

Motion till riksdagen 2022/23:1233

av **Nooshi Dadgostar m.fl. (V)**

Transporteffektivt och hållbart samhälle

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	3
3 Inledning.....	5
4 Klimatmålen ska vara målstyrande för vår infrastrukturplanering.....	6
4.1 Tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2030.....	7
4.2 Det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras	7
4.3 Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025	8
5 Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering	8
5.1 Inför satsning på moderna och hållbara städer	8
5.2 Anta ett nytt kompletterande etappmål för framtida trafikökningar i städerna	9
5.3 Minska bilberoendet i tätorter.....	10
5.4 Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter	10
5.5 Inför gröna res- och transportplaner	10
6 Nystart för kollektivtrafiken: halverade biljettpriser	11
7 Ökad och förbättrad kollektivtrafik	12
7.1 Systematiskt arbete för sänkta taxor för att främja klimatsmarta resesätt	12
7.2 Skattebefria elbussar	13
7.3 Avskaffa förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort	13
7.4 Inför nationellt biljettsystem för kollektivtrafik 2023	14
7.5 Utred klimatbiljett.....	14
8 En färdtjänst för alla som behöver.....	14
9 Satsa på cykling.....	16
10 Förenkla regelverk m.m. i fråga om att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift	16

11	Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik.....	17
12	Möjliggör transporternas klimatomställning i landsbygder	18
12.1	Stärk tillgången till alternativa förnybara drivmedel i landsbygder	18
12.2	Landsbygder bör kompenseras för höjda drivmedelsskatter	18
12.3	Stärk landsbygdens tillgänglighet till digitala kommunikationer	19
13	Inför nytt reseavdrag.....	19
14	Stärkt järnväg för en fossilfri transportsektor.....	20
14.1	Fusket med cabotage och kombidirektivet måste omöjliggöras.....	20
15	Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ.....	21
16	Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta	21
17	Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi.....	22
18	Utveckla de regionala järnvägarna och inför moratorium för nedläggning av regionala banor	24
19	Utveckla järnvägsinfrastrukturen i hela landet.....	24
19.1	Statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning.....	24
20	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart	25
21	Hållbar sjöfart.....	25

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2022–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling innebärande att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om hur intäkterna från trängselavgifter ska användas och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och

- verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på avskaffad förmånsbeskattning för kollektivtrafikkort och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder och tillkännager detta för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till landsbygders omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett justerat förslag på ett färdneutralt och avståndsbaserat reseavdrag som även gynnar resande med kollektivtrafik och cykel och samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett ägardirektiv om samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2023 och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en tidssatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERMTS-utrustning och tillkännager detta för regeringen.

3 Inledning

Det behövs ett systemskifte inom transportsektorn. En ny politisk inriktning för infrastrukturpolitiken där klimatmålen blir styrande i stället för prognoser om ständigt ökande bilresande. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Det vill säga vi behöver en politik för minskad massbilism, flygresor och färre långtradartransporter på våra vägar. Vi behöver en politik som tar ansvar för att göra kollektivtrafiken till ett reellt alternativ för människor både på landsbygd och i stan. Det behövs en politik som flyttar godstransporter från vägarna till järnvägarna och till sjöss. Vänsterpartiet har den politiken och i den här motionen presenterar vi ett flertal förslag som gör det möjligt: Med vår politik uppnår vi ett transporteffektivt och hållbart samhälle. Transportsektorn står i dag för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och över 90 procent av dessa kommer från vägtrafiken. Trafikprognoser pekar på fortsatt stora ökningar av gods- och persontransporter efter pandemin. För att lyckas med systemskiftet inom transportsektorn krävs särskilt stort fokus på vägtransporterna. Vänsterpartiets utgångspunkt för transportinfrastrukturen är visionen om ett jämlikt samhälle inom klimatmålen ramar med tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter. Det innebär att fler människor får möjlighet att färdas med hållbara transporter och att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och har snabba, leveranssäkra transporter.

Under 2023 har Vänsterpartiet presenterat historiskt stora satsningar på området transport och kollektivtrafik. Om V:s budget beslutades av riksdagen skulle det innebära bl.a. 170 miljarder kronor till upprustning av befintlig infrastruktur: Malmbanan blir dubbelspårig, Nya Ostkustbanan kan färdigställas och flera av de nu existerande regionalbanorna räddas från nedläggning. Det innebär en järnvägssatsning som på riktigt binder samman alla delar av vårt land och som underlättar pendling på en rad platser i landet. Vägunderhållet stärks och laddinfrastruktur för elbilar kan byggas ut i hela landet. Vi föreslår utöver det att investeringar på 290 miljarder kronor görs i höghastighetsbanor.

Vänsterpartiet vill att kollektivtrafiken ska betraktas som en del av det moderna samhällets mest självklara infrastruktur. Möjligheten att röra sig mellan olika platser –

till och från arbetet, fritidsaktiviteter, vänner och familj – är en grundförutsättning för levande städer och orter. Sverige har på många platser en väl utbyggd kollektivtrafik med god kvalitet, men tillgänglighet, turtäthet och pris varierar kraftigt över landet. Det är naturligt att turtätheten är som högst där det bor flest människor, men kollektivtrafiken behöver byggas ut generellt. Den klimatnytta som uppnås av att fler ställer bilen och i stället åker kollektivt är mycket stor. Ett stort hinder för många, förutom turtätheten, är priset på kollektivtrafik. På sikt är det rimligt att kollektivtrafiken görs helt avgiftsfri för alla, oavsett inkomst, för att vi ska kunna göra oss betydligt mindre bilberoende. Men, redan i närtid bör samhället se till att över hela landet justera ned priset så att det blir avsevärt billigare att åka kollektivt. Vänsterpartiet vill därför i ett första steg halvera biljettpriserna och samtidigt säkerställa utbyggnaden av kollektivtrafiken. Genom etablerandet av ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken avsätter Vänsterpartiet 5 miljarder kronor årligen för att bidra till en utbyggnad, vilket även omfattar elektrifierade busslinjer med dithörande elbussflotta, samtidigt som biljettpriserna hålls nere. Kollektivtrafiken är fundamental för att lyckas med klimatomställningen.

4 Klimatmålen ska vara målstyrande för vår infrastrukturplanering

Vänsterpartiet har i likhet med Naturvårdsverket och miljöorganisationerna i många år uppmärksammat det orimliga med att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. När fokus ligger på ökad vägtrafik, blir följderna att det planeras för nya klimatförödande miljardprojekt som Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn eller en ny flygplats i Sälen. Vi välkomnade att den S-ledda regeringen till slut uppmärksammade denna problematik i klimathandlingsplanen. Myndigheterna på området har nu i sin styrning och planering fått i uppdrag att verka för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås. Regeringen förtydligade att det transportpolitiska funktionsmålet (för att stärka tillgängligheten) i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet (för trafiksäkerhet och miljö kvalitetsmål) för att klimatmålet ska nås. Etappmålet för inrikes transporter till 2030 inom miljömålssystemet ska även utgöra ett nytt etappmål för det transportpolitiska hänsynsmålet. Detta är enligt Vänsterpartiets uppfattning bra för att berörda myndigheter också ska verka för att våra klimatmål uppfylls, men säkerställer inte att nuvarande infrastrukturplanering 2018–2029 utformas med klimatmålen som ram och för ett transporteffektivt samhälle. Transportinfrastruktur som är beslutad men inte färdigbyggd bör ingå i omprövningen, och planeringen bör så långt som möjligt modifieras för att sektorsmålet till 2030 ska nås.

Regeringen bör genomföra en omprövning av projekt inför den kommande nationella planen för infrastruktur 2023–2033 med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030 och därmed för ett mer transporteffektivt samhälle krävs en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering. För att säkra klimatnyttan måste de samhällsekonomiska bedömningarna i mindre grad användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att stärka tillgängligheten inom

klimatmålets ram, vilket konstateras i Naturvårdsverkets pm Styrmedel för ett transport-effektivt samhälle (2018).

Regeringen bör tillse att de samhällsekonomiska bedömningarna vid transportinfrastrukturplaneringen i mindre grad ska användas för att vikta klimatnyttan i monetära termer och mer söka de mest kostnadseffektiva alternativen för att utveckla tillgängligheten inom ramen för transportsektorns klimatmål till 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1 Tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2030

Sverige har mål om nettonollutsläpp till 2045, vilket innebär att utsläppen från transportsektorn kommer att behöva vara noll senast detta år. Målet om 70 procents minskade utsläpp till 2030 inom transportsektorn är ett etappmål. Den dåvarande S-MP-regeringen presenterade i april 2018 vad de kallade för ”en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering” som en del av skrivelsen En klimatstrategi för Sverige. Klimatpolitiska rådet konstaterar att handlingsplanen till största delen är en samlad beskrivning av redan fattade beslut och tillsatta utredningar och att den inte ger några detaljer om vilka åtgärder som behöver vidtas för att skärpa styrningen på transportområdet.

Klimatpolitiska rådet har rekommenderat regeringen att formulera ett entydigt mål om fossilfria transporter senast 2045 tillsammans med en tidsplan med tydliga beslut för att nå dit. Den dåvarande S-ledda regeringen valde att inte följa Klimatpolitiska rådets rekommendation och tillsatte i stället en utredning för att bl.a. föreslå när fossila drivmedel ska vara utfasade. Vänsterpartiet delar Klimatpolitiska rådets bedömning och anser att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet inom sektorn samt fossilfria transporter. Vänsterpartiet anser att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället och anser i enlighet med en sådan inriktning att transportsektorn bör vara fossilfri senast 2030.

Regeringen bör senast 2023 återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att nå fossilfria transporter senast 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta senast 2030 ska genomföras

Klimatpolitiska rådet rekommenderar att ett stoppdatum införs för försäljning av fossila drivmedel. Man anser att det är väsentligt att färdriktningen, slutmålet och tidsramen för omställningen till fossilfria transporter framgår tydligt för såväl privata investerare som statliga myndigheter och andra som har i uppdrag att genomföra politiken. Detsamma gäller för enskilda konsumenter. Tydlig information om vilka drivmedel som kommer att vara tillgängliga i framtiden är viktig för att kunna fatta beslut om att köpa en ny bil under de närmaste åren. Det är också viktigt i ett längre perspektiv, för tillgången och priserna på användbara begagnade fordon. Därför anser Klimatpolitiska rådet att ett formellt slutdatum bör slås fast för försäljningen av fossila drivmedel och att det bör omfatta såväl vägtransporter som arbetsmaskiner. Klimatkrisen kräver tydlig inriktning och målsättning nu. Vi menar att det är av yttersta vikt att det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta genomförs senast 2030.

Det nationella målet för en fossilfri fordonsflotta ska genomföras senast 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.3 Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2025

För att Sverige ska kunna genomföra en omställning till fossilfria vägtransporter behövs ytterligare åtgärder i närtid. I en rad europeiska länder diskuteras och förbereds förbud mot nyförsäljning av bilar som är drivna med bensin eller diesel. Vänsterpartiet anser att det är hög tid även för Sverige att ansluta sig till en sådan målsättning. Det skulle även ge goda förutsättningar att utveckla en modern fordonsindustri i vårt land med en sådan tydlig målsättning. Även Klimatpolitiska rådet anser att ett stoppdatum för försäljning av fossila drivmedel kan kompletteras med att i närtid införa ett formellt krav om att nya bilar som säljs ska kunna drivas på ett fossilfritt drivmedel (inklusive el) eller på ett bränsle med hög inblandning av biodrivmedel. Den socialdemokratiska regeringen valde även i denna fråga i klimathandlingsplanen att utreda och ta sikte på ett förbud först 2030. Vänsterpartiet anser att ett sådant förbud ligger för sent för att Sverige ska kunna reducera utsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030. Sverige ska införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2025. Som en konsekvens av försäljningsförbudet får inte heller fossilt drivna bilar importeras till Sverige efter 2025.

Regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2025. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering

5.1 Inför satsning på moderna och hållbara städer

Vänsterpartiet menar att en kris också ger möjligheter. Med coronapandemin, som slagit hårt mot världens städer, har stora beteendeförändringar varit nödvändiga. Stockholms stad klarade miljö kvalitetsnormerna för frisk luft 2020 tack vare trafikminskningen. Ledarna för många större städer har lovat sina medborgare att återstarten efter corona inte ska bli en återgång till trafikinförnet och luftföroreningar. I städer som Milano, Rom, London, Paris och Barcelona har miltals med bilväg gjorts om till gång- och cykelvägar. Sverige har stor potential att följa denna globala trend och bygga transporteffektiva städer som minskar utsläppen och stärker jämlikheten. Genom konsekventa satsningar som minskar utrymmet för bilismen, och därmed de med högst inkomster, kan vi ge förutsättningar för en mer jämlik tillgång till det offentliga rummet och allas rätt till tillgängligt hållbart resande. Detta kommer att gynna alla invånare i samhället, men i synnerhet arbetarklass och låginkomsttagare, grupper som i dag drabbas värst av utsläpp och buller. Det ger oss möjlighet att bygga moderna städer som minskar bilberoendet och ger barn och vuxna, oberoende av inkomst, goda möjligheter att ta sig till arbete och aktiviteter i en miljö utan luftföroreningsproblem och med låg klimatpåverkan.

Genom att skapa ekologiskt och socialt hållbara, jämlika och transporteffektiva lösningar i våra städer kan vi minska utsläppen av växthusgaser och bidra till bättre folkhälsa och överlag bättre liv för miljontals människor. Vi vill genom satsningen Moderna och hållbara städer ge ökat utrymme efter coronapandemin för människor att gå, cykla och dela tillgång på bil i stället för att äga egen samt resa kollektivt. Vi vill se:

- Utbyggnad av gång- och cykelbanor. Detta kan göras antingen som tillfälliga s.k. pop-up eller permanenta.
- Omdaning av parkeringsplatser till grönområden enligt principen om nature based solutions alternativt områden för gång, cykel och kollektivtrafik eller energieffektiva bostäder.
- Stöd till cykelpooler, bilpooler/bildelning genom gratis parkering, informationsinsatser, erbjudande till anställda.
- Stöd till bilfria städer/områden. Stöd ska kunna ges till ombyggnad, skyltning och informationsinsatser.
- Pendlarparkeringar med laddstolpar utanför de större städerna.
- Smarta och hållbara urbana godstransportlösningar. Upprättande av smarta logistikcenter, it-lösningar för koordinering av transporter.
- Stöd till intelligenta trafikljus för att motverka köbildning/folksamlingar vid övergångsställen. Stöd till inköp av it-system och nya trafikljus.
- Ombyggnad av kontor till bostäder eller andra lokaler för allmänt nyttjande. När distansarbetet ökar minskar i förekommande fall behovet av kontor. Många kontor ligger i centrala lägen och har hög attraktivitet som bostäder, allmänna lokaler som förskolor, skolor, äldreboenden och annan offentlig service. Stöd ges till ombyggnation av kontor till bostäder och allmänna lokaler.

Vi utvecklar våra förslag på området i motionen Utgiftsområde 18 Klimatsmart stadsplanering.

5.2 Anta ett nytt kompletterande etappmål för framtida trafikökningar i städerna

Den dåvarande socialdemokratiska regeringen beslutade 2018 om ett nytt etappmål i våra nationella miljö kvalitetsmål för hållbart resande i städer. Målet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vänsterpartiet välkomnar ett sådant etappmål då det stärker arbetet för ett transporteffektivt samhälle. Men etappmålet behöver kompletteras då dess målsättning inte med nödvändighet leder till att transporterernas energianvändning och klimatpåverkan minskar. Befolkningsökningen medför ökad efterfrågan på persontransporter och Naturvårdsverket bedömer i Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle (2018) att en rimlig målsättning bör vara att dessa transporter bör ske genom kollektiv-, gång- och cykeltrafik, och inte genom ökning av biltrafik. Vänsterpartiet delar denna bedömning, och en sådan inriktning föreslogs redan i betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). Norge har redan ett liknande mål med innebörden att biltrafiken inte ska öka i norska städer. Vancouverregionen och Köpenhamn är andra platser som arbetar med liknande inriktning.

Regeringen bör anta ett kompletterande etappmål för hållbar stadsutveckling innebärande att framtida trafikökningar ska ske genom andra trafikslag än biltrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Minska bilberoendet i tätorter

Klimatpolitiska rådet uppmärksammade 2020 behovet av en transportplanering som ur ett bredare perspektiv integrerar administrativa, ekonomiska och informativa styrmedel. En integrerad transportplanering skulle bl.a. skapa bättre förutsättningar att begränsa tillväxten i transportefterfrågan och bryta bilberoendet i tätorterna. I den dåvarande socialdemokratiska regeringens klimatpolitiska handlingsplan föreslogs inga nya åtgärder för denna inriktning. Detta trots att ungefär 80 procent av bilresorna i våra städer och tätorter är kortare än 4–5 kilometer. Den genomsnittliga bilen används i dag också ineffektivt med låg beläggningsgrad och står parkerad 90 procent av tiden.

5.4 Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik i våra landsbygder. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning.

Regeringen bör senast 2023 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.5 Inför gröna res- och transportplaner

Gröna res- och transportplaner innebär att t.ex. arbetsgivare, byggherrar och fastighetsägare tar ett helhetsgrepp om att resandet och godsleveranserna till och från den egna verksamheten ska bli mer hållbara. Det har både i Sverige och internationellt visat sig vara ett sätt att minska bil- och lastbilstrafiken till och från en verksamhet. Utvärderingar av införda gröna resplaner visar på goda effekter i form av exempelvis minskat bilresande och friskare personal. Det kan sålunda fungera som ett effektivt styrmedel för att binda samman trafikplanering med stadsplanering för hållbara resor och godsleveranser med låg klimatpåverkan.

I dag finns dock inga möjligheter för kommuner att ställa krav på att transportplaner upprättas vid nyetableringar. Redan i utredningen Bilen, biffen och bostaden (SOU 2005:51) föreslås att kommuner ska få denna möjlighet och det nämns ett antal exempel som skulle kunna ingå i en transportplan, bl.a. tillgänglighet till kollektivtrafik, säkra cykelparkeringar och resepolicy.

I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017), som ett stort antal myndigheter tagit fram på regeringens uppdrag, föreslås att möjligheten till en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på gröna res- och transportplaner utreds. Den S-ledda regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 en översyn om lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner i samband med nyetableringar. Betänkandet Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling av utredningen Samordning för bostadsbyggande presenterades 2019. Den konstaterar att fördelarna överväger för att införa krav på transportplaner. Även Klimatpolitiska rådet föreslår i sin rapport 2019 att kommunerna ges rätt att ställa krav på s.k. gröna transportplaner från exploatörer, verksamhetsutövare och fastighetsägare vid nyetablering eller väsentligt ändrad verksamhet. Klimatpolitiska rådet menar att detta kan ske genom ett samlat paket av stimulanser och åtgärder för att uppmuntra anställda och kunder att resa mer hållbart. Trots detta föreslog den tidigare S-regeringen i klimathandlingsplanen inga konkreta åtgärder för att införa gröna transportplaner och därmed stärka kommunernas mandat och redskap för att främja fossilfria transporter.

Vänsterpartiet har under många år föreslagit att kommunerna ska ges möjlighet att ställa krav på transportplaner för att få mer hållbara resor och transporter. Vi ser betydande vinster i form av lokala utsläppsminskningar med att införa gröna transportplaner. Då det ännu inte kommit med något konkret förslag på området, trots att ett flertal rapporter och utredningar lyft förslaget, ser vi behov av att riksdagen gör ett tillkännagivande i frågan så att det inte riskerar att skjutas upp ytterligare.

Regeringen bör senast 2023 återkomma med förslag på lagstiftning som möjliggör för kommunerna att införa krav på gröna res- och transportplaner vid nyetableringar och större ombyggnationer. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Nystart för kollektivtrafiken: halverade biljettpriser

Att resa kollektivt är ur klimatsynpunkt, vid sidan av gång och cykel, det bästa sättet att ta sig till och från arbetsplatsen, skolan och fritidsaktiviteter. I Sverige har vi arbetat hårt på att öka kollektivtrafikens andel av de totala resorna. Riksdagen har bl.a. ställt sig bakom målet att fördubbla andelen kollektivtrafikresor till 2020. En välfungerande kollektivtrafik är också en rättvisefråga; alla har inte egen bil eller möjlighet att gå eller cykla till jobbet. Vänsterpartiet anser att staten måste ta ett ökat ekonomiskt ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Detta för att minska klimatpåverkan från våra transporter och för att stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster. Därför vill vi i ett första steg halvera biljettpriserna och samtidigt säkerställa utbyggnaden av kollektivtrafiken. För att göra det möjligt har Vänsterpartiet under 2022 presenterat historiskt stora satsningar för en förbättrad kollektivtrafik. Genom etablerandet av ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken avsätter Vänsterpartiet 5 miljarder kronor årligen för att bidra till en utbyggnad, samtidigt som biljettpriserna hålls nere. Kollektivtrafiken är fundamental för att lyckas med klimatomställningen.

Vi utvecklar vår syn på kollektivtrafiken mer ingående i vår motion Ökad och förbättrad kollektivtrafik (2021/22:3198), i vår följdmotion 2022/23:3 med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033, samt våra relaterade budgetsatsningar i motionen Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

7 Ökad och förbättrad kollektivtrafik

En mängd utredningar och rapporter har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Dit hör t.ex. betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), regeringsuppdraget Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017) och Trafikverkets inriktningsunderlag inför antagandet av den nationella planen 2022–2033. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 genom uppdrag fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030. Rapporten konstaterar att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent, som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Kollektivtrafikens marknadsandel var 31 procent 2019, men under coronapandemin har dessvärre kollektivtrafikresandet rasat. Därför behövs det kraftfulla åtgärder för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att återställa förtroendet för kollektivtrafiken och få upp resandevolymer igen. Enligt riksdagsbeslut ska staten bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag gällande att öka kollektivtrafikens marknadsandel, bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.1 Systematiskt arbete för sänkta taxor för att främja klimatsmarta resesätt

Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhets-satsningar 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 i hög grad ökar 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. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik.

För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. Detta skulle också stärka jämlikheten i transportsystemet då tillgängligheten till transporter skulle öka även för dem med låga inkomster. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. De samlade transporterna i samhället behöver effektiviseras och minska i omfattning genom resurssnål samhällsplanering. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.2 Skattebefria elbussar

I dag undantas i Sverige eldrivna kollektivfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn från energiskatt. Elektrifierade bussar omfattas däremot inte av denna skattebefrielse. Möjligheterna för regeringen att låta elbussar omfattas av samma befrielse från energiskatt som elfordon på räls finns redan i energiskattedirektivet (2003/96/EG). EU-kommissionen har bekräftat detta och godkänner att medlemsstater inför skattebefrielse för elbussar. Regeringen bör med hänsyn till elbussars bidrag till bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller skyndsamt utnyttja den här möjligheten.

Den dåvarande S-regeringen hävdade att elbussar redan stöddes genom den s.k. elbusspremien. Det är en välkommen satsning, men Vänsterpartiet vill påminna om att den dels är tidsbegränsad (till 2023), dels är ett stöd endast för inköp av bussar, inte för driften.

På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattnings anser vi att även elbussarna ska vara det.

Regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.3 Avskaffa förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

I dag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. Om de ekonomiska styrmedlen förändras så att de blir färdmedelsneutrala, kan bättre möjligheter skapas för personer att välja kollektivtrafiken som färd sätt. Det skulle då kunna minska biltrafikens negativa påverkan på miljö och klimat. Vänsterpartiet har länge velat stärka incitamentet för kollektivtrafikkort som löneförmån. Sänkt kostnad för att resa kollektivt skulle stärka jämlikheten och jämställdheten. Kollektivtrafiken skapar tillgänglighet till resor för stora grupper med låga inkomster. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel kan en sådan reform i högre utsträckning gynna kvinnor, som generellt har lägre inkomster än män.

Konsultföretaget WSP har 2020 på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik analyserat avskaffad förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort i rapporten Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort. Åtgärden har analyserats eftersom det inom ramen för förmånsbilssystemet finns en styrning mot miljövänliga bilar, i form av ett nedsatt förmånsvärde om den anställde väljer en mer miljövänlig bil. Motsvarande styrning saknas för den som väljer andra miljövänliga sätt att resa till arbetet, såsom kollektivtrafik. Det är alltså möjligt för en arbetsgivare att stimulera miljövänliga resor med bil men inte med kollektivtrafik.

Enligt rapporten skulle effekten av avskaffad beskattning av kollektivtrafikkort medföra att kostnaden för kollektivtrafikkort för arbetstagare skulle sjunka med

ca 50–65 procent. Resultaten visar att åtgärden skulle medföra att resandet med kollektivtrafik skulle öka med drygt 934 000 personkilometer per år, eller 5,5 procent.

Bilresandet skulle samtidigt minska och detta skulle i sin tur innebära en minskning av utsläppen. Vidare skulle det minskade trafikarbetet med bil leda till en årlig minskning av trafikolyckor. Kostnaden för åtgärden (det totala skattebortfallet) bedöms, enligt WSP:s rapport, bli ca 920 miljoner kronor per år. Vänsterpartiet anser att det därför är angeläget att vidta åtgärder som sänker kostnaden för kollektivtrafikkort för arbetstagare som har denna förmånsbeskattning.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på avskaffad förmånsbeskattning för kollektivtrafikkort. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.4 Inför nationellt biljettsystem för kollektivtrafik 2023

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringens utredning (SOU 2020:25) presenterade ett förslag och remissrundan avslutades i oktober 2020, men från regeringshåll har det inte kommit någon proposition om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Vänsterpartiet anser att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.5 Utred klimatbiljett

Österrike har nyligen lanserat en ny klimatsatsning, Klimaticket, som kombinerar ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken med reducerade biljettpriser för att gynna kollektivt resande. En nationell biljett som ger tillgång till kollektivtrafiken i hela landet kostar 3 euro per dag och en biljett som gäller i en förbundsstat kostar 1 euro per dag. Biljetten gäller på lokal, regional och interregional transport, Österrikes statliga järnväg ÖBB, inkluderad. Syftet är att göra det enkelt, billigare och bekvämare att resa kollektivt. Vänsterpartiet vill ha liknande system som verkligen kan göra skillnad i resandet även i Sverige. När det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken introduceras är det lägligt att kombinera det med klimatsubventionerat resande.

Regeringen bör utreda införandet av klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 En färdtjänst för alla som behöver

Vänsterpartiet anser att det finns ett stort och brådskande behov av att stärka samordningen och kvaliteten för både resenärer och utförare när det gäller särskilda persontransporter, dvs. färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Dagens regelverk har betydande brister, och för den enskilde resenären är dagens system med många aktörer och splittrat ansvar svårt att överblicka. Därutöver leder den bristande samordningen till att samhällseffektiva transporter och miljövinster inte uppnås.

Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Tillstånd för färdtjänst prövas av kommunen där man bor, eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunen har överlåtit hanteringen.

En individuell behovsprövning ligger till grund för ett beslut om färdtjänstillstånd. Sedan 1998 gäller lagen (1997:736) om färdtjänst. I och med den nya lagen blev regelverket kring vem som är berättigad till färdtjänst betydligt mycket striktare. Uttalanden i förarbeten har också inneburit att rätten till färdtjänst gått från en insats för personer med en funktionsnedsättning i syfte att ge skäliga levnadsvillkor till en trafikpolitisk lösning. Endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst får rätt till färdtjänst som en konsekvens av lagstiftningen. Bedömningen görs endast efter individens förmågor, främst förmåga att förflytta sig även vid gynnsamma förhållanden. Synskadades Riksförbund rapporterar att detta bl.a. har inneburit att även blinda personer nu nekas färdtjänst.

Det finns en aktuell dom gällande rätten till färdtjänst för blinda. Målsäganden har allvarliga svårigheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken och hans syncentral har sagt att det i vissa fall är förenat med livsfara. Ändå har domstolarna ansett att Region Stockholm har laglig möjlighet att neka honom färdtjänstillstånd. Domen får förödande konsekvenser för landets blinda och synskadade som nu riskerar att bli av med sina färdtjänstillstånd och därmed få sina liv kringskurna och inte ha möjlighet att ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Detta går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter och är enligt Vänsterpartiet helt oacceptabelt.

Antalet färdtjänstillstånd har minskat med 25 procent sedan den nya lagen 1998, enligt Trafikanalys. I personer räknat handlar det om 100 000 personer färre som i dag beviljas färdtjänst. Detta har skett trots att befolkningen, inte minst den äldre delen, har ökat sedan dess. Detta torde tala för att fler, inte färre, bör beviljas färdtjänst. Det är uppenbart att vi i dag har hamnat på en miniminivå för vem som beviljas färdtjänst. Det är dock inte bara vem det är som beviljas färdtjänst som blivit problematiskt. De som trots allt erhåller tillståndet får inte sällan se den förmånen beskuren av lokala restriktioner avseende förutsättningar att resa vissa tider, krav på förbokning, begränsade möjligheter att ta med sig ledsagare, förbud mot att göra stopp på vägen samt begränsningar i antalet arbetsresor individen får göra. Detta utan att det behöver göras en analys av om detta är förenligt med regeringens funktionshinderspolitiska mål och trots att det innebär omfattande risk för att syftet med färdtjänsten helt förfelas. Det anstår inte ett välfärdssamhälle som Sverige.

Dessutom är färdtjänsten i många regioner oproportionerligt dyr och priserna höjs kontinuerligt, vilket ytterligare utesluter stora grupper från att kunna röra sig i samhället även om de lyckats ta sig igenom nålsögat för att beviljas färdtjänst. Eftersom regionerna tydligt inte löser uppgiften på ett tillfredsställande sätt bör regeringen se till att få ett bra, tydligt regelverk inklusive för prissättning på plats för att färdtjänsten ska uppfylla sitt syfte och vara tillgänglig för alla som behöver den.

Målet att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning uppnås inte i dag. Det måste vara styrande på många områden, inte minst när det gäller regelverk och prissättning för färdtjänst.

I juni 2018 presenterades betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58). Utredningen hade till uppgift att analysera reglerna för särskilda persontransporter i syfte att föreslå förbättringar för

effektiv samordning med ökad hållbarhet gällande kostnader och kvalitet. Vänsterpartiet hade stora förhoppningar på utredningen, men kan konstatera att utredningens förslag inte kommer att leda till de förbättringar vi hoppats på.

Regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Satsa på cykling

Under pandemin har alla transportslag minskat förutom cykling. Detta gäller i synnerhet i våra städer. Sverige följer här en internationell trend som pekar på ökat cyklande runtom i hela världen under pandemin. Många länder har valt att dra nytta av pandemins förändrade beteende och investerat stort i utbyggnad av cykelinfrastruktur. Bara under pandemins första månader investerade europeiska städer över 10 miljarder kronor extra för att bygga ut cykelinfrastrukturen, enligt Europeiska cykelfederationen. Paris, Milano, London och Berlin är några exempel på städer där man satsat stort på ökat cyklande. Dessvärre har ingen svensk stad utmärkt sig med stora cykelsatsningar under pandemin.

Trots de stora samhällsvinsterna är cykling förbisedd i den nationella infrastrukturplaneringen, och den dåvarande S-regeringen preciserade inte hur stora cykelanslagen förväntades bli 2022–2033. Detta talar för att cykelinfrastruktur bör föras in i den nationella infrastrukturplaneringen på ett mer strukturerat sätt. Vi anser att det ökade intresset för cykling i och med pandemin har gjort att det nu är rätt tid att investera i utbyggd cykelinfrastruktur och att staten måste ta ett stort ansvar för detta. Vi preciserar våra förslag för att främja cykling i vår motion Ökad och säker cykling (2021/22:3191), samt vår följdmotion 2022/23:3 med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033, och våra relaterade budgetsatsningar i motionen Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

10 Förenkla regelverk m.m. i fråga om att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift

Den S-ledda regeringen gjorde bedömningen i klimathandlingsplanen, att förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i konverteringsstöd för omställning av befintliga bilar till lågutsläppsfordon, bör analyseras. Det är en defensiv hållning till en åtgärd som stärker klimaträttvisan och som har stor potential att minska utsläppen i vår befintliga fordonsflotta. Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, och en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel är möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift. Då t.ex. både Finland och Frankrike med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd kan enligt vår uppfattning en klimathandlingsplan över mandatperioden inte ha lägre ambitioner än att det ska införas.

Vänsterpartiet föreslår i budgetförslag för 2023, utgiftsområde 22 Kommunikationer, att ett statligt konverteringsstöd inrättas. För att så många bilägare som möjligt ska kunna ställa om sina bilar till miljövänlig drift och ta del av statligt stöd behöver dock även regelverk förbättras och förenklas.

Regeringen bör senast 2023 återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det räcker dock inte att konvertera begagnade bilar till fossilfria drivmedel; vi behöver också ta hand om dem som ställts av. Ett sätt att öka incitamenten att återvinna sin bil genom att ta den till skrotet, är att införa en allmän skrotningspremie för bilar. Det finns gott om exempel på att uttjänta bilar ställs av och blir till ett miljöproblem för såväl natur som boende. Ytterligare ett led för att minska utsläppen, är att underlätta för privat leasing av elbilar. Det skulle bidra till att styra transportsektorn – privatbilismen – mot elektrifiering, vilket är en väsentlig del av den utveckling som krävs för att nå Sveriges klimatmål. Vi utvecklar vår syn på konverteringsstöd för personbilar, inrättande av allmän skrotningspremie samt privat leasing av elbilar i vår budgetmotion 2023, utgiftsområde 22 Kommunikationer, Omställningsstöd för personbilar.

11 Inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Inget nytt förslag från regeringshåll har kommit om vägslitageavgift, utan man har tillsatt ytterligare en utredning, Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som avrapporterades i mars 2022.

Vänsterpartiet anser att skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Remissinstanserna har bl.a. i sina yttranden tagit ställning till att skatten bör differentieras så att den avspeglar utsläpp med hänsyn till vad som är möjligt enligt Eurovinjettdirektivet. Det omförhandlade direktivet ger medlemsländerna möjlighet att implementera miljö- och klimatstyrande vägavgifter, och regeringen bör använda denna möjlighet att implementera ett nytt styrmedel för ett hållbart transportsystem.

En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil, som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Hur stor överflyttningen blir beror delvis på skattenivåer men också på tillgängliga alternativ. Om möjligheterna att transportera gods via järnväg eller sjöfart är goda, så ökar priskänsligheten för vägslitageskatten och därmed överflyttningen.

Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitage-skatt på tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

12 Möjliggör transporternas klimatomställning i landsbygder

12.1 Stärk tillgången till alternativa förnybara drivmedel i landsbygder

Förutsättningarna för en omställning till ett fossilfritt och transporteffektivt samhälle skiljer sig mellan städer och landsbygder. Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i storstäder och större städer. Men även för mindre tätorter finns viss potential till energieffektivare transporter där trafikarbetet minskar. Om dessa minskningar görs i storstäder och tätorter är bedömningen att klimatmålet kan nås trots att personbilstrafikarbete inte minskas på landsbygderna.

Vänsterpartiet delar uppfattningen att åtgärder för ökad transporteffektivitet är störst i storstäder och större städer. Men även på landsbygderna finns potential för överflyttning av bil- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt samt en ökad beläggningsgrad i transporterna. På landsbygder behövs en ökad tyngdpunkt på åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel även om det också är möjligt att genom ytterligare åtgärder, t.ex. förbättrad tillgång till kollektivt resande, öka transporteffektiviteten. För att öka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder krävs ökade statliga insatser.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel i landsbygder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

12.2 Landsbygder bör kompenseras för höjda drivmedelsskatter

Skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Men det är också ett trubbigt verktyg som inte gör skillnad på en höginkomsttagare i storstad med god tillgång till kollektivtrafik och en låginkomsttagare på landsbygden utan tillgång till alternativ till bilen. Det är helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för dem som har låga inkomster på landsbygden och som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att stärka möjligheterna till kollektivtrafik i landsbygder, införa konverteringsstöd till befintliga bilar och förändra reseavdraget. Landsbygder bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning.

Regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till landsbygders omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

12.3 Stärk landsbygdens tillgänglighet till digitala kommunikationer

I landsbygder är förutsättningarna inte lika goda att utveckla ett transporteffektivt samhälle som i städer och tätorter. Bilen kommer fortsatt att vara väsentlig för tillgängligheten i landsbygder. Av den anledningen är det särskilt viktigt, vilket tidigare konstaterats i motionen, att här stärka tillgången på fossilfria drivmedel. Men även de digitala kommunikationerna kommer att vara av stor betydelse för transporteffektiva landsbygder. Exempelvis kan kommunal service och ombudsfunktioner länkas till en livsmedelsbutik. It blir därmed ett viktigt verktyg för att stärka tillgängligheten i glest befolkade områden och fungerande bredband är en viktig förutsättning. Men när det gäller tillgång till bredband finns många av de hushåll som saknar bredband just på landsbygden. Vi utvecklar vår syn på it och bredband i vår motion It och bredband (2021/22:446).

13 Inför nytt reseavdrag

Av den dåvarande S-regeringens klimatpolitiska handlingsplan framgår att den anser att ett avståndsbaserat och färdmedelsoberoende reseavdrag bör införas, bl.a. då det nuvarande regelverket har ansetts gynna arbetsresande med bil, särskilt i områden där det finns mer klimatsmarta alternativ. Reseavdragskommittén lämnade under sommaren 2019 sitt betänkande till regeringen och föreslog att reseavdraget avskaffas i sin nuvarande form. Vänsterpartiet har länge förespråkat att ett avståndsbaserat reseavdrag bör införas. Det nuvarande reseavdraget bör justeras så att även avstånd blir en bedömningsfaktor då det nuvarande regelverket gynnar arbetsresande med bil, särskilt i områden där det finns mer klimatsmarta alternativ. Den nya högernationalistiska regeringen har dock redan aviserat att den inte tänker föreslå något sådant, men vår åsikt i frågan kvarstår: Vi vill ha ett nytt avståndsbaserat reseavdragssystem, vilket skulle gynna utvecklingen av ett mer transporteffektivt samhälle. Länder som 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 även att ett system som stimulerar att den enskilda färdas med kollektivtrafik och cykel bör eftersträvas.

Regeringen bör återkomma med ett justerat förslag på ett färdneutralt och avståndsbaserat reseavdrag som även gynnar resande med kollektivtrafik och cykel och samtidigt inte missgynnar dem som bor på landsbygden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

14 Stärkt järnväg för en fossilfri transportsektor

För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste staten öka stöd till och investeringar i järnväg. För att råda bot på de omfattande tågstöringar som drabbar resenärer och näringsliv måste decenniernas eftersläpande underhåll på järnvägen åtgärdas. Det är otillräckligt att anslå nivåer för banunderhållet som bara bibehåller dagens standard. Klimatkrisen kräver en fungerande och attraktiv järnväg. Detta förutsätter att underhållsskulden i vårt järnvägssystem åtgärdas. Investeringar i nya järnvägar måste öka för att möjliggöra att tillgängligheten förbättras till hållbara resor och godstransporter i hela vårt land. Under 2022 har Vänsterpartiet presenterat det största infrastrukturpaketet i modern tid. Vi vill investera 170 miljarder kronor mer än den tidigare socialdemokratiska regeringen, de kommande tio åren. Om förslaget röstas igenom i riksdagen skulle det innebära bl.a. att befintlig infrastruktur rustas upp, Malmbanan blir dubbelspårig, Nya Ostkustbanan kan färdigställas och flera av de nu existerande regionalbanorna räddas från nedläggning. Det innebär en järnvägssatsning som på riktigt binder samman alla delar av vårt land och som underlättar pendling på en rad platser i landet. Dessutom föreslår vi att investeringar på 290 miljarder kronor görs i höghastighetsbanor. I Vänsterpartiets motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer samt i vår budgetmotion (2022/23:1299) redovisar vi våra förslag.

14.1 Fusket med cabotage och kombidirektivet måste omöjliggöras

I EU:s direktiv från 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (kombidirektivet) finns regler om kombinerade transporter mellan länderna. I dag är kombidirektivet införlivat i svensk rätt genom yrkestrafikförordningen. Vänsterpartiet anser att syftet med direktivet var lovvärt då det skulle främja att godset i ökad utsträckning kunde transporteras på järnväg eller vatten i stället för på väg. Så har dock inte blivit fallet och det har inte kunnat påvisas någon tydlig miljöeffekt. Kombidirektivet är otydligt och komplicerat, vilket inneburit att det har varit svårt att kontrollera att enskilda lastbilstransporter verkligen utförs enligt kombidirektivets regelverk. I stället har kombidirektivet i sin nuvarande form bidragit till en allt mer osund konkurrens och social dumpning inom åkeribranschen. Kombidirektivet gör det möjligt för företag att permanent stationera trailerdragare i Sverige för att med utländska chaufförer utföra transporter från hamnar och kombiterminaler med löner och arbetsvillkor i enlighet med chaufförens hemland. Chaufförerna utför körningar enligt kombidirektivet men nyttjas oftast till andra inrikestransporter, olagligt cabotage. I praktiken bedriver således mindre nogräknade transportföretag från andra EU-länder i princip stadigvarande verksamhet i Sverige med låga löner och dåliga arbetsvillkor genom att kombidirektivet gör att man kan komma runt cabotagereglerna. Det leder till snedvriden konkurrens och att arbetstagare utnyttjas. Förutom social misär påverkar verksamheten konkurrenskraften så att både järnvägstransporter och lastbilstransporter med mindre miljöskadliga fordon och schysta villkor missgynnas. Det är en oacceptabel situation som gör det svårt att bedriva hållbar och ansvarstagande transportverksamhet.

Problematiken har uppmärksamats och EU-länderna har förhandlat fram det s.k. mobilitetspaketet som i dag är en del av svensk lagstiftning. Vänsterpartiet välkomnar alla åtgärder som kan få bukt med fusk och social dumpning, men vi är inte nöjda förrän effektiva åtgärder är implementerade. Vi föreslår t.ex. införandet av den danska

modellen mot fusk och social dumpning i yrkestrafiken i Sverige. Förslaget utvecklas vidare i vår motion Förbättrade arbetsvillkor i yrkestrafiken.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på effektiva åtgärder mot olagligt cabotage och missbruk av EU-regelverket för kombinerade transporter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

15 Ändra avkastningskrav och ägardirektiv till SJ

Järnvägssystemets uppsplittring och avreglering har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avisningslokaler för tågen prissättas så att de inte används optimalt och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Samhällsnyttan är ingens ansvar och med rådande situation riskerar resenärer och skattebetalare att få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma.

SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned. Bolaget har exempelvis tagit bort biljettförsäljningen över disk och även ombord, vilket innebär att resenärerna hänvisas till appar, försäljning på internet och biljettautomater. Personlig service är tillgänglig endast via telefon efter långt köande, och att köpa biljett kontant är svårt och dyrt.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav skulle SJ kunnat sänka priserna på biljetter, förbättra servicen och trafikera fler banor och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning.

Vänsterpartiets mål är att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen bör återkomma med ett ägardirektiv om samhällsuppdrag som stärker SJ AB:s samhällsnytta senast till bolagsstämman 2023. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med ett förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2023. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

16 Höjda banavgifter begränsar järnvägens klimatnytta

Vänsterpartiet delar en allmän inriktning att alla trafikslag på sikt ska bära de externa kostnader de orsakar samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan, slitage och olyckor. I dag varierar det dock kraftigt i vilken utsträckning godstransporter bär de kostnader de orsakar, beroende på om de t.ex. sker med tunga lastbilar eller på spår med järnväg. Därtill kräver det allt mer växande klimathotet att de klimatpåverkande utsläppen från våra transporter skyndsamt minskas. Vi måste därför försäkra oss om att

våra styrmedel inom transportområdet inte försvårar konkurrensmöjligheterna för de trafikslag som minskar utsläppen och stärker hållbarheten.

I dag är det EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Genom järnvägslagen har kraven skrivits in i svensk rätt. Det innebär att banavgifterna i allt högre grad, genom att successivt årligen höjas, ska tillse att trafikoperatörerna betalar för de samhällskostnader de orsakar, t.ex. slitaget. Intäkterna använder Trafikverket för banunderhåll. 2018 uppgick Trafikverkets intäkter till 1 767 miljoner kronor från banavgifterna. Till 2025 beräknas de uppgå till nästan 2,5 miljarder kronor. Sedan 2009 har regeringar av olika kulör höjt banavgifterna för godstransporter på järnväg med nästan 300 procent. Detta är en kostnad som i hög utsträckning drabbar godstransportörerna på järnvägen och som försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp utan att behöva betala för dem. Det är en orimlig ordning enligt vår uppfattning. Vi motsätter oss inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge då den tunga, och delvis konkurrerande, lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling för hållbara godstransporter. EU:s reglering av banavgifterna måste i högre grad beakta den miljö- och klimatnytta en ökad andel godstransporter på järnväg skulle ge samt att detta förutsätter att järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag inte får undermineras av höjda banavgifter.

Coronapandemin har slagit hårt mot järnvägsbranschen. För att stimulera återhämtningen föreslår Vänsterpartiet därför en tillfällig åtgärd som innebär att tågoperatörerna inte ska behöva betala några banavgifter till staten under 2023. För 2024–2025 föreslår vi en halvering av banavgifterna. Förslagen utvecklas mer i detalj i vår motion Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Regeringen bör verka för förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

17 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. En fungerande järnväg är en samhällsviktig verksamhet som också har stor betydelse för totalförsvaret. På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag är avsevärt färre anställda än vad som var fallet för 15–20 år sedan. Det finns alltså mycket färre personer som arbetar ute i spåren, vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Säkerheten brister på ett oacceptabelt sätt såväl för resenärer som för dem som arbetar på spåren. Trafikverket utför sedan 2010 inget underhåll i egen regi, utan samtliga underhåll sker numera genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag huvudsakligen 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer. Allt faktaunderlag pekar på att underhållet varken har blivit effektivare eller billigare efter konkurrensutsättningen. Ett skäl till att underhållet inte har blivit så billigt är att budgivarna ofta lämnar underbud för att vinna upphandlingarna. De tar i stället extra

betalt för tillkommande uppgifter, något som är lätt att peka på när allt inte omfattas av upphandlingsspecifikationen. Detta att sockra anbudet för att sedan salta tillkommande räkningar kallar Riksrevisionen för obalanserad budgivning och lyfts upp som ett av de största problemen gällande kontrollen av upphandlingarna av järnvägsunderhållet. I rapporten Drift och underhåll av järnvägar (RiR 2020:17) konstaterar de att kostnaderna för underhållet har ökat med 74 procent jämfört med det avtalade priset med underhållsbolagen.

Brister i järnvägsunderhåll har varit kända under en lång tid. Det finns flera exempel på olyckor som har skett på platser med kända fel som inte har åtgärdats. En allt större underhållsskuld har byggts upp i vårt järnvägssystem. Vänsterpartiet bedömer att för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet system där nödvändigt banunderhåll och kontroll av detsamma sker i statens egen regi. Vi ser det därför som ett framsteg att vi nådde en överenskommelse med dåvarande S-regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Regeringen tog ett viktigt beslut i januari 2017 när det beslutades att Trafikverket ska göra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen i egen regi. Beslutet skulle innebära att Trafikverket skulle ha fått bättre koll på sina egna anläggningar och att det som har beställts verkligen levereras. För att staten ska ta det samlade ansvaret krävs nu åtgärder för att även utförande av underhåll ska ske i statlig regi. Brister i vårt järnvägsunderhåll är en betydande orsak till tåg-förseningar som urholkar allmänhetens och näringslivets förtroende för järnväg som transportslag. Det krävs både stärkt statligt ansvar och ökade anslag för att råda bot på rådande situation som drabbar både resenärer och gods.

Den förra S-MP-regeringen och Vänsterpartiet kom 2018 överens om att tillsätta en utredning i syfte att basunderhållet, dvs. det dagliga underhållet, som i dag utförs av det statliga bolaget Infranord AB ska överföras till Trafikverket. Utredningen Framtidens järnvägsunderhåll presenterades 2020. Utredningen konstaterar att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet inte har lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen. Likaså att en alltför stor del av underhållet går åt till att åtgärda fel i anläggningen och att det finns lite utrymme för förebyggande underhåll. Vidare konstaterar utredningen att Trafikverket inte har tillräckliga kunskaper om anläggningens skick och status även om myndigheten är ansvarig för anläggningen. Då blir det också svårt att agera i beställarrollen gentemot underhållsleverantörerna. Utredningen föreslog bl.a. att Trafikverket skulle driva delar av basunderhållet i egen regi och anskaffa modernare maskinpark. Vi anser att förslagen är steg i rätt riktning, men otillräckliga. Dåvarande S-regeringen gick varken vidare med en proposition eller remitterade utredningens förslag. För att vi ska få tåg som går i tid behöver mycket mer göras när det gäller underhållet. Vänsterpartiet anser att hela Infranords verksamhet bör införlivas i Trafikverket, inte bara dess basunderhåll. På sikt bör Trafikverket sköta allt banunderhåll i egen regi, bli en utförarorganisation i stället för beställarorganisation.

Regeringen bör återkomma med en tidsatt färdplan med förslag på åtgärder och utredningar, för att drift och underhåll inklusive reinvesteringar ska genomföras på det statliga järnvägsnätet i statlig regi genom Trafikverket. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

18 Utveckla de regionala järnvägarna och inför moratorium för nedläggning av regionala banor

De regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimatomställningen. Därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra för hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Utvecklingen har tyvärr gått åt motsatt håll under en längre tid, och regionala banor tillåts förfalla för att sedan läggas ner med hänvisning till det dåliga skicket. Inte ens när det finns intresse av att trafikera vissa banor öppnas de åter för trafik. Ett exempel på detta är Lysekilsbanan. Vänsterpartiet anser att de regionala banornas potential bör förverkligas för att utveckla ett hållbart transportsystem i hela landet. Nedläggningshotade banor bör rustas upp för att skapa möjligheter till ökad trafikering och inga banor ska läggas ner. Vi preciserar vår syn på utveckling av regionala banor i vår motion (2020/21:4037) med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige samt vår följdmotion 2022/23:3 med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

19 Utveckla järnvägsinfrastrukturen i hela landet

Vänsterpartiet menar att vi måste genomföra ett systemskifte inom infrastrukturen. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Transportinfrastrukturen ska planeras så att den verkar i enlighet med våra nationella klimat- och miljömål och ger människor möjlighet att färdas med hållbara transporter och så att fler företag kan frakta sina varor med en godstrafik som minimerar utsläppen och ger svensk industri ökad konkurrenskraft med snabba, leveranssäkra transporter. Satsningen på nya stambanor för höghastighetståg bör lånefinansieras och medel för investeringar och reinvesteringar inom järnvägen prioriteras i infrastrukturplaneringen. Industri- och infrastrukturinvesteringar måste gå hand i hand för att skapa förutsättningar för klimatomställningen, inte minst när det gäller investeringar i fossilfri industri och förnybar energi i Norrland. Vi specificerar våra prioriteringar för investeringar i järnvägsinfrastrukturen i vår motion (2020/21:4037) med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige samt vår följdmotion 2022/23:3 med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Regeringen bör prioritera järnvägsinvesteringar i infrastrukturplaneringen, särskilt i samband med industriinvesteringar som är en del av klimatomställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

19.1 Statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning

ERTMS står för European Rail Traffic Management System. Det är ett nytt, gemensamt signalsystem för järnväg som EU har beslutat ska införas. ERTMS ska förenkla trafikledning, underhåll och trafik mellan medlemsländerna. Det är omfattande och kostsamma

investeringar som behöver göras. Tågoperatörerna beräknas ha en uppskattad samlad kostnad på minst 3 miljarder kronor för att anpassa tekniken i loken för det nya signal-systemet. Detta är en kostnad som branschen själv förväntas bära i Sverige, till skillnad mot ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Kostnaden för varje enskilt lok uppgår till minst 3 miljoner kronor och uppskattningsvis behöver ca 1 000 lok denna åtgärd. Det är en orimlig kostnad att som enskild tågoperatör behöva ombesörja. Vänsterpartiet anser att staten i huvudsak bör finansiera kostnaden för ombordutrustning för ERTMS med 100 procent.

Regeringen bör återkomma med en plan för statlig finansiering av ERTMS-utrustning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

20 Utbildningssatsning järnväg och sjöfart

Det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen. Samtidigt råder det brist på personal som kan göra detta. En utredning från 2018 från fackförbundet Seko bedömde att åtminstone 1 700 nyckelpersoner kommer att saknas inom några år inom järnvägssektorn. Det vill säga bantekniker, spårsvetsare samt el-, signal- och teletekniker. För att ställa om samhället och satsa på järnvägen föreslås en satsning på att möjliggöra för de som studerar till viktiga yrken inom järnvägen att kombinera studier och arbete. För att möjliggöra detta föreslås Trafikverket få ett utökad anslag med 110 miljoner kronor för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år.

Sjöfarten har något annorlunda behov. Där handlar det framför allt om att möjliggöra för redan yrkesverksamma som nu blivit arbetslösa att få fortbildning för att kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter. För detta föreslås de få ett tillskott på 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser.

Arbetsförmedlingen Sjöfart föreslås få ansvar för att ge stöd till de som har behov av fortbildning. Vi preciserar vårt förslag i motionen Utgiftsområde 22 Kommunikationer.

21 Hållbar sjöfart

Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag. Att genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Samtidigt måste sjöfartens klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras. Vi har lagt ett antal förslag för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan samt stimulera en ökad andel godstransporter med sjöfart. Sjöfarten transporterar den stora merparten av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel och industri är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfart är ett energieffektivt transportslag, och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet där näringen står för en stor del av transportererna. På vissa sträckor är även passagerartransporter mycket viktiga. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är därför en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi

preciserar vår syn på sjöfart som energieffektivt transportslag i motion 2021/22:2596 Hållbar sjöfart samt i vår följdmotion 2022/23:3 med anledning av skrivelse 2021/22:261 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Nooshi Dadgostar (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Ida Gabrielsson (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Tony Haddou (V)

Vasiliki Tsouplaki (V)

Jessica Wetterling (V)

Linda Westerlund Snecker (V)