

Motion till riksdagen 2019/20:1850

av **Leif Nysmed och Azadeh Rojhan Gustafsson (båda S)**

Åtgärder för att uppnå målet om minskade utsläpp från inrikes transporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att jämställa tid mellan bilist och kollektivtrafikresenär och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resenärernas påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Nu är det bråttom! FN:s klimatpanel IPCC menar att tiden för att stabilisera jordens uppvärmning kring 1,5 grader håller på att rinna ut. Vi har satt höga mål i riksdagen på minskade växthusgasutsläpp, bland annat att utsläppen från transporter ska minska.

Vi vet alla att förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Det svenska transportsystemet är idag fortfarande starkt beroende av fossila bränslen.

Jämfört med 2010 har vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp minskat med ca 18 procent. Men 2018 bröts trenden med långsamt minskande klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken, och de ökade istället med preliminärt 0,5 procent. För att nå klimatmålet om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) med 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010, behöver utsläppen fortsättningsvis minska med 8 procent per år, varje år, fram till 2030 (enligt Naturvårdsverkets hemsida). Vi behöver vända på alla stenar för att uppnå målet.

Bland annat måste vi flytta över fler persontransporter från privatbilism till kollektivtrafik med tåg, spårvagn, tunnelbana och buss. Därför behöver vi se över bland annat hur vi beräknar samhällsekonomisk lönsamhet på nya trafikprojekt.

Fortfarande beräknas en bilists besparade restid vara mer värd än en person som reser med kollektivtrafik. Tiden borde jämföras. Vi har alla samma tid och den tid vi spar för att resa till och från arbete, skola m.m. eller i tjänsten borde självklart värderas lika högt.

Kollektivtrafikens attraktionskraft måste öka för att fler ska vilja åka tillsammans. Resmönster har ändrats genom att såväl utbildningsväsen som arbetslivet har förändrats. Eleverna väljer skola efter där de kan få den bästa utbildningen – vilket inte alltid är den närmast belägna skolan. De behöver därför resa mer. Fler arbetar på ”obekväm arbetstid” (som kan vara bekväm för en del) såväl vardag som helgdag, och fler arbetar. Det medför fler resor. Därför måste de som anordnar trafiken, regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella transportörer lyssna mer på användarna, resenärerna.

Företrädare för näringsliv och resenärer ges en möjlighet att komma till tals genom samråd när de regionala kollektivtrafikmyndigheterna upprättar sina trafikförsörjningsprogram enligt 9 § i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Samråd är ett dunkelt begrepp och ger egentligen inget reellt inflytande. Om attraktiviteten i kollektivtrafiken ska få genomslag måste trafikens kunder/resenärernas åsikter beaktas bättre. Det behövs regionala undersökningar om behov och dialog med såväl grupper av som enskilda resenärer.

Leif Nysmed (S)

Azadeh Rojhan Gustafsson (S)