

Fairtrans Medborgarråd för Klimatet

– tankar för fortsättningen från 2030-sekretariatet

Övergripande

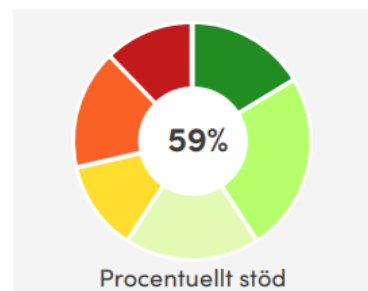
Klimatarbetets kanske främsta svaghet är bristen på folklig förankring; de allra flesta vill bidra men känner sig exkluderade, inte lyssnade till eller ser att de åtgärder som införs i onödan drabbar dem och försvårar för dem att ställa om. Därför är Medborgarrådet så välkommet, och i linje med tidigare positiva erfarenheter såväl lokalt i Sverige som från bland annat Frankrike. Men ett omfattande, konstruktivt arbete som inte hanteras av politiken kan få motsatt effekt – man tappar sugen och blir besviken.

Vi på 2030-sekretariatet tar oss med stor glädje an Medborgarrådets många förslag på hur transportsektorn kan ställas om, och kommenterar dem ett och ett nedan.

Kommentarer på rådets åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1: Nationellt samåkningssystem

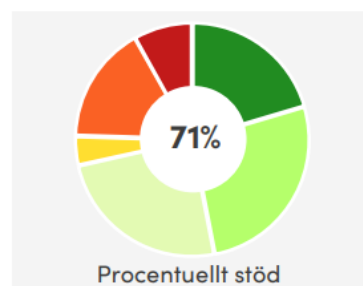
Vi borde utnyttja samåkning i större grad. Vi rekommenderar ett centraliserat, standardiserat system för samåkning med statligt stöd. Där man som bilägare delar kostnaderna med de som åker med. Systemet sköter alla uträkningar, betalningar. Systemet är smart och optimerar sträckor och vilka som samåker. Fordon inom systemet ska kunna använda bussfiler.



Mycket bra att lyfta samåkning, som har en väldig potential i Sverige eftersom det i genomsnitt inte ens reser 1.5 personer per bil. Att stimulera detta statligt är rimligt, på samma sätt som bildelning bör få bättre villkor än idag. Momsen bör vara 6% som för övrig kollektivtrafik (inte 25% som bilpooler betalar idag), kommuner bör kunna reservera parkeringsplatser för samåkning och särskilda vägmärken bör tas fram för detta. Att erbjuda bussfiler kan fungera, men är inte så viktigt eftersom de i princip bara finns i landets största städer, där samåkning är mindre viktig – ta bussen istället!

Åtgärdsförslag 2: Underlätta för bilpooler och göra de mer attraktiva

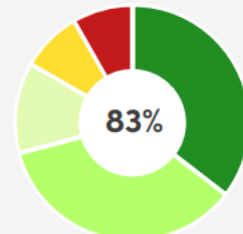
Inkludera bil-ondemand tjänster i kollektivtrafikens system. Fler parkeringsplatser i tätort reserveras för bilpooler.



I dagsläget får inte kommuner reservera p-platser på gatumark för bilpoolsbilar, inte heller ha sänkt taxa eller helt gratis parkering för just bilpoolsbilar. Det vill vi ändra, och sänka momsen från dagens 25% till 6% som annan kollektivtrafik. Vi har också tagit fram en definition på bildelning så att dessa fordon kan urskiljas från andra, vilket är grunden för att kunna gynna dem. En bilpoolsbil ska förstås drivas förnybart.

Åtgärdsförslag 1:

För att minska behovet av bilar i städer föreslår rådet att riksdagen ställer krav på kommuner att grundläggande analysera behovet av kollektivtrafik, gång- och cykelvägar. Dessa ska därefter optimeras i antal och storlek efter behov. I stadskärnor bör däremot biltrafik förbjudas i den grad som är möjlig och kollektivtrafik ska göra samhällsnyttiga funktioner tillgängliga för alla.

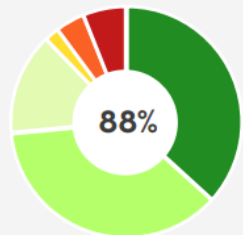


Procentuellt stöd

Vi delar helt inställningen att hållbara och utrymmeseffektiva färdslag ska gynnas, särskilt gång, cykel och mikromobilitet. Men vi tror inte att staten har bäst förståelse för och insikt i de lokala villkoren och är inte beredda att föreslå att det kommunala självstyret minskas för detta. Istället vill vi införa Stadsmiljöavtal i förnyad form och gynna hållbar mobilitet med andra styrmedel.

Åtgärdsförslag 2:

Rådet föreslår att riksdagen ställer krav på att kommuner tar ett helhetsgrepp vid planering av städer med fokus på att bevara naturområden.



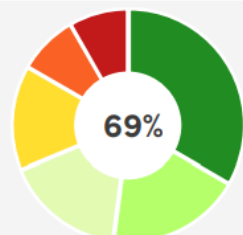
Procentuellt stöd

Den kommunala översikts- och detaljplaneringen är central för att nå mer hållbara transporter och en stadsutveckling i linje med vad människor önskar och naturen tål. Plan- och bygglagen, PBL, innehåller krav på att varje kommun ska ha en översiktsplan, men vi vill förtydliga att den ska vara utformad i linje med beslutade klimatmål. Det kan bl.a. uppnås med hjälp av mer grönområden.

Åtgärdsförslag 1: Miljözoner i tätorter

Utsläppszoner även i mindre städer – liknande system som i London/Tyskland/Paris. Det ska krävas en viss miljöklassning, tex miljöklass 3, för att fordon ska få köra in i zonen.

Detta kan möjligtvis kontrolleras via klisterlapp på nummerplåten. Nationella utsläppsregler ska gälla för alla fordon.



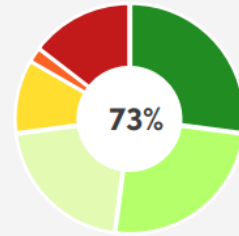
Procentuellt stöd

Vi är positiva till Stockholms stads beslut att införa miljözon för personbilar, vilket kommer att påskynda omställningen till hållbar mobilitet – inte bara elbilar utan också cykling gynnas. Sedan

åtskilliga år finns liknande zoner för unga fordon i landets större städer. Vi vill bygga vidare på detta, men menar att kommunen själv bäst bedömer vad som passar lokalt – om det beslutas nationellt, blir missnöjet stort och omställningen försvåras.

Åtgärdsförslag 2:

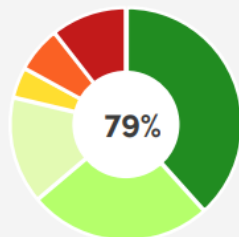
Höja subventioner för laddinfrastruktur för tungtrafiken inklusive bussar.



Laddinfrastrukturen för tunga fordon behöver byggas ut snabbt för att skiftet från fossildieseldrivna lastbilar ska kunna ske, men också andra hållbara drivmedel som biogas bör gynnas. I första hand bör inte staten arbeta med ökade subventioner till det förnybara, utan genom att göra det ohållbara dyrare och på sikt förbjuda det. Beskattningen av fossila drivmedel bör ökas, reduktionsplikten höjas och en klimatdriven vägskatt införs.

Åtgärdsförslag 3:

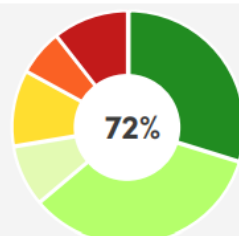
Beskatta tung transport som ej når miljöklassen **inklusive** utländska fordon. Inför krav på reduktionsplikt för tunga fordon.



Det är centralt att tunga fordon snabbt ställer om, och att det inte sker på ett sätt som gynnar ohållbara utländska åkare. Reduktionsplikten gäller dock drivmedel, inte fordon, och bör höjas särskilt på diesel vilket gör att alla lastbilsars klimatpåverkan minskar. Sverige kan inte beskatta utländska fordon, däremot kan och bör vi införa en slags vägskatt eller km-avgift utifrån bl.a. fordonets klimatpåverkan.

Åtgärdsförslag 1:

Det ska vara en statligt centraliserad upphandling av kollektivtrafiken inklusive underhåll. Staten är uppdragsgivare och måste kräva proaktivt underhåll.



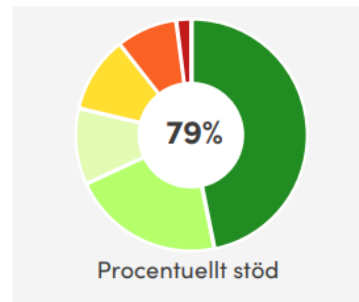
Kollektivtrafiken behöver ökad stimulans; den tidigare Kollektivtrafikmiljarden borde upprepas men om det inte sker bör ett ökat stöd gå till kommuner och regioner som är huvudmän för merparten av kollektivtrafiken. Ett förändrat, färdmedelsneutralt system istället för dagens

ensidigt bilgynnande reseavdrag skulle kraftigt gynna kollektivtrafiken. Vi tror inte på en statligt centraliserad upphandling av kollektivtrafik, det görs bäst av respektive kommun eller region.

Åtgärdsförslag 2:

Det ska vara rättvist:

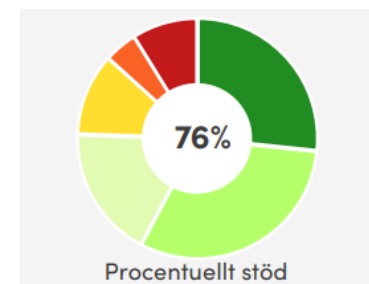
- Förenklad biljettstruktur.
- Högkostnadskort för en helhetslösning som inkluderar samtlig kollektivtrafik. (Familjdimensionen måste finnas med, maxpris för en familj)
- Gratis för pensionärer och ungdomar även utanför skoltid (få in rätt beteende tidigt hos barnen, ett självklart val).



Generellt sett leder gratis kollektivtrafik till att fler avstår från cykel eller gång och tar bussen, medan vanebilisterna i huvudsak behöver andra lockbeten för att åka kollektivt; ökad turtäthet, bekvämlighet och snabbhet. Sådant kostar pengar och då är det dumt att dränera kollektivtrafiken på biljettintäkter. Väl riktade gratissatsningar, som på ungdomar och pensionärer, kan vara befogade, men det bör inte beslutas nationellt. Snarare än en förenklad biljettstruktur, bör det finnas flera olika typer av biljetter, när nu arbetsresandet blir mer flexibelt eftersom distansarbetet ökar.

Åtgärdsförslag 3:

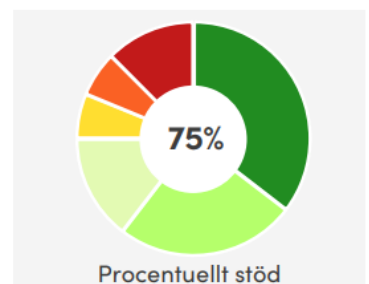
Utforska möjligheten att utveckla den kollektiva båttrafiken (större och miljövänliga båtar) på orter där förutsättningar finns.



Vattenvägen är underutnyttjad på många håll, och kan avlasta vägnätet och därmed göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig med bilen. Med eldrivna färjor, är utsläppen låga och om de har bärplanskonstruktion kan också energiåtgången hållas nere. Detta bör utforskas av respektive huvudman för kollektivtrafiken, snarare än av staten.

Åtgärdsförslag 4:

Uppmuntra och förenkla för företag att ge kollektivt åkande eller kort som förmån. Att successivt öka ansvaret hos arbetsgivare hur deras arbetstagare tar sig till arbetsplatsen. Exempelvis minska erbjudande av tjänstebilar, erbjuda andra alternativ.

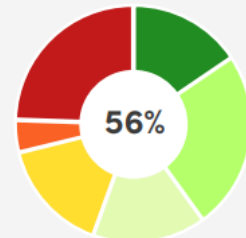


Arbetsgivare kan idag ge kollektivtrafikkort som löneförmån till anställda, vilket bör uppmärksammas mer. Hela systemet med tjänste- och förmånsbilar bör stegvis avvecklas, och

kommuner ska kunna kräva att större arbetsplatser utformar reseplaner där de visar hur de kan bidra till klimat- och framkomlighetsmål genom att stimulera annat resande än med bil. Förmånen av att parkera gratis eller billigt på arbetsplatsen är redan idag skattepliktig, men Skatteverket ska bättre säkra att man faktiskt skattar för det.

Åtgärdsförslag 5:

Åtgärd för att finansiera förslagen ovan (en liten del).
Fler än ett fossildrivet fordon i hushållet får en ökad skatt på det andra fordonet för den som bor i en storstadsregion.

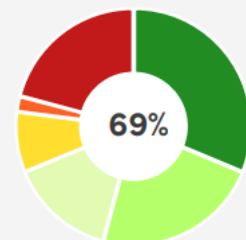


Procentuellt stöd

En höjd skatt på andrafordonet är en intressant lösning, men med stor risk att slå snett mot bilberoende hushåll - och ännu är det ofta som elbilen skaffas som just andrabil, så vi föreslår annan stimulans för att få hushåll att inte i onödan ha flera bilar.

Åtgärdsförslag 6:

Att göra skillnad på avdragen man får för att ta sig till arbetet (bilavdraget i deklarationen) mellan storstad och landsbygd. Där alternativ till bil finns får man lägre avdrag.

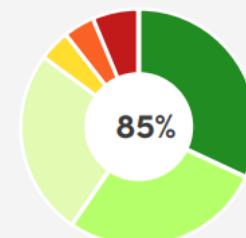


Procentuellt stöd

Vi ställer oss bakom riksdagens beslut från år 2022 att ersätta dagens reseavdrag med ett färdmedelsneutralt resebidrag, med en särskild stimulans för landsbygden. Vi beklagar att det enda partiet som var emot detta (Sd) har fått som de vill i denna fråga.

Åtgärdsförslag 1:

Bygga ut infrastrukturen. Gör cyklandet säkrare, genom att inte ha cyklar och bilister i samma fil. Cykelparkeringar och laddningsstationer för elcyklar där det också ska gå att låsa fast cyklarna. Gäller både stad och landsbygd. Standardisering av batterier för att möjliggöra batteribyte på laddningsstationer.



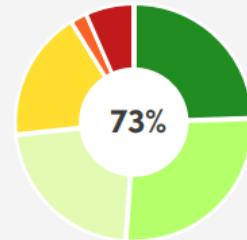
Procentuellt stöd

I viss mån bör infrastrukturen byggas ut, men i huvudsak prioriterar vi Steg 1- och 2-åtgärder som innebär att befintlig infrastruktur används smartare och att andra lösningar än att transportera sig prioriteras. Cykelparkeringar och cykelladdning bör förbli kommunala frågor och inte detaljbestämmas av staten. Batteribyte för cyklar kan vara intressant och är det

definitivt för elmopeder som då kan användas av budfirmor och liknande. Detta kan stimuleras genom t.ex. Klimatklivet.

Åtgärdsförslag 2:

Förenkla möjlighet att hyra cykel och transportcyklar för att lätt kunna åka och handla och lasta matvaror men även cykel som man kan ta med sig barnen på. Det ska finnas tillgängligt på stora handelsplatser, i närheten av bostadsområden, men även på fritidsområden och utflyktsmål. Där det finns möjlighet att hyra cykel ska laddningsmöjligheter eller batteribyen finnas.

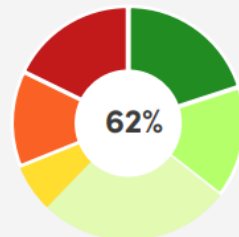


Procentuellt stöd

Ökad tillgång till cyklar av olika slag är en viktig del av hållbar mobilitet, och vi vill uppnå det bl.a. genom att använda parkeringsnormen; fastighetsägare ska kunna bygga färre parkeringsplatser om de istället ser till att det t.ex. finns tillgång till en cykelpool, och större anläggningar som varhus eller stora arbetsplatser ska i sina miljötillstånd kunna visa hur de minimerar utsläpp och trängsel från transporter som de genererar. Miljözoner och låga hastighetsgränser i innerstan ökar också cykelns konkurrenskraft.

Åtgärdsförslag 3:

Satsa på elcyklar som bättre passar vårt svenska klimat även vintertid.

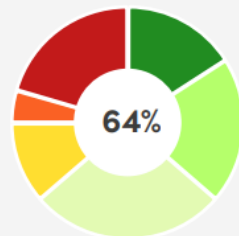


Procentuellt stöd

Elcyklar är viktiga för att fler ska cykla också lite längre sträckor, men marknaden får själv lösa hur de fungerar vintertid.

Åtgärdsförslag 4:

Satsa på elcyklar generellt.

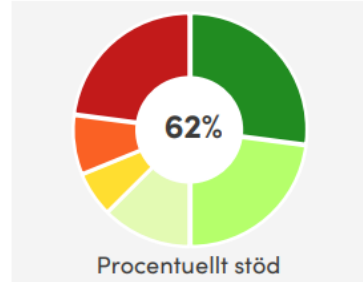


Procentuellt stöd

Elcyklar är viktiga för att fler ska cykla också lite längre sträckor och cykelvägar behöver dimensioneras för de högre hastigheter de ofta har. Ett färdmedelsneutralt resebidrag istället för dagens reseavdrag som inte ger något till den som tar cykeln, gynnar särskilt elcykeln.

Åtgärdsförslag 1:

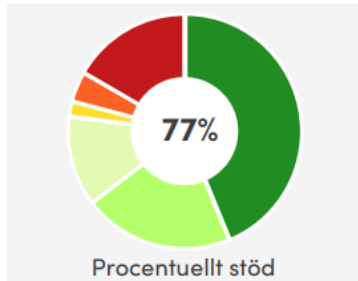
Inför höga progressiva flygskatter, som går direkt till att subventionera biljettpriser för tågresor och utbyggnad/underhåll av infrastrukturen på järnvägen.



Flygskatten bör inte längre vara lika för alla, utan liksom t.ex. fordonsskatten bonus-malus utgå ifrån flygets klimatpåverkan; hög skatt för de med höga fossila utsläpp, bonus för de (mycket få) på förnybar el och grön vätgas. En progressiv skatt, högre ju oftare du flyger, är intressant men svår att utforma så att den inte missgynnar t.ex. barn till frånskilda föräldrar som bor långt från varann, eller de nya satsningarna i norra Sverige som till en början är beroende av personal som kommer dit (och dit tåget ännu inte är utbyggt).

Åtgärdsförslag 2:

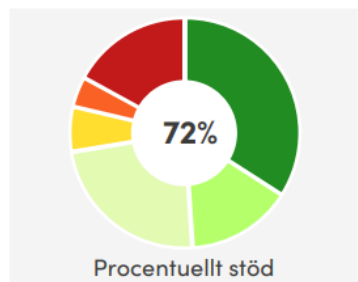
Staten ska ta tillbaka kontrollen över järnvägen och tågtrafiken för att hålla nere kostnaderna och garantera ett lågt pris.



Dagens situation där ansvaret är uppdelat mellan så många aktörer fungerar inte, och vi ser att kontrollen behöver skärpas framför allt gällande infrastrukturen – konkurrens mellan olika tågbolag kan med rätt förutsättningar gynna resenären. För många tågresenärer är hög tillförlitlighet och punktlighet viktigare än lågt pris, särskilt när det gäller att konkurrera med bilen eller flyget, så staten bör inte ensidigt fokusera på priset.

Åtgärdsförslag 3:

Inför likvärdiga flygskatter för alla EU-länder. Bredare överenskommelser inom EU, för att minimera risken att olika länder får olika förutsättningar.

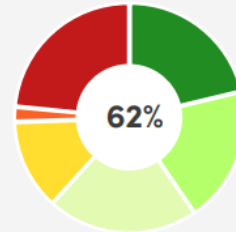


EU kan sätta en lägstanivå för t.ex. koldioxidskatt, men exempelvis Sverige bör ha frihet att gå före i omställningen, t.ex. genom bonus malus-beskattning som påskyndar utfasningen av det fossila och gör oss attraktiva för investeringar i hållbart flyg.

Åtgärdsförslag 1:

Implementera en stegvis höjning av flygskatten över flera år. Detta ger både resenärer och flygindustrin tid att anpassa sig till förändringarna utan att orsaka plötsliga ekonomiska chocker.

Använd intäkterna från flygskatten för att subventionera utveckling av mer miljövänliga flygbränslen och teknik, vilket på sikt minskar branschens klimatpåverkan.

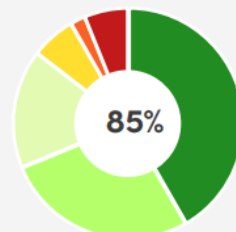


Procentuellt stöd

Skatter på miljöskadlig verksamhet bör successivt höjas och höjningarna vara kända i god tid i förväg, ungefär som utformningen av reduktionsplikten. Flygskatten bör utformas som bonus-malus, så att hållbart flyg gynnas, och medlen stannar i sektorns omställning. Hållbara flygbränslen bör inte subventioneras bortom t.ex. Industriklivet-liknande stöd för att få igång produktionen; därefter bör en väl känd och successivt stigande reduktionsplikt för flyget säkra marknaden.

Åtgärdsförslag 2:

Investera i att förbättra och expandera alternativa transportmedel som tåg och bussar, särskilt för korta och medellånga distanser. Gör dessa alternativ mer attraktiva genom att sänka priser och förbättra bekvämligheten.

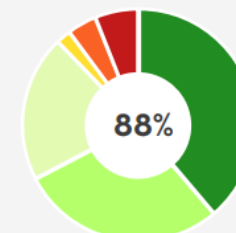


Procentuellt stöd

Statens roll är inte att investera mer i tåg och bussar, utan att ge förutsättningarna för detta, t.ex. genom ett färdslagsneutralt resebidrag. Offentlig sektor bör som arbetsgivare med kraftfulla resepolitices säkra att dess resor sker med så låg klimatpåverkan som möjligt.

Åtgärdsförslag 1: Lätt att resa kollektivt - harmonisering/förenkling av "appar", webbsidor, prismodeller, betalsystem och resehandlingar

Rådet föreslår ökad samordning av "appar", webbsidor, prismodeller, betalsystem och resehandlingar för att underlätta resande med kollektivtrafik inom och mellan regioner och nationer, att ett nationellt direktiv eller förslag till EU-direktiv tas fram för att påskynda harmonisering av lösningar. Vi föreslår en nationell/EU biljettstandard med högkostnadsskydd. Vision: Inom Sverige/EU ska en resa endast kräva en app, en biljett/resehandling och högst en bokning.

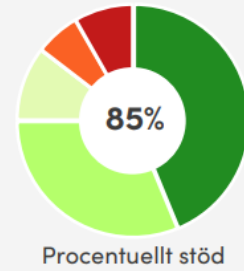


Procentuellt stöd

Riksdagen har redan beslutat om ett nationellt kollektivtrafikkort, och grunden finns i system som Resplus. Det bör fullföljas, samtidigt som de flesta resenärer relativt sällan reser i olika delar av landets med regionala/lokala kollektivtrafikaktörer – det viktigaste är att få vardagsresorna inom regionen att fungera bättre.

Åtgärdsförslag 2: Incitament för punktlighet

Rådet föreslår att incitamenten för punktlighet utreds och stärks. Ett exempel på en idé som rådet diskuterat och som bedöms kunna fungera som inspiration handlar om automatisk ersättning/återbetalning vid försening av resor, det vill säga att resenärer inte ska behöva ansöka om förseningsersättning. Om detta skulle visa sig inte vara genomförbart ska ansökningsprocessen åtminstone kraftigt förenklas relativt normalfallet idag samt harmoniseras mellan regioner och nationer.



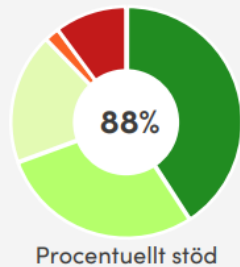
Stimulans för ökad punktlighet är svår att genomföra rätt; t.ex. vill vi att bussbolaget väntar in det försenade tåget och dess passagerare, vilket inte sker när de får bonus för att vara i tid. Förseningsersättning regleras huvudsakligen på EU-nivå, automatisk ersättning vore ett logiskt nästa steg.

Åtgärdsförslag 3: Reducerade biljettpriser

Sänkta biljettpriser bedöms kortsiktigt leda till att fler resenärer väljer kollektivtrafik som färdmedel framför bil och flyg, och långsiktigt till att barn och ungdomar skapar miljö- och klimatvänliga resvanor som bibehålls senare i livet.

Rådet föreslår därför att möjligheterna till prissänkningar utreds och (givet att sådana identifieras) genomförs. Lägre priser bör kunna uppnås exempelvis genom att öka incitamenten för samordnad upphandling av kollektivtrafikens olika system mellan regioner och nationer. Investeringar i bättre och mer utbyggd kollektivtrafik bedöms kunna leda till fler resenärer och stordriftsfördelar, med långsiktigt sänkt resekostnad per resenär som följd.

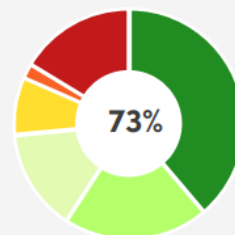
Subventioner kan riktas för att utjämna skillnader i samhällsservice mellan boplatser. Resor till personliga "hot spots" (arbetsplats, vald skola, vårdcentral, urval av livsmedelbutiker och motionsanläggningar) skulle kunna vara gratis eller kraftigt rabatterade. Prisreduktionen genomförs när man "blipper" sitt betalkort vid destinationen, till exempel sjukhuset. Subventioner kan också riktas för att utjämna skillnader i ekonomiska förutsättningar, till exempel skolbarn och pensionärer.



Lägre priser till vissa hållplatser är svårt att genomföra i praktiken, utan att också andra passagerare väljer att gå av just här. Bättre är att bygga vidare på systemet med särskilt subventionerade sjukresor och färdtjänst – som oftare kan ske med vanlig kollektivtrafik – och kollektivtrafikkort som förmån från arbetsgivaren. För att få vanebilisten (viktig ur klimatsynpunkt) att byta till kollektivtrafik är punktlighet, turtäthet, bekvämlighet och snabbhet viktigare än lägsta pris, och fokus bör läggas på detta. Mer samordnad upphandling av t.ex. bussar är aktörernas eget ansvar, men sker mycket genom att det är samma aktörer som utför trafikarbetet i många städer runtom i Europa (t.ex. Nobina, Transdev).

Åtgärdsförslag 1:

Regeringen ska starta en undersökning om förstatligande av tågtrafiken. Flytta tågoperatörer till en gemensam, statligt styrd operatör som är finansierad av statsbudgeten.

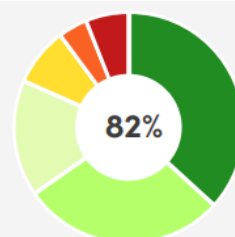


Procentuellt stöd

Regeringen bör göra en större översyn av hur tågtrafiken fungerar bättre, med fokus på själva järnvägen där underhållet är eftersatt, ansvaret alltför uppdelat och privatiseringen eller konkurrensutsättningen misslyckad. Staten bör också överväga vad syftet med att äga SJ är; idag ger det en årlig vinst till statskassan och har mycket begränsade statsuppdrag, exempelvis inget som avser priset för tågresor.

Åtgärdsförslag 2:

Regeringen ska återuppta satsningar på utbyggnad av höghastighetståg och ny infrastruktur. Med det följer också långsiktiga planer om underhåll och utveckling av tågtrafik.

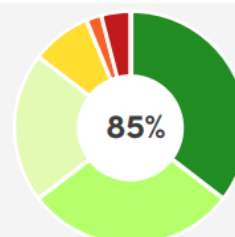


Procentuellt stöd

Sverige behöver nya stambanor och en omfattande upprustning av befintligt järnvägsnät, både för persontrafik och gods. Malmбанan, Norrbottenbanan, Inlandsbanan... Delar av detta kan medfinansieras från EU och Nato, andra delar kan få samfinansiering från näringslivet. Fokus för de nya stambanorna är inte att resorna där ska gå maximalt snabbt, då det innebär en så stor fördyring och att rälsen måste dras med långt högre påverkan på naturen.

Åtgärdsförslag 1: Forskningssatsning på virtuell uppkoppling

En virtuell koppling mellan tågen skulle i framtiden kunna möjliggöra att tågen kör närmare varandra, och därmed få plats med fler tåg på redan befintlig infrastruktur. Detta bidrar även till att adressera det stora behovet av att kunna köra längre tåg. Forskningen skall utföras på EU-nivå för framtagning av harmoniserade standarder.

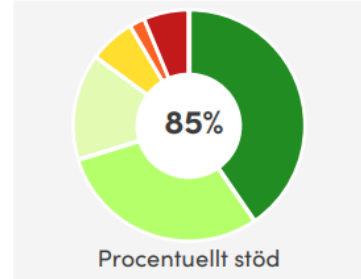


Procentuellt stöd

Sverige har ett uråldrigt och närmast olagligt signalsystem för järnvägen, som behöver uppdateras till ERTMS långt snabbare än vad som hittills planerats för. Då kan tågen också gå närmare. Också annan upprustning som högre bärighet gör att längre och tyngre tåg kan användas. Kring detta är mer forskning mindre centralt än att faktiskt agera på befintlig kunskap.

Åtgärdsförslag 2: Investera i utvecklad infrastruktur

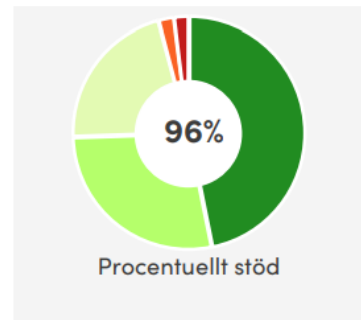
Kommunerna bör styra byggandet av logistikcenter till att ligga vid järnvägen eller koppla järnvägen till dem istället för att vara anpassade för lastbilstrafik. Utbyggnad i glesbygd samt förbättrat underhåll i allmänhet efterfrågas också. Vi föreslår även en utredning om huruvida beskattning av tung trafik kan finansiera dessa investeringar.



Vägs katt, kilometers katt, vägs slitageavgift... frågan har utretts flera gånger och det är dags att införa den för tunga godstransporter på väg, tydligt differentierad utifrån klimatpåverkan för att gynna omställningen och stärka åkerier som vill gå före. Stödet för omlastnings- och logistikcentraler där järnväg och väg möts har varit stort men inte alltid framgångsrikt eftersom järnvägens kapacitet är begränsad och de ekonomiska incitamenten för överflyttning för svaga – vi vill fokusera mer på det.

Åtgärdsförslag 1:

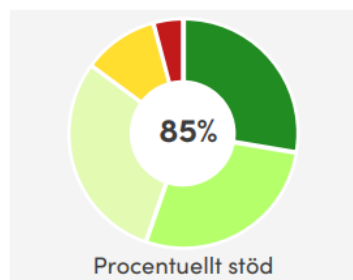
Rådet föreslår att riksdagen prioriterar och investerar i infrastruktur och bygger ut järnvägen för bättre kapacitet inom fem år. Först bör vi säkerställa att lok, vagnar och teknik är anpassade för det svenska klimatet. Därefter bör vi rusta upp spåren, bygga dubbelspår och fler stationer. Riksdagen bör även ställa högre krav på statligt upphandlade entreprenörer och leverantörer för att säkerställa hög punktlighet, med tydliga sanktionsavgifter vid eventuella brister.



Tågordningen (!) bör vara att infrastrukturen prioriteras först, eftersom den tar längst tid, och för den kommande nationella planen 2026-2037 (som vi skrivit mycket utförligt om i bl.a. remissvar) bör prioritet vara både att upprusta befintlig, nedgången järnväg, och att etablera nya sträckor där det behövs, inte minst i norra Sverige. Operatörerna själva bör ansvara för vilka tåg de väljer, men med tydliga straffavgifter styras mot att förstås välja lämplig utrustning-

Åtgärdsförslag 2: Investera i utvecklad infrastruktur

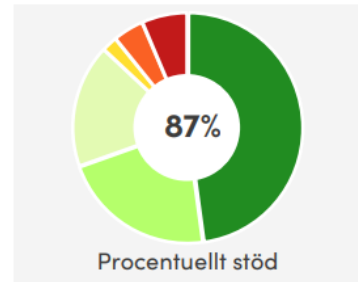
Rådet föreslår att riksdagen ska ställa krav på kommuner att öka antalet anslutningsbussar i samtliga kommuner. Vi föreslår att man inför en långsiktig infrastrukturplan rörande bussanslutningen för tätort/glesbygd där man ställer krav på samarbete mellan kommuner och regioner. Riksdagen bör prioritera investeringar av ny teknik för att optimera busslinjer.



Av Sveriges 290 kommuner, är frågan om anslutningsbussar central bara i ett fåtal och staten bör vara försiktig med att ställa detaljerade krav på vad varje kommun bör göra. Optimering av busslinjer är viktig men bör ske i en helhet tillsammans med andra färdslag så att hela mobilitetskedjan fungerar. I ett nationellt stöd för kommuner och regioner efter Stadsmiljöavtalen som nu avslutas, bör det vara något man kan söka medel för.

Åtgärdsförslag 2: Investera i utvecklad infrastruktur

Fossilfria bussar: Säkerställ att alla nya bussar är fossilfria från år 2035



När världens första Greenhush-pris gick till kollektivtrafiken var det för att den redan för flera år sen var 95% fossilfri – men folk vet inte om det. EU:s krav på nya bussar innebär i princip att de måste gå på el eller vätgas kring år 2030; vi vill att också biogas ska tillåtas och vill skärpa kraven så att utfasningen av det fossila går snabbare och omfattar fler kategorier av bussar (också t.ex. skolskjuts).