

## Motion till riksdagen 2020/21:863

av **Magnus Manhammar och Mattias Vepsä (båda S)**

# Ett hållbart och effektivt transportsystem

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett hållbart och effektivt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Globalt utgör transportsektorn en av de största utsläppskällorna. I Sverige är transporter den näst största utsläppskällan vid sidan av industrin, och inom transportsektorn har utsläppen minskat långsamt de senaste 30 åren; de är endast 19 procent lägre jämfört med 1990. Klimatmålet är att utsläppen ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Trafikverket menar själva i sina analyser att utsläppen, med nuvarande styrmedel, bara kommer minska med 35 procent till 2030. Det är uppenbart att det krävs stora ansträngningar för att minska utsläppen i tillräcklig takt. Detta gäller både personbilstransporter och godstrafiken som är betydande i ett avlångt land som Sverige. Samtidigt kan ett lyckat exempel tjäna som förebild i resten av världen där urbanisering i kombination med ökad levnadsstandard inneburit en kraftig ökning av resandet med trängsel, utsläpp och stora luftföroreningar som följd.

Det mesta av tekniken som behövs för att ställa om transportsektorn finns redan idag. Den huvudsakliga utmaningen ligger i att implementera denna teknik i tillräckligt snabb takt. Genom ökad efterfrågan kommer teknikutvecklingen gå snabbare, men det räcker inte. Ohållbar teknik måste också fasa ut och på sikt förbjudas. Därför bör ett förbud av försäljning av fossila drivmedel finnas på plats senast 2035. Utöver det nationella förbudet bör regioner och kommuner övervägas att i lag ges rätt att utfärda lokala förbud redan 2030. Det blir en kraftig politisk signal för att omställningen är här för att genomföras.

Järnvägen behöver utvecklas och det krävs både satsningar på nya linjer och trimning av befintligt system. Ett attraktivt tågnät med hög punktlighet och många avgångar underlättar möjligheten att minska exempelvis biltrafiken och inrikesflyget. På ett förstärkt tågnät kan också en större del av godset transporteras.

Utbyggnaden av kollektivtrafik behöver också prioriteras generellt i hela landet. För att detta ska vara möjligt krävs att staten garanterar en generell miniminivå för kollektivtrafiken i hela landet och tar ett större finansieringsansvar än idag för utbyggnaden av kollektivtrafik generellt i Sverige. Det offentliga bör också upphandla mikromobilitet som integreras med övriga transportsystemet.

Trängselskatter är ett viktigt verktyg för att använda ett begränsat trafikutrymme effektivt. Trängselskatterna bör över tid utökas i storstadsregionerna, bli mer dynamiska och vara baserade på sträcka och tidpunkt i större utsträckning. Över tid kommer också skatteintäkterna från bränslebeskattningen minska när bilar byter drivmedel. Det innebär att beskattningen och finansieringen av trafiknätet över tid behöver ändras. En lösning är att ersätta bränslebeskattningen med en dynamisk vägs katt per kilometer. Denna behöver differentieras geografiskt beroende på vilka förutsättningar som finns lokalt att använda andra transportmedel än bilen.

Stadsplaneringen måste fokusera på att skapa närhet till en mångfald av funktioner. De flesta av vardagens funktioner ska gå att nå till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Vägen till ett mer transporteffektivt samhälle går alltså genom stadsutveckling. Det är i hur vi prioriterar investeringar och vägutrymme, utformar betalningssystem etcetera som vi skapar ett transporteffektivt samhälle. För att skapa närhet krävs också förtätningar av den befintliga stadsmiljön. För många storstadskommuner är dessa förtätningar av befintliga miljöer dyra. Att bygga om exempelvis överstora trafikleder eller bygga på mark som tidigare inte varit möjlig att bygga på innebär stora exploateringskostnader. Dessa kräver ofta att marken säljs för bostadsrätter vilket minskar möjligheten att bygga hyresrätter. I ett läge där markpriserna också sjunker snarare än ökar blir många bra projekt olönsamma. Därför bör staten ta en del av finansieringen av dessa förtätningar.

Den svenska transportplaneringen har historiskt baserat sig på att anpassa transportsystemet efter prognostiserade trafikökningar. Det skapar ett självspelande piano där ökning av trafik motiverar åtgärder som ökar trafiken än mer. Ska transportsystemet kunna ställas om krävs istället ett system där transportplaneringen utgår från hur ett hållbart transportsystem ser ut: så kallad scenarioplanering. Trafikverket bör få i uppdrag att se över sin egen modell för transportplanering och ett uppdrag att samordna arbetet med regioner och kommuner för att ta fram ett nationellt scenario för ett hållbart transportsystem, som sedan kan brytas ner på regional och kommunal nivå.

*Magnus Manhammar (S)*

*Mattias Vepsä (S)*