

Partimotion

## Motion till riksdagen 2016/17:1986

av **Jonas Sjöstedt m.fl. (V)**

# Transportsnål samhällsplanering

---

## Innehåll

Förslag till riksdagsbeslut	1
Bakgrund	2
Styrmedel krävs för ett mer transportsnålt samhälle	3
Nationell målsättning för stadsmiljöavtalen	4
Framtagande av transportplaner	4
Moratorium för externa köpcentrum	5
Avståndsbaserat reseavdrag	5
Samhällsplanering för att gynna överflyttning	6
Samordnade godstransporter	6
Tillgänglighet genom hållbara transporter	7
It-strategi för klimat och miljö	7
Stöd för mobilitetstjänster	7
Avgifts- och skattestrukturen inom transportslagen	8

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett etappmål inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö bör antas med målsättningen att minska biltrafiken och öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att utreda hur kommuner kan ges möjlighet att ställa krav på framtagande av transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i plan- och bygglagen bör införas begränsande bestämmelser om detaljhandelsanläggningar i externa lägen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det i avvaktan på lagändringar angående detaljhandelsanläggningar i externa lägen omgående bör införas ett moratorium för externa köpcentrum och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör tillsättas en utredning som har till uppgift att eftersträva ett avståndsbaseerat reseavdrag som inkluderar och gynnar resande med kollektivtrafik och cykel och som samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge en lämplig myndighet i uppdrag att tydliggöra kommunernas möjligheter att stödja samordnade godstransporter och i mån av hinder i lagstiftningen föreslå åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör komplettera förordningen om miljöledning i statliga myndigheter med uppdraget att vid lokalisering av nya kontor eller dylikt eftersträva god tillgänglighet med kollektivtrafik, cykel eller gång och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell it-strategi bör upprättas i syfte att minska behovet av transporter och därmed minska klimat- och miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar ett minskat behov att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn av avgifts- och skattestrukturen i syfte att uppnå energieffektiva och en ökad andel miljöanpassade godstransporter bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.

## Bakgrund

Hela samhället och inte minst transportsektorn har en stor utmaning för att minska energianvändningen och klimatpåverkan. Transportsektorn står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser, och den helt dominerande delen av dessa utsläpp kommer från vägtrafiken. Personbilstrafiken har ökat med 150 procent de senaste 50 åren samtidigt som en allt större del av befolkningen i Sverige bor i städer.

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Trafikplaneringen måste ta sin början i att skapa ett hållbart samhälle som är tillgängligt för alla, men som samtidigt reducerar så mycket som möjligt av onödiga resor och transporter. En sådan utveckling gynnar både miljö och klimat och minskar energiförbrukningen.

Transportsnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas och redan exploaterad mark tas i anspråk för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. En sådan planering skapar större förutsättningar för att fler ska kunna gå, cykla eller åka kollektivt mellan olika punkter och minskar samtidigt utrymmet för resor med bil i våra städer. Alternativen till resor med bil och transporter med lastbil måste stärkas genom styrmedel både i samhällsplanering och inom transportsystemet. En stor del av utmaningen består i att utveckla våra städer, som tidigare planerats utifrån bilismen, till en modern bebyggelse med större möjligheter till transporter med låga utsläpp.

Klimatförändringarna är en av de största politiska utmaningarna vi står inför. För att Sverige ska ta sitt klimatansvar och bli ett föregångsland måste samhället bli mer transportsnålt och den egna bilen få en minskad betydelse som transportmedel. För detta krävs ett systemskifte inom vårt transportsystem. Tillgängligheten till kollektivtrafik måste öka och möjligheterna att gå och cykla förbättras. Resor måste flyttas från flyg till järnväg. Ökningen av godstrafik på vägarna måste bromsas genom förbättrad logistik och i betydande omfattning överflyttas till järnväg och sjöfart. Vänsterpartiet föreslår därför en rad styrmedel inom trafikområdet i kombination med ökade infrastrukturinvesteringar för ett hållbart transportsystem. I denna motion presenterar vi våra förslag på styrmedel för en transportsnål samhällsplanering för att nå ett hållbart transportsystem.

## Styrmedel krävs för ett mer transportsnålt samhälle

Utredningen om fossilfri fordonstrafik (FFF-utredningen) presenterade 2013 betänkandet Fossilfrihet på väg med förslag på åtgärder för ett vägtransportsystem som i huvudsak är fossiloberoende 2030. Betänkandet konstaterar att det krävs samhällsåtgärder som minskar behovet av transporter och premierar användning av energieffektiva trafikslag för att nå målet. En förtätning av staden, minskade kapacitetsbehov och markanspråk för biltrafik och parkering kommer att minska trängsel och behovet av utbyggnad av vägar och gator för biltrafik. Samtidigt blir samhällsservicen effektivare med kortare avstånd. Förtätningen leder även till att underlaget för investeringar i kollektivtrafik växer. Man konstaterar även att i första hand bör redan bebyggd mark användas och grönytor behållas så långt det är möjligt.

Med anledning av Trafikverkets arbete för att begränsa transportsektorns klimatpåverkan publicerades 2014 rapporten Trafikverkets kunskapsunderlag och

klimateffektivisering och begränsad klimatpåverkan (2014:137). Rapporten konstaterar att utöver begränsad klimatpåverkan och lägre sårbarhet inför minskad tillgång på olja, bidrar ett transportsnålt samhälle till många fler samhällsmål och till fler nyttor än minskade koldioxidutsläpp såsom mindre utsläpp och buller, förbättrad närmiljö, minskade resekostnader m.m.

I samband med att inriktningsunderlag togs fram för transportinfrastrukturplaneringen för planperioden 2018–2029 presenterade Trafikverket i juni rapporten Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser (2016:111). Rapporten konstaterar att styrmedel för att minska trafiktillväxten genom att sträva efter ett transportsnålt samhälle förenklat handlar om styrmedel som påverkar hur bebyggelse och transportsystem utvecklas och som ger möjlighet till färre och kortare resor, om val av alternativ till resor med personbil och transporter med lastbil samt om skatter och åtgärder som gör det dyrare att köra bil. Men det handlar också om styrmedel som får användare av transportsystemet att förändra resandet och transporter i det befintliga transportsystemet. Någon tydlig vattendelare mellan dessa styrmedel finns inte utan de fungerar delvis också som kommunicerande kärl. Det viktiga är att en kombination av dessa styrmedel kan ge större effekt än enskilda styrmedel var för sig.

Den kommande planeringen för transportinfrastrukturen under perioden 2018–2029 har stor betydelse för utsläpp av växthusgaser från våra inrikes transporter. Vänsterpartiet anser att det finns stora samhällsvinster med att förena kommande investeringar och åtgärder med ett antal styrmedel för en transportsnål samhällsplanering.

## Nationell målsättning för stadsmiljöavtalen

Vänsterpartiet anser att de av regeringen införda stadsmiljöavtalen i flera delar är ett för staten lämpligt sätt att medfinansiera åtgärder för hållbara stadsmiljöer och hållbart resande. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Förutsättningarna för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik ska stärkas. Vi ser även positivt på att satsningen nu utvidgas till att även gälla investeringar i cykelinfrastruktur. I likhet med Trafikverkets rapport Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser (2016) anser vi dock att stadsmiljöavtalen kan utvecklas ytterligare. Förutom att åtgärder för cykel även bör ingå, bör stadsmiljöavtalen även kunna gå till åtgärder för gång samt för samordnade varustransporter. Stadsmiljöavtalen bör även tydligare utgå från ett tydligt nationellt stadsmiljömål om minskad biltrafik och ökad tillgänglighet i kollektivtrafik, gång och cykel. Ett etappmål inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö bör antas med målsättning att minska biltrafiken och öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Framtagande av transportplaner

I dag finns det inte några krav på att den som bygger nya bostads- eller företagsområden ska redovisa vilka transportbehov som uppkommer efter att byggnationen är slutförd. Det finns dock mycket som talar för att transportplaner skulle kunna leda till ett mer

intensifierat arbete med att minska transporterens miljö- och klimatbelastning. Transportsnåla lösningar gynnar också dem som inte har tillgång till bil. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan. En transportplan bör t.ex. kunna innehålla åtgärder som placering och utformning av hållplatser, informationssystem för kollektivtrafiken, placering av byggnader så att avståndet till kollektivtrafik minimeras, infrastruktur för videokonferenser, säkra p-platser för cyklar, särskilda p-platser för bilpoolsbilar, tankställen för miljöfordon och ekonomiska incitament för miljöanpassat resande, införande av bilpool och parkerings- och resepolicy.

Även FFF-utredningen föreslog 2013 i sitt betänkande att möjligheterna för kommunerna att ställa krav på transportplan bör utredas. Utredningen lyfter behovet av möjligheten att ställa krav på framtagning av transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet som man har i många andra länder.

Regeringen bör uppdras att utreda hur kommuner kan ges möjlighet att ställa krav på framtagande av transportplan vid nyanläggning eller utvidgning av transportintensiv verksamhet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Moratorium för externa köpcentrum

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de utan bil i samhället som drabbas medan bilägarna, som till övervägande del är män, ökar sin tillgänglighet. Bland de som inte har bil finns ett stort antal kvinnor men även låginkomsttagare, personer med funktionsnedsättning och äldre. Införande av externhandelscentrum kring våra städer bidrar till en infrastruktur som inte är jämställd. Kvinnor drabbas i större utsträckning när den bostadsnära servicen försämras eller, som på många platser, försvinner helt.

Kommuner saknar ofta samordning och övergripande konsekvensutredningar för handelns utveckling. Alla kommuner är dock skyldiga att verka för de nationella miljömålen om god luft, god byggd miljö och begränsad klimatpåverkan. Kommun och länsstyrelse ska också se till att inblandade kommuner samråder inför beslut som får konsekvenser för grannkommunerna. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är det inte hållbart att etablera verksamheter som bygger på bilen som transportmedel. Vi behöver i stället skapa verksamheter som minskar de fossila utsläppen, vilket främst kan ske genom mindre bilåkande samtidigt som de kollektiva lösningarnas andel av transporter ökar. Externa affärscentrum medför alltså att fler stimuleras att använda bilen och att resorna blir allt längre. Det i sin tur medför ökad miljöbelastning med buller, resursförbrukning, barriäreffekter från nya vägar, ökad energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Det numera nedlagda Glesbygdsverket gjorde en sammanställning som visade att utbyggnad av externhandel är en viktig orsak till att allt fler affärer stänger både i städer och på landsbygden. Verket krävde därför ett tillfälligt stopp för utbyggnaden. De befintliga stadskärnorna bör utvecklas hållbart och transportsnålt. I plan- och bygglagen bör införas begränsande bestämmelser rörande detaljhandelsanläggningar i externa lägen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I avvaktan på lagändringar angående detaljhandelsanläggningar i externa lägen bör ett moratorium för externa köpcentrum omgående införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Avståndsbaserat reseavdrag

Vårt nuvarande system för reseavdrag vid arbetsresor har stora brister. Syftet med reseavdraget är att minska individens kostnader för att ta sig till ett arbete. För att avdrag ska vara möjligt för resa med bil krävs en tidsvinst på minst två timmar i förhållande till kollektivtrafik samt att avståndet är minst fem kilometer. FFF-utredningen konstaterar att det i praktiken är nästan enbart resor med bil eller snabba regionaltåg som är berättigade till reseavdrag genom att dessa resor för individen överstiger det belopp över vilket avdrag medges (2016 är beloppet 11 000 kronor). Detta innebär att nuvarande regelverk stimulerar bilresor och innebär att hållbara resor med kollektivtrafik i många fall missgynnas. FFF-utredningen föreslår att det tillsätts en utredning med uppdrag att analysera effekterna av nuvarande system djupare och föreslå antingen ett avståndsbaserat system eller avveckling av reseavdraget helt.

I rapport från 2012 uppskattar analys- och teknikkonsultföretag WSP därutöver att fusket med reseavdrag uppgår till 1,7 miljarder per år för statskassan. Användningen av reseavdrag är högst i storstadsregionerna. WSP konstaterar att avdragets storlek växer med inkomsten och att avdraget görs framför allt av höginkomsttagare. Män gör reseavdrag i högre utsträckning än kvinnor, oavsett om man ser till andelen avdrag för respektive kön eller storleken på det genomsnittliga avdraget.

Vänsterpartiet anser att det vore önskvärt att få till ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor) så som dagens system gör. Norge, Danmark och Nederländerna har ett avståndsbaserat avdrag utan koppling till arbetstagarens biljett eller bilkostnader. Här finns enligt vår uppfattning erfarenheter som bör vara tillämpliga även för Sverige i övergång till ett mer effektivt och miljöanpassat system för reseavdrag. Vänsterpartiet anser att ett system som stimulerar att den enskilda färdas med kollektivtrafik och cykel bör eftersträvas. En utredning som har till uppgift att eftersträva ett avståndsbaserat reseavdrag som inkluderar och gynnar resande med kollektivtrafik och cykel, och samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd bör tillsättas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Samhällsplanering för att gynna överflyttning

Erfarenheter från Freiburg i Tyskland tyder på att ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris varit ett framgångsrikt sätt att minska behov av bil och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad satsning, har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Samordnade godstransporter

Samordnade godstransporter i städerna kan minska flödet av vägtrafik och förbättra miljön för kommuninvånarna. Vänsterpartiet delar FFF-utredningens bedömning att kommunerna bör ges möjlighet att delfinansiera en distributionscentral eller på annat sätt stödja utveckling av samordnade godstransporter. I dag råder dock osäkerhet om sådan upphandling och/eller samordning av godsdistribution är förenlig med nuvarande konkurrenslagstiftning. Lagstiftningen bör rimligen inte förhindra att ökad effektivitet uppnås och samtidigt bör det tydliggöras var gränserna går för samverkan. Regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att tydliggöra kommunernas möjligheter att stödja samordnade godstransporter och i mån av hinder i lagstiftningen föreslå åtgärder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Tillgänglighet genom hållbara transporter

Statliga myndigheter bör vara föregångare i miljöarbetet. Vid lokalisering av nya kontor eller dylikt bör myndigheterna eftersträva att dessa enkelt kan nås med kollektivtrafik, gång eller cykel. En sådan inriktning kan utarbetas genom strukturerat arbete i myndigheternas miljöledningssystem, vilket cirka 200 myndigheter i dag har för sin verksamhet. Regeringen bör komplettera förordningen om miljöledning i statlig verksamhet med uppdrag att vid lokalisering av nya kontor eller dylikt eftersträva god tillgänglighet med kollektivtrafik, cykel eller gång. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## It-strategi för klimat och miljö

It-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan. Inte minst ger det förutsättningar för att minska behovet av resor. Med exempelvis videokonferenser, telefonkonferenser och distansarbete minskar behovet av fysiska transporter och därmed minskar miljöbelastningen. Det finns med andra ord en outnyttjad potential i it-sektorn som kan användas för att minska koldioxidutsläppen. Inte minst finns en stor potential att öka användningen av elektroniktjänster hos våra myndigheter men även i arbetet för en hållbar stadsplanering. På nationell nivå saknas en tydlig fokusering på konkreta åtgärder för att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan genom digitaliseringens möjligheter.

I syfte att nå ett transportsnålt samhälle bör staten sätta upp mål för hur en it-strategi kan medverka till att minska koldioxidutsläppen. Strategin ska också innehålla en redovisning av vilka styrmedel som ska användas för att nå de uppsatta målen. De måste därefter kunna utvärderas och visa på om förväntade resultat uppnåtts eller inte. En nationell it-strategi bör upprättas i syfte att minska behovet av transporter och därmed minska klimat- och miljöpåverkan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Stöd för mobilitetstjänster

Det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma

leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## Avgifts- och skattestrukturen inom transportslagen

Näringslivet har under lång tid riktat kritik mot hur avgifter på trafikslag som järnväg och sjöfart inte motsvarar det behov som finns på marknaden och att de i många fall missgynnar effektiv kapacitetsanvändning samt överflyttning av godstransporter på väg till järnväg, sjöfart och inre vattenvägar. Enligt en forskningsrapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) 2011 anses de snedvridna konkurrensvillkoren mellan trafikslagen bero på olika finansieringsformer och avkastningskrav vid avgiftsuttaget. Vänsterpartiet anser att det kommer att krävas ökade investeringar på järnväg samt ökade satsningar på intermodala transportlösningar (dvs. att godsenheter kan omlastas mellan olika transportslag) för att stärka både järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft för att uppnå energieffektiva transporter med låga utsläpp av växthusgaser. Avgifter och andra styrmedel har dock stor betydelse och regelverket bör förändras mot ett främjande av mer effektiva och miljövänliga godstransporter.

Vänsterpartiet ser positivt på att införa en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar. Genom en sådan skatt kan den tunga trafiken i större grad bära de kostnader den orsakar i form av utsläpp och vägslitage samt bidra till minskad miljöpåverkan från transportsektorn genom mer miljöanpassade lastbilar och viss överflyttning av långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart. Det skulle därutöver öka möjligheterna till kontroll av regelefterlevnaden i stort bland de aktörer som utför tunga vägtransporter. Regeringen har tillsatt en utredning om hur skatten kan utformas. Uppdraget ska redovisas senast den 9 december 2016. Vänsterpartiet anser att en differentiering bör ske av avgiften så att hänsyn tas till transporter där alternativa transportslag till lastbil inte är möjliga.

I Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan (2014:137) konstateras att transporter med sjöfart och järnväg erbjuder högre energieffektivitet jämfört med lastbil, samtidigt som lastbilen ofta är nödvändig i början och slutet av en transportkedja. Förenklat handlar det därför om att öka andelarna järnväg och sjöfart i en effektiv transportkedja. Rapporten konstaterar också att godstransporterna i staden kan effektiviseras kraftigt. En översyn av avgifts- och skattestrukturen i syfte att uppnå energieffektiva och ökad andel miljöanpassade godstransporter bör genomföras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Jonas Sjöstedt (V)*

*Jens Holm (V)*

*Maj Karlsson (V)*



*Karin Rågsjö (V)*

*Linda Snecker (V)*

*Mia Sydow Mölleby (V)*

*Emma Wallrup (V)*