

## Motion till riksdagen 2022/23:2140

av **Gunilla Svantorp m.fl. (S)**

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikslagen bör samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet, som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010, ligger fast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv där transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi behöver mer av gränsöverskridande i vår planering och se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en väl fungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett sökbart stöd om 500 miljoner kronor bör införas till regioner som erbjuder gratis kollektivtrafik till gymnasieelever och studenter under sommaren, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen förutsätts genomföra elektrifieringsstrategin därför att det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare åtgärder behövs för att minska halterna av kvävedioxid och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hantera bulleråtgärder så att de skadliga nivåerna av trafikens omgivningsbuller minskas och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden fortsätter och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta utfasningen av användningen av kemiska produkter som innehåller farliga ämnen och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stadsmiljöavtalen är ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ökad möjlighet för staten att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll, och Trafikverket skulle genom att bedriva underhåll i egen regi kunna öka sin benchmarkingkapacitet

- gentemot andra utförare och därigenom öka kunskaperna kring underhållskostnaderna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
  26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det finns en noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
  27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med byggandet av Norrbotniabanan obetingat måste fortsätta och slutföras och tillkännager detta för regeringen.
  28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste fortsätta och tillkännager detta för regeringen.
  29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri och tillkännager detta för regeringen.
  30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är viktigt att satsningar på vägunderhåll fortsätter, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden där arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet, och tillkännager detta för regeringen.
  31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att schysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken samt att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens fortsätter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
  32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
  33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfarten måste få samma möjlighet som övrig arbetsmarknad att införa regionala skyddsombud och tillkännager detta för regeringen.
  34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningensmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
  35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
  36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta lämpliga åtgärder för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning och tillkännager detta för regeringen.
  37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål och tillkännager detta för regeringen.

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att lägga ned Bromma flygplats för att föra över flygtrafiken till Arlanda måste fortsätta och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppshandeln för flyget behöver utvecklas och skärpas och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att fasa ut fossilbränslena ur flygverksamheten och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi kraftfullt ska arbeta mot utflaggningsen med dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör tillse att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att målet för digitaliseringspolitiken ska vara att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, att vi ska ha ett bredband i världsklass, att vår elektroniska kommunikation är effektiv, säker, robust och kan tillgodose användarnas behov och att staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att målet för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen ska vara: en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kompetensbristen inom bl.a. systemutveckling, artificiell intelligens (AI), it-säkerhet och användbarhetsdesign bör åtgärdas och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla former av digitalt utanförskap måste motverkas, att den digitala klyftan mellan generationer ska slutas samt att personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till viktiga kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att PTS måste fortsätta sitt viktiga arbete att stötta äldre och personal som stöttar äldre bl.a. inom områdena videosamtal, fjärrstyrningstjänster samt e-handel av mat och medicin och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av 5G och utvecklingen av 6G måste vara en mycket högt prioriterad fråga om Sverige ska

behålla sin plats som en ledande nation inom it och digitalisering och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Myndigheten för digital förvaltning måste arbeta vidare med att främja offentliga aktörers förmåga att dela och nyttiggöra data så att data frigörs för utveckling av bl.a. artificiell intelligens (AI) och digital innovation samt att användningen av AI måste öka i Sverige, viktigt inte minst för näringslivet, offentlig sektor och universitets- och högskolesektorn, och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser samt att staten måste vara beredd att gå in med stödjande insatser eller ekonomiska bidrag på de orter där marknaden inte tillgodoser behoven, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som komplettering och skyddsnät för åtkomst och användning av olika former av digitala samhällsbärande funktioner bör staten överväga att etablera ett statligt nationellt övergripande elektroniskt identifikationssystem, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgång till posttjänster ska gälla i hela landet, såväl stad som landsbygd, samt att postväsendet i sin helhet inte får överlåtas till marknaden och tillkännager detta för regeringen.

# Motivering

## Anslagsförslag 2023 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391	±0
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890	±0
1:3	Trafikverket	1 455 481	±0
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	±0
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	151 013	±0
1:7	Trafikavtal	1 098 000	±0
1:8	Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	83 179	±0
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000	±0
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 648 987	±0
1:12	Transportstyrelsen	2 407 440	500 000
1:13	Trafikanalys	70 527	±0
1:14	Trängselskatt i Göteborg	920 705	±0
1:15	Sjöfartsstöd	1 600 000	±0
1:16	Internationell tågtrafik	95 000	±0
1:17	Infrastruktur för flygtrafiktjänst	351 000	±0
1:18	Lån till körkort	151 466	±0
1:19	Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1	Post- och telestyrelsen	119 862	±0
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278	±0
2:3	Grundläggande betaltjänster	25 037	±0
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	90 844	±0
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 549 014	±0
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	162 410	±0
2:7	Digital förvaltning	215 744	±0
<b>Summa</b>		<b>78 952 417</b>	<b>500 000</b>

## Ett väl fungerande och starkt transportsystem

Sverige ska hålla ihop. Ett väl fungerande och starkt transportsystem knyter alla delar av vårt avlånga land närmare varandra. Det är en förutsättning för jobb och tillväxt. Den socialdemokratiska regeringen presenterade i den nationella planen den största infrastruktursatsningen någonsin. Av de 881 miljarder som omfattas av den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 fördelas 799 miljarder till massiva satsningar på järnväg, vägar och sjöfart.

Det kommer att skapa jobb, nya bostäder och ett mer klimatsmart transportsystem. När Sverige går mot tuffare ekonomiska tider är det centralt att investeringstakten i

infrastrukturen hålls uppe. En ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är också viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. För att detta ska lyckas så behöver trafikslagen samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. Förbättras transportmöjligheterna för industrin ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Det är viktigt att vi fortsatt håller i transportpolitikens mål.

## De transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Dessa mål ska fortsatt gälla.

### **Funktionsmålet**

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgång med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### **Hänsynsmålet**

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

### **Klimatmålet**

Riksdagen har också beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömåls-systemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Även om stora framgångar gjorts, och många stora åtgärder ligger i pipeline, behöver takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären till år 2045. Klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt.

## **De transportpolitiska målen och Agenda 2030**

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 och bidrar till att nå de globala målen för hållbar utveckling. Det gäller bland annat följande delmål:

- Halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen
- Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer

Arbetet för att nå dessa mål måste oförtrutet fortsätta.

## **Transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv**

En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår som en följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser.

Enligt Trafikanalys redovisningar av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader betalade transportköparen under perioden 2012–2019 i de flesta fall för en allt större andel av de externa kostnader som respektive transportsätt orsakade. Men med detta sagt så är transportförsörjningen inte samhällsekonomiskt effektiv, då det finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen, såsom klimateffekter, svavelutsläpp m.m. Arbetet med att få ökat genomslag för ”Polluter Pays Principle” måste aktivt fortsätta.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överstiger kostnaderna för de åtgärder som genomförs.

## **Gränsöverskridande infrastruktur**

Infrastrukturplanering är strikt nationell. Men vägen, järnvägen, luften och vattnet stoppas ju inte av nationella gränser. Därför behöver vi ha mer av gränsöverskridande i vår planering och se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur. Inte minst behöver vi ha mer gemensam planering kring att bygga ihop norra Europa, självklart genom hållbara transporter.

## **Tillgänglighet genom transportsystemet**

För att samhället ska vara tillgängligt krävs ett transportsystem med god standard och tillförlitlighet samt en anpassning som gör att transportsystemet kan användas av alla. Vidare är en livskraftig transportbransch en viktig del då detta är en förutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna nyttja transporter.

Transportsystemet ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Transportsystemets standard och tillförlitlighet behöver därför ytterligare förbättras.

## **Olika grupper har olika förutsättningar och behov**

Grupper som är mer beroende av kollektiva färdmedel, såsom personer med funktionsnedsättning, har påverkats mer av pandemin än de som i första hand reser med bil. Transportsystemet ska likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns resbehov.

## **Tillgängligheten för personer och gods – varierar över landet**

Vi socialdemokrater vill fortsatt främja överflyttning från flyg och vägtransporter till järnväg och sjöfart och stärka intermodaliteten i transportsystemet. Exempel på en viktig insats som gjorts på godstrafikområdet av den förra regeringen är utökningen av satsningen på miljökompensation för fler intermodala järnvägstransporter.



## Kollektivtrafik

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt; på detta sätt kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är därtill klimatsmart och absolut viktig för att vi ska klara klimatomställningen.

Kollektivtrafik ska finnas också på obekväma arbetstider, det får inte bara vara vinstintresset som ska styra när kollektivtrafiken är tillgänglig. En väl utbyggd kollektivtrafik är viktigt för jämställdheten, för fler kvinnor reser kollektivt än män. Kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Även om utvecklingen på detta område kommit långt, så är det långt kvar.

Kollektivtrafiken ska vara avgiftsfri för unga på sommaren. Många barn och unga är beroende av kollektivtrafiken under sommaren. Studenter använder ofta kollektivtrafiken under sommarmånaderna för att ta sig till sommarjobbet. Gymnasieungdomar likaså. Studenter och gymnasieungdomar använder även kollektivtrafiken för att ta sig till fritidsaktiviteter eller exempelvis till landets alla badstränder under sommaren. Att unga reser kollektivt är bra för klimatet och för individens frigörelse. Det är också positivt för samhället att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av barns och ungas resvanor. Därför föreslår vi socialdemokrater att ett sökbart stöd om 500 miljoner kronor införs till regioner som erbjuder gratis kollektivtrafik till gymnasieelever och studenter under sommaren.

## Transportsystemet är avgörande för Sveriges klimatomställning

För att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, behövs en snabb, smart och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering. Vi behöver bygga ut både laddinfrastruktur och ny elproduktion för att klara utmaningarna. Utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Vi socialdemokrater föreslår att Klimatklivet, för bl.a. stöd till laddinfrastruktur, förstärks.

Vi socialdemokrater förutsätter att regeringen kommer att genomföra elektrifieringsstrategin, där ett helhetsgrepp tas om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering. I omställningen av transportsektorn till hållbarhet är elektrifieringen en viktig faktor.

Enligt Trafikverkets prognoser kommer trafikarbetet att öka till 2040 trots planerade styrmedel. Fortsatt trafiktillväxt gör det svårare att klara klimatmålen. Åtgärder som ökar samhällets transporteffektivitet kan dock minska trafikarbetet och därmed utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av den anledningen behöver också samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras.

En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Vi socialdemokrater vill se att andelen som reser med cykel ökar, för att stimulera cykling samt ökad transporteffektivitet över hela landet.

Det går att öka transporteffektiviteten och minska utsläppen av växthusgaser genom en ökad andel godstransporter på järnväg och via sjöfart. Överflyttning av

godstransporter från väg till järnväg och sjöfart behöver främjas ytterligare. Som en åtgärd i detta arbete föreslog den socialdemokratiska regeringen en förlängd och breddad ekobonus. Stödet på totalt 300 miljoner kronor som beslutades av den socialdemokratiska regeringen för perioden 2022–2024 riktades bl.a. till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg för att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar.

För att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfart, införde den socialdemokratiska regeringen även en klimatkompensation för sjöfarten. Slutligen tillfördes Sjöfartsverket även medel för att påbörja omställningen av den egna fartygsflottan till att bli fossilfri. Dessa satsningar bör fortsätta.

### **Påverkan på människors hälsa och livsmiljö**

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Höga halter av kvävedioxider är dock alltjämt ett problem i många svenska tätorter och fortfarande orsakar trafikavgaser tusentals dödsfall årligen. Därför behövs ytterligare åtgärder på området.

### **Buller är ett fortsatt problem**

Omgivningsbuller fortsätter att vara ett allvarligt miljöproblem som påverkar människors hälsa och välbefinnande. Cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, varav ca en halv miljon personer utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, och ca en halv miljon personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Buller från väg- och spårtrafik i Sverige beräknas under ett år orsaka att ca 500 personer dör i förtid till följd av hjärtinfarkt eller stroke. Därför är bulleråtgärder viktiga, inklusive längs statliga vägar och järnvägar. Hastighetsförändringar kan också innebära att färre exponeras för alltför högt buller.

### **Påverkan på naturmiljö och kulturlandskap**

Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur som bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden måste fortsätta. Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden är en viktig verksamhet. Inom ramen för miljögarantin kan saneringsprojekt, bl.a. vid flygplatser, bedrivas.

Utfasningen av användningen av kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen måste fortsätta. I sammanhanget är det djupt oroande att utsläppen av andra skadliga ämnen än mineralolja av fartyg i Östersjön har ökat. ”Tvättningen” av avgaser inom sjöfarten, så kallad skrubbing, gör att svavel och andra föroreningar tvättas bort. Avgaserna blir renare, men kvar i vattnet finns föroreningarna. När skrubbevatten släpps ut i havet följer de giftiga ämnena med.

I flera länder har man förbjudit utsläpp av skrubbevatten, men i Sverige finns inget sådant beslut. De nya strängare miljökraven för fartyg är bra, men får inte leda till att våra kuster, hav och hamnar blir fulla av gifter. Enligt en forskningsstudie från IVL Svenska Miljöinstitutet har man funnit att även vid mycket låga koncentrationer av skrubbevatten var dödligheten hög för djurplankton. De är i sin tur viktiga för havets

ekosystem. De nya miljökraven för att göra luften renare riskerar att leda till att havsmiljön blir smutsigare. Mot bakgrund av ovanstående bör möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten i Sverige ses över.

### **Stadsmiljöavtal**

Kommuner och regioner bör fortsatt kunna söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Syftet med dessa satsningar är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, samt hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av klimatgaser. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. Stadsmiljöavtalen är således ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas.

### **Vidmakthållande och underhåll av statens transportinfrastruktur**

Satsningar på utökat järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman. Vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna innebär att genomföra nödvändiga underhållsarbeten i syfte att hålla dessa framkomliga och att bevara dem så att deras avsedda funktion kan upprätthållas under hela deras livslängd och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Underhållet ska bidra till att anläggningarna är robusta och kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet, samt en god punktlighet.

Ett genomgående tema i den borgerliga politiken är avreglering och bolagisering. Vi vänder oss mot denna slentrianmässiga inställning och vill inte se mer av detta inom trafikpolitikens område. Förnuft och sans måste gå före ideologisk dogmatism. Vi måste ta tillbaka den demokratiska kontrollen över viktiga kärnverksamheter.

Bilbesiktningen avreglerades under borgerlig regeringstid. Idag ser vi resultatet i form av höjda priser och sämre tillgänglighet i glesbygd medan tillgängligheten tvärtom ökat på sina håll i städer.

Ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad möjlighet för staten att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll, till nytta både för Trafikverket och för skattebetalarna.

### **Järnvägsunderhåll**

Järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov, samtidigt som vi ska minska klimatgasutsläppen. Den socialdemokratiska regeringen skruvade därför upp satsningarna på järnvägsunderhåll, vid sidan av de historiskt stora satsningarna på ny järnvägsinfrastruktur. Exempel på viktiga löpande underhållsåtgärder är spår- och växelbyten, renovering av kontaktledning, upprustningen av broar och tunnlar samt underhåll av signalanläggningar.

Ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad möjlighet för staten att i egen regi bedriva järnvägsunderhåll, till nytta både för Trafikverket och för skattebetalarna. På motsvarande sätt är det viktigt med noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar, då dessa gång efter annan dragits med skenande kostnadsökningar. Transparensen kring orsakerna behöver stärkas, som ett led i detta arbete. Om Trafikverket skulle bedriva underhåll i egen regi, skulle man kunna ”benchmarka” mot

andra utförare – och därmed få bättre koll och styrsel på de allt mer stigande underhållskostnaderna.

### **Investeringar i tillgänglighet bidrar till sammanhållning och jobb i hela landet**

I Sverige ska alla oavsett var man bor kunna leva, utvecklas och förverkliga sina drömmar. Transportsystemet är en viktig förutsättning för det. Transportsystemet ska genom en långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till hållbar utveckling för näringsliv, sammanhållning och jobb i hela landet. Arbetet med byggandet av Norrbotniabanan måste obetingat fortsätta, liksom byggandet av nya stambanor. Den ökade medelstilledningen som de socialdemokratiska regeringarna drivit igenom innebar bl.a. ett intensifierat arbete med Norrbotniabanan. Den nationella planen för infrastruktur som den socialdemokratiska regeringen tog fram har en ram om sammanlagt 876 miljarder kronor under planperioden 2022–2033. De satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor. För de tre etapperna som redan ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen (Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås) behövs ingen ny separat analys som den nya regeringen anser. För detta är färdigutrett.

### **Vägnätet**

Den historiskt stora satsningen på vägar, järnvägar och sjöfart, genom ovan nämnda plan om satsningar på sammanlagt 876 miljarder kronor, kommer ge stora investeringar i det svenska vägnätet. Sverige är som sagt ett stort och avlångt land och där stora delar av landet är glest befolkade. Detta ställer stora krav på ett välutbyggt och välunderhållet vägnät.

Elektrifieringen av fordonsflottan måste fortsätta för att utsläppen ska pressas ned. Transportinfrastrukturen har en nyckelroll i att Sverige ska klara klimatmålen – och med rätt politik kan det innebära fler jobb, högre tillväxt och lägre utsläpp samtidigt. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen ska fortsätta i hög takt så att fler får de praktiska förutsättningarna att kunna byta till en elbil. Antalet publika laddstolpar ska fördubblas till 2030, och resurser ska vikas för att skapa enhetliga laddare för elbilar. Reduktionsplikten måste fortsätta för att minska beroendet av fossila bränslen, och för att lägga grunden för företag och jobb inom biobränslesektorn.

Idag finns nära 400 000 laddbara bilar i Sverige. Det utgör 8 procent av personbilsflottan. Andelen laddbara personbilar av de totala nyregistreringarna uppgick till 45 procent under 2021 jämfört med 32,2 procent året innan. Detta är höga siffror jämfört med andra EU-länder. Denna positiva utveckling kan bl.a. förklaras av bonus malus-systemet och det statliga stödet till utbyggnad av laddinfrastruktur.

Under åren 2010–2020 minskade utsläppen av växthusgaser, utom inrikes flyg, med ca 25 procent. Koldioxidutsläppen från den genomsnittliga nya personbilen under förra året var 88,3 gram/km. Det är en rekordminskning från året innan och den lägsta siffran som någonsin uppmätts. Mellan 2020 och 2021 sjönk de genomsnittliga koldioxidutsläppen med 21 procent, från 111,7 gram/km till 88,3 gram/km. Delvis beror minskningen på det stora genomslaget av elbilar. Men de genomsnittliga utsläppen sjunker också oavsett drivmedel. Regeringen bör fortsätta med att med alla tillgängliga medel fullfölja och förstärka dessa trender för energieffektivare fordon, mer laddbara bilar och lägre utsläpp av klimatgaser. Som ett led i att minska klimatutsläppen och

främja svenska jobb i de gröna näringarna bör reduktionsplikten som instrument värnas. Aviseringen av reduktionspliktens avskaffande hotar investeringar, satsningar och arbetstillfällen inom de svenska gröna näringarna, och framförallt hotar de klimatmålet för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Det är bra att längre lastbilar upp till 34,5 meter på utpekade vägar kommer att tillåtas. Längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri.

## **Vägunderhåll**

Den socialdemokratiska regeringen satsade särskilt på åtgärder på landsbygdsvägnätet, där fokus bl.a. låg på det finmaskiga vägnätet på landsbygderna. Vägunderhållet behöver fortsätta förstärkningar – inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden. Vinterväghållningen är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. För att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta.

## **Ordning och reda i trafiken – schysta villkor inom yrkestrafiken**

Det ska vara schysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken. Svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla. Staten bör genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag.

Den socialdemokratiska regeringen har infört EU:s hårdaste sanktion vid fusk, skärpt utstationeringsreglerna för att möjliggöra svenska löner och villkor på vägarna, avsatt resurser för fler poliskontroller, utökat polisens möjlighet att låsa fast fordon vid fusk och skärpt straffen för transportköpare som beställer transporter där förare riskerar att utnyttjas. Svenska löner och villkor ska gälla alla som kör yrkestrafik.

På sikt vill vi inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna i branscherna godstransport, buss och taxi för att göra det svårare för oseriösa företag att fuska och verka inom branschen. En ökad tillsyn skulle medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i denna bransch.

I syfte att utbilda fler till yrkesförare, ett yrke där stor efterfrågan finns, bör möjligheterna att ta CSN-lån för körkort utvidgas till att också gälla C-körkort.

## **Polisens vägkontroller av yrkestrafiken**

Polisens vägkontroller av yrkestrafiken har ökat med närmare 50 procent mellan 2016 och 2021. Polisens anmälningar av olagliga inrikestransporter av utländska företag har ökat med 470 procent mellan 2017 och 2021. Därmed har det blivit svårare för oseriösa transportföretag att fuska med regelverket och dumpa förarens villkor genom orimligt långa arbetsdagar utan vila. Detta arbete med att främja ordning och reda i yrkestrafiken måste fortsätta. Därför måste regelverken ses över så att fackförbunden ges reella möjligheter att få till svenska löner och villkor för alla som kör yrkestrafik i Sverige. Sjöfarten måste få samma möjlighet som övrig arbetsmarknad att införa regionala skyddsombud.

## Bilprovningen

2010 avreglerade den dåvarande moderatledda regeringen bilprovningen i Sverige med löften om ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Socialdemokraterna motsatte sig avregleringen och varnade för att det skulle leda till sämre tillgänglighet i glesbygden och ökade priser för landets bilägare. Nu ser vi resultatet. Medelavståndet till närmaste besiktningstation i glesbefolkade kommuner har ökat från 25,9 kilometer till 37,5 kilometer. Priserna har ökat med närmare 60 procent. Det här är ett marknadsmisslyckande. Socialdemokraterna vill se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige skulle kunna gå till. Man ska kunna lita på att samhällsviktig service finns i hela landet.

## Ökad trafiksäkerhet – hur vi ska nå nollvisionen

Antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska både i Sverige och i världen i övrigt. Förutom investeringar i mötesseparering av vägar ser vi behovet av ytterligare säkerhetsfrämjande åtgärder. Tre åtgärder är grundläggande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, hastighet och nykterhet.

Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Kopplat till hänsynsmålet beslutade den socialdemokratiska regeringen 2020 om ett nytt etappmål för trafiksäkerhet till år 2030 som bland annat innebär en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med minst 25 procent.

Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. Säkrare vägar ska åstadkommas genom trafikseparering, inte genom sänkta hastigheter.

Regeringen bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningprotokollet.

Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål.

Sverige har alla förutsättningar att bygga ett klimatsmart och säkert transportsystem i framkant. Då måste regeringen och riksdagen våga investera i det som faktiskt bygger Sverige starkare: mer järnväg, bättre vägar och mer sjöfart. Därför måste vi ha ordning och reda i välfärden – dit infrastruktur och möjligheterna att resa i landet i allra högsta grad hör.

## Järnväg

Människor och företag förlitar sig varje dag på att järnvägen och tågen ska fungera så att alla kan komma fram dit de tänkt sig. Men eftersom järnvägsunderhållet har varit så eftersatt under en längre tid så har vi många sträckor som är i alltför dåligt skick.

Därutöver behöver vi bygga nya stambanor för ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare tåg. Inte minst för godstrafiken är en satsning på nya stambanor viktig. Den gröna nyindustrialisering vi nu ser i alla delar av vårt land, men inte minst i de norra delarna, behöver kraftigt utbyggd järnväg, exempelvis Norrbotniabanan och Ostkustbanan. Det är viktigt att regeringen säkerställer att hela Norrbotniabanan byggs

för att säkra persontrafik och transporter nu när den gröna industriomvandlingen sker i norra Sverige. De satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras, inklusive nya stambanor. Och som tidigare tagits upp: För de tre etapperna som redan ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen (Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås) behövs ingen ny separat analys som den nya regeringen anser. För detta är färdigutrett.

I södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn Bältförbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

Därför är den högerkonservativa regeringens inställning till de nya stambanorna mycket olycklig och riskerar att ge Sverige ett föråldrat transportsystem, istället för en infrastruktur i världsklass. En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg, att kunna boka en efterlängtd semesterresa med tåg och vara säker på att komma fram i tid och att vara säker på att en resa på en svensk väg är en säker upplevelse oavsett transportmedel.

På motsvarande sätt ger satsningar på infrastruktur förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välstånd vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart, arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxt drivas och arbetstillfällen skapas. De historiska satsningarna på infrastrukturen i Sverige behöver fullföljas – satsningarna ska komma hela landet till del.

### **Ökad punktlighet för gods- respektive persontåg**

Under 2020 förbättrades persontågens punktlighet till 93,5. Det är den högsta noteringen sedan 2013 när tidsserierna för det sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM) startade. (Mättet redovisar andelen tåg som planerats dagen före avgång som ankommit i tid till slutstation.) Punktlighet är viktigt för tilliten till järnvägen som trafikslag.

### **Nationellt biljettsystem**

Kollektivtrafiken är ett klimatsmart sätt att resa på och helt nödvändig för att nå klimatmålen. En fungerande kollektivtrafik är för många också en förutsättning för att kunna ta sig till jobb och skola. Vi socialdemokrater vill på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Systemet ska förenkla för resenärer att välja att resa med kollektiva färdmedel, vilket bedöms få positiva effekter för såväl fritidsresande som arbetspendling och gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner.

För att binda samman Sverige, och samtidigt bidra till ett hållbart resande, behövs möjligheter att även i framtiden åka nattåg till och från övre Norrland och Jämtland. Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att klara detta.

## Flyget

Sverige är ett stort land med långa avstånd, och är därtill placerat i Europas utkant. Vi är därför beroende av väl fungerande flygtrafik. Utredningen om statens ansvar kring icke-statliga flygplatser måste beaktas. Arbetet med att lägga ner Bromma flygplats för att föra över flygtrafiken till Arlanda måste fortsätta. Därför bör regeringen ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Arbetet med att göra Arlanda till Nordens ledande storflygplats måste fortsätta. Avvecklingen av Bromma för att istället få större verksamhet på Arlanda är en viktig del i detta arbete.

Flygsektorn måste energieffektivisera sin verksamhet. Utsläppshandeln för flyget behöver utvecklas och skärpas. Forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att fasa ut fossilbränslena ur flygverksamheten. Detta arbete kommer att ta lång tid, men måste göras.

För att minska flygets klimatpåverkan kan krav ställas på att start- och landningsavgifter, som är en form av flygplatsavgifter, ska differentieras utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan de enskilda luftfartygen har. Den socialdemokratiskt ledda regeringen lade därför våren 2021 fram propositionen ”Miljöstyrande start- och landningsavgifter”, som antogs av riksdagen och började gälla vid halvårsskiftet samma år. Bestämmelserna om de differentierade flygplatsavgifterna tillämpades första gången år 2022. Därtill har en reduktionsplikt på flygfotogen införts. År 2030 förutses en inblandning om 30 procent bioflygbränsle. Det är viktigt med incitament för flygbranschens omställning med målet att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska nå fossilfrihet.

Det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. På motsvarande sätt är det viktigt att vi ser till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser.

### **Bättre punktlighet för flyget**

Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna, vilka förvaltas av Swedavia AB, var den samlade punktligheten 80,8 procent. Arbetet för ökad punktlighet för flyget måste fortsätta.

## Transportslaget cykel

Cykel är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka. Framförallt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. Men god planering för att underlätta cykelpendling är viktigt i alla kommuner.

## Sjöfart

En väl fungerande sjöfart är viktig, för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Sjöfarten står för cirka 90 procent av all import och export. Under ett



vanligt år reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Vi behöver ta krafttag mot utflaggningen som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga. En väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar.

Vi socialdemokrater vill slå vakt om Sjöfartsverkets möjligheter att genomföra investeringar i verkets fartygs-, båt- och helikopterflottor, inklusive i nya isbrytare. En bättre ekonomisk ställning för Sjöfartsverket ger även myndigheten bättre förutsättningar att vidmakthålla den infrastruktur och den service som myndigheten ansvarar för, vilket också stärker sjöfartsnäringen och därmed transportsystemets klimatomställning.

## **IMO – WMU**

I ett internationellt perspektiv behöver Sverige upprätthålla den folkrättsliga förpliktelsen enligt världstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och tydligare visa sina ambitioner för den globala havspolitik. Stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU) är viktigt. All form av samarbete och synergieffekter med Sjöfartshögskolan måste främjas.

# **Digitaliseringspolitik för klimat och tillväxt**

## **Mål för digitaliseringspolitiken**

Socialdemokraternas mål för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter med två delmål: Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Elektronisk kommunikation ska vara effektiv, säker och robust samt tillgodose användarnas behov. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Socialdemokraternas mål för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet, samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten. Dessa mål förtydligar och preciserar delar av det förvaltningspolitiska målet om en innovativ och samverkande statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet, och som därigenom bidrar till Sveriges utveckling och ett effektivt EU-arbete.

## **Bredband i världsklass**

Sverige har i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. Under de socialdemokratiska regeringarna har uppkoppling och bredbandsfrågan fått än mer fokus. Den socialdemokratiska regeringen tillförde ytterligare 3 miljarder kronor till stöd för Post- och telestyrelsens arbete med bredbandsutbyggnad från 2023 med fokus på områden med särskilda utmaningar med låg utbyggnadsgrad av bredband. I detta sammanhang bör beslutet om ett undantag från lokaliseringsprincipen lyftas fram. Staten måste ta ett än större ansvar vad gäller bredbandsutbyggnaden. För att

åstadkomma bredbandsutbyggnad i områden där marknadskrafterna inte räcker till, har regeringen möjliggjort stöd för bredbandsutbyggnad. Detta måste fortsatt beaktas. Särskilt fokus ska ligga på de områden där marknaden inte kan tillgodose behovet. Bredbandsforum bedriver ett angeläget arbete som fortsatt måste stödjas.

## Digitalisering

Medel behöver tillföras för att utveckla välfärdens digitala infrastruktur – i enlighet med devisen att ”den mest tidsbesparande och miljövänliga resan är den som inte behöver göras alls”. Sverige placerar sig högt inom flera av digitaliseringens huvudområden. Sverige har i jämförelse med andra av Europeiska unionens medlemsstater en hög andel it-specialister i arbetskraften, men efterfrågan på kvalificerad arbetskraft är fortsatt större än tillgången och det är en skev fördelning mellan könen. Kompetensbristen inom bl.a. systemutveckling, artificiell intelligens (AI), it-säkerhet och användbarhetsdesign måste åtgärdas – för dessa områden är inte bara centrala för näringslivets utveckling utan även för den offentliga sektorns digitala omställning.

Ett annat område Sverige behöver bli bättre på är när det handlar om digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Tillgängligheten till digital offentlig service behöver bli bättre.

Personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till viktiga kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. PTS måste fortsätta sitt viktiga arbete för att stötta äldre och personal som stöttar äldre bland annat inom områdena videosamtal, fjärrstyrningstjänster samt e-handel av mat och medicin. Alla former av digitalt utanförskap måste motverkas. Den digitala klyftan mellan generationer ska slutas.

## Elektronisk kommunikation

Utbyggnaden av 5G och utvecklingen av 6G måste vara en mycket högt prioriterad fråga om Sverige ska behålla sin plats som en ledande nation inom it och digitalisering. En viktig fråga för statsmakten i detta sammanhang är att leda säkerhetsarbetet på området.

## Förbättrade förutsättningar för digital innovation och datadriven utveckling

Data är en förutsättning för digital innovation. Data som nyttiggörs kan öka konkurrenskraften, välfärden och hållbarheten. I oktober 2021 beslutades en svensk datastrategi, ”Data – en underutnyttjad resurs för Sverige”. Det är av stor vikt att strategin genomförs.

På den socialdemokratiska regeringens uppdrag lanserade Myndigheten för digital förvaltning en ny version av Sveriges dataportal (dataportal.se). Portalen samlar vidareutnyttjare av data som kan söka bland datamängder som tillhandahålls av offentliga och privata datainnehavare och datainnehavare som i sin tur kan publicera datamängder för vidareutnyttjande. Detta arbete måste fortsätta.

Myndigheten för digital förvaltning måste arbeta vidare med att främja offentliga aktörers förmåga att dela och nyttiggöra data så att data frigörs för utveckling av bl.a. artificiell intelligens (AI) och digital innovation. Det handlar bland annat om att etablera en digital arena för att möjliggöra samverkan kring data och innovation baserad på data.

Användningen av AI måste öka i Sverige. Det är av vikt inte minst för näringslivet och offentlig sektor och inom universitets- och högskolesektorn.

## Alla ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser

Alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser. På de orter och i den landsbygd där marknaden inte tillgodoser behovet av grundläggande betaltjänster måste staten vara beredd att gå in med stödjande insatser eller ekonomiska bidrag.

## Digital infrastruktur – id-tjänster

Den vanligast förekommande e-legitimationen Bank-id utfärdas av Finansiell ID-Teknik BID AB och kan erhållas av personer som är kunder hos en bank och har ett svenskt personnummer. Enligt statistik från Finansiell ID-Teknik BID AB från mars 2021 har ca 8 miljoner bankkunder Bank-id, varav ca 7,8 miljoner har mobilt Bank-id.

Det är mycket bra att detta system, initierat och ägt av de fyra storbankerna, har etablerats. Samtidigt måste vi se den möjliga sårbarheten i ett system som stora delar av samhällsfunktionerna vilar på. Som komplettering och skyddsnät bör staten överväga att etablera ett statligt nationellt övergripande elektroniskt identifikationssystem – för åtkomst och användning av olika former av digitala samhällsbärande funktioner. En viktig aspekt på tillit för digitala tjänster är individens möjlighet till insyn och kontroll av data som finns om individen. Detta måste ständigt beaktas och värnas.

I slutet av 2022 kommer Betalningsutredningen som kommer lämna förslag på innebörden och behovet av att vissa betalningsmedel har ställning som lagliga betalningsmedel.

Säkerhetsaspekterna har genom den ökade organiserade brottsligheten, liksom garden mot fientliga utländska intressen kommit i fokus. Robustheten och redundansen i den digitala infrastrukturen kopplat till civilt försvar och kriget i Ukraina är vitalt.

## Arbetet med civilt försvar och krisberedskap ska fortsätta

När det gäller det civila försvaret är en grundläggande funktionalitet för transportområdet mycket betydelsefull och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Myndigheterna inom såväl det digitala området som transportområdet i övrigt måste successivt utveckla sina delar i det civila försvaret ytterligare.

## Post

Även om den traditionella postmarknaden förändrats dramatiskt under de senaste decennierna, så fyller brev- och paketfunktionerna fortsatt ett stort behov. Den socialdemokratiska regeringen beslutade 2020 att tillsätta en utredning för att klargöra hur den samhällsomfattande posttjänsten ska finansieras när den inte längre kan vara fullt ut självfinansierad. Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast våren 2023. Det kommer att vara viktigt att ta resultatet av utredningen vidare. Tillgång till posttjänster ska gälla i hela landet, såväl stad som landsbygd. Postväsendet får inte i sin helhet överlåtas till marknaden och marknadskrafter – vinstintresset får inte styra tillgången till posttjänster.

*Gunilla Svantorp (S)*

*Mattias Ottosson (S)*

*Carina Ödebrink (S)*

*Kadir Kasirga (S)*

*Åsa Karlsson (S)*

*Inga-Lill Sjöblom (S)*

*Adrian Magnusson (S)*