

Motion till riksdagen 2021/22:3497

av **Kerstin Lundgren m.fl. (C)**

Hållbara städer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att skärpa reglerna för laddinfrastruktur till att också gälla gatuparkering i flerbostadsområden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra reglerna så att installation av solceller och solfångare ska vara bygglovsbefriade även inom kulturmiljöområden medan krav på bygglov kvarstår på k- och q-märkta fastigheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nationella krav för täthet av laddinfrastruktur för storstadsområden och landsbygd måste tas fram och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige på EU-nivå ska agera för att möjliggöra internationella transporter av koldioxid från avskiljningsanläggningar till lagringsplatser, med flera olika typer av transportlösningar (exempelvis med sjöfart eller vägburna transporter), och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett uppdrag måste ges till Svenska kraftnät att planera och projektera för utökad elektrifiering av Sveriges storstadsområden och överväga att utöka nätkapacitet för att möta framtida behov och möjliggöra nya investeringar och etableringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning ska tillsättas med syfte att halvera tidsåtgången för tillståndsprocesser för utbyggnad av elnät och kraftledningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda betalningsmekanismer för systemtjänster och möjliga lösningar till effektmarknader i elnätsområden med kapacitets- och effektbrist och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den lokala kraftvärmens konkurrenskraft måste stärkas genom differentierad avfallsförbränningsskatt och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell strategi för ökad insamling, sortering och återvinning av hushållsavfall tas fram, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Horsstensleden måste utgå ur planeringen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med Stockholmsförhandlingen måste följas upp samt att överväga en utökning av statens andel av investeringen i en fortsatt utbyggd tunnelbana och pendeltågstrafik i Stockholms län, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en transportväg för spårbunden godstrafik över Mälargränsnittet i Stockholms kommun bör inrymmas i den statliga planen för att öka kapaciteten och stärka systemets robusthet och flexibilitet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projektet Oslo–Stockholm 2.55, dvs. en anständig och genare järnväg mellan Oslo och Stockholm bör fullföljas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar minst bör motsvara andelen i befolkning och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gällande infrastruktur för Arlanda flygplats och Bromma och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gällande beslutsmakt och förvaltande av trängselskatter ska regionaliseras och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga statlig medfinansiering, förhandlingsperson för en ”Köpenhamnsförhandling” med kommunerna och regionen om strategisk utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelnät, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag m.m., öka takten för byggande av cykelvägar och att överväga ökade medel för anläggande av nationella cykelleder för turism, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Möjliggör ny teknik i våra städer

Sedan 2018 finns det undantag för krav på bygglov för solceller och solfångare, vilket underlättar för många. Detta undantag gäller dock inte inom kulturmiljöområden. I praktiken har detta i stor utsträckning inneburit att kommuner generellt avslår bygglov för solceller inom kulturmiljöområden trots att den enskilda fastigheten inte är kulturmärkt. Ibland syns solcellerna knappt eller inte ens överhuvudtaget från gatunivå. Det finns exempel på flerbostadshus som fått nej på bygglov för solceller för att deras fastighet ligger bredvid en kulturmärkt fastighet.

Åtgärder som solceller är ofta reversibla och innebär ingen oåterkallelig påverkan på bebyggelsen, därför bör solceller inom kulturmiljöområden vara bygglovsbefriade och även i stor utsträckning bör bygglov även kunna ges för kulturmärkta byggnader om de anpassas efter fastighetens karaktär. I tätbebyggda regioner som Stockholm bromsar dessa regler den decentraliserade och förnybara energiproduktionen som behöver öka för att klara framtida energibehov i en hållbar stadsplanering. De nya reglerna om parkeringsplatser måste framåt innehålla laddmöjligheter för elbilar. Det är första gången som skarpa krav på laddinfrastruktur vid parkeringar introduceras. Det gäller vid nyproduktion av bostäder och parkeringshus samt retroaktivt på till exempel parkeringshus. Detta är bra men på många platser, t ex i Stockholmsregionen, sker parkering på kommunala gator i flerbostadsområden. För att laddinfrastrukturen ska fungera måste även dessa parkeringar ha krav på laddinfrastruktur. Detta kan exempelvis ske genom laddning via lyktstolpar, något som nu är lagligt möjligt. I Stockholm ligger en av världens första anläggningar för biobaserad koldioxidavskiljning som i framtiden kan möjliggöra storskaliga upptag av koldioxid, så kallade minusutsläpp. I dagsläget finns det i Sverige ännu inget lager för den koldioxid som har fångats in, utan denna typ av lager byggs just nu vid bland annat den norska kusten. För att fullt ut nyttja de negativa utsläppen måste därför transport av koldioxid möjliggöras. Dagens EU-lagstiftning är baserad på att transporter ska äga rum via så kallade pipelines och rörledningar, vilket inte kommer att vara möjligt för de utsläpp som fångas in i Stockholm.

Lagstiftningen måste göras om för att möjliggöra transport exempelvis via vattenvägen.

Elektrifiera våra städer

Flera av Sveriges storstadsområden, bland andra Stockholm, Malmö, Uppsala och Västerås, har larmat för akut kapacitetsbrist i elnäten. Bristande tillgång på el bromsar i dagsläget både nybyggnation av bostäder och nya företagsetableringar men riskerar också att bromsa elektrifieringen av både kollektivtrafik, privatfordon och godstrafik på väg, som är en grundbult i bland annat Stockholmsregionens klimatstrategi. Situationen har därefter förvärrats av att konkurrenskraften för lokal elproduktion i kraftvärmeanläggningar som skulle kunna nyttjas för att avhjälpa problemet och avlasta elnäten istället har försämrats. I Stockholm har situationen varit så akut att tillfälliga lösningar med kostsamma avtal utan marknadsmässiga grunder har slutits mellan lokala elproducenter och kommunen. När utredningen om avfallsförbränningskatt presenterades konstaterades att skatten inte påverkar återvinning, utsortering eller materialval. Man konstaterade även att skatten inte överförs till den som genererar avfallet och därmed inte följer principen om att förorenaren ska betala samt att skatten inte får någon miljöstyrande effekt. Den är därför rent fiskal, vilket minskar konkurrenskraften för stadsnära elproduktion i kraftvärmeverk.

Avfallsförbränningskatten bör därför differentieras, för att få en större miljöstyrande effekt, i kombination med att en ny strategi för ökad utsortering och återvinning av hushållsavfall tas fram enligt principen om en cirkulär ekonomi. Situationen med kapacitetsbrist i elnäten är allt annat än hållbar och för att stimulera till fortsatt utveckling och elektrifiering av våra storstäder krävs ett kraftfullt åtgärdspaket för att minska den ansträngda situationen med kapacitetsbrist. Svenska kraftnät som har ansvar

för den kontinuerliga driften och byggnationen av elnätet bör få ett utökat uppdrag för att också planera för framtida elektrifiering och stadsbyggnad samt den långsiktiga kraftbalansen. Idag ansvarar inte Svenska kraftnät för framtidens kraftbalans och kan heller inte ta höjd för framtida expansioner och elektrifiering i sin planering av elnätutbyggnaden. Svenska kraftnät bör därför få ett uppdrag utformat så att affärsverket får i ansvar att ha ett djupare samarbete och dialog med kommuner, regioner och tillväxtområden för att långsiktigt ta höjd för ökad elektrifiering och tillväxt i våra städer, samtidigt som hänsyn tas till elnätets påverkan på närmiljö och fysisk planering. För att avhjälpa situationen med kapacitets- och effektbrist i våra storstadsområden och undvika den typ av akuta kontrakt som slutits i Stockholm måste det långsiktigt bli mer konkurrenskraftigt att installera energilager och annan tillgänglig kapacitet där den behövs. En utredning bör ges i uppdrag att se över betalningsmekanismer för systemtjänster och möjliga lösningar för effektmarknader i elnätsområden med kapacitets- och effektbrist.

En modern kollektivtrafik

I storstäderna finns möjligheter att föra en vassare och grönare trafikpolitik, med starkare fokus på transporteffektivitet och trafikstyrning, än i landet som helhet. Grunden för en sådan politik är att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik, liksom gods- och nyttotrafik, framför persontransporter med egen bil. En sådan politik är också mer kostnadseffektiv än att låta vägtrafiken växa ohämmat. Med en snabbt växande befolkning krävs investeringar även för politik baserad på transporteffektivitet, men för staten blir detta dock långsiktigt billigare än en trafikpolitik med bilen i centrum. För att Sverige snabbast ska nå målen att minska mängden klimatpåverkande utsläpp från persontransporter är det mest effektivt att investera i kollektivtrafik i storstäder och på så sätt minska mängden korta resor där befolkningstätheten är som störst. Stockholmsregionen är fortsatt en av de snabbast växande storstadsregionerna i Europa, och med för långsam utbyggnad av kollektivtrafik medan regionen växer och förtätas finns nu stor risk för att bilberoendet biter sig fast. Därför behöver staten vara en del i finansieringen av fortsatt utbyggd spårbunden trafik inom Stockholms län där andelen minst måste motsvara befolkningens mängd. Viktigast är en fortsatt utbyggd tunnelbana och satsning på tvärförbindelser. Utbyggd pendeltågstrafik gör dessutom att annan regiontågstrafik får tillgång till mer effektiv infrastruktur.

Mälargränssnittets nationella roll

Stockholmsregionen har under det senaste decenniet varit en av Europas snabbast växande städer, och trots att nästan alla regioner i landet vuxit under perioden står Stockholm för 40 procent av befolkningstillväxten, och har i dagsläget ca 23 procent av landets befolkning. Befolkningstillväxten är den viktigaste drivkraften till ökade trafikbehov, men trots detta har Stockholmsregionen fått se en minskande andel till länsplan och objekt jämfört med landet i stort. Bilden av en region som i växande utsträckning lämnas åt sig själv att lösa trafikproblemen förstärks om man betänker att den största delen av de statliga medfinansieringarna till trafikobjekten i Stockholms- och Sverige-

överenskommelserna kommer från trängselskatten som till sin dominerande del betalas av regionens egna invånare. Stockholmsregionen kan inte fortsätta att missgynnas i fördelningen av Trafikverkets och statens infrastruktursatsningar utan måste tilldelas en andel som minst motsvarar befolkningsstorleken. I många jämförbara länder finansieras stora infrastrukturprojekt genom offentlig-privat samverkan (OPS), vilket har många fördelar och mervärden. I Sverige som helhet är detta fortfarande relativt sällsynt och det finns en skepsis från statligt håll att verka för fler OPS:er. Stockholmsregionen är dock ett betydande undantag där man i för hög grad har fått förlita sig på alternativa finansieringslösningar då statlig medfinansiering uteblivit, trots regionens befolkning och tillväxt. En större mångfald av finansieringslösningar bör möjliggöras i övriga landet så att Stockholmsregionen kan ta del av en direkt statlig medfinansiering som återspeglar dess befolkningsstorlek. Stockholm är fortsatt ett av naven och transitpunkterna för stora delar av landets godstrafik. Den nu driftsatta tunneln för pendeltåg under Mälaren har avlastat systemet för fjärrtåg, regionaltåg och godstrafik, men fortsatt görs alltför mycket av transportererna genom Stockholm City. En ny passage över Mälargränsnittet strax väster om Stockholm behövs för att kunna öka kapaciteten och minska känsligheten för störningar i infrastrukturen. Med ökad redundans kan än mer vägtransporter flyttas till järnväg och godstrafiken kan optimeras över större delar av dygnet utan att vara påverkad av persontrafik. Ytterligare skäl till att öka ramen i länstransportplanen i Stockholms län, anser Regionen, är att ingen annanstans i landet är vägar utanför den nationella planens finansiering så många och så trafikerade som i Stockholms län. Bara på regionens eget spårnät utförs fler resor per dag än vad som genomförs i Trafikverkets hela övriga järnvägsnät. En studie från transportföretagen visar att Stockholmsregionen har minst andel av vägnätet i god eller fullgod standard av samtliga Trafikverkets regioner i Sverige, detta trots en högre beläggningsgrad. När länsplanens medel bara räcker till att åtgärda de mest akuta bristerna i en region på ständig gräns till trafikcollaps blir konsekvensen att vägnätet på den stora landsbygden i Stockholms län sannolikt är det sämst dimensionerade och underhållna i hela Sverige. Förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats blir allt viktigare. Arlanda är en nod av nationell betydelse och det finns betydande behov av stärkt kollektivtrafik i form av bland annat ökad kapacitet på Ostkustbanan, stärkt spårbunden trafik till Stockholms city och bättre framkomlighet för bussar. Det är välkommet att en utredning tillsatts om Oslo–Stockholm 2.55 men det är avgörande att projektet tas med i den kommande infrastrukturplaneringen och förverkligas.

Stockholmsregionen är en liten region i norra Europa, och för att klara den internationella konkurrensen och öppenhet mot omvärlden är flyget av stor vikt. Arlanda bör därför byggas ut, i samklang med närliggande kommuners förutsättningar och utvecklingsplaner, för att möta ett växande behov internationellt. Men Arlanda bör också i framtiden vara nod för inrikesflyget. Samtidigt måste förutsättningarna för en fortlevnad av Bromma flygplats prövas och om den då kan utvecklas för att ta täten för användning av elflyg och VTOL-farkoster.

2020 invigdes Norvik som Stockholms nya godshamn. Med Norvik flyttas merparten av godstrafiken till sjöss från Stockholms innerstad till Nynäshamn. Det möjliggör bättre markanvändning i innerstaden samtidigt som godstransportererna effektiviseras. Norviks hamn är strategiskt placerad med korta ledtider till alla viktiga hamnar i Östersjön. Parallellt med utbyggnaden av Norvik har Sjöfartsverket drivit frågan om att anlägga Horstensleden, en ny farled in till Stockholm. Sjöfartsverket argumenterar för att Horstensleden skulle möjliggöra för framför allt större kryssningsfartyg (utgör 5 %

av trafiken) att kunna angöra Stockholm. Samtidigt skulle närmare två miljoner ton berg i orörd skärgård behöva sprängas bort. Den nya hamnen i Norvik kan fylla behoven och planerna på Horstensleden måste skrinläggas. Norvik kan också avlasta Furusundsleden och minska den negativa påverkan på lokalmiljön som sjöfarten har där.

Utveckla en smartare trafikstyrning

Trängselskatterna på vägtrafik i Stockholm är genialisk. På samma gång kan man minska trängseln och därigenom effektivisera och sprida trafiken, vilket skapar stora samhällsnyttor, och samtidigt kan intäkterna användas till att investera i ny smart infrastruktur. Men eftersom trängselskatten är en statlig skatt är systemet osmidigt och får mer och mer karaktären av en statlig kassako där staten ändrar avgiften mer utifrån behovet av pengar till trafikinvesteringar och mindre utifrån behoven av att främja transporteffektivitet.

Trängselskatten måste utanför riksnätverket bli ett lokalt och regionalt beslut så att en smartare trafikstyrning kan uppnås och synkas mot andra styrmedel som kollektivtrafiktaxa, parkeringsavgifter och större trafikhändelser. På kort sikt vill vi se en utbyggnad av systemet till fler trängseldrabbade vägar samt att möjligheten till en smartare anpassning av taxenivåerna till faktisk förekomst av trängsel utreds.

Ta cykeln på allvar

Cykeltrafik har lägre miljö- och klimatpåverkan än alla andra trafikslag och tar betydligt mindre vägutrymme i anspråk per personpassage. Det innebär att cykel också är det i särklass billigaste trafikslaget. Därtill har cykelresor en starkt positiv inverkan på folkhälsan. Cykeltrafik har potential i hela landet, men nyttorna blir särskilt stora i storstäder där utrymmet är starkt begränsat och behovet av att avlasta vägnätet från biltransporter är särskilt stort. Stockholm har en låg cykeltrafikandel jämfört med andra europeiska storstäder och även jämfört med många städer i Sverige, men på senare år har cyklandet ökat och trots många nya cykelvägar är problemen med barriäreffekter, trängsel och konkurrens med andra trafikslag betydande. Till skillnad från vägtrafiken saknas också ett sammanhängande cykelvägnät över kommungränserna. Många invånare avskräcks från att börja cykla på grund av bristerna i infrastrukturen. Att främja ökad cykeltrafik i storstäderna och investera mer i cykelvägar är klok trafikpolitik där statens engagemang behöver öka. Det behövs en snabbare och strategisk utbyggnad av sammanhängande cykelnät i Stockholmsregionen, och det kräver ett lika tydligt statligt engagemang som för väg- och spårtrafiken. En full utbyggnad av regionala cykelstråk i enlighet med den regionala cykelplanen i Stockholmsregionen kan uppskattas till storleksordningen 3–5 miljarder kronor men skulle kunna ge trafiknyttor motsvarande hela tunnelbanesystemet om 20 procents cykelandel kan nås. Regeringen bör tillsätta en förhandlingsperson och anvisa statliga medel för att i samverkan med kommuner och regioner möjliggöra bindande regionala överenskommelser för strategisk utbyggnad av sammanhängande cykelnät i Stockholm och de andra storstadslänen. Inspiration kan hämtas från Köpenhamn eller från Sverigeförhandlingen. För staten är detta en god

affär, då den samlade trafikkapaciteten kan ökas till en bråkdel av kostnaden för motsvarande investeringar i väg och spår.

Kerstin Lundgren (C)

Alireza Akhondi (C)

Aphram Melki (C)