

Trafikutskottets yttrande 2024/25:TU5y

Sveriges genomförande av Agenda 2030

Till finansutskottet

Finansutskottet beslutade den 12 december 2024 att ge bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens skrivelse 2024/25:66 Sveriges genomförande av Agenda 2030 och de följdmotioner som väckts med anledning av skrivelsen. Trafikutskottet har beslutat att yttra sig över skrivelsen och motion 2024/25:3300 (S) i de delar som rör utskottets beredningsområde.

Utskottet konstaterar att hållbar infrastruktur ingår som en del av det nionde målet i Agenda 2030 och välkomnar regeringens redogörelse i skrivelsen över de insatser den vidtagit för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet anser att finansutskottet dels bör föreslå att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna, dels bör avstyrka motionen i de delar den avser trafikutskottets beredningsområde.

I yttrandet finns fyra avvikande meningar (S, V, C, MP).

Innehållsförteckning

Utskottets överväganden.....3

 Bakgrund3

 Skrivelsen4

 Motionen6

 Utskottets ställningstagande6

Avvikande meningar.....10

 1. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (S).....10

 2. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (V)11

 3. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (C)12

 4. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (MP)13

Tabell

De globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030.....3

Utskottets överväganden

Bakgrund

FN:s antagande av Agenda 2030

I september 2015 antog FN:s generalförsamling resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling, en global handlingsplan som syftar till att främja hållbar utveckling. Agenda 2030 ersätter de s.k. millenniemålen för global utveckling och innehåller 17 mål för hållbar utveckling som är uppdelade i 169 delmål.

De globala målen utgår från principerna om att ingen ska lämnas utanför, att alla mål är sammanlänkade och måste hanteras holistiskt samt att delaktighet och partnerskap krävs för genomförandet, dvs. att målen inkluderar regeringar, företag, civilsamhället och individer. Samtliga FN:s medlemsländer har åtagit sig att genomföra Agenda 2030 och de globala målen, vilka finns sammanställda i tabellen nedan.

De globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030

Mål	Beskrivning
1. Ingen fattigdom	Utröta fattigdom i alla dess former.
2. Ingen hunger	Avskaffa hunger, uppnå tryggad livsmedelsförsörjning och förbättrad nutrition samt främja ett hållbart jordbruk.
3. Hälsa och välbefinnande	Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla.
4. God utbildning för alla	Säkerställa en inkluderande och likvärdig utbildning av god kvalitet och främja livslångt lärande för alla.
5. Jämställdhet	Uppnå jämställdhet och stärka alla kvinnors och flickors egenmakt.
6. Rent vatten och sanitet för alla	Säkerställa tillgången till och en hållbar förvaltning av vatten och sanitet för alla.
7. Hållbar energi för alla	Säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla.
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur	Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation.
10. Minskad ojämlikhet	Minska ojämlikhet inom och mellan länder.
11. Hållbara städer och samhällen	Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.
12. Hållbar konsumtion och produktion	Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.
13. Bekämpa klimatförändringar	Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och deras konsekvenser.

Mål	Beskrivning
14. Hav och marina resurser	Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för hållbar utveckling.
15. Ekosystem och biologisk mångfald	För ett hållbart nyttjande av landbaserade ekosystem, hållbart bruka skogar, bekämpa ökenspridning, hejda och vrida tillbaka markförstörelsen samt hejda förlusten av biologisk mångfald.
16. Fredliga och inkluderande samhällen	Främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer.
17. Genomförande och globalt partnerskap	Stärka genomförandemedlen och revitalisera det globala partnerskapet för hållbar utveckling.

Regeringen ska redovisa Sveriges genomförande av Agenda 2030 till riksdagen vartannat år

I december 2020 antog riksdagen ett mål för Sveriges genomförande av Agenda 2030 (prop. 2019/20:188, bet. 2020/21:FiU28, rskr. 2020/21:154). I propositionen som låg till grund för riksdagens beslut föreslog regeringen bl.a. att den en gång per mandatperiod ska lämna en samlad och fördjupad redovisning av arbetet med Agenda 2030 till riksdagen i form av en bilaga till budgetpropositionen. Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag i propositionen men lämnade även ett tillkännagivande om att regeringen ska lämna en samlad redovisning av genomförandet och måluppfyllelsen i en skrivelse till riksdagen vartannat år.

I maj 2022 lämnade regeringen den första skrivelsen som redogjorde för regeringens arbete med att genomföra Agenda 2030, i enlighet med riksdagens tillkännagivande. Skrivelsen behandlades i finansutskottet (skr. 2021/22:247, bet. 2022/23:FiU7, rskr. 2022/23:31). Utskottet konstaterade att regeringen i skrivelsen gjorde bedömningen att 35 av de 169 delmålen har uppnåtts helt, antingen globalt eller på det nationella planet, att det för 60 av delmålen behövs ytterligare åtgärder samt att det för 21 av delmålen saknades data för att göra en bedömning. Utskottet menade mot denna bakgrund att det finns en betydande väg kvar för Sverige innan målen är uppnådda.

Skrivelsen

I skrivelsen redogör regeringen för det samlade arbetet med att genomföra Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Regeringen redovisar Sveriges arbete med uppfyllelse av de 17 målen sedan 2022, när regeringen lämnade den senaste skrivelsen om genomförandet av Agenda 2030 till riksdagen. För varje mål presenterar regeringen en övergripande sammanfattning av måluppfyllelsen och därefter en redovisning av tematiska områden under respektive mål som regeringen bedömer har bäring på målets uppfyllelse.

Allmänt om Sveriges målpåfyllelse

Regeringen konstaterar i skrivelsen att Sverige har goda förutsättningar att nå målen i Agenda 2030 och påminner om att den tagit initiativ till ett flertal satsningar som tar Sverige närmare målens uppfyllelse på både nationell och global nivå.

Samtidigt menar regeringen att en rad samhällsproblem som hotar möjligheten att nå agendans mål har vuxit sig starkare. Det handlar bl.a. om kampen mot den organiserade brottsligheten och behovet av att återupprätta en stark kunskapsskola, öka den fossilfria elproduktionen samt förbättra och reparera transportinfrastrukturen där det behövs. Regeringen uppger att den arbetar med att lösa dessa utmaningar genom genomförandet av Tidöavtalet, och att på så sätt ta Sverige närmare målen i Agenda 2030.

Regeringen uppger även att den avser att fortsätta arbeta för att EU på ett effektivt sätt genomför agendan, såväl inom som utanför EU:s gränser.

Skrivelsens bäring på trafikutskottets beredningsområde

Det globala målet om hållbar infrastruktur

Det nionde målet i Agenda 2030 handlar om hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Målet tar sikte på att skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer, uppgadera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet och väsentligt öka tillgången till informations- och kommunikationsteknik.

I skrivelsen framhåller regeringen att den vidtagit insatser i enlighet med målet och att positiva förändringar kan noteras. Med utgångspunkt i proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera uppger regeringen att den avser att besluta om en ny nationell plan för perioden 2026–2037 som omfattar åtgärder för sammanlagt 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. En viktig utgångspunkt i det arbetet är att hela Sverige ska fungera och att den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka villkoren för att leva, bo och verka i hela landet. Regeringen understryker här vikten av att underhålla det befintliga transportsystemet och göra investeringar där det behövs.

Regeringen uppger vidare i skrivelsen att transportsektorn behöver utvecklas för att bidra till klimatomställningen och nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU. Omställningen bör i huvudsak ske genom en elektrifiering av transportsektorn och genom en ökad användning av fossilfria drivmedel samt ökad transporteffektivitet. Regeringen framhåller därtill att den avsatt medel i budgetpropositionen för 2025 dels för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur, dels för att införa en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. de som bor i glesbygd.

Sveriges medverkan i globalt digitalt samarbete

Regeringen framhåller i skrivelsen att Sverige har spelat en ledande roll i framtagandet av ett första globalt ramverk om digitalt samarbete, det s.k. Global Digital Compact. FN:s medlemsländer antog ramverket vid det s.k. Framtidsstoppmötet i september 2024. Enligt regeringen deltog Sverige aktivt i förhandlingarna och bidrog till att en ambitiös framtidspakt antogs.

Ramverket Global Digital Compact anger en tydlig riktning för hur digitalisering kan användas som drivkraft för arbetet med FN:s globala hållbarhetsmål inom Agenda 2030. Det lägger också stor vikt vid säkerhet och trygghet med utgångspunkt i mänskliga rättigheter. Ett särskilt mål finns kring internationell reglering av AI för mänsklighetens bästa.

Motionen

Regeringens skrivelse har lett till att tre följdmotioner har väckts. En av dessa innehåller ett yrkande som delvis berör trafikutskottets beredningsområde.

I kommittémotion 2024/25:3300 menar Mikael Damberg m.fl. (S) att regeringen bör återkomma med en plan för hur den ska skärpa sitt arbete för att nå Agenda 2030-målen, bl.a. genom åtgärder i linje med de förslag som nämns i motionen. Motionärerna pekar bl.a. på att omställningen till ett klimatsmart trafik- och transportsystem kräver investeringar i järnvägar och en fossiloberoende fordonsflotta samt att den samhälleliga kontrollen behöver tas tillbaka över samhällsviktiga funktioner såsom infrastruktur.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens skrivelse om Sveriges genomförande av Agenda 2030 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Enligt utskottet utgör de globala målen i Agenda 2030 en viktig måttstock för att uppnå en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling, såväl i Sverige som i övriga länder. Utskottet välkomnar därmed regeringens redogörelse för hur arbetet med att fullgöra Sveriges åtaganden enligt Agenda 2030 fortskrider och delar bilden av att Sverige har goda förutsättningar att nå de globala målen på ett övergripande plan.

Utskottet konstaterar att hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer utgör en central del av Agenda 2030, i synnerhet som del av det nionde av 17 mål för hållbar utveckling. Utskottet välkomnar därför att regeringen i skrivelsen belyser flera av de viktiga insatser som regeringen gjort för att påskynda en hållbar utveckling i transportsektorn.

Ökade medel till transportinfrastrukturen

En väl fungerande transportinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för transportsektorns hållbarhet och motståndskraft, i enlighet med Agenda 2030-

målet. Behoven i svensk infrastruktur är emellertid stora. Utskottet vill därför särskilt uppmärksamma att riksdagen efter regeringens förslag i infrastrukturpropositionen nyligen beslutat om nya ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som sammantaget uppgår till 1 171 miljarder kronor i 2025 års pris (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:101). Beslutet innebär att de ekonomiska ramarna för perioden kommer att vara över 200 miljarder kronor större än för den nuvarande planperioden. Justerat för de förvaltningsanslag som tidigare ingick men numera är flyttade uppgår den totala ökningen till hela 27 procent. Utskottet välkomnar de ökade ramarna.

För utskottet är det angeläget att resurserna ska förvaltas så effektivt som möjligt. Det innebär att det befintliga transportsystemet ska vårdas och att underhållet av det prioriteras. Här vill utskottet framhålla att regeringens förslag innebär att allt efterföljande underhåll på vägar förväntas kunna åtgärdas, liksom allt järnvägsunderhåll som Trafikverket bedömer vara möjligt med hänsyn till behovet av att upprätthålla en hög tillgång till person- och godståg. Den negativa utvecklingen av standarden på befintliga vägar och järnvägar ska därmed vända, samtidigt som investeringar i ny infrastruktur ska göras där det behövs.

Utskottet kan därmed konstatera att regeringen i och med infrastrukturpropositionen tagit ett stort steg i rätt riktning för att transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att villkoren för att leva, bo och verka i hela landet stärks.

Omställningen i transportsektorn behöver påskyndas

När det gäller frågan om transportsektorns omställning vill utskottet inledningsvis framhålla att en del av de riksdagsbeslutade transportpolitiska målen är att uppnå en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utskottet anser att målen är och ska vara en utgångspunkt för inriktningen på de satsningar som görs i transportinfrastrukturen kommande år.

Utskottet delar regeringens bedömning i skrivelsen om att transportsektorn behöver utvecklas för att nå Sveriges högt ställda mål på klimatområdet och ytterligare bidra till arbetet med klimatomställningen. Utskottet välkomnar därför att regeringen i skrivelsen konstaterar att klimatomställningen behöver påskyndas och delar regeringens bedömning att elektrifiering är nyckeln till transportsektorns omställning, vid sidan av ökad användning av fossilfria bränslen och ökad transporteffektivitet.

Utskottet kan vidare konstatera att regeringen har vidtagit och planerar att vidta en rad olika åtgärder för att bidra till transportsektorns omställning, t.ex. de initiativ som beskrivs i regeringens klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59). Här vill utskottet i synnerhet uppmärksamma regeringens satsningar på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet. Till exempel har stora resurser tillförts för att tunga, eldrivna och andra miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner ska kunna introduceras på

marknaden. Därutöver ser utskottet positivt på att regeringen har avsatt ytterligare medel i budgetpropositionen för 2025 för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur och införandet av en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, exempelvis i glesbygd. En ökad transporteffektivitet genom t.ex. längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, intermodalitet och digitalisering spelar vidare en viktig roll i sektorns omställning.

Sammanfattande bedömning

Utskottet välkomnar de insatser som regeringen vidtagit och redogör för i skrivelsen om Sveriges genomförande av Agenda 2030 när det gäller målet om hållbar infrastruktur. Utskottet delar regeringens ståndpunkt att positiva förändringar kan noteras, i synnerhet genom satsningar på transportinfrastrukturen och åtgärder för att minska utsläppen. På så vis menar utskottet att regeringens arbete för Sverige närmare att uppfylla det aktuella Agenda 2030-målet.

Samtidigt delar utskottet bilden av att fler åtgärder behöver vidtas mot bakgrund av de många samhällsutmaningar Sverige står inför. Utskottet konstaterar dock att dessa är väl uppmärksammade av regeringen. När det gäller de specifika sakområden som omnämns i de avvikande meningarna välkomnar utskottet en bred ansats i frågan om att uppnå hållbarhet i transportsystemet. Utskottet kommer att återkomma till flera av de specifika sakfrågorna senare under riksmötet vid behandlingen av olika tematiska betänkanden, t.ex. frågor om kollektivtrafik, luftfart och bredbandsutbyggnad. Frågorna om styrning och myndighetsstrukturen inom transportområdet berör utskottet särskilt i betänkande 2024/25:TU7 Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord.

Mot bakgrund av vad som anförts anser utskottet att det inte finns några skäl att vidta någon åtgärd med anledning av vad som anförts i motion 2024/25:3300 (S). Utskottet menar därmed att finansutskottet bör avstyrka motionen i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde och föreslå att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Stockholm den 11 februari 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

Avvikande meningar

1. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (S)

Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S) anför:

Vi anser att regeringen brister i sin hantering av Agenda 2030 och de FN-beslutade målen för hållbar utveckling. Regeringens arbete för att nå målen är otillräckligt och behöver därför skärpas, inte minst på transport- och infrastrukturuområdet.

Transportsektorn har en avgörande påverkan på klimatet, varför omställningen till ett klimatsmart trafik- och transportsystem behöver påskynas. Omställningen kräver både stora investeringar i transportinfrastrukturen och en fossiloberoende fordonsflotta. För att minska vår användning av fossila bränslen behövs åtgärder på såväl nationell nivå som EU-nivå med tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel.

När det kommer till transportinfrastrukturen kan vi konstatera att Sverige sedan decennier har underinvesterat i vägar och järnvägar samt underhållet av dessa. Detta märks nu med all önskvärd tydlighet, t.ex. genom inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Bristerna i infrastrukturen är ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva, utvecklas och hålla ihop. Det är avgörande för den gröna industriella utvecklingen, tillväxten, våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen att vårt transportsystem fungerar. För oss är det därför självklart att Sverige måste orka satsa på ny kapacitet i infrastrukturen genom anläggandet av nya stambanor, samtidigt som vi förstärker resurserna till väg- och järnvägsunderhåll.

En avgörande del för att få ordning på transportsystemet är att samhället återtar kontrollen över samhällsviktiga funktioner såsom infrastrukturen. Flera områden i olika verksamheter har under åren avreglerats och bolagiserats, vilket har lett till att de nu verkar i andra syften än för det gemensammas bästa. Vi menar därför att det behövs en utvärdering av dessa verksamheter och vad konsekvenserna har blivit. Samarbete mellan offentliga och privata aktörer är viktigt för att infrastrukturens olika delar ska fungera, men här behövs en grundlig översyn på systemnivå.

Sammanfattningsvis menar vi att regeringen omgående måste skärpa sitt arbete för att nå Agenda 2030-målen och påskynda omställningen till ett klimatsmart trafik- och transportsystem. Därmed anser vi att finansutskottet bör tillstyrka motion 2024/25:3300 (S) i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

2. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (V)

Malin Östh (V) anför:

Jag vill uppmärksamma att vi i Vänsterpartiet lämnar flera synpunkter på regeringens redogörelse för Agenda 2030-arbetet som har koppling till trafikutskottets beredningsområde i kommittémotion 2024/25:3299 av Ida Gabrielsson m.fl. (V). Sverige har kommit en bra bit på vägen i omställningen till ett hållbart samhälle, i enlighet med målsättningarna i Agenda 2030. Samtidigt går utvecklingen nu åt fel håll på flera områden. Det är därför beklagligt att regeringens faktiska arbete för att uppfylla de 17 globala målen är bristfälligt, inte minst i de delar av Agenda 2030 som berör transport- och infrastrukturfrågor.

När det kommer till arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem och att minska utsläppen kan jag konstatera att regeringen har genomfört ett antal åtgärder som direkt motverkar målet och i stället leder till ökade utsläpp. Regeringen har t.ex. drastiskt sänkt reduktionsplikten och bensin- och dieselskatten, avskaffat flygskatten och tagit bort elbilbonusen vilket har lett till en minskande elbilsförsäljning. Omställningen och Agenda 2030 verkar alltså inte vara regeringens prioritet.

Själva transportinfrastrukturen är också den en viktig del av sektorns omställning. Jag välkomnar att regeringen utvidgat de ekonomiska ramarna för transportinfrastrukturen, även om det behövs mer resurser än så. Vid sidan av ökade resurser är dock frågan om hur resurserna sedan används helt avgörande. Jag menar att hållbarhet och klimatomställning bör vara överordnade principer och styra planering, inriktning och ekonomiska ramar för samtliga satsningar i transportinfrastruktursplaneringen 2026–2037. På så vis kan gamla planeringsgrunder ersättas med tydliga målbilder för vad infrastrukturen ska bidra med.

När det sedan kommer till frågan om transporteffektivitet vill jag understryka att detta inte bara handlar om en omställning till hållbara drivmedel inom respektive transportslag. Därutöver krävs också en förflyttning mellan transportslag, från biltrafik till kollektivtrafik, cykel och gång där så är möjligt samt från väg till järnväg och sjöfart för godstransporter. Ett centralt verktyg för att främja transporteffektivitet är de s.k. stadsmiljöavtalen. Genom avtalen kan politiken från nationell nivå gå in och stimulera klimatsmarta transporter i städerna och på så sätt bidra till en hållbar stadsutveckling genom ökad kollektivtrafik, cykling och gång. Regeringens beslut att avveckla stadsmiljöavtalen är därför helt fel och avtalen behöver snarare utökas samt fler satsningar komma till.

Vidare vill jag framhålla vikten av ekonomiskt överkomliga transporter som en avgörande del för sektorns hållbarhet. Priserna i kollektivtrafik har ökat dubbelt så mycket som bränslepriset de senaste tio åren men tycks vara en helt bortglömd fråga för regeringen. Vänsterpartiet har bl.a. föreslagit en s.k. Sverigebiljett för att komma till rätta med detta och avsatt resurser för en utbyggd och förstärkt kollektivtrafik.

Även frågan om bredbandsinfrastruktur är betydelsefull i sammanhanget, där utbyggnaden dessvärre halkar efter. Här kan jag konstatera att det faktum att bredbandsutbyggnaden har lämnats till marknaden har lett till ett tydligt misslyckande när det gäller tillgång och täckning i hela landet, i synnerhet på landsbygden och i glesbygd. Jag menar att såväl bredband som laddinfrastruktur behöver ses som grundläggande infrastruktur i vårt samhälle. Det ska således garanteras alla, oavsett vem man är eller var man bor och oberoende av marknadsförutsättningar.

Sammanfattningsvis är det beklagligt att regeringen i skrivelsen hänvisar till att åtgärder behövs snarare än att vidta några åtgärder i praktiken. Att regeringen dessutom vidtagit flera åtgärder som motverkar målet om att uppnå hållbara transporter och i stället ökar utsläppen är direkt kontraproduktivt. Jag konstaterar därmed att regeringens skrivelse är otillfredsställande i de delar som berör trafikutskottet beredningsområde och att regeringens arbete med att genomföra Agenda 2030 därmed behöver skalas upp.

3. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (C)

Ulrika Heie (C) anför:

Jag anser att regeringen misslyckats med arbetet för att nå de globala hållbarhetsmålen och att det får allvarliga konsekvenser för hela vårt samhälle.

Transportsektorn står för ungefär 30 procent av utsläppen i Sverige. Av dessa utsläpp är det 80 procent som kommer från vägtrafiken, och ett långsiktigt och strategiskt arbete behövs för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Mål 9 i Agenda 2030 handlar om hållbar industri, innovationer och infrastruktur, och regeringen menar själv att den arbetar med att elektrifiera transportsektorn, minska användningen av fossilfria drivmedel och öka transporteffektiviteten för att nå målen. Dessvärre misslyckas regeringen på alla tre punkter.

Elektrifieringen, som skulle rädda regeringens klimatstrategi, befinner sig i en återvändsgränd. Regeringen har medvetet gjort elbilar dyrare genom att ta bort klimatbonusen. Mätningar visar att svenskarna inte längre har råd att byta till miljöbil. Resultatet har inte låtit vänta på sig: andelen elbilar i nyförsäljningen minskar nu efter många års uppgång, medan andelen fossilbilar ökar. Samtidigt går elektrifieringen av tung fordonstrafik och lastbilar för långsamt. Med kraftigt höjd elskatt och sänkt dieselskatt är det dessutom högre skatt på grön el än på fossil diesel.

När det gäller transporteffektiviteten krävs det att alla transporter är pålitliga och effektiva – något som man tyvärr inte kan säga om den svenska järnvägen. Järnvägen har möjlighet att avlasta tung trafik och få fler att välja tåget framför bilen men har även den en tuff tid med denna regering. Trots rekordstora ramar till infrastruktur de kommande tolv åren har regeringen ännu en gång valt att prioritera trafikslag som har högre utsläpp. Underhållet på järnväg beräknas bara öka med 5 procent jämfört med 48 procent på underhåll på väg och enligt Trafikverket själva kommer underhållsskulden endast att

kunna betas av med 10–15 procent den kommande planperioden. Det kommer att få konsekvenser som fortsatt sena avgångar, inställda tåg och godstrafik som tvingas flytta över till väg.

Vi i Centerpartiet ser ett behov av ytterligare medel för att åtgärda underhållsskulden på järnvägen men även mer kapacitet på våra spår för att främja ett hållbart resande. Därför ser vi ett behov av nyinvesteringar på järnvägen och kan konstatera att regeringen saknar en vision för svensk järnväg då den aktivt prioriterar vägtrafiken framför järnvägen gång på gång i alla sina beslut, något som också får effekter på Sveriges möjlighet att uppnå 2030-målen.

4. Sveriges genomförande av Agenda 2030 (MP)

Linus Lakso (MP) anför:

Jag är djupt kritisk till både regeringens hantering och rapportering av Sveriges arbete med att förverkliga målsättningarna om hållbar utveckling i Agenda 2030. Världen är långt ifrån att uppnå de globala målen i Agenda 2030 och det är uppenbart att regeringens politik på området är otillräcklig; i flera fall går den förda politiken snarare i motsatt riktning. Jag kan därför inte ställa mig bakom majoritetens ställningstagande.

I Miljöpartiets följdmotion till regeringens skrivelse (mot. 2024/25:3306) lämnar vi flera skarpa förslag för att komma tillrätta med den förda politiken och återigen sätta Sveriges hållbarhetsarbete högst upp på agendan. Det krävs åtgärder på en mängd områden, i synnerhet på transportområdet. Miljöpartiets vision är att alla ska kunna resa hållbart till en låg kostnad i hela landet, något som bl.a. kräver stora investeringar i infrastruktur.

För att Sverige och världen ska ha någon chans att nå Agenda 2030-målen måste regeringen nu skärpa sitt arbete, på riktigt redovisa hur Sverige ligger till för att nå de globala hållbarhetsmålen och ta fram en handlingsplan för det vidare arbetet. Det återstår bara fem år till dess att målen ska vara uppnådda.