

## Motion till riksdagen 2008/09:T15

**av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v)  
med anledning av prop. 2008/09:93**

# Mål för framtidens resor och transporter

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förslag till riksdagsbeslut .....	2
Inledning .....	3
Bakgrund.....	3
Det övergripande målet .....	4
Delmålen .....	4
De rödgröna ställer sig bakom befintlig målstruktur .....	4
Minsta möjliga trafikarbete för att uppnå tillgänglighet.....	5
Minskad klimatpåverkan från transportsektorn.....	6
Öka andelen resor med cykel .....	7
Öka andelen resande med kollektivtrafik.....	8
Jämställdheten behöver ett eget mål.....	8
Vikten av ett eget jämställdhetsmål i transportpolitiken .....	9
Trafiksäkerhet .....	10
Antalet döda i trafiken måste minska snabbare .....	10
Alkolås i personbilar senast 2015.....	10
Barns rörelsefrihet kräver åtgärder .....	11
Hälsa – god ambition utan praktiskt resultat .....	12
Samhällsekonomiska analyser.....	12

Fel! Okänt namn på

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om ny transportpolitisk målstruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att målet om att tillgänglighet ska uppnås med minsta möjliga trafikarbete ska få en överordnad roll.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en precisering av i vilken utsträckning målsättningen om en fossiloberoende fordonssflotta ska leda till en minskad klimatpåverkan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett etappmål om att öka andelen resande med cykel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett etappmål om att öka andelen resande med kollektivtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att etappmålet för antalet döda i trafiken ska vara maximalt 220 till 2015.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alkoholskivorna bör vara standardkrav i personbilar senast 2015 som en del i att nå etappmålen för trafiksäkerhet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att barns behov och perspektiv bör genomsyra transportpolitiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de samhällsekonomiska analysmodellerna bör uppdateras utifrån behovet av att minska klimatpåverkan i enlighet med tvågradersmålet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de samhällsekonomiska analysmodellerna bör förändras så att långsiktiga effekter på inkomster och sysselsättning av ökad tillgänglighet bättre fångas upp.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en starkare politisk styrning i transportpolitiken och en större öppenhet om de värderingar som ligger till grund för transportpolitiska beslut.

## Inledning

Vi anser att den befintliga strukturen av de transportpolitiska målen i grunden är bra. Det som saknas är en tydlig prioritering av hållbar utveckling och redskap som gör att de transportpolitiska målen verkligen tillämpas.

Regeringen påstår att dess förslag är tänkt att ”underlätta avvägningar” genom att ersätta nuvarande sex delmål med två jämbördiga mål. Hur det ska bli lättare att göra avvägningar genom att osynliggöra dem genom en sammanslagning är för oss en gåta.

Själva poängen med målen är att synliggöra de åtgärder som behövs för att uppnå respektive mål, liksom konflikter och synergier med andra samhällsmål. Regeringens förslag underlättar inte detta. I stället försvåras prioriteringar ytterligare. Detta liknar regeringens utredning om miljö kvalitetsmålen, där den i stället för att analysera de grundläggande konflikter med andra samhällsmål som gör att målen inte nås, arbetar med att strukturera om målen som sådana. Detta är en oroväckande tendens hos regeringen att förenkla och försvaga målstyrningen för miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Det är ett sätt att ge sken av att försöka hitta lösningar på problemen, utan att ta tag i kärnan till dem. Det är i genomförandet problemen ligger i första hand, inte i målformuleringarna.

En av de största bristerna i regeringens förslag är brist på målstyrning på klimatområdet. Regeringen konstaterar själv att grunden för all målstyrning är mätbara mål, mätning och analys av mätresultatet. Ändå väljer regeringen att sätta ett mål för trafikens klimatpåverkan som inte ger någon bild av klimatpåverkan från trafiken, nämligen att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila bränslen år 2030, vilket även inkluderar t.ex. bensinhybrider. Vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär i termer av koldioxidutsläpp är alltså högst osäkert och beror på en lång rad faktorer, inte minst priset på bensin relativt förnybara bränslen. I denna målsättning finns inga kvantifierbara mål för klimatpåverkan i sig, vilket är ett uppenbart hinder i arbetet med att minska trafikens klimatpåverkan. För att vara i linje med de långsiktiga, nationella klimatmålen bör sektorsmålet för minskad klimatpåverkan från transportsektorn vara 45 % till 2020.

Att göra förändringar i de transportpolitiska målen är en stor sak och hinns inte med på en motionstid på ett par veckor. Det gör att vi i det rödgröna samarbetet fokuserar på de övergripande prioriteringarna och tyvärr inte har möjlighet att gå in i detalj i mer än ett fåtal av förslagen.

## Bakgrund

De transportpolitiska målen beslutades 1998 efter ett samarbete mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet, de partier som i dag utgör det rödgröna samarbetet. De transportpolitiska målen togs fram för att

Fel! Okänt namn på

få en starkare politisk styrning och en bättre helhetsbild av transportpolitiken. Vissa justeringar gjordes i och med Moderna transporter 2006.

## Det övergripande målet

Det övergripande målet är att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör sex delmål om tillgänglighet, regional utveckling, jämställdhet, transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö.

## Delmålen

*Tillgänglighet.* Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

*Regional utveckling.* Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

*Transportkvalitet.* Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

*Miljö.* Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljön skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten och andra naturresurser ska främjas.

*Trafiksäkerhet.* Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas efter de krav som följer av detta.

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

## De rödgröna ställer sig bakom befintlig målstruktur

Regeringen påstår att dess förslag till ny struktur för de transportpolitiska målen är avsett att "underlätta avvägningar" genom att ersätta nuvarande sex delmål med två jämbördiga mål, ett funktionsmål *Tillgänglighet* och ett hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*. Transportpolitiken är fylld av motstridiga intressen och behov. Att klumpa ihop dem och klassa dem som jämbördiga leder inte till att avvägningar underlättas. Problemen med de transportpoli-

tiska målen handlar inte i första hand om formuleringen av dem, utan den bristande tillämpningen. Vi anser därför att regeringens förslag om nya transportpolitisk målstruktur bör avslås. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Självklart behöver etappmålen uppdateras med nya målar, då med utgångspunkt i den befintliga målstrukturen. Vi har i detta förslag inte gått in i detalj på varje etappmål, utan berör enbart några av de mest angelägna.

Det stora problemet med dagens transportpolitiska mål är inte själva formuleringen av målen, utan den bristande tillämpningen. Den har flera orsaker, en av de främsta är oförmåga eller ovilja att lyfta fram de konflikter som finns mellan målen, t.ex. mellan god miljö och regional utveckling. Målen blir en lista att bocka av i en redovisning mer än ett verktyg för att ställa om samhällsplaneringen. För att råda bot på detta krävs en starkare politiska styrning, bl.a. genom en tydligare prioritering av målen inbördes. Det behövs djupare analyser till varför vissa av de transportpolitiska målen är svåra att nå, och det är förvånande att regeringen inte tagit tillfället i akt att åtgärda den bristande tillämpningen.

## Minsta möjliga trafikarbete för att uppnå tillgänglighet

För att nå ett hållbart transportsystem krävs en smartare energianvändning, som gör att den totala belastningen på naturen minskar. En viktig strategi är att bygga städer och samhällen där resande inte blir ett mål i sig – utan ett medel för att uppnå syftet med själva resan – som att handla mat, träffa vänner eller åka till jobbet. De flesta tycker det är skönt att ha nära till jobbet och affären så att det blir möjligt att gå och cykla.

I Miljövårdsberedningens strategi för ett minskat transportberoende görs prioriteringen att minska de ”tvungna” resorna. En sådan resa förknippas med olust, ansträngning eller försakelse och kan gärna elimineras om den ger samma utbyte beträffande dess syfte, t.ex. genom inköp eller arbete.<sup>1</sup> Vi vill i första hand minska denna typ av tvungna resor. Ett minskat beroende av dessa resor leder till en ökad livskvalitet och frigör tid som kan användas till annat, exempelvis fritidsaktiviteter.

Mellan 1996 och 2007 ökade trafikarbetet med personbil med drygt 15 % och den tunga lastbiltrafiken med 23 %. Denna ökning leder till ökad klimatpåverkan och större utsläpp av hälsofarliga ämnen. Trafiksäkerheten försämrades med fler fordon på vägarna i stället för på spår, särskilt tung trafik. Kostnaderna för underhåll ökar liksom behovet av ny infrastruktur. I enlighet med fyrstegsprincipen är det mycket bättre att i första hand se om tillgänglighet

<sup>1</sup>Strategi för ett minskat transportberoende, Miljövårdsberedningens promemoria 2006:2, s. 20–21.

## Fel! Okänt namn på

kan lösas på annat sätt än genom investeringar i ny infrastruktur, t.ex. genom införande av trängselavgifter i storstäder.

Andra viktiga åtgärder handlar om att planera ny bebyggelse så att den blir kollektivtrafikhänsynsfull och tät, för att underlätta transporter till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Det behövs även tydligare samordning av kommunernas planering. En kommunöverskridande planering och samordning av bostäder, vägar och spår kan bidra till att man på ett tidigt stadium identifierar och löser intressekonflikter mellan de berörda kommunerna. En sammanhållen regionplan kan bl.a. minska tendenserna till "urban sprawl", dvs. ett utglesat bebyggelsemönster där bostäder, handelsområden och arbetsplatser i stor omfattning lokaliseras till perifera platser som är svåra att försörja med kollektivtrafik.

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) föreslår i ett etappmål att tillgängligheten ska tillgodoses med minsta möjliga trafikarbete. Regeringen däremot vill helt och hållet stryka detta mål. Vi anser att detta mål bör få en övergripande prioritet och läggas till det befintliga delmålet om tillgänglighet och att riksdagen beslutar med följande tillägg:

Tillgängligheten ska tillgodoses med minsta möjliga trafikarbete.

## Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

För att minska Sveriges klimatpåverkan är transportsektorn avgörande, både därför att den i dag är extremt oljeberoende och utgör ca 40 % av svensk klimatpåverkan (utrikes flyg inkluderat) och för att transporterna fortsätter att öka, och därmed även klimatpåverkande utsläpp. Framför allt beror det på en ökning av lastbiltrafiken.

Regeringen väljer att inte sätta något mål för hur mycket klimatpåverkan från transporter ska minska till 2020. I stället ska miljö kvalitetsmålet om en begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende och genom att 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.<sup>2</sup> I denna målsättning finns inga kvantifierbara mål för klimatpåverkan i sig, vilket kommer att vara ett hinder för det nödvändiga arbete vi har framför oss att flytta över mer trafik från väg till järnväg och kollektivtrafik, och för att hitta smarta lösningar som gör att det totala transportbehovet minskar utan att funktionen försämras. För att nå dit krävs större politisk styrning i transportpolitiken, inte mindre. Det är också anmärkningsvärt att inte kollektivtrafiken lyfts fram mer som ett effektivt medel att öka energieffektiviteten i transportsystemet.

Att fordonsflottan är fossilberoende innebär inte att trafiken är fossilfri. Redan i dag finns många bilar som rullar på vägarna som skulle kunna köras på förnybara drivmedel som tankas med fossila bränslen. Vi skulle vilja att regeringen återkommer till riksdagen med en precisering av i vilken utsträck-

<sup>2</sup> Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter, s. 52.

ning målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta ska leda till en minskad klimatpåverkan. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Sika har föreslagit ett etappmål som innebär att klimatpåverkan från transportsektorn i Sverige ska minska med 24 % till 2020 jämfört med 2005 års nivå. Även det anser vi vara en för låg ambitionsnivå, då den utgår från de borgerliga partiernas målsättning i Klimatberedningen att minska svensk klimatpåverkan med 30 % till 2020.

Målsättningen i det rödgröna samarbetet är att den s.k. icke-handlande sektorn, som transportsektorn ingår i, ska minska sin klimatpåverkan med 45 % fram till 2020 jämfört med 1990 års nivå. Målsättningen för transportsektorn bör alltså också vara en minskning på minst 45 %, givet att de övriga delarna av den icke-handlande sektorn inte minskar sin klimatpåverkan väsentligt mer än 45 %.

## Öka andelen resor med cykel

De två bästa sätten att förflytta sig kortare sträckor är att gå eller cykla. Den klimat- och miljöpåverkan som sker genom en sådan förflyttning är helt försumbar och har positiva effekter ur hälsosynpunkt. Ungefär hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer. I tätorter är 70–80 % av alla bilresor kortare än tre fyra kilometer. En stor del av dessa skulle kunna göras med cykel eller till fots och leda till minskad klimatpåverkan och bättre folkhälsa, både genom bättre luftkvalitet och genom ökad vardagsmotion. Att skapa bra och säkra förutsättningar för att cykla är också en fråga om jämställdhet och barns rörelsefrihet. Det är vanligare att kvinnor blir avskräckta av att använda cykeln på grund av farliga trafikmiljöer än att män blir det. Och barns möjlighet att själva ge sig ut i trafiken påverkas starkt av tillgången till säkra cykel- och gångvägar, i synnerhet till och från skolan.

När det gäller cykling gav regeringen 2000 i uppdrag åt Vägverket att vidta åtgärder för att öka cyklingen i landet. Vägverket utvecklade med anledning av detta en nationell cykelstrategi som dessvärre ännu inte har genomförts. Enligt de konkreta målen i Vägverkets arbete med cykelstrategin angavs att cyklingens andel av alla personresor ska öka med en tredjedel fram till 2010, från 12 till 16 %. Sedan Vägverket fick sitt uppdrag och satte upp målet har cyklingen minskat från 12 till 9 %. Under dessa år har vi alltså kommit längre ifrån målet. Inte heller har det befintliga transportpolitiska målet om en ökad andel cykeltrafik nåtts.

Det krävs en tydlig målstyrning för att öka andelen resor med cykel. Därför föreslår vi som ett etappmål att andelen resor med cykel ska öka. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Fel! Okänt namn

## Öka andelen resande med kollektivtrafik

Trots att resandet med kollektivtrafik ökar, så ökar inte andelen resande med kollektivtrafik. Detta beror på att det totala resandet fortsätter att öka och att kollektivtrafiken inte lyckats locka över bilister i tillräcklig utsträckning. Denna utveckling måste brytas, så att trenden blir positiv och kollektivtrafiken tar andelar från biltrafiken. Under flera år har kollektivtrafiken paradoxalt nog fått allt tuffare villkor. Vid förändringar av skatter och avgifter för transportsektorn är det därför väsentligt att kollektivtrafiken inte förfördelas.

Det kollektiva resandet är lågt i relation till bilresorna. Ungefär 30 % av Sveriges befolkning åker kollektivt någon gång i veckan medan nästan tre gånger så många åker bil.<sup>3</sup> Drygt hälften av bilresorna görs dessutom av ensamma bilförare.

Enligt statistik från Sika ökade resandet med personbil i Sverige från 91,9 miljarder personkilometer 2001 till 97,0 miljarder personkilometer 2006. Under samma period minskade resandet med kollektivtrafik från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer. I en uppgift från Sika framgår att andelen kollektivtrafikresande successivt minskade mellan 1984 och 2006. Fortfarande åker kvinnor kollektivt mer än män. Under samma period ökade flygresandet med över 200 %, från 11 miljoner passagerare 1984 till 26 miljoner passagerare 2006.<sup>4</sup>

Etappmålet om ökad andel resande med kollektivtrafik har således inte nåtts, till nackdel för klimat, trafiksäkerhet och hälsa. Vi anser att det är av yttersta vikt att det finns ett etappmål som handlar om att öka andelen resande med kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

## Jämställdheten behöver ett eget mål

År 2001 beslutade riksdagen att transportpolitiken skulle kompletteras med ett sjätte delmål om jämställdhet. Detta var en stor framgång eftersom transportpolitiken av tradition är en manlig domän där manliga värderingar och behov ofta prioriteras.

Kvinnors och mäns resmönster är olika, och därmed också behoven. Likaså skiljer sig möjligheterna att utnyttja det befintliga systemet. Kvinnor har i allmänhet lägre inkomst och andra arbetsförhållanden och de tar ett större ansvar i hemmet. Det resulterar i att deras resor oftare är kombinerade arbets-, service- och inköpsresor. Därmed blir kvinnors resor kortare och mer sammansatta. De sker också oftare med kollektivtrafik, till fots eller med cykel. Allt detta skapar en situation där kvinnors behov och önskningar skiljer sig från männens som oftare använder bil, flyger mer och har ”rakare” resor.

<sup>3</sup> Miljöfördel bussen, Bussbranschens riksförbund, s. 6.

<sup>4</sup> Sika, Luftfartstatistik.



Det är en stor dominans av män i hela transportbranschen. Även om jämställdhet inte kan uppnås genom enbart lika representation av könen är detta en viktig förutsättning. För att kvinnor ska få lika stor makt och påverkan över transportsystemets utformning och förändring som män behöver det bli en rimligare och rättvisare fördelning av män och kvinnor i beslutande organ.

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller möjligheterna att pendla 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. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten. Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik och sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet.

## Vikten av ett eget jämställdhetsmål i transportpolitiken

Det är mot bakgrund av det ovan nämnda 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.

Regeringen föreslår att jämställdhetsaspekten infogas i funktionsmålet om tillgänglighet, med formuleringen Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov. Det innebär att det inte längre finns ett separat mål för jämställdhet, utan enbart en precisering av funktionsmålet som innebär att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.<sup>5</sup>

I de befintliga målen, som tagits fram i samarbete mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet är ett jämställt transportsystem ett separat mål. Transportsystemet ska svara mot både kvinnors och mäns behov. Dessutom ingår det att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Regeringen försvagar jämställdhetsarbetet i transportpolitiken. För det första genom att det inte längre finns ett separat mål som handlar om jämställdhet. Dessutom saknas målsättningen att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka transportsystemet – en fråga om makt – som regeringen duckar för i sitt nya förslag. Vi vill betona vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen, med befintlig formulering. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

<sup>5</sup> Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter, s. 18.

Fel! Okänt namn

## Trafiksäkerhet

Vi anser att nollvisionen ska kvarstå som utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet. Det är inte acceptabelt att människor fortsätter att dö och skadas i trafiken, trots att det finns både billiga och smarta åtgärder som skulle kunna genomföras, bl.a. genom sänkta hastigheter på vissa vägar och att fler åker kollektivt i stället för bil. I stället satsar regeringen mest på vägbyggnationer och minskar stödet till kollektivtrafiken. Dessutom har den möjliggjort ändringar av hastighetsgränserna, som bl.a. innebär höjda hastighetsgränser på vissa vägvägar, en förändring vars konsekvenser för en förbättrad trafiksäkerhet kan ifrågasättas.

Regeringen vill betona att varje trafikant själv måste ge sitt bidrag till sin egen och andras trafiksäkerhet. Och visst är det så, men när politiken tar steg som leder åt fel håll, på vilket sätt uppmuntras då medborgare att ta eget ansvar?

Det är anmärkningsvärt att regeringen inte anger att antalet skadade ska minskas med en fjärdedel och omkomna med *minst* hälften till 2020. Regeringen har för låga ambitioner.

## Antalet döda i trafiken måste minska snabbare

Den moderatledda regeringen sänker målsättningarna i att minska antalet döda i trafiken. Den förra regeringen och dess samarbetspartier lade fram etappmålet om maximalt 270 döda i trafiken till 2007. Målet nåddes inte, och regeringen föreslår nu att etappmålet ska ändras till att antalet trafikdödade halveras från år 2007 till 2020, vilket innebär ca 220 omkomna i trafiken. Det innebär alltså att målet om en halvering skjuts långt in i framtiden. Vägtrafiken står i dag för drygt tre fjärdedelar av antalet dödade i trafikolyckor<sup>6</sup> Vi vill höja takten i arbetet med att öka trafiksäkerheten och anser att etappmålet ska vara maximalt 220 döda i trafiken till 2015. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

## Alkolås i personbilar senast 2015

Rattfylleriet förorsakar ca 25 % av de allvarliga trafikolyckorna i Sverige. Av dem som skadas är de flesta unga, mellan 15 och 25 år. Attityden till att köra bil alkoholpåverkad har förändrats, framför allt bland yngre människor. Detta är mycket allvarligt eftersom rattfylleri är orsaken till att många dödas och skadas i trafiken, vilket ger upphov till ett stort mänskligt lidande och stora kostnader för samhället.

Alkolås i motorfordon både till lands och till sjöss är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Alkolås är därmed ett viktigt verktyg

<sup>6</sup> Sika rapport 2008:2, Förslag till ny transportpolitisk struktur, s. 37.

för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Av detta skäl behövs kraftfulla åtgärder för att alkohol ska införas på bred front. Vi vill understryka att Sverige bör vara ett föregångsland inom EU och på olika sätt driva på införandet av alkohol i alla offentligt ägda motorfordon. Den offentliga upphandlingen är till exempel ett kraftfullt medel för att påskynda införandet av alkohol i motorfordon.

Vi anser också att EU:s regler måste ändras så att ett obligatoriskt krav på alkohol, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare i alla bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik, kan införas. Alkohol bör vidare vara ett standardkrav i alla nya personbilar från 2015. Vidare menar vi att regeringen måste anstränga sig för att främja att ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av en eller flera faktorer som alkohol, droger eller trötthet införs, något som skulle kunna bli standard i alla nya fordon.

Vi beklagar därför att den nuvarande regeringen har släppt kravet i EU om att Sverige skulle bli det första landet som lagstiftar om krav på alkohol i alla nya personbilar. Sverige har därmed tagit ett steg tillbaka i arbetet med att få bort alkoholpåverkade bilförare från trafiken.

Vi anser att alkohol bör vara standardkrav i alla nya personbilar från 2015 som en del i att nå etappmålen för trafiksäkerhet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

## Barns rörelsefrihet kräver åtgärder

Att särskilt höja trafiksäkerheten för barn är prioriterat. Det kräver en trafikplanering som utgår från barns behov i stället för bilars. Hänsyn till barns rörelsebehov går väldigt ofta hand i hand med hänsyn till miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Lägre hastigheter, klimatsmart samhällsplanering som underlättar att gå och cykla samt väl utbyggd kollektivtrafik är alla exempel på åtgärder som bidrar till att öka barns egen rörelsefrihet och samtidigt leder till bättre trafiksäkerhet, renare miljö och ökad jämställdhet. I dagsläget är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken bland barn. Det är inte acceptabelt.

När regeringen å ena sidan skriver vackra ord om behovet av att stärka barns egen rörelsefrihet och samtidigt föreslår att målen om miljö, säkerhet och jämställdhet ska få mindre framträdande platser klingar det därför ihåligt.

Barns behov och perspektiv måste genomsyra hela transportpolitiken. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. I dagsläget planeras oftast för män i medelåldern, inte främst för barns naturliga behov av rörelse. Ett exempel är trafiken kring landets skolor som är ett hot mot elevernas säkerhet och ett problem för miljön. På många håll behövs en översyn av den lokala planeringen kring varje skola. Det är alltför vanligt att man med bil kan komma nästan ända fram till skolporten. Barn och ungdomar måste kunna cykla trafiksäkert till skolan i större utsträckning än i dag och det behövs alternativ som gör skolskjutsandet med bil till ett undantag i stället för en regel.

Fel! Okänt namn

## Hälsa – god ambition utan praktiskt resultat

På samma sätt som med barnens rörelsefrihet blir det ett slag i luften när regeringen för in dimensionen hälsa i de transportpolitiska målen, eftersom de verktyg som är mest effektiva för att nå detta mål inte prioriteras. Ett tydligt exempel är att regeringen inte vill att tillgängligheten ska tillgodoses med minsta möjliga trafikarbete. En målsättning som, om den förverkligades, skulle leda till mindre hälsofarliga ämnen i luften, bättre stadsmiljöer för gång och cykling samt fler som åker kollektivt och därmed rör sig mer.

Ett exempel på tydlig målstyrning vad gäller hälsa är EU:s miljökvalitetsnormer. I dagsläget tas dessa inte på allvar, och på många platser i landet överskrids de dagligen med risk för människors hälsa och välbefinnande. Den typen av tydlig målstyrning för att skydda och främja människors hälsa behöver stärkas och utvecklas.

Ambitionen att föra in en tydligare hälsoaspekt i transportpolitiken är väldigt bra, men utan att ta konsekvenserna av den i relationen till de andra målen blir det tyvärr verkningslöst.

## Samhällsekonomiska analyser

Regeringens förslag innebär att de samhällsekonomiska analysernas ställning i trafikplaneringen blir starkare.<sup>7</sup> Vi menar att det är viktigt att göra samhällsekonomiska kalkyler – men att de som görs i dag har många brister och att de därför måste utvecklas.

Vi anser att regeringens strategi att successivt stärka de samhällsekonomiska analysernas roll i trafikplaneringen riskerar att dölja viktiga politiska avvägningar i siffror och beräkningar, i stället för att tydliggöra dessa öppet för en bättre demokratisk process och ökad insyn. I dagsläget behärskas de samhällsekonomiska modellerna främst av ett antal experter på olika myndigheter och konsultföretag. En viktig skillnad, som Sika lyfter fram i sitt underlag, mellan begreppen samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet ligger i den inbyggda synen på resursers utbytbarhet.<sup>8</sup> Kan samhället t.ex. acceptera en ökad tillgänglighet genom bilåkande om det sker till priset av fler dödade på grund av trafikolyckor eller en irreversibel påverkan på ekosystemet? Denna fullständiga utbytbarhet är en förutsättning i den samhällsekonomiska kalkylen men inte i en helhetsbedömning av långsiktig hållbarhet. I samband med tidigare beslut om de transportpolitiska målen 1998 konstaterades att den relevanta frågan många gånger i stället är med vilka styrmedel ett visst mål kan uppnås till lägsta samhällsekonomiska kostnad.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens reor och transporter, s. 65.

<sup>8</sup> Sika rapport 2008:2, Förslag till ny transportpolitisk målstruktur, s. 23.

<sup>9</sup> Sika rapport 2008:2, Förslag till ny transportpolitisk målstruktur, s. 21.

Fel! Okänt namn på

Med ett sådant resonemang bibehålls fokus på resultatet, dvs. att nå de transportpolitiska målen, och de samhällsekonomiska analyserna blir ett redskap att hitta åtgärder som gör att målen nås. Det är en stor skillnad i målstyrning i jämförelse med regeringens strategi att låta de samhällsekonomiska analyserna bli en avvägningsmetod där de transportpolitiska målen ska beaktas, och därmed inte ha samma målstyrande effekt.

Den moderatledda regeringens ensidiga fokus på samhällsekonomiska analyser har lett till att en övervägande del av investeringarna i infrastruktur går till nya vägar, i stället för nya järnvägar. Enligt ett regeringsbeslut i december 2008 ska minst 50 % av investeringarna i den nya åtgärdsplaneringen gå till nya vägar. Och detta trots att regeringen säger sig utgå från ett transportslagsövergripande perspektiv.

Forskningen visar entydigt att ökad arbetspendling och därmed större lokala arbetsmarknader påverkar tillväxten positivt. Den nuvarande samhällsekonomiska kalkylen kan dock bara i begränsad omfattning hantera långsiktiga effekter på produktivitet och sysselsättning som uppstår till följd av vidgade lokala arbetsmarknader. Det innebär att klimatsmarta järnvägsinvesteringar som möjliggör pendling över avstånd där bilen inte är ett tidsmässigt realistiskt alternativ regelmässigt ges en för låg kalkylerad nytta. För att skapa en mer rättvis värdering av järnvägsinvesteringars nytta behöver också kostnaderna för koldioxid och andra klimatrelaterade utsläpp uppvärderas. Vi anser därför att de samhällsekonomiska analysmodellerna bör uppdateras utifrån behovet av att minska klimatpåverkan i enlighet med tvågradersmålet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Den nuvarande kalkylmetoden måste också utvecklas så att den bättre fångar upp de långsiktiga effekter på inkomster och sysselsättning som följer av ökad tillgänglighet. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

I det rödgröna samarbetet vill vi framhäva behovet av politisk styrning i transportpolitiken och en öppenhet av de värderingar som ligger till grund för transportpolitiska beslut. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. Det är då vi bäst kan nå viktiga samhällsmål om hållbarhet och tillgänglighet.

Stockholm den 1 april 2009

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Tina Ehn (mp)*

*Hans Stenberg (s)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*

*Christina Axelsson (s)*

*Peter Pedersen (v)*