo med den kollektivtrafik som finns. Vi anser att intäkterna från framtida trängselskatter, förutom kostnaderna för system- och administrationskostnader, ovillkorligt ska återföras till Stockholmsregionen och dess valda instanser.

Vad som här ovan anförs om att öka jämställdheten genom förslag inom vägtrafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.11 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 kvinnor. 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 jämställdhetsperspektiv.

5.11.1 Förslag inom flygtrafiken som kan leda till ökad jämställdhet

Här nedan presenteras i punktform förslag vi föreslår ska genomföras inom flygtrafiken och som därmed kan vara ett sätt att öka jämställdheten inom trafiken. Samma förslag redovisas även i en annan motion, *Trafik och miljö*

Fel! Okänt namn på

2009/10:T426, men i den motionen utvecklas och fördjupas förslagen mer utförligt.

a) Flyget ska ingå i det internationella klimatåtagande

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 flygfotogen (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

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 12 000 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

Linjer	Utbetalt belopp 2006 (tkr)
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
Totalt	75 676

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 att öka jämställdheten med förslag inom flygtrafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.12 Trafiksäkerhet

Beteenden

Varje år dödas omkring 450 människor på vägarna och cirka 5 000 skadas allvarligt. Risker 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. Framförallt de unga männen är kraftigt överrepresenterade i statistiken. Generellt är mäns beteende vad gäller 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.

Utifrån ett beteendeperspektiv vill vi att det utreds om Rikspolisstyrelsen kan överta delar av ansvaret för trafiksäkerheten och vilken gränsdragning som ska göras mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen.

Alkohol

Straffskalan för rattfylleribrott håller för närvarande på att utredas, men vi ser ett behov av att straffskalan höjas. Det får aldrig bli en förmildrande omständighet att vara berusad i trafiken! Vi tycker även att personer som är dömda

Fel! Okänt namn på

för rattfylleri ska vara tvungna att installera alkolås i sin bil. Men en person som är rattfyllerist måste självklart även få vård.

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. Vi vill se obligatoriska moment i förarutbildningen, vars syfte är att ändra attityder till alkohol och bilkörning.

Hasighetsöverträdelser

Det är män i allmänhet och yngre män i synnerhet, som främst omkommer eller blir svårt skadade i trafiken. NTF har gjort en kartläggning som visar att en man producerar fyra gånger så många fortkörningsböter som en kvinna. Undersökningen visar även att hela 92 % av dem som fälldes för s.k. vansinneskörningar (vilket betyder 32 km/h över rådande fartgräns) var män. Vi vill ha en körkortsutbildning som tydligare betonar vikten av att efterleva trafikregler och attityder i trafiken.

Säkrare gång- och cykeltrafik

Att gå och cykla är bland de farligaste sätten att transportera sig – men samtidigt de mest miljövänliga och hälsosamma. 30 % av dödsolyckorna sker på det kommunala vägnätet. Större delen av det är byggt under en tid när motortrafiken gavs högsta prioritet.

Konsekvenserna av detta är höga olycksrisker och begränsad tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Cykel- och gångtrafik måste göras säkrare. För stor del av landets befolkning, i synnerhet barn och ungdomar, är gång och cykel de enda tillgängliga sätten att ta sig fram. Kvinnor använder sig också av cykel i större utsträckning än vad män gör.

Gång- och cykeltrafik måste prioriteras vid trafik- och bostadsplanering. Vi kräver att ett nationellt säkerhetsprogram för barn tas fram.

Vad som här ovan anförs om jämställdhet och trafiksäkerhet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 15 september 2009

Peter Pedersen (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Gunilla Wahlén (v)

Kent Persson (v)