

Motion till riksdagen 2013/14:T524

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Fördubblad kollektivtrafik en förutsättning för att nå klimatmålet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett mål bör antas om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna ska fördubblas till 2020.

Motivering

En fördubbling av kollektivtrafiken bidrar till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. En fördubbling av kollektivtrafiken skulle minska persontrafikens koldioxidutsläpp med minst 20 procent¹. Kollektivtrafiken skapar alltså värden både för den som reser och för vårt samhälle. Därför arbetar en enad bransch mot visionen ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. De nationella branschorganisationer som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Målet har också stöd av de kollektivtrafikanställdas fackliga organisationer.

Det är nu hög tid att även riksdagen ställer sig bakom ett mål om en fördubblad kollektivtrafik.

¹ Enligt analys gjord av parterna i fördubblingsprojektet utifrån faktauppgifter i första hand hämtade från Trafikverket och Trafikanalys.

Fel! Okänt namn

Trafikverkets prognosmodeller behöver ändras

De prognoser om en fortsatt tillväxt av personbilstrafiken som utgör grunden i Trafikverkets investeringsplanering kan starkt ifrågasättas mot bakgrund av hur felaktiga tidigare prognoser visat sig vara. För perioden 1997–2012 antog Trafikverket att biltrafiken skulle öka med 29 procent. Persontrafik med tåg antogs öka med 26 procent och buss med 8 procent. Det verkliga utfallet blev 13 procent för bilen, 66 procent för tåget och 13 procent för bussen. De senaste åren har det genomsnittliga antalet personkilometer med bil minskat. Utifrån samhällets perspektiv finns anledning att bejaka denna utveckling och förbättra möjligheterna för kollektivtrafik och cykel så att människor enklare kan minska bilresandet.

Att nå klimatmålet måste vara en förutsättning för investeringsplaneringen

Fördubbling av kollektivtrafiken är bara ett av flera medel för att minska transportsektorns fossilbränsleberoende. Trafikverket har gjort ett underlag till Färdplan 2020 som utgår från att klimatmålen ska nås och sedan gjort analyser över vad som bör göras för att nå målen. Analyserna visar att det är omöjligt att nå målen om klimat och fossilberoende fordonsflotta genom att enbart byta bränsle *eller* energieffektiva fordon *eller* ett transportsnålt samhälle. Alla dessa åtgärder behövs.

Utbyggnad av spårinfrastruktur och kollektivtrafikprioritering i befintligt vägsystem

Den parlamentariska klimatberedningen som 2008 gjorde underlag till det nu gällande klimatmålet i Sverige var enig om att kapaciteten för järnvägstrafik måste öka med 50 procent till 2020. Regeringen Reinfeldt har dock inte följt detta förslag utan har med Förbifart Stockholm och andra motorvägssatsningar prioriterat att öka utrymmet för klimatbelastande investeringar. För att järnvägsinvesteringarna inte ska tränga undan andra samhällsåtaganden och kunna ge maximal klimatnytta bör de utformas för att kunna ersätta så mycket bil- och flygtrafik som möjligt.

Det som främst associeras med att verka för ökad kollektivtrafik är i första hand utbyggnad av järnväg och tunnelbana. Det är en av förklaringarna till att det anses dyrt med en fördubbling av kollektivtrafiken. Spårvagnstrafik har dock i många europeiska städer blivit ett attraktivt och billigare alternativ som visat stor förmåga att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna. Men det som kostar ännu mindre och dessutom jämfört med spårutbyggnad går mycket snabbt är att disponera om det befintliga vägutrymmet till förmån för buss. Busstrafik kan med kort varsel ersätta ansevärd delar av den bilpendling som i dag påverkar klimatet negativt. Ökat utrymme för buss

i det befintliga vägsystemet är en enkel åtgärd, en lågt hängande frukt, som förbättrar framkomligheten utan att spä på växthuseffekten.

Ökad kollektivtrafikandel förutsättning för klimatsäkring av städer

Byte från personbil till kollektivtrafik i städer behövs inte bara för att minska oljeberoendet utan även för att skapa plats för att ta om hand dagvatten i yt-läge. Detta är en förutsättning för att inte en ymnigare och mer oregelbunden nederbörd ska leda till stora översvämningsskador. Med tanke på att den genomsnittliga bilen i dagens städer är i rörelse bara under 5 procent av dygnet går det åt stora parkeringsytor. För att få plats med bäckar, dammar, stadsodling och andra grönytor som kan fördröja och omhänderta dagvatten är det nödvändigt att kraftigt reducera den asfalterade arealen.

Ökad kollektivtrafikandel främjar cykling

Byte från personbil till kollektivtrafik är också nödvändigt för att möta den glädjande trenden att allt fler vill cykla. De cykelgator som statens utredare Kent Johansson förespråkar är inte förenliga med den ymniga förekomsten av gatuparkeringar. En fördubbling av kollektivtrafiken i relation till bil går således lätt att förena med målet att öka cyklingen. Vid valet av linjedragningar, prissättning och andra medel för att öka kollektivtrafikens förmåga att attrahera resenärer är det angeläget att vinna dem som idag väljer bil. För att klara klimat- och hälsomålen får en ökad kollektivtrafikandel av persontransporterna inte leda till att cykel och gång minskar.

Politiken kan inte ändra naturlagarna

95 procent av bränslet i den svenska transportsektorn är fossilt. Alternativen till bensin och diesel räcker inte på långt när för att ersätta den energi som transportsektorn använder idag. Därför är lägre energiförbrukning per resa avgörande för att nå målen om fossilbränsleutfasning. Detta gör vi enklast genom att resa tillsammans i stället för att färdas i personbilar med en beläggning på 1,3 personer per fordon. Och ställa om för att nå klimatmålen måste vi eftersom varken riksdagen, EU-parlamentet eller FN:s generalförsamling kan ändra naturlagarna.

Med hänvisning till ovanstående hemställs att riksdagen som sin mening till regeringen uttalar att ett mål bör antas om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna ska fördubblas till år 2020.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 4 oktober 2013

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)