

Motion till riksdagen 2025/26:2780

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

Transporteffektivt och hållbart samhälle

Innehåll

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Inledning	11
3	Klimatmålen.....	14
3.1	Prioritera kostnadseffektiva transportåtgärder med låg klimatpåverkan.....	16
3.2	Delmål och tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2035	18
3.3	Reduktionsplikten.....	19
3.4	Stadsmiljöavtal som styrmedel.....	21
4	Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering	22
4.1	Inför satsning på moderna och hållbara städer.....	23
4.2	Nationellt mål om cykel och kollektivt åkande.....	25
4.3	Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter	26
4.4	Inför gröna res- och transportplaner.....	26
4.5	Möjliggör transporternas klimatomställning i hela landet	28
4.5.1	Stärk tillgången till alternativa förnybara drivmedel i landsbygder	29
4.5.2	Laddinfrastruktur.....	29
4.5.3	Dela mera	31
4.5.4	Stärk landsbygdens tillgänglighet till digitala kommunikationer	31

4.6	Social hållbarhet och inkluderande transportinfrastruktur	32
5	Cykel	33
6	Ökad och förbättrad kollektivtrafik.....	34
6.1	Inför en Sverigebiljett.....	35
6.2	Inrätta ett nationellt biljettsystem och en nationell kollektivtrafikmyndighet ..	36
6.3	Investeringsstöd till kollektivtrafiken.....	37
6.4	Indexera trafikavtalen.....	37
6.5	Skattebefria elbussar och inför elbusspremie.....	39
6.6	Inför ett nytt färdmedelsneutralt reseavdrag	39
6.7	Avskaffa förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort.....	40
7	En järnväg för framtiden	41
7.1	Mer järnväg och nya stambanor	41
7.2	Järnväg Sverige	43
7.3	Samhällsnytta i stället för vinstmaximering.....	45
7.4	Sverige får inte bli en järnvägsflaskhals	46
7.4.1	Järnvägsförbindelser mellan de nordiska länderna	47
7.5	I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning.....	48
7.6	Vem ska betala?	49
7.6.1	Malmbanan	50
7.7	Snabba tåg på en modern, robust järnväg	51
7.8	Stärkt järnväg i hela landet för en fossilfri transportsektor	51
7.8.1	Intermodala lösningar	52
7.8.2	Mer och fler godstransporter på järnväg	52
7.8.3	Från väg till järnväg – inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik	
	53	
7.9	Kompetensförsörjning inom järnvägen.....	54
7.10	Bygg klart järnvägssträckor.....	54
7.11	Utveckla de regionala järnvägarna.....	54
7.12	Sänk banavgifterna	55

7.13	Statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning.....	57
7.14	Fungerande uppkoppling på tåget.....	57
8	Hållbar sjöfart	58
8.1	Sjöfartsverkets verksamhet och sjöfartsavgifterna.....	60
8.2	Överflytt från vägtransporter till sjötransporter	61
8.3	Hamnarnas civila beredskap.....	62
8.4	Fler svenskflaggade fartyg	63
8.5	Förnybara drivmedel inom sjöfarten	63
8.6	Utred investeringsstöd för grön teknikutveckling	64
8.7	Sjöfartens påverkan på miljön.....	64
8.7.1	Utred reglering av sjöfart i kustområden med höga naturvärden.....	65
8.7.2	Freda känsliga områden från kommersiell fartygstrafik	66
8.7.3	Inför krav på kväverening i Östersjön	66
8.8	Kompetensförsörjning i svensk sjöfart.....	67
8.9	Gotlandstrafiken	68
9	En färdtjänst för alla som behöver	70
10	Övrigt om biltrafik	72
10.1	Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2030	72
10.2	Förenkla för att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift	73
10.3	Inför krav på minskat partikelutsläpp vid fordonsbesiktning	74
11	Flygtrafik.....	75
11.1	Minska flygets klimatutsläpp	76
11.2	Beredskapsflygplatser och det samhällsviktiga flyget	78
11.3	Avskaffa flygets skattesubventioner och inför en progressiv flygskatt	79

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut om transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på nationellt mål för minskad biltrafik till 2030 som utgår från klimatmålen och som beaktar skillnader mellan stad och landsbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen därför skyndsamt bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som garanterar måluppfyllelse av nuvarande mål till 2030 och som når fossilfria transporter senast 2035, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att ändra i plan- och bygglagen så att mobilitet skrivs in i stället för parkering och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ställa sig bakom fyra av tio-målet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen 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.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2026 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
15. 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 landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per tio laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi som främjar ett ökat delat resande och förslag som gör bildelning enklare och smidigare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att social hållbarhet och inkludering alltid ska beaktas i infrastrukturplanering och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
22. 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.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att svenska nattåg fortsätter gå på samma sträckor som i dag med bibehållen funktionalitet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att indexera trafikavtalen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om 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:s regelverk och tillkännager detta för regeringen.
28. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

29. 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.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en haverikommission för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en ny myndighet för ett sammanhållet och effektivt banunderhåll i offentlig regi och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka i EU för att SJ ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder som möjliggör för snabbare och längre godståg på svensk järnväg och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör införa en investeringsbudget och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att nya stambanor byggs som lånefinansierade projekt i egen projektorganisation och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och deras effekter, inte minst vad gäller fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet, och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur järnvägens andel av godstransporter ska öka och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om en avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor och tillkännager detta för regeringen.
42. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på höjd miljökompensation för gods på järnväg och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att skapa förutsättningar för en bra och fungerande uppkoppling på tåget och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att införa ett klimatkliv för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ombesörja så att Sjöfartsverket blir en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och deras hamnar i syfte att lämna förslag på hur avgifterna kan utformas och vilka eventuella övriga åtgärder som behövs för att öka godstrafiken från väg- till sjötransporter och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen och tillkännager detta för regeringen.

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska implementera skatteutskottets tillkännagivande i betänkande 2021/22:SkU14 om att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i linje med Riksrevisionens rekommendationer bör ge Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att, i samråd med Transportstyrelsen och till kommande åtgärdsprogram för havsmiljön, ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Havet och människan och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan

kväverening inte trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare, för de fortsatt höga frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
66. 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 tillkännager detta för regeringen.

67. 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 2030 och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag på nödvändiga regeländringar för ökad tillämpning av konvertering av fordon och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att det sker skärpningar av svenskt besiktningsregelverk vad gäller miljökontroll och att partikelantalsmätning införs omgående och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över utformningen av det rullande undantaget för avgasmätning, med målet att skapa en mer samstämmig och långsiktigt hållbar reglering som tar hänsyn till både miljöansvar och kulturarv, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att flyglinjer avvecklas på de sträckor där det finns fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda lämplig utformning av progressiv flygbeskattning och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att den verksamhet som Trafikanalys bedriver i dag inte försvinner eller minskar i omfattning i samband med att myndighetens uppgifter inordnas i Tillväxtanalys och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

Vi befinner oss i en klimatkris. Möjligheten att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader enligt Parisavtalets målsättning minskar drastiskt. Förra året landade temperaturökningen på 1,6 grader och 2024 blev därmed det första året då den globala medeltemperaturen översteg 1,5 grader, jämfört med förindustriell tid. Sveriges utsläpp av växthusgaser ökade under 2024 och utsläppen från vår vägtrafik ökade med 18 procent, jämfört med 2023. Rapporter som konstaterar att regeringens politik inte når upp till våra nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030 duggar tätt. Under året har även OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (och Klimatpolitiska rådet i sina rapporter konstaterat att regeringens politik är otillräcklig för att nå nationella klimatmål och EU-åtaganden till 2030.

Men det är fortfarande möjligt och helt nödvändigt att begränsa den framtida uppvärmningen. Ju längre tiden går desto mer drastiska åtgärder kommer dock behöva vidtas. Ju snabbare vi når nollutsläpp, desto snabbare kommer vi att kunna stabilisera vårt klimat. Sverige har i likhet med andra rika länder ett stort ansvar att visa hur ett fossilfritt samhälle är möjligt. Tyvärr har regeringen häpnadsväckande nog genomgående visat ett starkt ointresse för att lösa de omfattande klimatproblemen och för att Sverige ska uppnå målen i Parisavtalet. Istället har man inlett en drakonisk nedskärningspolitik på miljöområdet och sju satt åtgärder som kraftigt ökar Sveriges utsläpp.

Årets rapport från Klimatpolitiska rådet visar med stor tydlighet att regeringens befintliga politik sammantaget är otillräcklig för att nå Sveriges EU-åtaganden och egna nationella klimatmål. Tidsfönstret för att fatta beslut som möjliggör att nå 2030-målen krymper. Klimatpolitiska rådet menar därför bl.a. att regeringen framförallt behöver använda befintliga, praktiskt tillgängliga styrmedel och redan utredda förslag. Det gäller inte minst för transporter. Rådets rapport, men även andra utvärderingar, påpekar att styrmedlen för att gå mot ett mer transporteffektivt samhälle har varit svaga och resultaten otillfredsställande.

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och det är vägtrafiken som dominerar. Av inrikes transporter utgör vägtrafiken drygt 90 procent av utsläppen. Detta beror på att fordonen fortfarande huvudsakligen använder fossila drivmedel. Sambandet mellan bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp är enkelt:

förbränning av en liter fossil bensin eller diesel ger mer än två kilogram fossil koldioxid.

Det behövs därför ett systemskifte inom transportsektorn. En ny politisk inriktning där klimatmålen styr transportinfrastrukturen, istället för prognoser om ständigt ökande bilresande. För en sådan omställning krävs ökade anslag till hållbara transportslag och införande av nya styrmedel. Vi behöver en politik för minskad massbilism, färre flygresor och mindre långtradartransporter på våra vägar samt en politik som ansvar för att göra kollektivtrafiken till ett reellt alternativ för människor både på landsbygd och i stan. Vi behöver 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.

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.

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. Vänsterpartiet vill därför införa Sverigebiljetten och samtidigt säkerställa utbyggnaden av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är fundamental för att lyckas med klimatomställningen.

Med en annan politik skulle Sverige ha goda förutsättningar att nå de satta klimatmål som vi har åtagit oss att leva upp till. Genom gemensamma ansträngningar och ett aktivt samhälle som investerar i klimatet och miljön kan vi åstadkomma en verkligt meningsfull och effektiv klimatomställning. Vänsterpartiet vill ta sikte på en klimatpolitik som är strukturerad, omfattande och folkligt förankrad. För att

klimateomställningen ska bli verkningsfull måste hela samhället och alla delar av ekonomin ställas om.

För att lyckas med omställningen i tid behöver åtgärder vidtas på både kort och lång sikt. Nedan följer några av de åtgärder som Vänsterpartiet anser bör prioriteras och som är möjliga att genomföra med relativt kort tidsrymd. Flera av förslagen gynnar dessutom särskilt hushåll med lägre inkomster.

- Inför en gemensam Sverigebiljett på 450 kronor i månaden för all regional kollektivtrafik i hela Sverige. Inför även årligt statligt stöd till kollektivtrafiken för utbyggd kollektivtrafik och investeringsstöd för nya fordon.
- Inför riktat stöd till elbilar och reformerad klimatbonus så att den i större utsträckning kan utnyttjas av dem med lägre inkomster.
- Öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. För att möjliggöra ytterligare minskade utsläpp från transportsektorn behövs en intensifiering från staten gällande utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för vätgas. Inom Klimatklivet ges stöd till publik laddinfrastruktur och laddning av tunga fordon. Klimatklivet ger vid sidan av elektrifieringen även stöd för omställning av transportsektorn med nya bränslen som grön vätgas, elektrobränslen och hållbara drivmedel. Förutom att detta minskar utsläppen så stärker det vår nationella tillgång och självförsörjning på drivmedel. Anslaget till Klimatklivet bör utökas och förlängas till 2035.
- Inför ett nytt färdmedelsneutralt reseavdrag som gynnar kollektivtrafik och glesbygder.
- Inför konverteringspremie till begagnade bilar för att ställa om från drift med bensin eller diesel till drift med förnybara bränslen. Ett förbud bör införas mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2030.
- Stärk det statliga stödet till stadsmiljöavtalen för ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade bör förbindas att verka för minskad biltrafik.
- Inför en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar med differentiering utifrån klimat- och miljöpåverkan.
- Inför målstyrd infrastrukturplanering där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur.

På den lite längre tidshorisonten, så vill vi genomföra investeringar på 700 miljarder kronor under de kommande tio åren för att se till att klimatomställningen accelereras på det sätt som efterfrågas av bl.a. Klimatpolitiska rådet.

Utöver de viktiga klimatsatser som behöver genomföras så måste det inledas ett strukturerat arbete inför vår tids stora investeringsåtagande. Vänsterpartiet föreslår att en klimatinvesteringsmyndighet inrättas som ges i uppdrag att planera, samverka och strukturera det gröna investeringsprogram som vi vill sjösätta.

Med Vänsterpartiets föreslagna investeringar kommer Sverige att ta reella steg mot att bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi går från ord till handling och föreslår en omställningspolitik som kommer att märkas i alla delar av vårt samhälle.

3 Klimatmålen

Klimatmålen måste utgöra den övergripande principen för framtidens infrastruktur och styra planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastruktur. Att detta inte redan sker idag är en allvarlig brist och ansvaret för detta ligger i hög grad på regeringen.

Klimathotet visar mycket tydligt att åtgärder snabbt behöver vidtas för att radikalt minska utsläppen. Det är orimligt att hänga kvar i gamla (och inte sällan felaktiga) planeringsgrunder. Inte minst i skuggan av riksdagens beslutade klimatpolitiska ramverk för Sverige, med en klimatlag och klimatmål som ska ge oss en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Utöver Sveriges klimatlag finns också EU:s skärpta lagstiftning på transportområdet, liksom de transportpolitiska mål som antogs av riksdagen 2009, där hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utformas för att bidra till att miljö kvalitetsmålen och generationsmålet för miljö nås.

Under 2024 hade Sverige en omfattande ökning av utsläppen från transporter. Den ökningen menar Klimatpolitiska rådet till stor del beror på regeringens beslut att sänka reduktionsplikten samt skatten på bensin och diesel.

Framåt är utvecklingen inom transportsektorn avgörande för möjligheten att nå såväl våra nationellt uppsatta klimatmål som våra internationella åtaganden. För att uppnå Sveriges mål 2030 är det därför ofrånkomligt att en stor del av minskningen behöver ske i transportsektorn. Hur stor transportsektorns klimatpåverkan är beror i princip på tre parametrar, nämligen: den totala volymen av transporter, hur energieffektiva transporterna är och hur stor andel av den använda energin som är fossil.

Klimatpolitiska rådets rapport visar att regeringens politik under 2024 på flera punkter beträffande samtliga tre områden motverkar klimatomställningen. Rådet bedömer sammantaget att regeringens beslut under 2024 troligen har bidragit till en viss minskning av transporternas klimatpåverkan från och med 2025, men att den eventuella positiva nettoeffekten är liten i jämförelse med de utsläppsökningar som uppstått genom regeringens beslut i början av mandatperioden.

För att klara målen krävs således krafttag. Vi kräver inget mindre än att regeringen tar fram det nödvändiga paket med åtgärder som krävs för att minska transportsektorns utsläpp genom snabbare elektrifiering, ökad andel fossilfria drivmedel och ett mer transporteffektivt samhälle. Vi har dock inga förväntningar om att detta kommer att ske under den nuvarande regeringens styre.

Vänsterpartiet har i likhet med Naturvårdsverket och andra miljöorganisationer i många år uppmärksammat det orimliga i att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030, och därmed ett mer transporteffektivt samhälle, krävs målstyrd och mindre prognosstyrd planering.

Idag arbetar Trafikverket just prognosstyrt, snare än målstyrt, och det krockar ofta med kommunala resultatmål på klimat- och miljöområdet. Så länge planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål kommer klimat- och miljömålen aldrig att nås. Kort sagt, om Trafikverket bygger för ökad trafik finns det en påtaglig risk för att trafikmängden ökar i takt med att körfälten blir fler.

Vänsterpartiet anser att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen behöver ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Regeringen ska återkomma med ett nytt förslag med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planering, inriktning och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser också att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot

åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.1 Prioritera kostnadseffektiva transportåtgärder med låg klimatpåverkan

För att utsläppen av växthusgaser ska minska i nödvändig takt i enlighet med våra klimatmål krävs ytterligare åtgärder för att skapa ett transporteffektivt samhälle. Att fyrstegsprincipen till fullo tillämpas för ett trafikslagsövergripande arbetssätt är en förutsättning för att vi ska nå effektiva och hållbara transporter. Detta är en central hörnsten i bygget för att Sverige till 2030 ska nå mål om att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent, jämfört med 2010. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis enligt följande:

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Det finns få steg 1-åtgärder i fyrstegsprincipen som Trafikverket råder över. Det är i huvudsak regeringen, kommunerna och regionerna som ansvarar för att genomföra steg 1-åtgärder, som kan gälla t.ex. skatter, avgifter och informationsinsatser.

Riksrevisionen (2025:11) har konstaterat att steg 1- och steg 2-åtgärder vidtas i alltför låg utsträckning för att åtgärda brister i vår infrastruktur. Det försvårar Sveriges möjligheter att ekonomiskt effektivt uppnå ett transportsystem som är klimat- och miljömässigt hållbart.

I dag finns begränsade möjligheter för kommunerna att få ekonomiskt stöd för vissa steg 1- och steg 2-åtgärder. Det finns ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska steg 1- och steg 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvaret för att finansiera och vidta dessa åtgärder ligger i dag hos kommuner, regioner och privata aktörer. Möjlighet till incitament för kommunerna att

genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder finns i begränsad utsträckning genom krav på motåtgärder för bidrag genom stadsmiljöavtal och genom stöd från Klimatklivet.

Regeringen bör snarast återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen, som består i att försöka lösa brister genom sänkt efterfrågan eller överflyttningar mellan trafikslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

En transporthierarki bör genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behov av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering. Regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut för transportplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Åtskilliga studier visar att en hållbar klimatomställning behöver bygga på en kombination av åtgärder inom områdena transporteffektivt samhälle, elektrifiering och förnybara drivmedel. Att just transporteffektivitet är en av de åtgärder som behövs betyder att det inte räcker med att varje trafikslag blir mer hållbart. Det räcker heller inte att byta bränsle och att öka elektrifieringen.

För att uppnå transporteffektivitet, samt för att klara klimatmål och EU:s bindande krav om utsläppsminskningar i närtid, krävs en omställning av transportsystemet som leder till att biltrafikens andel av trafikarbetet minskar. För att uppnå detta krävs en sammanhållen politik för ett mer transporteffektivt samhälle, där inte bara främjande av hållbar mobilitet ingår, utan där det också finns ett nationellt trafikmål för minskad biltrafik. Regeringen bör återkomma med ett förslag på nationellt mål för minskad biltrafik till 2030 som utgår från klimatmålen och som beaktar skillnader mellan stad och landsbygd. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.2 Delmål och tidsbestämd handlingsplan för att nå fossilfria transporter senast 2035

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. Enligt regeringens nuvarande bedömning så kommer målet för inrikes transporter år 2030 att överskridas med 5,9 miljoner ton. Utsläppen från transportsektorn måste alltså minska kraftigt för att vi över huvud taget ska ha en chans att uppnå nuvarande mål.

Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel. Att sätta upp delmål för att uppnå det riksdagsbeslutade klimatpolitiska målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 är ett konkret sätt att tydliggöra vägen till måluppfyllelse för transportsektorn. Vänsterpartiet anser även att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet samt fossilfria transporter. Eftersom Vänsterpartiet anser att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället, så är det särskilt viktigt att åtgärder inom transportsektorn vidtas i närtid. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som garanterar måluppfyllelse av nuvarande mål till 2030 och som når fossilfria transporter senast 2035. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

3.3 Reduktionsplikten

Regeringens beslut om att sänka reduktionsplikten till 6 procent för bensin och diesel under perioden 2024–2026 för att en kort tid därefter komma med höjningar är utmärkande för regeringens och Sverigedemokraternas klimat- och miljöpolitik, som präglas av ryckighet och oförutsägbarhet samt motverkar mer än vad den bidrar till klimatomställningen. Sänkningen av reduktionsplikten 2024 innebar att Sverige gick från EU:s högsta nivå till en av EU:s lägsta. Redan i budgetpropositionen för 2025 verkade regeringen ha insett sitt misstag och återkom med en förändrad reduktionsplikt som trädde i kraft första juli i år. Förändringen innebär att reduktionsplikten höjdes från 6 till 10 procent och förlängs till 2030 samtidigt som publik laddning av el också ska inkluderas i reduktionsplikten.

Historiskt sett har en ökad andel biodrivmedel gett de största bidragen till minskade koldioxidutsläpp från trafiken i Sverige. Denna utveckling bröts 2024 när regeringen drastiskt sänkte reduktionsplikten. Sänkningen, tillsammans med andra sänkta skatter på

fossila drivmedel, ledde till att användningen av fossila bränslen, och därmed utsläppen, ökade under 2024 med omkring 22 procent eller 3 miljoner ton.

De senaste åren har höga bensinpriser varit ett omdiskuterat ämne och något som Tidö-gänget återkommande lyft. Men tillskillnad från regeringens flathet gällande att agera för att åtgärda de höga mat- och elpriserna har de inte försuttit några chanser att sänka bensinpriset. Samtidigt har priset för att resa kollektivt ökat med 139 procent de senaste decennierna – alltså en prisökning som är betydligt större än den på bensin och diesel. Prisökningen på bensin och diesel har av Tidöpartierna beskrivits som så allvarlig att den ”riskerar att slå ut vår egen befolkning”, medan prisökningen i kollektivtrafiken (som trots att den är större) lämnats helt utan vare sig kommentar eller åtgärd. Tidöpartiernas starka fokus på bensinpriser och biltransporter ger lätt intrycket att alla kör bil – men så ser verkligheten långt ifrån ut. Var femte person över 18 år i Sverige har inget körkort och 25 procent av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ.

Det reala bensinpriset låg 2024 de facto under genomsnittet för de senaste 25 åren. Tar man dessutom hänsyn till att dagens bilar i genomsnitt är mer bränsleeffektiva, ligger kostnaden för bilkörning i dag cirka 20 procent under snittnivån sedan sekelskiftet. Som andel av hushållens inkomster är det nu billigare att köra egen bil än nästan någonsin tidigare. Det hjälper givetvis inte den som har ont om pengar och är nödgad att använda bilen p.g.a. bristande kollektivtrafik, men det sätter frågan om bensinpris i en annan dager.

Reduktionsplikten är viktig för att utsläppen av växthusgaser ska minska i enlighet med våra nationella klimatmål samt EU-åtaganden till 2030. Vänsterpartiet är och har länge däremot varit kritiskt till det ensidiga fokuset på reduktionsplikten som allennärådande styrmedel för att uppnå en fossiloberoende transportsektor till 2030, som den tidigare S-MP-regeringen hade. Den tidigare regeringen lade därmed i stor utsträckning alla ägg i samma korg. I stället för att genom breda åtgärder och styrmedel styra transportsystemet mot hållbara transporter och ett mer transporteffektivt samhälle, valde man att ensidigt förlita sig på reduktionsplikten, med mycket höga inblandningsnivåer fram till 2030. Detta utan att ha en egentlig uppfattning om framtida tillgång på hållbara drivmedel i reduktionsplikten till rimliga priser under perioden.

Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit ett stort antal åtgärder och satsningar för att minska utsläppen genom att gynna hållbara trafikslag och öka takten i elektrifieringen av vägtrafiken. Dessa åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle

minskar utsläppen hållbart och minskar behovet av bioråvaror för reduktionsplikten. I stället har vi för närvarande en infrastrukturplanering och politik som i betydande delar negligerar våra klimatmål och möjliggör satsningar som ökar biltrafiken och utsläppen av växthusgaser. Förutom problemet med ett ensidigt fokus på reduktionsplikten som redskap för att nå uppsatta klimatmål finns andra nackdelar med höga nivåer i reduktionsplikten. Även biodrivmedel ger utsläpp av växthusgaser. Ju mer vi kan minska människors behov av bil för att klara vardagen, desto större vinst för klimatet och miljön. Det är politikens ansvar att ge människor denna möjlighet.

Även om biodrivmedel ska uppfylla hållbarhetskriterier så innebär användning av diverse bioråvaror för framställningen att markområden påverkas direkt eller indirekt. Vi delar Klimatpolitiska rådets tidigare bedömning att ju mer bioenergi som används, desto större markområden kan förväntas bli påverkade och ju mer intensivt brukad marken blir, desto större risk för försämrade möjligheter till biologisk mångfald. Det finns därför starka skäl att begränsa beroendet av en reduktionsplikt med mycket höga nivåer på inblandning och i stället vidta andra åtgärder för att minska behovet av fysiska transporter och stimulera övergång till hållbara person- och godstransporter för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Vänsterpartiet har av detta skäl under lång tid föreslagit åtgärder som exempelvis stora statliga satsningar på billigare och utbyggd kollektivtrafik, färdmedelsneutralt reseavdrag och elbilsbonus för de med lägre inkomster.

Läs mer om vår syn på hållbara bränslen och reduktionsplikten i motion (2024/25:3364) med anledning av prop. 2024/25:131 Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt.

3.4 Stadsmiljöavtal som styrmedel

Stadsmiljöavtalet som innebär att kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 fanns det 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen 2022–2027. Syftet med satsningen har varit att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Även hållbara godstransportlösningar premieras. Denna miljard vill regeringen avveckla, och inga medel läggs i infrastrukturpropositionen från 2024. Vänsterpartiet invänder starkt emot

det och menar att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål.

I stället för att ta bort stödet för stadsmiljöavtalen vill vi behålla och utöka det. Trafikverkets utvärdering av stadsmiljöavtalen som publicerades våren 2025 visar på positiva effekter. Den geografiska spridningen har varit stor och såväl stora som små kommuner har sökt och fått stöd. Utvärderingen visar att stadsmiljöavtalen har drivit på utvecklingen av hållbara och aktiva transporter i städer över hela landet. Tack vare stadsmiljöavtalen har bl.a. utbyggnad av kommunal och regional infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik genomförts tidigare och i större omfattning. Avtalen har därmed bidragit till att snabba på omställningen till ett mer hållbart transportsystem. För de hittills slutförda avtalen är det särskilt noterbart att flöden av gående och cyklister har ökat och att flödet av biltrafik har minskat, i de punkter där mätningar gjorts.

Vänsterpartiet ser mycket positivt på den goda utveckling stadsmiljöavtalen redan haft för att öka andelen persontransporter med cykel- och kollektivtrafik och ser stor potential för att styra utvecklingen mot mer hållbara transportsystem. Vänsterpartiet anser att det behövs ett mål om att minska andelen biltrafik med 20 procent till 2030. Stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att lyckas uppnå målet. Vänsterpartiet föreslår därför att kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade förbinder sig att verka för en minskad biltrafik. Fokus bör ligga på storstadsregionerna och deras kommuner.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att underlätta för kommunerna att minska biltrafiken kan man med fördel använda sig av parkeringsavgifter som styrmedel. Genom att använda parkeringsavgifter som styrmedel kan miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken minskas genom att man t.ex. differentierar avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper eller genom att underlätta och skapa bättre förutsättningar för bilpooler och delad mobilitet. För att kommunerna ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för transporteffektivare och mer klimativänliga tätorter krävs dock förändringar i lagstiftningen. En sådan förändring behöver ta hänsyn till att alla inte har råd med miljövänligare bilar, varför förslaget bör utredas.

Regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar

samt ändra i plan- och bygglagen så att mobilitet skrivs in i stället för parkering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4 Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering

Bland såväl forskare som myndigheter finns i dag en samstämmig uppfattning om att de klimatmål som gäller för transportsektorn bara går att nå genom en kombination av bättre fordon, bättre drivmedel och en ökad effektivitet. Behovet av ökad effektivitet betyder att det inte räcker med att varje enskilt transportslag ställer om och blir mer hållbart, utan att det också behövs en reell förflyttning mellan trafikslag. Enkelt uttryckt betyder det att transporter med bil, lastbil och flyg behöver minska medan transporter med tåg, kollektivtrafik, gång och cykel behöver öka.

Styrmedel och åtgärder behövs för att åstadkomma den omställning av transportsektorn som krävs, men styrmedel och åtgärder påverkar olika samhällsgrupper olika. Vänsterpartiet anser att det är av central betydelse för acceptansen att utformning och genomförande av styrmedel och åtgärder tar hänsyn till fördelningseffekter och utformas med klimaträttviseperspektiv.

För att Sverige ska nå uppsatta mål inom transportpolitiken måste enligt Vänsterpartiet mer kraftfulla åtgärder genomföras för att öka transporteffektiviteten framför allt i våra städer och tätorter. En sådan inriktning kräver förutom en överflyttning av bil-, flyg- och lastbilstransporter till mer hållbara transportsätt också en ökad belägningsgrad i transporterna. På så sätt får vi person- och godstransporter med minskad energiförbrukning och klimatpåverkan. Även i glesbygd och på landsbygden finns potential för åtgärder för att stärka transporteffektiviteten, men här behöver tyngdpunkten vara att stärka tillgången till alternativ till fossila drivmedel.

Så länge infrastrukturplaneringen utgår från och baseras på en prognos om ökad biltrafik kommer biltrafiken fortsätta öka, samtidigt som den omställning av transportsektorn som krävs försvåras och försenas. Forskning visar att det som krävs för att nå klimatmål är en målstyrd planering för minskad biltrafik i kombination med elektrifiering och en ökad andel biodrivmedel. Regeringen har under lång tid valt att inte prioritera åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle, detta trots det omfattande empiriska underlaget för att det är ekonomiskt lönsamt och nödvändigt för klimatomställningen. I stället har regeringen i stor utsträckning fortsatt i gamla spår i

transportpolitiken, där stora anslag fortsatt går till nya vägprojekt och där anslag i stor utsträckning saknas för hållbara gods- och persontransporter.

4.1 Inför satsning på moderna och hållbara städer

Omställningen pågår för fullt runt om i världen. Skottland, Wales och Österrike har alla antagit nationella mål om minskad biltrafik. I städer som Milano, Rom, London, Paris och Barcelona har miljontals med bilväg gjorts om till gång- och cykelvägar och i Norge har man antagit ett nollväxtmål för biltrafiken i landets nio största tätortsområden. Målet beslutades 2012 och har sedan dess funnits med i Norges nationella trafikplaner. För att främja en hållbar utveckling av transportsektorn och uppnå nollväxtmålet kring biltrafik har Norge inrättat det som kallas för byveksavtal.

Sverige har stor potential att följa denna globala trend och bygga transporteffektiva städer som minskar utsläppen och stärker jämlikheten. Minskad privatbilism ger möjlighet att planera stadsrummet på ett annat sätt, inte minst för att ge mer utrymme till kollektivtrafik, cykel och fotgängare. 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.

Ökat kollektivt resande minskar trängseln och bidrar på så sätt till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Varje år skadas och dödas fler än 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar och över en tredjedel av de som omkommer i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de står för en mindre del av trafikarbetet. Det är alltså, rent statistiskt, betydligt farligare att gå och cykla än att köra bil. Detta måste adresseras. Sedan nollvisionen infördes har ett starkt fokus varit på biltrafiken. Det är viktiga trafiksäkerhetshöjande insatser som gjorts, men tillräckligt fokus har inte getts det faktum att det är de oskyddade trafikanterna som är överrepresenterade i skadestatistiken. För att bryta kurvan med ett ökat antal allvarligt skadade oskyddade trafikanter ser Vänsterpartiet behov av en uppdaterad nollvision som på ett tydligare sätt än idag adresserar behovet av trafiksäkerhetshöjande insatser för oskyddade trafikanter.

I linje med Agenda 2030 och mot bakgrund av det faktum att människor inte bara dör och skadas i trafiken utan även av trafiken, så anser Vänsterpartiet även att det är hög tid att bredda Nollvisionen. Utsläppen från vägtrafiken har minskat mycket sedan 1990-talet, men halterna är fortfarande oacceptabelt höga på många platser. Partiklar uppstår dels vid ofullständig förbränning i motorerna. Dels som slitagepartiklar från däck, väg och bromsar. Trafikens utsläpp är oftast större i områden där många bor. De som är mest utsatta för negativa effekter av luftföroreningar är barn, äldre och personer med astma, lung- eller hjärt- och kärlsjukdomar. Trafikens luftföroreningar och partiklar beräknas bidra till flera tusen förtida dödsfall per år i Sverige och åtskilligt lidande i form av besvär och ökade sjukdomsfall i hjärta, kärl och luftvägar. Läs mer i vår motion Trafiksäkerhet (mot. 2025/26:V360)

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 för människor att gå, cykla och dela tillgång på bil i stället för att äga egen samt resa kollektivt. Vi vill bl.a.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, alt. allmänna

lokaler som förskolor, skolor, äldreboenden och annan offentlig service. Stöd ges till ombyggnation av kontor till bostäder och allmänna lokaler.

4.2 Nationellt mål om cykel och kollektivt åkande

En utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik är en förutsättning för ett hållbart samhälle med både fungerande städer och en levande landsbygd. Att resa tillsammans är transporteffektivt, och i dag drivs över 90 procent av kollektivtrafiken med el eller förnybara drivmedel. Det innebär att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafiken sänker utsläppen och bidrar till att nå antagna klimat- och miljömål. Satsningar som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig motverkar också transportfattigdom och bidrar därmed till social hållbarhet, mer jämlika förutsättningar och ökad jämställdhet.

För att öka andelen kollektivtrafikresor har SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) tillsammans med kollektivtrafikbranschen enats om 4 av 10-målet, vilket innebär att 40% av alla resor ska vara kollektiva år 2030. Det är en målsättning som Vänsterpartiet står bakom. Kollektivtrafiken är ett delat ansvar. För att nå målet krävs både en utbyggd kollektivtrafik och betydligt lägre kollektivtrafiktaxor – först då blir kollektivtrafiken ett verkligt attraktivt alternativ till bilen. För att åstadkomma detta behöver resurser avsättas på nationell nivå, vilket Vänsterpartiet gör. Vänsterpartiet har föreslagit ett årligt statligt investeringsstöd på 5 miljarder för att möjliggöra utbyggnad av kollektivtrafiken i regionerna. Syftet med investeringsstödet är att säkerställa att nyinvesteringar genomförs för utbyggnad av kollektivtrafiken och omställning till fossilfria fordon.

Regeringen bör ställa sig bakom 4 av 10-målet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Allt fler använder cykeln för att pendla till jobb eller fritidsaktiviteter. Det är positivt. För att stärka det nationella ansvaret för ökad cykling anser vi bl.a. att ett nationellt mål för ökad cykling bör antas. Läs mer om vår politik och konkreta förslag på området i motionen Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (mot. 2025/26:V365).

4.3 Ge kommuner och regioner rätt att besluta om trängselavgifter

Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i storstäder och större städer. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter

kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

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 trängselavgifter 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 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.

4.4 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 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.

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 2026 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.

Även resepolicy är ett viktigt verktyg för att öka andelen hållbara resor och minska klimatpåverkan i linje med antagna klimatmål. Klimatmålen får inte reduceras till tomma ord utan det som beslutats ska också genomföras. Att offentliga aktörer har en konsekvent hållning och tar klimatmålen på allvar är därför viktigt.

Tidöpartierna upprepar ofta att ”de olika trafikslagen inte ska ställas emot varandra”, vilket äger sin riktighet. De olika trafikslagen kompletterar varandra och samtliga trafikslag behövs. Det betyder dock inte att alla trafikslag är lika hållbara. Avvägningar och prioriteringar behöver göras, genom att t.ex. välja tåg framför flyg på resor där detta är möjligt. Ett sådant ställningstagande ifrågasätter inte de olika trafikslagens betydelse utan ser till resans klimatpåverkan och vad som kan göras för att minska denna. Tidöpartierna har dock valt att både beskriva och hantera resepolicy som tar klimatmålen på allvar som ett problem. De har inte bara urvattnat regeringskansliets resepolicy genom att stryka tidigare skrivningar om att tåg ska väljas framför flyg när tidsvinsten är liten utan driver också, mitt i en pågående klimatkris, på för att hela det offentliga Sverige ska följa efter genom att uppmana kommuner och regioner att anta ”en mer flygvänlig resepolicy” och att ”stödflyga”. Inte heller detta vägval som regeringen gjort leder till minskade utsläpp i linje med klimatmålen.

4.5 Möjliggör transporternas klimatomställning i hela landet

För transportsektorn finns två mål på kort sikt. Dels det nationella 2030-målet, som innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 % till 2030, dels EU:s bindande krav om halverade utsläpp inom ESR-sektorn (där transporter ingår) till 2030.

Att ställa om transportsektorn på det sätt som krävs för att klara antagna mål och hålla uppvärmningen väl under två grader handlar om att åstadkomma en snabb, stabil och genomtänkt utsläppsminskning. Men utsläppsminskningar är i sig inte nog, utan det som krävs de kommande åren är ett systemskifte där vi fasar ut och gör oss oberoende av fossila bränslen. Det är en stor omställning som behöver ske snabbt, ordnat och rättvist.

Regeringen har under innevarande mandatperiod vid flera tillfällen sänkt drivmedelsskatterna. Vilket har fått negativa effekter för klimatet. Det fanns ett skäl till

att de låg på den nivå de låg. Beskattning av drivmedel är dock ett trubbigt verktyg som kan slå väldigt olika. Det är naturligtvis stor skillnad mellan hög- och låginkomsttagare, om man bor i en storstad och har tillgång till en väl utbyggd kollektivtrafik eller bor i glesbygd och saknar alternativ till bil.

Därför är det viktigt att styrmedel utformas på ett sätt som gör att de inte förstärker, utan minskar, klyftor mellan stad och landsbygd och att man sätter in kompensatoriska åtgärder för att undvika negativa fördelningseffekter.

Alternativen till egen bil behöver dock utvecklas och de brister som finns i likvärdighet över landet behöver åtgärdas genom att bl.a. förstärka och bygga ut kollektivtrafiken, så att vi faktiskt lever upp till funktionsmålets krav om grundläggande tillgänglighet av god kvalitet i hela landet, det gör vi inte idag. Här driver vi från Vänsterpartiet på för att staten ska ta ett större ansvar för en utbyggd, tillgänglig, prisvärd kollektivtrafik. På det här området saknar regeringen helt egna förslag.

Vi vill också från Vänsterpartiet utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar med en högre vägskatt i storstäder som har god tillgång till kollektivtrafik och en låg alternativt slopad vägskatt på landsbygden där alternativ till bil saknas. En differentierad vägbeskattning av den här typen har förutsättningar att styra mot mer hållbara transportslag samtidigt som det också skulle bidra till stärkt regional rättvisa. Regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och tillkännager detta för regeringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5.1 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 belägningsgrad 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.

4.5.2 Laddinfrastruktur

Tillgången till laddning är central. För de flesta i dag är hemmaladdning en förutsättning för att det ska bli ekonomiskt hållbart. En omfattande omställning till el behöver vara rättvis; oavsett var du bor i landet behöver du tillgång till billig laddning, t.ex. i eller nära hemmet. Ser man på transportsystemet i sin helhet och att bilresandet ska minska är det särskilt viktigt att satsa på glesbygden. Människor på glesbygden behöver kunna förlita sig på att det är värt att ställa om till elbil. Även de som bor i hyresrätt i flerbostadshus måste kunna förlita sig på att det går att ladda bilen på en parkering i närheten av bostaden.

Ett sätt att se på laddinfrastruktur och tillgänglighet är att det ska vara lika enkelt att ladda som det är att tanka. Ett första steg skulle kunna vara att alla bensinstationer måste kunna erbjuda laddstolpar. Vänsterpartiet vill ha ett enhetligt, nationellt system för publika laddstationer och har vid upprepade tillfällen lagt förslag till beslut i riksdagen om det. Riksdagen har även ställt sig bakom Vänsterpartiets förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, med tydliga mål till 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, pendlingsparkeringar, hamnar, företag och bostäder samt att regeringen aktivt arbetar inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur.

Sedan dess har satsningar gjorts både i budget och på andra sätt för att bygga ut laddinfrastrukturen. Vilket har resulterat i att det i Trafikverkets prioriterade vägnät finns snabbladdningsstationer för personbilar inom tio mils avstånd i nästan hela landet. På europavägar och utpekade riksvägar är avståndet ännu kortare, med snabbladdning tillgänglig inom sex mils avstånd. Även för tunga fordon pågår en utbyggnad av laddinfrastrukturen. Vänsterpartiet är positivt till den förbättring av laddinfrastrukturen som skett de senaste åren men oroande tecken finns på att elektrifieringen stannar av. Under 2024 så minskade nybilsförsäljningen av elbilar med 16 procent samtidigt som exporten av elbilar, från Sverige till andra länder, ökade med 74 procent. Att antalet registrerade elbilar i Sverige minskade under 2024 är uppseendeväckande, det har inte

hänt sedan mätningarna infördes. Trendbrottet är en direkt effekt av regeringens förda politik med bl.a. slopad elbilsbonus och sänkt skatt på fossila bränslen. Klimatpolitiska rådet konstaterar i sin senaste rapport från mars 2025 att regeringens beslut under 2024 ”till övervägande del har bidragit till att motverka utvecklingen mot ett mer transporteffektivt samhälle”.

Generellt sett är också tillgången till laddinfrastruktur sämre i gles- och landsbygdskommuner än i städer. I flera kommuner saknas det helt eller finns endast ett fåtal publika laddstolpar.

Ett av grundproblemen är att alla åtgärder regeringen vidtagit kring utbyggnaden av laddinfrastrukturen i huvudsak sker på marknadsmässiga grunder, där statens insatser fokuseras på att samordna och följa upp. Det är inte tillräckligt. Staten behöver ta ett helhetsansvar för laddinfrastrukturen och säkra en god tillgång till laddplatser i hela landet.

Regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per 10 laddbara fordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5.3 Dela mera

Bilen är oavsett vad vi tycker om det en viktig del av vårt transportsystem, men den är dyr och har en stor klimatpåverkan. En genomsnittlig bil står oanvänd 96 procent av tiden. Sverige har 5 miljoner bilar i trafik, en siffra som blottlägger ett enormt slöseri med resurser. Med rätt förutsättningar kan vi nyttja den effektivare. Vi behöver dela mera. Bildelning frigör plats, minskar utsläppen och är ofta billigare än att äga egen bil.

Sverige behöver skynda på delningsekonomin. Det finns en statlig bilpoolsutredning från 2020 som lämnade förslag om hur bil-, motor-cykel- och mopedpoolstjänster, s.k. bilpoolstjänster, ska kunna främjas. I utredningen efterlyses bl.a. en nationell definition av bildelning. En annan slutsats är en rekommendation om att sänka momssatsen för bilpooler till sex procent. I Frankrike har man infört en check för att prova på delad mobilitet. Sverige behöver ta efter goda exempel och ta intryck av den bilpoolsutredning som gjorts. Stat och kommun behöver aktivt underlätta och stötta framväxten av bilpooler. Det är dock inte bara bilen som vi kan dela med andra. Låncykel, hyrcykel och elsparkcykel är andra exempel på delad mobilitet. Det behövs en strategi för att främja ett ökat delat resande och underlätta MAAS (delad mobilitet). Regeringen bör återkomma med en strategi som främjar ett ökat delat resande och

förslag som gör bildelning enklare och smidigare. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5.4 Stärk landsbygdens tillgänglighet till digitala kommunikationer

Samhället har genomgått en omfattande digitalisering och mycket av arbetslivet, myndighetskontakter, socialt liv och fritids- och kulturaktiviteter sker över internet. En bra och fungerande internetanslutning är därmed en förutsättning för fullständig delaktighet i samhället och därmed det offentligas ansvar. Enligt regeringens bredbandsstrategi "Sverige helt uppkopplat 2025 – en bredbandsstrategi", bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband (1 Gbit/s) år 2025. PTS kartläggning från 2024 visar att mer än 98 procent av alla hushåll och företag hade tillgång till en bredbandsanslutning med minst 1 Gbit per sekund i oktober 2024. Antingen via egen anslutning eller med en fiberansluten byggnad i sin absoluta närhet.

Glesbygden står för just över 700 000 (11,28 procent) av alla hushåll och företag i Sverige. Av alla hushåll och företag i glesbygd saknar runt 70 000 fiber i absolut närhet. Givet att avstånden är större i glesbygden och tillgången sämre är det här som de sista två delmålen för 2025 faller. Endast 46,4 procent av alla hushåll och företag i glesbygden har ett abonnemang på fiber. Detta är lägre än i Sverige som helhet (nationellt är det 59,6 procent som har fiberabonnemang).

Även om tillgången till bra bredband numera är betydligt bättre i hela landet så återstår det att säkra tillgången till fiber i de delar av glesbygden som fortfarande saknar det. Det finns också stora utmaningar i möjligheter och kunskap att använda tekniken. Det kan dels handla om bristande kunskap och förmåga att uträtta ärenden via internet. Dels har inte alla råd och möjlighet att skaffa ett eget bredbandsabonnemang eller datorer och smartphones. För trots ökningen av fiberabonnemang visar PTS kartläggning för 2024 att det finns många hushåll och företag (1 606 000) som har tillgång till fiber i byggnaden men ändå väljer att inte köpa tjänsten. Nästan var tredje hushåll och företag med fiber indraget i byggnad har valt att inte köpa tjänsten.

Det kan konstateras att den marknadsstyrda bredbandsutbyggnaden inte har skapat det helt uppkopplade Sverige som var syftet, utan istället förstärkt och fördjupat skillnader mellan stad och landsbygd. Här behövs ett omtag. Den nya digitaliseringsstrategin, som regeringen sagt ska tas fram, behöver bryta med marknadsstyrningen, innehålla en ambitionshöjning och tydligt adressera landsbygdens behov. Läs mer i vår motion Fungerande postservice, bredband och telefoni i hela landet (mot. 2025/26:V361)

4.6 Social hållbarhet och inkluderande transportinfrastruktur

Utformning av transportinfrastruktur påverkar människors livsmiljö i stort. Olika grupper människor rör sig i transportsystemet på olika sätt, utifrån olika syften, behov och förutsättningar. Socialt hållbar och inkluderande transportinfrastruktur handlar bl.a. om jämlik tillgänglighet till platser och aktiviteter, dvs. att alla ska kunna använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet till skola och utbildning, arbete, sjukvård eller samhällsservice, men även kultur och andra upplevelser samt fritidsaktiviteter och rekreation. Det handlar också om stärkandet av en infrastruktur som underlättar människors vardagsliv och lämnar utrymme för rekreation och möten.

Transportinfrastrukturens anläggningar och miljöer ska vara inkluderande och tillgängliga för människor med olika förutsättningar oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status, etnicitet eller funktionsvariation.

Det finns mycket forskning på området och Trafikverket utlyste nyligen en satsning ur sin forskningsportfölj Bygga på forskning om människors upplevelser och behov i relation till transportinfrastrukturens miljöer. Syftet med satsningen är att ny kunskap ska bidra till utformning av miljöer som främjar människors hälsa, välmående och livskvalitet, som är inkluderande och socialt hållbara.

Vänsterpartiet tycker att det är väldigt viktigt att den sociala hållbarheten och inkluderingsfrågan får ta plats i ett tidigt stadium i planering och utveckling av transportinfrastrukturen.

Regeringen bör vidta åtgärder för att social hållbarhet och inkludering alltid ska beaktas i infrastrukturplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Cykel

Det finns stora samhällsvinster med ökad cykling. Att öka andelen cyklande kan minska både klimat- och miljöpåverkan inom transportsektorn. Genom att man gör det attraktivare att cykla kan även trängseln minska på vägarna och stadsmiljöerna förbättras. Cykling bidrar även till förbättrad folkhälsa. Trots det har cykling ett litet utrymme i Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden. Trafikverket har valt att inte uppdatera det underlag som togs fram för åtgärdsplaneringen 2018–2029 för att tydliggöra hur cykelfrågor kan stärkas och hanteras i planeringen för utveckling av transportsystemet på såväl nationell som regional och kommunal nivå. Vänsterpartiet

anser att detta är en brist då inte minst staten måste ta ett ökat ansvar för att möjliggöra de stora vinster som ökad cykling skulle kunna generera för människor och samhället.

Det ska vara lätt och tryggt för människor att ta sig fram hållbart i vardagen. För att fler ska använda cykel som färdmedel krävs att cykelvägar och kollektivtrafikplatser är trygga och säkra. Om dessutom barns och ungdomars cyklande stärks skapas goda förutsättningar för framtida transportvanor som är miljövänliga och hälsofrämjande.

Den europeiska cykeldeklarationen, som regeringen undertecknat, lyfter cykeln som ett centralt transportslag för den gröna omställningen, folkhälsa och framkomlighet. Deklarationen pekar på betydelsen av att ekonomiska medel frigörs till ökad cykling på alla politiska nivåer och av att cykling integreras på alla nivåer av transportplanering. I regeringens proposition saknas dock förslag på åtgärder som styr mot en åtgärdsplanering i enlighet med cykeldeklarationen.

För att stärka det nationella ansvaret för ökad cykling behöver infrastrukturen för cykling stärkas i planeringsarbetet. Stadsmiljöavtalen spelar en viktig roll för att stärka cykelinfrastrukturen. Vänsterpartiet anser i motsats till regeringen och Sverigedemokraterna att stadsmiljöavtalen bör fortsätta med nya stödpengar för att stimulera fler hållbara resor med bl.a. cykel och kollektivtrafik i våra tätorter. Därutöver behövs både ökade volymer och separata statliga anslag för cykelinfrastruktur. Läs mer om vår politik och konkreta förslag på området i motionen Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen (mot. 2025/26:V365).

6 Ökad och förbättrad kollektivtrafik

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. Vänsterpartiet anser som ovan angetts att det ska införas ett nationellt mål om att var 4 av 10 resor ska ske kollektivt till 2030.

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 har därför presenterat sitt förslag om en Sverigebiljett samtidigt som vi säkerställer utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har, som konstaterats, varit oproportionerlig under lång tid. Biljettpriserna har skenat och är i dag långt över priset på drivmedel eller konsumentprisindex. Vänsterpartiet vill utreda en ny modern lagstiftning som säkerställer kollektivtrafikens roll i klimatomställningen och som samtidigt förbjuder huvudmännen att höja priset mer än KPI. En modern klimatlag som syftar till att värna kollektivtrafikens tillgänglighet skulle garantera rätten till en överkomlig kollektivtrafik även framgent. Genom stiftandet av denna nya prislag för kollektivtrafiken etablerar vi kollektivtrafikens roll som en omistlig del av klimatomställningen.

Regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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 en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.1 Inför en Sverigebiljett

Priserna är just nu höga för kollektivtrafikresenärerna på många platser i Sverige. De senaste åren har priserna återkommande höjts. Ett land som går i motsatt riktning är Tyskland. I maj 2023 infördes den så kallade Tysklandsbiljetten. En biljett som gäller för obegränsat resande med regionaltåg, buss, tunnelbana och spårvagn i hela landet. När den infördes kostade den 49 euro per månad och numera är priset 58 euro per månad. För arbetspendlare är biljetten ännu billigare. Tysklandsbiljetten finansieras av både staten och delstaterna och infördes som en fortsättning på kampanjen från

sommaren 2022 för att locka tillbaka resenärer efter pandemin. Då kostade en månadsbiljett 9 euro i månaden. 52 miljoner människor köpte en biljett, varav 10 miljoner som vanligtvis inte åker kollektivt. Enligt uträkningar minskade utsläppen med 1,8 miljoner ton koldioxid under perioden. Förhoppningen vid införandet av Tysklandsbiljetten var att ytterligare 5,6 miljoner resenärer ska börja åka kollektivt utöver de drygt 11 miljoner tyskar som redan gjorde det.

Införandet av biljetten väckte en del kritik och många kritiker har hävdat att biljetten inte får bilister att resa kollektivt istället för att ta bilen. Under våren 2025 kunde en grupp forskare vid det tyska forskningsinstitutet Potsdam Institute for Climate Impact Research (PIK), som anses vara ett av Europas framstående centra för klimat- och hållbarhetsforskning, visa en helt annan bild. Deras studie visar att Tysklandsbiljetten vunnit resenärer från bilen till kollektivtrafiken och att en betydande del av de resor som tidigare gjordes med bil tack vare biljetten nu görs med kollektivtrafik. Dessutom är det längre bilresor, över 30 kilometer, som främst har ersatts med buss eller tåg. Biljetten har också lett till stora minskningar av koldioxidutsläppen.

Vänsterpartiet vill se en modell som tar rygg på Tysklands populära, framgångsrika och rikstäckande månadsbiljett. Sverige behöver en Sverigebiljett. Det ska vara en taxa för vuxna och arbetspendlare och en annan, lägre för pensionärer, barn och unga. Det ska vara enkelt och billigt och man ska kunna resa obegränsat i all kollektivtrafik i hela landet. Målet är att fler ska ställa bilen.

I stället för en mängd olika regionala system med dithörande olika taxor skulle vi få ett kort som skulle fungera likadant i hela landet. Den på tillfälligt besök i valfri stad skulle inte behöva ladda ned nya appar eller läsa in sig på den nya regionens biljettsystem, utan kunde bara enkelt fortsätta sin resa med sin Sverigebiljett. En Sverigebiljett skulle locka fler resenärer och vara en omistlig del av klimatomställningen.

Det behövs en nationell politik som ger tydliga villkor för kollektivtrafiken, som investerar i infrastruktur och möjliggör en välfungerande, prisvärd kollektivtrafik. Regeringen bör utreda införandet av en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.2 Inrätta ett nationellt biljettsystem och en nationell kollektivtrafikmyndighet

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.

Vi vill även inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som kan ta ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken i hela landet i syfte att skapa likvärdighet, möjliggöra ökad kollektivtrafik i linje med 4 av 10-målet och se till att de nationella klimatmålen på området uppnås. Myndigheten får även till uppgift att hantera Sverigebiljetten och inrätta ett nationellt biljettsystem. I vår motion för utgiftsområde 22 Kommunikationer (2025/26:V368) avsätter vi medel för detta ändamål.

Regeringen bör inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.3 Investeringsstöd till kollektivtrafiken

Flera saker måste göras samtidigt för att öka andelen resor med kollektivtrafik och minska bilismen i våra städer. Exempelvis måste samhällsplaneringen ge mer utrymme för kollektivtrafik och tillgången till kollektivtrafik måste öka. För att fler ska kunna klara sig utan bilen behöver kollektivtrafiken utvecklas, byggas ut och anpassas så att den kan tillgodose transportbehoven både i städer och på landsbygderna. Vänsterpartiet vill att ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken implementeras, för att öka klimatambitionerna med kollektivtrafiken och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet. Därför avsätter Vänsterpartiet 5 miljarder kronor årligen för att bidra till en utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken, vilket även omfattar elektrifierade busslinjer med dithörande elbussflotta.

Regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil

och förbättrad tillgänglighet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.4 Indexera trafikavtalen

Transporter och resor är nödvändigt för att hela samhället ska fungera och utvecklas och den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. Enligt Funktionsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Statens ansvar för att säkerställa att det finns en grundläggande tillgänglighet i hela landet verkställa bl.a. genom trafikavtalen som tecknas för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet av kollektivtrafik i hela landet. Trafikavtalen är särskilt viktiga där det inte är kommersiellt lönsamt för trafikoperatörer att bedriva trafik. Dessa avtal möjliggör för Trafikverket att teckna avtal med olika operatörer för att upprätthålla och förbättra kollektivtrafiken där det annars skulle finnas brister.

Det finns dessutom en bred politisk samsyn om att det är viktigt att transportinfrastrukturen fungerar i hela landet – en fråga som också regeringen lyfter fram som prioriterad. I regeringens infrastrukturproposition, som presenterades i oktober förra året, skriver man: Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var i landet man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Transporter och resor är nödvändigt för att hela samhället ska fungera och utvecklas och den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling.”

I mitten av oktober förra året, endast två månader innan trafikstart för 2025, meddelade Trafikverket att de saknar budgetutrymme 2025 för att täcka trafikavtalen och därmed även saknar medel för att fullt ut betala för den tillgänglighet som identifierats som prioriterad att upprätthålla. Det senaste året har nattågstrafiken mellan Göteborg-Umeå samt Göteborg och Jämtland lagts ned. För närvarande saknar nattågen Stockholm-Övre Norrland anbud, vilket riskerar att även denna sträcka läggs ned. Fungerande nattåg i hela landet är viktigt och måste säkerställas. Regeringen bör därför vidta åtgärder för att svenska nattåg fortsätter gå på samma sträckor som idag med

bibehållen funktionalitet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Att säkerställa medel till samtliga befintliga trafikavtal är mycket angeläget. Läs mer i vår motion för utgiftsområde 22 Kommunikationer (mot. 2025/26:V368).

Vänsterpartiet vill även att trafikavtalen indexeras för att säkra mer långsiktigt stabila förutsättningar och villkor. De trafikavtal som tecknas har långa avtalstider. Det betyder att mycket kan hända under en avtalsperiod och att förutsättningar och kostnadsbild kan förändras. Det behöver man ta höjd för. Genom att inte indexera trafikavtalen så har man byggt in en osäkerhet. Beslut om finansiering av trafikavtalen tas idag varje år och utan indexering kan förutsättningarna ändras med kort varsel. Det är inte rimligt

Regeringen bör vidta åtgärder för att indexera trafikavtalen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.5 Skattebefria elbussar och inför elbusspremie

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.

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

Regeringen bör återkomma med förslag om 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:s regelverk. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sommaren 2023 avskaffade regeringen elbusspremien med en månads varsel med argumentet att den ”spelat ut sin roll”. De flesta regionala kollektivtrafikmyndigheterna med stadsbusstrafik har ännu inte gått över till eldrivna bussar. En eldriven buss

är 1–3,9 miljoner kr dyrare jämfört med motsvarande dieselbuss. Kostnaden för att ersätta nuvarande bussflotta med elbussar kommer att uppgå till flera miljarder jämfört

med om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna väljer exempelvis dieselbussar eller bussar som drivs med biogas.

För att undvika att elektrifieringen av busstrafiken stannar av på samma sätt som den till stor del gjort inom personbilstrafiken till följd av borttagandet av miljöbilsbonusen så anser Vänsterpartiet att en elbusspremie återigen bör införas. Vänsterpartiet föreslår därför i sin budget för 2026 ökat anslag för att stärka omställningen till fler elbussar.

Läs mer om vårt förslag i vår motion på utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur (mot. 2025/26:V583).

6.6 Inför ett nytt färdmedelsneutralt reseavdrag

Vänsterpartiet föreslår att dagens regelverk för reseavdragen ersätts med ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag. Till skillnad från dagens system som gynnar bilresor i storstadsregioner skulle ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag behandla alla reseslag neutralt och utjämna regionala skillnader. Ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag är ett effektivt styrmedel för att sänka växthusgasutsläppen vid arbetspendling. Ett sådant regelverk skulle också minska det utbredda fusket som finns i dagens system och bättre möta det faktiska resandemönstret; dagens reseavdrag går till 90 procent till bilresor, trots att bara 60 procent av arbetsresorna sker med bil.

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.

6.7 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.

I dagsläget är det möjligt att för en arbetsgivare att stimulera miljövänliga resor med bil men inte med kollektivtrafik. Effekten av avskaffad beskattning av kollektivtrafikkort skulle medföra en betydlig kostnadsminskning för kollektivtrafikkort för arbetstagare. Detta skulle i sin tur medföra en stor ökning av resandet med kollektivtrafik samtidigt som bilresandet minskar – vilket även gör att utsläppen minskar. Mindre bilresor innebär även färre trafikolyckor och minskad trängsel i våra städer. En fullsatt buss tar lika många resenärer som en 300 meter lång bilkö.

Vänsterpartiet anser att det därför är angeläget att vidta åtgärder som sänker kostnaden för kollektivtrafikkort för arbetstagare som har denna förmånsbeskattning. Regeringen kom nyligen med ett förslag om halverad förmånsbeskattning på kollektivtrafikkort. Det är ett steg i rätt riktning men vi anser inte att det är tillräckligt.

Förmånsbeskattningen på kollektivtrafikkort behöver avskaffas i sin helhet. Det är ett sätt att minska orättvisan mellan trafikslagen samt öka antalet arbetsresor som sker kollektivt. Att öka kollektivtrafikens andel är helt avgörande om vi ska klara klimatmålen.

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

7 En järnväg för framtiden

7.1 Mer järnväg och nya stambanor

Förra året anmäldes 73 649 fel på den svenska järnvägen, det är mer än 200 fel per dag. Underhållet på järnvägen är idag kraftigt eftersatt och en mycket stor underhållsskuld har tillåtit växa fram. 2018 uppgick underhållsskulden på järnvägen till 36 miljarder. Nu, mindre än tio år senare, är den uppe i 91 miljarder. Det är en dramatisk ökning och visar tydligt hur underhållsskulden idag inte bara ökar, utan skenar i ett avreglerat, marknadsutsatt järnvägssystem som ingen lyckas ta det samlade ansvaret för.

Under 2024 nådde punktligheten nya bottenrekord. 40 procent av passagerartågen var försenade förra året och sommaren 2025 har präglats av tågkaos med omfattande förseningar och stillastående tåg. Hundratals resenärer har suttit fast på tåg, vid ett tillfälle i 11 timmar, vid ett annat i 9 timmar. Förutom underhållsskulden finns också en stor kapacitetsbrist. Resandet på järnväg har mer än dubblats de senaste decennierna,

men järnvägen har inte byggts ut. Vi har idag rekordmånga tåg på ett slitet, underdimensionerat järnvägsnät som inte räcker till.

Svensk transportinfrastruktur, som egentligen har alla förutsättningar att vara i världsklass, beskrivs av svensk industri som ett tillväxthinder. Svensk järnväg har rasat i internationell ranking och låg vid den senaste mätningen på plats 40 i internationell jämförelse. Vi är idag, efter decennier av underfinansiering, i ett läge där behoven är enorma, samtidigt som vi på kort tid måste ställa om transportsystemet för att klara klimatmål. Järnvägen, som är ett kapacitetsstarkt och effektivt transportmedel som kräver lite energi och har låga utsläpp, är helt central för att ställa om och minska transportsektorns klimatpåverkan.

Utöver detta är också järnvägen utpekad som kritisk infrastruktur av Försvarsmakten. Det här gör det sammantaget uppenbart att svensk järnväg idag inte uppfyller de krav som ställs. Det finns heller inget som tyder på att en lösning skulle vara nära förestående. Så här kan det inte fortsätta. En haverikommission behöver inrättas för järnvägen. Regeringen bör därför inrätta en haverikommission för järnvägen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringens infrastrukturproposition från 2024 är en missad möjlighet att göra något åt den katastrofala situation som råder runt om på landets järnvägar. Det behövs massiva investeringar och större ambitioner än det som presenteras i propositionen. I stället för att järnvägen utvecklats har trafiken på flera viktiga sträckor i stället avvecklats på senare tid. Staten har ett avgörande ansvar för att hela Sverige ska hänga samman. Det behövs tågtrafik som kopplar ihop våra landsändar. Det behövs en politik som satsar på järnvägen och som sätter samhällsnyttan före vinstmaximering.

Nya stambanor behöver byggas på grund av att det behövs mer kapacitet – det är helt enkelt fullt på spåren. Kapacitetstaket är nått. Lägg därtill den stora spelförändraren, Fehmarn Bältförbindelsen, och det är uppenbart att vi snabbt behöver bygga ut järnvägskapaciteten i Sverige. När vi bygger ny järnväg anser vi att det är rimligt att vi bygger för högre hastigheter. Kostnaden jämfört med att bygga för långsammare tåg är liten och vinns igen mångfalt när många fler kan transporteras när fler tåg kan köras i högre hastighet. Med nya stambanor skulle vi kunna ersätta 2–3,5 miljoner flygresor med klimatsmarta tågtransporter. Men kanske än viktigare är möjligheten till ökat regionalt resande. Med nya stambanor frigörs kapacitet på de ordinarie spåren, de som används i dag. De kan med fördel ta emot ett ökat regionalt resande samt betydligt mer godstransporter. Fler spår minskar också sårbarheten, vilken är väldigt hög i dagens

järnvägssystem. Ett sårbart järnvägssystem är störningskänsligt och leder till förseningar och punktlighetsproblem. Bristen på avlastande banor hindrar och försenar nödvändigt underhåll.

Vi vill bygga de nya stambanorna som ett helt och hållet lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation vid sidan av den ordinarie infrastrukturbudgeten. Genom att bygga dem med lånade medel och som ett separat projekt finns ingen risk för att medel till de nya stambanorna kan konkurrera med viktiga investeringar i andra infrastrukturprojekt – en risk som regeringens betoning av vidmakthållande annars kan leda till. Vänsterpartiet har exempelvis i den försvarspolitiska överenskommelsen varit drivande för att även den civila delen av totalförsvaret omfattas och att upprustningen finansieras genom statliga lån, inte genom nedskärningar inom välfärden. Rent konkret innebär överenskommelsen att 300 miljarder kronor ska lånas under de kommande åtta åren för att möta det förändrade säkerhetsläge, bygga upp ett robustare totalförsvaret och nå upp till de åtaganden som Nato-medlemskapet innebär för Sverige. 50 miljarder av dessa 300 miljarder reserveras för investeringar i den civila delen av totalförsvaret – som tåginfrastruktur och bättre beredskapslager för vård och mat.

Parallellt med nya stambanor finns flera andra viktiga järnvägsbyggen som kommer att spela en viktig roll i svensk ekonomi. Flera av dessa byggen finns med i innevarande infrastrukturplan, men problemet är att nästan alla saknar full finansiering och det kommer därför att ta lång tid innan de står klara.

Vänsterpartiet föreslår att alla järnvägsprojekt som finns i innevarande plan ska färdigställas. Vi vill dessutom att flera av dessa ska byggas fortare än regeringens förslag samt att ett antal viktiga byggen ska läggas till. Genom att vi finansierar de nya stambanorna med lånade medel, utesluter ett antal vägbyggen samt totalt sett utökar den ekonomiska ramen avsevärt har vi råd att bygga mer järnväg och göra det snabbare.

Läs mer i vår motion (2024/25:3234) med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

7.2 Järnväg Sverige

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.

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.

Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen. Förslaget innebär att helhetsansvaret för den svenska järnvägen samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Den ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. De olika tågoperatörerna kvarstår p.g.a. EU-krav men får verka i ett system där samhället har kontrollen och där järnvägens bästa kommer i första rummet, inte operatörernas.

Järnväg Sverige ska sätta förutsägbara priser. Biljettpriserna ska sänkas med 20 procent jämfört med dagens priser för att nå ambitionerna om ökad spårbunden trafik. Vänsterpartiet föreslår även att ett konkret mål sätts för en ökning av spårbundna transporter och att ny räls byggs för att öka spårkapaciteten. Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi lägre priser och pålitliga tåg. Vinnare är resenärerna, klimatet och industrin.

Regeringen bör i enlighet med vad som ovan anförts inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Underhållet på svensk järnväg är kraftigt eftersatt och det finns stora, konstaterade problem med alltför mycket akut avhjälpning istället för förebyggande underhåll. Det betyder att järnvägsunderhållet i stor utsträckning präglas av att släcka bränder, vilket gör att man hela tiden ligger efter och inte kommer ikapp. Detta är en effekt av marknadsstyrning och snedvridna incitament där det förebyggande underhållet skjuts upp eller prioriteras ned för att det inte anses tillräckligt lönsamt att utföra. Trafikverket har dessutom i över ett decennium enbart varit en beställarorganisation för järnvägsunderhåll, vilket inneburit att myndigheten kommit allt längre bort från den praktiska verksamheten och över tid tappat viktig kunskap och kännedom om järnvägsanläggningen. Det gör det allt svårare för Trafikverket att bedöma vilket underhåll som behövs och hur mycket betalt man ska ta för det underhåll som läggs ut. För att stärka kunskapen om järnvägsanläggningen, öka kostnadskontrollen och undvika snedvridna incitament och höga transaktionskostnader så behöver underhållet föras

tillbaka och bedrivs i offentlig regi. Den som ansvarar för att förvalta järnvägsnätet ska också utföra underhållet.

Även regeringen konstaterar att underhållsskulden ökar och att skicket på järnvägen försämras. Ansvarig minister kallar svensk järnväg för ”ett ruckel” men lösningarna lyser, trots detta, med sin frånvaro. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ”stärka sin kostnadskontroll” och ”öka sin beställarkompetens”. Det är djupt otillräckligt och hanterar på inget sätt det systemfel som är grunden till järnvägens problem. Också den av regeringen tillsatta Produktivitetskommissionen konstaterar att ett organisatoriskt grepp behövs och ser det som motiverat att göra en översyn och utvärdering av Trafikverket och sektorn som helhet för att analysera om organiseringen av sektorn är ändamålsenlig.

Som en del i satsningen Järnväg Sverige bör det inrättas ny myndighet för ett sammanhållet och effektivt banunderhåll i offentlig regi. Regeringen bör därför inrätta en ny myndighet för ett sammanhållet och effektivt banunderhåll i offentlig regi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.3 Samhällsnytta i stället för vinstmaximering

Järnväg Sverige är Vänsterpartiets svar på det kaos som råder på svenska järnvägar. Det är dock ett politiskt förslag som ännu inte är förverkligat. Vi har fortfarande ett avreglerat SJ att förhålla oss till.

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 ett starkt fokus på att skapa vinst. SJ:s aviserade nedläggning av pendeltåget mellan Stockholm och Uppsala och de inställda nattågen Göteborg–Umeå/Åre är de senaste exemplen på detta systemfel. SJ AB tvingas 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 och försäljning på internet. Personlig service är tillgänglig endast via telefon efter långt köande, och att köpa en biljett kontant är svårt och dyrt.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas att 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 ha 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. I dagsläget sätter dock EU:s lagstiftning stopp för en sådan styrning och utveckling av SJ AB.

Vänsterpartiets mål är – i strid mot EU:s lagstiftning – att det överskott som 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 till en minskad miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen bör verka i EU för att SJ ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.4 Sverige får inte bli en järnvägsflaskhals

När den två mil långa Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland står färdig senast 2029 förväntas både gods- och persontransporterna öka kraftigt. Förbindelsen, med sina möjligheter till gröna resor och godstransporter, bär på en potential att bidra till klimatomställningen i norra Europa och smörja den ekonomiska motor som Öresundsregionen har kommit att bli för både Danmark och Sverige. Men byggs järnvägskapaciteten inte ut med nya spår kommer hela Sverige att förvandlas till en flaskhals och järnvägens bristande kapacitet riskerar att öka lastbilstransporterna mångdubbelt genom Skåne till övriga Sverige.

Järnvägen har en enorm potential att på ett effektivt sätt binda ihop landet men också att knyta Sverige till omvärlden genom stabila, gränsöverskridande järnvägskorridorer. Men för att nå de nyttor som järnvägen kan ge måste hela systemet fungera. Stora förbättringar krävs på flera håll, inte minst i norra Sverige. På kuststräckan Umeå – Luleå finns idag ingen järnväg. Stambanan genom övre Norrland går inte längs med kusten utan genom inlandet och är, förutom att den är enkelspårig, kurvig och brant och klarar inte den kapacitet som krävs kopplat till den gröna omställningen och de stora industrisatsningar som gjorts och planeras i norra Sverige.

Järnvägen är stommen i transportinfrastrukturen och är viktig, inte bara i fredstid, utan också i tider av höjd beredskap, kris eller ytterst krig, det gör järnvägen till en samhällskritisk funktion. Försvarsmakten har vid upprepade tillfällen betonat järnvägens betydelse ur beredskapsperspektiv och konstaterat att svensk järnväg lider av

betydande kapacitetsbrister och ett eftersatt underhåll och lyfter behov av ”den största järnvägsupprustningen sedan kalla kriget.”

Genom TEN-T-förordningen (transeuropeiska transportnätet) har EU beslutat om en harmonisering av den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Inom ramen för förordningen ställs krav på ett utbyggt och robust europeiskt järnvägsnät som håller ihop, utan flaskhalsar och saknade länkar. Här ingår även krav på järnvägens standard, vilket bl.a. gäller signalsystemet ERTMS ((European Rail Traffic Management System), axellast och hastigheter samt krav på att minst 740 meter långa godståg ska kunna trafikera det transeuropeiska transportnätet senast år 2030. Längre godståg ökar kapaciteten, minskar kostnader och stärker järnvägens konkurrenskraft. EU:s krav om minst 740 meter långa tåg bör ses som ett krav med betoning på minst, dvs. 740 meter som minst. Mellan Danmark och Tyskland går redan idag tåg som är 835 meter långa, medan standarden för godståg i Sverige är 630 meter. Åtgärder behöver vidtas och nödvändiga investeringar göras så snart som möjligt för att möjliggöra snabbare och längre godståg på svensk järnväg. Regeringen bör vidta åtgärder som möjliggör för snabbare och längre godståg på svensk järnväg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det är uppenbart att den moderatledda regeringen inte på allvar tagit hänsyn till hur järnvägsförbindelser i andra länder hänger ihop med Sverige och hur både gods och passagerare gynnas av att transporteras på järnväg. Detta märks inte minst när regeringen fördelar resurser då järnvägen är det trafikslag som allt som oftast drar det kortare strået. Infrastrukturpropositionens slagsida mot väg, framför järnväg, är bara ett exempel bland många. Att inte bygga nya stambanor kommer att resultera i att Sverige inte kan vara en ledande industrination eftersom industrierna inte kommer att kunna frakta sitt gods. Behovet av att frakta stål och timmer är avgörande för Sveriges industrier, som efterfrågar mer järnväg.

Tungt gods kräver stor kapacitet som lastbilar inte kan tillgodose. Sveriges ekonomiska utveckling är beroende av klimatmässigt hållbara transporter från industrierna. Järnvägen är navet i framtidens ekonomi. Därför behöver det dels byggas nya stambanor, dels byggas nytt och befintliga banor underhållas. Oavsett hastighet på tågen behöver kapaciteten ökas. För framtidens klimatomställning, för industrins framväxt från norr till söder och för att Sverige behöver vara en del av resten av Europas transportvägar.

7.4.1 Järnvägsförbindelser mellan de nordiska länderna

Varje år görs 1,4 miljoner flygresor mellan Stockholm och Oslo. Endast en liten del av svenskarna och norrmännen tar tåget mellan våra nordiska huvudstäder. I dag tar det alldeles för lång tid att resa mellan Stockholm och Oslo och avgångarna är få. Med fler och snabbare tågförbindelser skulle flygandet minska kraftigt, vilket skulle vara positivt för klimatet och utvecklingen mellan huvudstäderna.

En central del av Vänsterpartiets klimatpolitik är en kraftig utbyggnad av tågnätet, både i Norden och runt om i Europa. Vi vill ha samordnade tidtabeller och fler nattåg genom Europa och då också mellan våra nordiska länder, något som skulle underlätta resandet även i den arktiska regionen. I dag har vi järnväg från Nordnorge till Sverige. Finland har en annan spårbredd än övriga nordiska länder. Värt att notera är dock att Finland förbereder sig på att övergå till europeisk spårbredd p.g.a. säkerhetsläget med planerad byggstart 2030.

Dessutom behöver kopplingen mellan länderna bli bättre. En bättre utbyggd och underhållen tvärbana mellan de nordiska länderna skulle kunna öka inte barmänniskors resande utan också godstransporter och därmed avlasta vägnätet som i dag har en tung godstrafik. Vänsterpartiet vill därför att Sverige tar initiativ till ett effektivt samarbete med Norge och Finland för att knyta ihop den nordiska delen av Arktis. Sverige ska inom det nordiska samarbetet verka för att utveckla de gränsöverskridande järnvägarna.

7.5 I stället för en nationell plan – infrastrukturberedning

När en regering misslyckas med att ge transport- och infrastruktursektorn långsiktiga förutsättningar, har hela politiken misslyckats. Regioner och kommuner i Sverige har under årtionden förberett sig på att nya stambanor ska byggas. Kommuner har byggt om sina stadskärnor och resecentrum, arbetsmarknadsregioner har vidgats och företag etablerats. När M-KD-L-regeringen följde Sverigedemokraternas förslag om att inte bygga höghastighetsstambanor svek de samtidigt hela näringslivet och Sveriges möjlighet att nå klimatmålen.

När infrastruktursatsningar på miljarder och åter miljarder med ett enkelt penndrag kan försvinna betyder det att den moderatledda regeringen har avlivat den nationella planens betydelse. Det betyder att arbetet med nationell planering inte fungerar. Därför föreslår Vänsterpartiet att infrastrukturens arbetssätt ska förändras. Transportbranschens budskap till politiken är tydligt, branschen vill ha långsiktiga förutsättningar. Branschen vill veta att lagt kort ligger, att utpekade infrastruktursatsningar blir av för att

människor, industrier och företag ska ha möjlighet att framtidsplanera och göra investeringar så att hela Sverige kan leva.

Politiken har tyvärr svikit transportbranschen men också stora delar av Sverige genom att göra tvära vändningar i nationellt viktiga frågor. Vänsterpartiet föreslår att det tillsätts en infrastrukturberedning, liknande Försvarsberedningen, där politiken på allvar samlas kring transportbehoven och utgår från ett mål baserat på det verkliga behovet av finansiering av järnvägen. Med anledning av det gjorde Vänsterpartiet, Socialdemokraterna, Centerpartiet och Miljöpartiet ett utskottsinitiativ i trafikutskottet våren 2024.

En infrastrukturberedning, med Försvarsberedningen som modell, skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor kring vårt lands infrastruktur. Infrastrukturen är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regering. En infrastrukturberedning skulle däremot få ett bredare mandat och större möjligheter att ta in sakkunniga och att tillsammans med branschföreträdare på riktigt ta sig an svensk infrastruktur och dess behov av utveckling.

Regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.6 Vem ska betala?

Sett till volymer är infrastruktur den sektor där staten lägger mest pengar på investeringar. Historiskt sett har Sverige investerat ungefär 2 procent av BNP i infrastruktur, men de senaste decennierna har den siffran sjunkit märkbart. En förklaring till det är att regeringen inte längre finansierar infrastrukturinvesteringar med lån utan genom löpande anslag från statsbudgeten. För att göra de stora investeringarna i omställningen av transportsektorn anser Vänsterpartiet att det är rimligt att delar finansieras med lån utanför den ordinarie infrastrukturplanen.

Vänsterpartiet anser därför att staten ska införa en investeringsbudget, vilket innebär att kostnaden för investeringen fördelas över dess livslängd. Det är ett system som används av företag, kommuner och regioner m.fl. Även hushåll agerar i praktiken på samma sätt då det är få som kan betala av sitt hus eller sin bil samma dag som köpet görs. En investering bör ses som något som man konsumerar under en längre tid.

Regeringen bör införa en investeringsbudget. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att byggandet av nya stambanor är särskilt lämpligt som lånefinansierat projekt. Genom att stambanorna lyfts ut ur innevarande infrastrukturplan kan de nya stambanorna byggas som ett sammanhängande projekt som inte konkurrerar med anslag till andra viktiga investeringar. Att stambanorna byggs som ett lånefinansierat projekt i en egen projektorganisation har också föreslagits av Trafikverket.

Regeringen bör tillse att nya stambanor byggs som lånefinansierade projekt i egen projektorganisation. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Investeringar i infrastruktur är i hög grad, och bör förbli, en i huvudsak statlig angelägenhet. All medfinansiering är frivillig, men metoden får inte bli ett sätt att ”köpa sig före i kön” och målet om samhällsekonomisk effektivitet får inte frångås. Det är den samhällsekonomiska nyttan som ska styra prioriteringen av objekt; förekomsten av medfinansiering får inte avgöra prioriteringen, och mindre lönsamma projekt med medfinansiering får inte konkurrera ut mer lönsamma åtgärder utan medfinansiering. Risker är att mer resurssvaga kommuner och regioner inte får ta del av statliga investeringsmedel i samma utsträckning som de med stora resurser. Konsekvenserna för fördelningen av resurser behöver utredas. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda och förtydliga principerna för medfinansiering och dess effekter, inte minst vad det gäller fördelningen av infrastrukturmedel mellan olika delar av landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen väljer i sin infrastrukturproposition att öppna upp för alternativ finansiering genom OPS:er (Offentlig-privat samverkan), vilket innebär att grundläggande infrastruktur byggs med privat kapital på marknadens villkor. OPS-lösningar är inget nytt, utan har testats. Det kanske mest (ö)kända exemplet är Arlandabanan, som byggdes på 90-talet.

Arlandabanans OPS-konstruktion gav det privata företaget A-Train monopol med fri prissättning och rätt att ta ut en extra stationsavgift från alla tågbolag som trafikerar banan i fyrtiofem år. Att åka med Arlanda Express, som går från T-centralen till Arlanda – en resa på 18 minuter – kostar idag 340 kronor enkel resa. Stationsavgiften gör det dyrt även att ta pendeltåget, som kostar 190 kronor istället för normala 43 kronor. Det höga priset missgynnar tåget och gör att Arlanda, trots utmärkt järnvägsförbindelse, sticker ut i internationell jämförelse avseende det stora bilresandet till och från flygplatsen.

2023 tillsatte regeringen en utredning för att identifiera och föreslå åtgärder som kan förbättra tillgängligheten till och från Arlanda. Utredningen, som delredovisades i november 2024 och slutredovisades i juni 2025, konstaterar att prisnivån på Arlandabanan begränsat tillgängligheten och ser ett behov av att använda banan på ett effektivare sätt.

Vänsterpartiet är kritiskt till OPS-lösningar och ser det som mycket angeläget att inte upprepa dyrköpta misstag i framtiden. Infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Samhällsekonomisk lönsamhet, demokratisk kontroll och en sammanhållen transportinfrastruktur ska vara styrande principer.

7.6.1 Malmbanan

Malmbanan har drabbats av flera urspårningar och olyckor de senaste åren, vilket har lett till omfattande trafikstörningar och materiella skador. En av de mest allvarliga händelserna skedde kvällen den 17 december 2023, då ett fullastat malmtåg från Kiruna på väg till Narvik spårade ur. Sträckan Kiruna–Narvik står för ca två tredjedelar av LKAB:s leveranser av järnmalmproduktionen med tio fullastade malmtåg om dagen. Varje vecka som malmtågstrafiken ställs in till Narvik betyder en miljard i förlorade intäkter för LKAB. Det tog mer än en månad innan trafiken återupptogs igen. Malmbanan är navet i svensk järnmalmindustri, det finns inga andra alternativ än att transportera den tunga malmen på godståg. Malmbanan är 50 mil lång och där trängs persontåg, godståg och malmtåg. Det behövs dubbelspår, vilket både Vänsterpartiet och LKAB har förordat länge. Regeringens svar är tre mil dubbelspår på sträckan Luleå–Boden och nu senast startbesked för bangårds- och mötesstationsförlängningar på Malmbanan. Det räcker inte. Staten behöver skyndsamt finansiera ett dubbelspår längs hela sträckan och avsätta medel för att rusta upp där kapacitetsbrist i dag råder.

7.7 Snabba tåg på en modern, robust järnväg

Sveriges järnvägar är för få, för gamla och för slitna. Det behöver byggas ny järnväg och det som finns behöver rustas upp. Tågen står stilla, eller rentav går inte alls, när järnvägen genomgår en upprustning. Med fler parallella spår skulle tågen kunna ledas om och trafiken fortgå som vanligt. Nya stambanor behövs dels för att kapaciteten ska öka mellan Sveriges regioner, dels för att kunna separera de långsammare godstågen från snabbtågen.

Eftersom konflikten angående höghastighetstågen har förstört byggandet av nya stambanor oavsett hastighet på tågen anser Vänsterpartiet att hastigheten på tågen inte är det avgörande. Det som behövs här och nu är nya stambanor. Det måste gå att resa med tåg i Sverige. Det är redan nu fullt på spåren och det är svårt att i någon större utsträckning öka järnvägstransporterna för personer och gods.

Andra länder satsar på järnvägen och bygger ut, inför billigare biljetter och ser till att resan går smidigt och enkelt för både passagerare och gods. Gör inte Sverige detsamma kommer resorna och transporterna med tåg att minska och våra bilvägar proppas fulla med lastbilar. Klimatmålen kommer aldrig att kunna nås och bilden av Sverige som ett ledande industriland kommer aldrig att förverkligas.

7.8 Stärkt järnväg i hela landet för en fossilfri transportsektor

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.

7.8.1 Intermodala lösningar

Regeringen har som ambition att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Med fler godstransporter på järnväg och till sjöss i stället för med lastbil på väg kan utsläppen minska kraftigt. Målsättningen om överflytt beskrivs både i regeringens infrastrukturplan och tidigare i den s.k. godsstrategin. Vare sig i nämnda godsstrategi eller i infrastrukturplanen kan regeringen visa på några mätbara positiva effekter av vidtagna åtgärder avseende överflytt av gods. Det är uppenbart att det behövs tydligare styrmedel för att gods på allvar ska kunna flyttas över från lastbilar på väg till hållbarare transportslag.

90 procent av Sveriges import och export går helt eller delvis på sjön. Överflyttningspotentialen mellan väg och sjö är enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ungefär 5 procent. Sjöfartsverkets avgifter bidrar marginellt till att styra om mot ökad överflytt från vägtransporter till sjötransporter.

Undantaget är inlandssjöfartens kortare transporter i Mälaren och Vänern, där en sänkning av avgifterna skulle kunna styra mot en överflytt. Avgifterna för inlandssjöfarten är höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt. I dag finns en rabatt på lotsningen i Mälaren och Vänern; att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s regler om statsstöd, vilket behöver anmälas till EU-kommissionen. Det skulle även krävas att Sjöfartsverket får ökade statliga ekonomiska medel.

Vänsterpartiet anser att frågan bör utredas tillsammans med hamnarna i Mälaren och Vänern för att få en bättre gemensam syn på hur inlandssjöfarten ska fungera angående lotsavgifter, hamnavgifter och möjlighet till överflytt. För vidare resonemang och yrkande, se avsnitt 8 nedan om hållbar sjöfart.

7.8.2 Mer och fler godstransporter på järnväg

Industrin, företag och näringslivet vet att det gör stor klimatnytta att transportera gods på järnväg. Vänsterpartiet vill öka antalet godstransporter på järnväg och föreslår därför att ett flertal nya banor byggs, rustas upp eller förses med dubbelspår.

EU:s mål är att järnvägens andel av godstransporterna ska öka till 30 procent till år 2030. Vi är i Sverige idag, med en minskande andel gods på tåg, långt ifrån målet. 1972 hade lastbilarna och godstågen ungefär samma andel av de tonkilometer som transporterades. Godsvolymerna har sedan dess ökat kraftigt, men det är främst lastbilarnas andel som vuxit, medan järnvägens andel minskat. Vi har alltså över tid, trots mål om motsatsen, sett en omvänd rörelse från järnväg till väg. Det gör det inte bara svårt att nå EU-mål utan går också på tvärs med Sveriges godstransportstrategi som antogs 2018. Ett omtag och en precisering av godstransportstrategin är nödvändigt för att vända nuvarande utveckling och åstadkomma den överflyttning som alla är överens om behövs. Transportstyrelsen konstaterar i rapporten ”Framtidens marknad för godstrafik med järnväg” från 2024 att det saknas en sammanhållande kraft för godstrafiken på järnväg och att godstrafiken fått stå tillbaka i investeringsplaneringen, tidtabellsplaneringen och den operativa styrningen.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur järnvägens andel av godstransporter ska öka. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.8.3 Från väg till järnväg – inför avståndsbaserad vägslitageskatt för tung trafik

Det är hög tid att på allvar flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart.

Vänsterpartiet vill att regeringens förslag om en kilometerskatt/vägslitageavgift för

tunga transporter på väg förverkligas. I samarbete med Vänsterpartiet tog den tidigare S-ledda regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik (Fi2018/01103/S2) 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 och i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporterna 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. Förutom den klimatnytta som 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 om en avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.9 Kompetensförsörjning inom järnvägen

Det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen. Samtidigt råder det brist på personal som kan göra detta. Även inom sjöfarten råder det stor arbetskraftsbrist. Det behövs en stor utbildningssatsning för att få fler att söka sig till yrken inom järnväg och sjöfart. Det behöver också finnas möjlighet till vidareutbildning och kompetensutveckling. Vänsterpartiet avsätter därför medel i vår budgetmotion för en sådan satsning, se motion för utgiftsområde 22 Kommunikationer (mot. 2025/26:V368)

7.10 Bygg klart järnvägssträckor

Trots att det råder kapacitetsbrist på järnvägen finns det ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda. Som exempel kan nämnas sträckan Hallsberg–Mjölby, ett projekt som pågått sedan 2012 och där fyra femtedelar är färdigbyggda men där den sista biten fortfarande återstår. Ett annat exempel är Norrbotniabanan norrut

från Umeå (Dåva) där anslutande Haparandabanan redan står klar. På Västkustbanan har ett större arbete gjorts men sträckan Maria - Helsingborg C återstår fortfarande att bygga ut till dubbelspår. Sträckan på 4,5 km är idag en flaskhals, vilket gör att full kapacitet inte nås förrän hela banan är dubbelspårig. Att kapaciteten och dess potential – samhällsnyttan – inte kan tas i bruk och att de fulla effekterna av redan gjorda investeringar inte kan tillgodogöras är ett gigantiskt resursslöseri. Det är av största vikt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att slutföra arbetet med redan påbörjade järnvägssträckor.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.11 Utveckla de regionala järnvägarna

De regionala banorna spelar en viktig roll i ett fungerande järnvägssystem och i klimat- omställningen. Därför behöver det regionala järnvägsnätet rustas upp och underhållas för att möjliggöra hållbara godstransporter och kollektivtrafik. Utvecklingen har tyvärr gått åt motsatt håll under en längre tid, och regionala banor tillåts förfalla föratt 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.

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.

Regionala banor behöver också säkerställas en fungerande anslutning till stambanan, något som är en högaktuell fråga för Stångådals- och Tjustbanan, som efter att regeringen avbröt planeringen av nya stambanor och krävde kostnadsreduceringar på Ostlänken, inte planeras ledas hela vägen fram till den nya centralstationen i Linköping. Det är en dumsnål besparing som kraftigt försämrar banornas attraktivitet och riskerar göra att färre väljer tåget

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.

7.12 Sänk banavgifterna

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 alltmer 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 av banavgifterna använder Trafikverket för banunderhåll.

Efter föreläggande från Transportstyrelsen blev höjningen för 2025 ovanligt hög, vilket inte minst näringslivet reagerat starkt på. Skogsindustrierna är en av de största aktörerna inom godstransporter på järnväg i Sverige och transporterar regelbundet tunga laster. De höjda avgifterna menar Skogsindustrierna försämrar konkurrenskraften för svensk skogsindustri och leder till ökade fossila utsläpp, då flera företag redan påbörjat processen med att flytta över gods från räls till väg.

Kostnaden för banavgifterna drabbar i hög utsträckning godstransportörerna på järnvägen och försvårar deras möjlighet att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken som orsakar större klimatutsläpp. 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 mot 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.

Regeringen bör verka för en 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.

Regeringen gav i juni 2024 Trafikverket i uppdrag att se över nivåer och beräkningsgrunder för banavgifterna. Trafikverket lämnade sin rapport i juni 2025. I rapporten konstaterar Trafikverket behov av fortsatt utredning. Vänsterpartiet ser det

som mycket angeläget att fortsatt utredning har ett bredare, samhällsekonomiskt perspektiv. Skulle den överflyttning av tungt gods, från järnväg till väg som vi ser idag, inte brytas så kommer inte bara utsläppen att öka utan också slitaget och trängseln på vägnätet. Det är viktigt, ur både klimat- och effektivitetssynpunkt, att så mycket som möjligt av det tunga godset går på järnväg.

Höjda banavgifter i kombination med avsaknad av vägs katt har försämrat järnvägens konkurrenskraft. Det förslag som lades fram av Vägslitagekommittén 2017 om en avståndsbaserad vägs katt bör därför införas. Fram tills att den är införd bör miljökompensationen för gods på järnväg, som beslutats kvarstå till 2030, höjas för att balansera konkurrenskraften mellan trafikslagen. Regeringen bör återkomma med förslag på höjd miljökompensation för gods på järnväg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna

7.13 Statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning

European Rail Traffic Management System (ERTMS) 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. Detta är en kostnad som branschen själv förväntats 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.

Regeringen har i början av innevarande år gett Trafikverket i uppdrag att ta fram investeringsstöd för nytt trafikstyrningssystem i järnvägsfordon. Vänsterpartiet avvaktar därmed att lägga förslag på området och inväntar Trafikverkets redovisning av uppdraget.

7.14 Fungerande uppkoppling på tåget

En bra och stabil uppkoppling är viktig oavsett var i landet man bor eller verkar. Tåget är inget undantag. För många människor är tågpendling en återkommande del av vardagen och möjligheten att arbeta på tåget är en viktig del i att hela Sverige ska kunna leva. En grundförutsättning för en god uppkoppling på tåget är att det finns tillräckligt god täckning längs med spåret. Det måste också finnas en teknisk lösning som medger att signalen når in till resenären. I dag saknar dock delar av Sveriges

järnvägsnät tillräcklig täckning och kapacitet. Detta samtidigt som behovet av kapacitetskrävande tjänster ökar över tid bland resenärerna.

För att kunna möjliggöra god täckning längs med järnvägen i hela landet kommer det krävas en betydande utbyggnad i mobilnäten. En sådan utbyggnad kommer sannolikt bli mycket kostsam, varmed långtgående åtgärder, i form av statliga stödinsatser och andra statliga åtgärder är nödvändiga. PTS lämnade i rapporten Bättre mobil uppkoppling för tågresenärer i hela Sverige, från 2023, en rad förslag på hur täckningsläget m.m. kan förbättras.

En viktig förutsättning för att uppnå en god täckning på tåget ska bli verklighet är att det finns en tydlig politisk inriktning för arbetet med uppkoppling ombord på tåg. Utan en tydlig förväntansbild saknar aktörerna en riktning för arbetet och det blir även svårt med samordning.

Regeringen bör vidta åtgärder för att skapa förutsättningar för en bra och fungerande uppkoppling på tåget. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Hållbar sjöfart

Sjöfarten har förutsättningar att vara ett energieffektivt transportslag. Att transportera mer gods på järnväg och via sjöfart är en åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Samtidigt måste sjöfartens klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras. Nedan föreslås några åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan samt stimulera till en ökad andel godstransporter med sjöfart.

Sjöfarten transporterar ca 90 procent av all import och export till och från Sverige. Vår handel och industri är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfart kan vara 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 transporter. 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.

Regleringar inom sjöfarten sker till största delen i internationella forum. Främst är det FN-organet International Maritime Organization (IMO) som hanterar de

internationella konventionerna. Det är viktigt att Sverige är pådrivande för en hållbar sjöfart, gällande såväl klimat och miljö som arbetsförhållanden. Sverige har anslutit sig till ILO:s sjöarbetskonvention, vilket är positivt. Den tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg. Sverige har ett ansvar för att detta verkligen följs. Vänsterpartiet vill tillse att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ställs krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet. Vi vill se en ekologiskt hållbar handelsflotta med en stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme att öka volymen på inrikes sjöfart.

En välfungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina råvaror till produktionsanläggningar och sina varor hållbart till världsmarknaden. Sjöfarten är därmed mycket viktig för vårt totalförsvar. Säkra och öppna hamnar samt skydd av sjötransporter är en förutsättning för import och export inte bara i normalläge, utan även under kriser och i värsta fall krig.

Nedan lyfter vi några viktiga frågor angående sjöfarten, dess utveckling och miljö- och klimatomställning samt föreslår ytterligare åtgärder. Sjöfarten behöver precis som övriga transportsektorer ställa om.

Sjöfarten står fortfarande för stora växthusgasutsläpp. EU:s stora klimatpaket Fit for 55 reglerar framöver sjöfarten mer ambitiöst än vad som tidigare var fallet och inkluderar för första gången sektorn i utsläppshandelssystemet, men man konstaterar samtidigt att utsläppshandel inte räcker för att åstadkomma en tillräckligt snabb omställning (på kort och medellång sikt) och reglerar därför också sjöfarten och sätter upp ett regelverk för att stegvis fasa ut fossila bränslen och minska luftföroreningar i hamn genom FuelEU Maritime. Här ställs krav på en 2 procentig minskning av växthusgasintensiteten i bränslen 2025, 6 procent 2030, 14,5 procent 2035, 31 procent 2040 osv. fram till 2050 då det ska vara en 80 procentig reduktion. Det finns relevant kritik mot att förordningen inte går tillräckligt långt och heller inte går tillräckligt fort fram. Enbart större fartyg omfattas av de nya kraven, vilket utgör 55 procent av alla fartyg. Många fartyg omfattas således inte, men träffsäkerheten är ändå relativt stor eftersom de stora fartygen står för ca 90 procent av koldioxidutsläppen. Vänsterpartiet anser i likhet med flera remissinstanser att Sverige i nästa steg behöver vara drivande för en skärpning och kräva att också mindre fartyg omfattas samt att Sverige bör gå före och skärpa utsläppskraven. Vänsterpartiet avser att återkomma i dessa frågor.

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO antog sommaren 2023 vad de själva benämner som ett historiskt klimatpaket som också det skärper sjöfartens klimatmål. Det finns nu inom organisationen en inriktning och tidsplan för att införa pris på utsläpp av växthusgaser och en global standard för att öka andelen gröna drivmedel i sjöfarten. Det är viktiga steg i rätt riktning som Vänsterpartiet välkomnar.

Från branschen efterfrågas ett klimatkiv för sjöfarten för att påskynda och underlätta sjöfartens omställning. Vänsterpartiet anser att detta bör tas i beaktande. Regeringen bör utreda möjligheten att införa ett klimatkiv för sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att omställningen ska bli verklighet krävs både en stabil tillgång på hållbara bränslen och tekniska förutsättningar att leverera bränslet till sjöfarten. Regeringen har gett ett utredningsuppdrag till Trafikanalys om att ta fram en handlingsplan för att öka tillgången på fossilfria bränslen för sjö- och luftfart. Vänsterpartiet ser fram emot att ta del av utredningen och ser det som angeläget att fokus framåt inte enbart hamnar på att främja en ökad tillgång utan också en ökad användning av hållbara bränslen.

Behovet att öka omställningstakten inom sjöfarten är stor, därför presenterar vi här – oaktat de utredningar som pågår – en rad förslag för att stärka förutsättningarna för sjöfartens omställning till att bli mer hållbar.

8.1 Sjöfartsverkets verksamhet och sjöfartsavgifterna

För en utveckling av svensk sjöfart behövs sjöinfrastruktur och stödfunktioner som Sjöfartsverket upprätthåller och utvecklar. Sjöfartsverket styrs i dag som en vanlig förvaltningsmyndighet trots att myndigheten är ett affärsverk. Myndigheten styrs via förordningar, vilket innebär att myndigheten har begränsad möjlighet att bedriva affärer.

Affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen. Därför anser Vänsterpartiet, i enlighet med Statskontorets utredning om Sjöfartsverket finansieringsformer, att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och inte ett affärsverk. Frågan om Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering är under beredning i och med Statskontorets redovisade regeringsuppdrag. Nu har det dock gått över två år sedan Statskontoret redovisade sitt uppdrag och lämnade förslag om att Sjöfartsverket bör bli en renodlad förvaltningsmyndighet, vi anser att det är dags att regeringen agerar.

Regeringen bör ombesörja så att Sjöfartsverket bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sjöfartsverket finansieras till cirka 73 procent av farleds- och lotsavgifter från handelssjöfarten. Sjöfartsavgifterna består av farledsavgifterna och lotsavgifter, tjänster som utförs av Sjöfartsverket och som sjöfartsbranschen betalar för. Sjöfartsverket ska fortsatt finansieras via sjöfartsavgifterna, eftersom anslagsfinansiering skulle innebära att de tjänster som utländska rederier i dag betalar till Sjöfartsverket i stället skulle belasta Sveriges skattebetalare. En övergång till anslagsfinansiering skulle därmed innebära att svenska skattebetalare subventionerar några av världens största företag, som MSC och Maersk.

Frågan om Sjöfartsverkets finansiering kräver dock ett omtag. Verket har en svår ekonomisk situation med ett underskott på 600 miljoner förra året och meddelade i mars 2025 att man kommer tvingas till mycket allvarliga nedskärningar om inget förändras; två av fem helikopterbaser kan behöva stängas, en isbrytare ställas av, flera fartyg för farledsunderhåll säljas, var tionde tjänst försvinna osv. Det är allvarligt och hotar samhällsviktig verksamhet. Regeringens svar på detta var att i vårändringsbudgeten skjuta till 71 miljoner för 2025, det gör att sjö- och flygräddningsverksamheten kan fortsätta i nuvarande omfattning i år – men verkets långsiktiga finansiering är inte löst.

Vänsterpartiet ser ett stort behov av att säkra en långsiktigt stabil finansiering. Att avskaffa verkets avkastningskrav är en del i detta, men det krävs mer. Vänsterpartiet vill att staten tar ett ökat ansvar för investeringar och har länge krävt att nya isbrytare ska finansieras inom ramen för Nationell planering för transportinfrastrukturen. Detta har hörtsammats och medel för två nya isbrytare ingår nu i Nationell plan 2022-2033. Det är bra men otillräckligt. Vi anser att Nationell plan bör omfatta finansiering av fyra nya isbrytare, där det också införs ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare. Vad gäller Sjöfartsverkets anslagsfinansiering så har flera anslag inte räknats upp sedan 1990-talet. Det håller naturligtvis inte. Vi ser därför behov av att utöka och indexera Sjöfartsverkets anslag.

8.2 Överflytt från vägtransporter till sjötransporter

90 procent av Sveriges import och export går helt eller delvis via sjöfarten. Varugrupper som bäst lämpas för sjöfart fraktas redan i dag på sjön. Överflyttningspotentialen mellan väg och sjö kan enligt Sjöfartsverket teoretiskt sett vara upp till 10 procent, men den mer realistiska siffran som brukar nämnas är ungefär 5 procent. Sjöfartsverkets avgifter bidrar marginellt till att styra om mot en ökad överflytt från vägtransporter till sjötransporter.

Överflyttningskapaciteten är liten och sjöfartsavgifterna är en marginell del av transportkostnaderna, ca 1–2 procent av utrikestransporter. Undantaget är inlandssjöfartens kortare transporter i Mälaren och Vänern, där en sänkning av avgifterna skulle kunna styra mot en överflytt. Avgifterna för inlandssjöfarten är höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt. Godset som transporteras på inlandssjöfarten är lågvärdigt och därmed mer priskänsligt. I dag finns en rabatt på lotsningen i Mälaren och Vänern. Att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s regler om statsstöd, vilket behöver anmälas till EU-kommissionen. Det skulle även krävas att Sjöfartsverket fick ökade statliga ekonomiska medel.

Vänsterpartiet anser att frågan bör utredas tillsammans med hamnarna i Mälaren och Vänern för att få en bättre gemensam syn på hur inlandssjöfarten ska fungera angående lotsavgifter, hamnavgifter och möjlighet till överflytt.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart menar i den årliga redovisningen av uppdraget, i mars 2025, att Trafikanalys bör få i uppdrag att ta fram ett förslag på hur avgifterna skulle kunna utformas för att öka godstransporterna på de inre vattenvägarna och stödja användandet av sjöfarten i stort. Här framgår vidare att det utredningsuppdrag till Trafikanalys som föreslås även ”bör klargöra de juridiska möjligheterna för både kust- och inlandssjöfart utifrån gällande EU-lagstiftning och statsstödsregler. Eventuella behov av åtgärder eller styrmedel inom närliggande områden behöver också identifieras. Utredningen bör även beskriva samhällsekonomiska effekter samt merkostnader för staten i form av minskade intäkter till Sjöfartsverket, som då behöver kompenseras

Regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inrikes sjöfart och närsjöfart och dess hamnar i syfte att lämna förslag på hur avgifterna kan utformas och vilka eventuella övriga åtgärder som behövs för att öka godstrafiken från väg- till sjötransporter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.3 Hamnarnas civila beredskap

Vänsterpartiet anser att samhällsviktig infrastruktur ska ägas och drivas offentligt, av både demokrati- och säkerhetsskäl. Vänsterpartiet vill se en nationell hamnpolitik ur ett civilt beredskapsperspektiv. Sjöfartsverkets djupdata är sekretesskyddade och utgör en av Försvarsmaktens viktigaste information för att kunna försvara Sverige. På samma sätt måste Sveriges hamnar och totalförsvaret ingå i den civila beredskapen. Utländskt ägande har visat sig vara en säkerhetsrisk i många länder. Exempelvis använder Kina

sig systematisk av infrastrukturinvesteringar i andra länder för att utöka sin makt och sitt inflytande. Hamnar ligger ofta vid strategiskt viktiga platser och är sammanlänkade med resten av infrastrukturen för transporter. Det är viktigt att staten tar ett helhetsgrepp om Sveriges hamnar och dess ägande.

Regeringen bör skyndsamt arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör skyndsamt inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.4 Fler svenskflaggade fartyg

Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg (dvs. fartyg som är registrerade i länder med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Svensk sjöfart definieras av Trafikanalys som den del av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den svensktregistrerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Antalet svensktregistrerade fartyg har långsamt börjat öka, sannolikt med anledning av den tonnageskatt som införts och den höga efterfrågan på sjöfart, men detta är inte en säker trend och vi måste se till att ökningen av inflaggning fortsätter och att vi får en stabil svenskflaggad fartygsflotta. Det behövs inte minst ur ett beredskapsperspektiv eftersom svensk flagg på ett fartyg krävs för att fartyget ska kunna vara en del av totalförsvaret.

Det finns ett tillkännagivande från förra mandatperioden, redovisat i betänkande 2021/22:SkU14, där ett enigt skatteutskott vill att regeringen ska utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning. Detta för att verka för att fler fartyg väljer att segla under svensk flagg.

Regeringen ska implementera skatteutskottets tillkännagivande i betänkande 2021/22:SkU14 om att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.5 Förnybara drivmedel inom sjöfarten

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten. Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel som inte beskattas. Utvecklingen går framåt och både rederier och hamnar förbereder sig för fossilfria drivmedel, men vilket drivmedel som kommer att användas är ännu inte tydligt. I Norge utvecklar näring och offentlig sektor genom ett långsiktigt program nya lösningar för en hållbar sjöfart. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 10–15 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnärings. Programmet omfattar såväl näring som departement och myndigheter. Pilotprojekt pågår som omfattar både batteri- och gasdrift inom sjöfarten. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning. Det mesta av arbetet för omställning i Sverige görs av engagerade redare. Regeringen skulle kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.6 Utred investeringsstöd för grön teknikutveckling

Så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. Det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att man skapar en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringsen själv. Vänsterpartiet vill låta utreda investeringsstöd där statlig medfinansiering för ny teknik kan utgöra en del.

Regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.7 Sjöfartens påverkan på miljön

I dag är det flera nationella myndigheter som har olika ansvarsområden kopplade till sjöfartsfrågor. Däremot saknas en myndighet som följer upp och utvärderar effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Varken i Trafikanalys årliga uppföljning eller i Havs- och vattenmyndighetens uppföljningar finns mer än ett par kriterier för uppföljning. Även som det är nu, då vi har begränsade kunskaper om sjöfartens samlade påverkan, kan vi konstatera att den är omfattande. För att kunna göra relevanta uppföljningar och utvärderingar av effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem krävs kunskap och erfarenhet av utvärdering. Trafikanalys är en utvärderingsmyndighet vars huvuduppgift är att utvärdera, analysera och redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. I sitt betänkande Havet och människan föreslår därför Miljömålsberedningen att Trafikanalys får till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfarten på havsmiljön och dess ekosystem.

Regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Hösten 2024 presenterade Riksrevisionens granskningsrapport ”Statens insatser för att minska sjöfartens utsläpp av skadliga ämnen i havet”. I rapporten riktas skarp kritik mot de statliga insatserna för att minska sjöfartens utsläpp. Riksrevisionen konstaterar att statens insatser inte är effektiva, att regleringen kring utsläpp är otillräcklig och att de nuvarande insatserna därför inte kan förväntas leda till faktiska minskningar av skadliga ämnen under de närmaste åren. Bland Riksrevisionens rekommendationer ingår bl.a. att så snabbt som möjligt införa ett förbud mot utsläpp av skrubbevatten i hela Sveriges territorialvatten samt att säkerställa att den svenska regleringen överensstämmer med internationella konventionskrav. Det är mycket viktigt att Riksrevisionens rekommendationer omhändertas. Regeringen bör i linje med Riksrevisionens rekommendationer ge Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att, i samråd med Transportstyrelsen och till kommande åtgärdsprogram för havsmiljön, ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.7.1 Utred reglering av sjöfart i kustområden med höga naturvärden

Våra kustekosystem är särskilt känsliga och samtidigt extra hårt belastade av mänsklig aktivitet. Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges närområde passerar nära eller till

och med genom skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat och det är få havsområden som är helt fria från fartygstrafik.

Sjöfartens effekter på marina djur och växter är omfattande men varierar i tid och rum och är kopplade till var och när utsläpp förekommer. Därför är det viktigt att dagens intensivt trafikerade fartygsrutter samt eventuella nytillkomna rutter och farleder inte dras igenom de mest värdefulla havsområdena.

Många av de hotade arterna i Östersjön eller i Västerhavet är inte jämnt fördelade; t.ex. övervintrar sjöfåglar i Östersjön inom fem procent av ytan och den hotade tumlaren fortplantar sig enbart i vissa begränsade områden, så att dra rutter förbi dessa områden borde vara möjligt.

Regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.7.2 Freda känsliga områden från kommersiell fartygstrafik

I sitt betänkande Havet och människan föreslår Miljömålsberedningen att vissa känsliga områden i Östersjön helt fredas från kommersiell fartygstrafik. Havs- och vattenmyndigheten har i förslag till havsplaner som lämnades till regeringen i december 2019 pekat ut några utbredningsområden för sjöfart där sjöfarten och miljöintressen krockar. De platserna är Salvorev (mellan Gotska sandön och Fårö) samt området mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank, sydost om Gotland.

Regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Havet och människan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.7.3 Inför krav på kväverening i Östersjön

Sjöfartens utsläpp av både svavel- och kväveoxider är betydande. Sjöfartens utsläpp orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa. Östersjön är av IMO klassad som ett särskilt känsligt havsområde, och Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga

kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem. Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försurning. Försurning av haven är redan ett stort problem p.g.a. de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare. Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen från äldre fartyg.

EU har beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan i fråga om svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön, men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Krav på kväverening för nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön infördes i januari 2021. Problemet är att fartyg har lång livslängd, och då krävs kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav då det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna. Det finns väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

Regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.8 Kompetensförsörjning i svensk sjöfart

Svensk sjöfart har ett stort rekryteringsbehov. Alla yrkesgrupper efterfrågas, allt från examinerade sjökaptener och sjöingenjörer till matroser, motormän och teknisk och nautiska befäl. Regelverket för yrkesvuxutbildningar behöver förändras så att reglerna är desamma för yrkesvuxutbildningar i andra branscher. Satsningarna på olika former av yrkesutbildningar behöver prioriteras högre och den s.k. sjötiden, som för sjökaptanen är 360 dagar, har gjort att attraktiviteten till utbildningarna har avtagit. För att bli lots krävs t.ex. en sjökaptensexamen på 4 år samt en internutbildning hos Sjöfartsverket på 6–12 månader. Det är en lång och gedigen utbildning men visar också på den höga kompetens som krävs inom sjöfarten och den extra satsning som kommer att krävas för att Sverige ska ha en attraktiv sjöfart med goda arbetsvillkor.

I mars 2024 beslutade regeringen om en förordningsändring för att utöka möjligheterna för fler att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Behörigheten är den som normalt behövs för att få framföra det mindre till mellanstora tonnaget i Sverige och närområdet. Syftet med ändringen är att åtgärda bristen på sjöpersonal, inte minst eftersom sjöfartssektorn står inför stora pensionsavgångar de kommande åren. Ändringen innebar att behörighetens krav på 36 månaders däcktjänstgöring kan ersättas av en kortare handledd fartygsförlagd utbildning. Fler åtgärder än så krävs dock.

Det är angeläget att öka andelen kvinnor som arbetar inom sjöfarten, men då måste både arbetsförhållanden och ett mer systematiskt jämställdhetsarbete komma till stånd. Att detta är viktigt visas bl.a. av Transportstyrelsens enkätundersökning från 2019 som visar att det är vanligare med kränkande handlingar och trakasserier ombord på fartyg än på arbetsmarknaden i sin helhet. Kön är den vanligaste orsaken, men även ålder, maktförhållanden och hierarki uppges ligga till grund för kränkande handlingar och trakasserier. Jämställdhetsarbetet måste genomsyra hela verksamheten och vara en viktig del av all yrkesutbildning inom sjöfarten.

Mot bakgrund av detta vill Vänsterpartiet se åtgärder som dels lockar fler studenter till de olika sjöfartsutbildningarna oavsett yrkes- eller högskolenivå, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Därför vill Vänsterpartiet ha en översyn av hur utbildningarna kan locka fler till sjön genom att utreda om utbildningens struktur kan förändras. En form kan vara en flerstegsutbildning där kompetens och vidareutbildning kan byggas på. Det vore även bra om lotsutbildningen kunde inkluderas i de ordinarie sjöutbildningarna.

Regeringen bör snarast göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vi avsätter även medel i vår budget för en utbildningssatsning inom sjöfart och järnväg, läs mer i vår motion för utgiftsområde 22 Kommunikationer (2025/26:V368)

8.9 Gotlandstrafiken

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor med lägsta möjliga utsläpp och stärkt tillgänglighet. Vänsterpartiet anser också att trafiken, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör

sig bäst i statlig regi och ska ses som en del av den statliga infrastrukturen och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering.

Regeringens expertmyndighet Trafikanalys har landat i samma slutsats och skriver i en rapport från 2012 att ”Gotlandstrafiken bör ses som en ersättning för en landförbindelse och hanteras som andra infrastrukturfrågor.” Trafikanalys konstaterar vidare att ”Gotlandstrafiken bör behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse.” Som en konsekvens föreslår Trafikanalys att anslaget flyttas från upphandlad trafik för att istället hanteras mer som andra infrastrukturfrågor. Trots Trafikanalys tydliga medskick står vi idag, nästan 15 år senare, fortfarande kvar på samma ställe, med samma problem. Frågan har inte rört sig en millimeter. Det duger inte. Regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Det finns också ett stort behov av att säkra trafiken till och från Gotland ur ett totalförsvarsperspektiv. Därför ska fartygen ägas och drivas av Trafikverket.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Färjetrafiken är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Vänsterpartiets grundhållning är att staten måste ge förutsättningar för att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet utan avgörande merkostnad. Det innebär att man för att få en fungerande trafik måste ta hänsyn till hela resan, inklusive samarbete med kollektivtrafiken på fastlandet, hållbarheten i hamnar och i driften, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet.

I dagsläget är Gotlandstrafiken upphandlad och väldigt få rederier har möjlighet att lägga anbud på trafiken. Färjetrafiken upphandlas av Trafikverket med tioårsintervall, genom avtalsperioder om åtta plus två år. Varje ny upphandling innebär en risk för försämringar.

För de gotländska företagarnas konkurrenskraft är priser, turtäthet och kort överfartstid viktigast. Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län har tidigare

länge krävt konkurrenskraftiga, låga priser i färjetrafiken, ”vägpriser”, i paritet med motsvarande sträckor på landsväg.

I januari 2023 så chockhöjdes biljettpriserna, vilket drabbade Gotland hårt – såväl gotlänningar som företag och den viktiga besöksnäringen. Fraktkostnaderna för gotländska varor är betydligt högre än fraktkostnaderna för varor producerade på fastlandet. Detta gör att gotländska producenter har mindre marginaler och är känsliga för höjda priser i Gotlandstrafiken, särskilt under en pågående kontraktperiod. Att kraftiga prishöjningar kan göras när som helst och med relativt kort varsel ställer till problem.

I september 2023 så beslutade regeringen att Gotland skulle kompenseras för höjda färjepriser med 33 miljoner kronor – pengar som räckte ungefär ett halvår. Sedan dess har det varit tyst om statlig kompensation samtidigt som priserna fortsatt är för höga. Det här måste hanteras här och nu. Frågan är inte löst. En kompensation som garanterar rimliga priser fram till 2027, då nuvarande avtalsperiod löper ut, och därefter måste komma på plats. Resenärer och fraktköpare måste kompenseras för de höga biljettpriserna.

Att ta sig till och från Gotland gräver djupa hål i plånboken. Det får sociala konsekvenser; många har inte råd att hälsa på sin familj på fastlandet, och omvänt: de som vill hälsa på vänner och familj på Gotland kanske får ställa in resan då ekonomin helt enkelt inte går ihop. Det är för dyrt. Även idrotts- och kulturlivet drabbas hårt av de ökade färjepriserna, eftersom det bl.a. försvårar möjligheten till ett nödvändigt utbyte med och deltagande i aktiviteter som sker på fastlandet.

Regeringen ska återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare, för de fortsatt höga frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Ett nytt avtal för färjetrafiken börjar gälla 2027. Från Vänsterpartiet ser vi de klimatkrav som finns i det nya avtalet som för lågt ställda. Riksdagen har beslutat om 2030-målet för inrikes transporter med en 70-procentig utsläppsminskning till 2030. Det nya avtalet innehåller dock inga krav på en 70-procentig utsläppsminskning utan gäller istället en 30-procentig reduktion. Det är otillräckligt och stimulerar inte det tekniksprång som hade behövts. Det skickar heller inte de signaler från staten som behövs om att klimatmålen ligger fast och ska nås. Här fanns en möjlighet att visa hur

statligt finansierad sjöfart tar ansvar och går före. Offentlig upphandling ska styra mot minskade klimatutsläpp, goda arbetsvillkor och vara ekologiskt och socialt hållbara.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna

9 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. Endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst får rätt till färdtjänst som en konsekvens av nuvarande regler och rättspraxis. 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. Detta går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter och är enligt Vänsterpartiet helt oacceptabelt.

Antalet färdtjänstillstånd hade 2022 enligt Trafikanalys minskat med 35 procent sedan mätningarna startade 1991, trots en ökning av Sveriges befolkning under samma tid med 22 procent. Även om andelen färdtjänstillstånd per capita har ökat något sedan 2022 är siffran fortfarande låg i förhållande till behovet. 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.

2023 kom Trafikanalys med sin rapport Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag. Rapporten visar hur tillämpningen av lagstiftningen avviker från förararbetenas intentioner. Det betyder att rättspraxis blivit allt hårdare och utvecklats i en riktning som leder till att färre beviljas färdtjänst. Trafikanalys föreslår förtydliganden i lagstiftningen när det gäller det geografiska område som försörjs av kollektivtrafiken, med utgångspunkt från en person utan funktionsnedsättning, samt att möjligheten att resa kollektivt ska bedömas från start till mål – hela resan-perspektivet från dörr till dörr. Trafikanalys föreslår också en striktare uppdelning av bedömningen i 1) tillgången till kollektivtrafik och 2) funktionsnedsättningar och hinder. Konkreta förslag till lagändringar har legat på regeringens bord i två år men inget händer. Här finns inget att vänta på. Det är hög tid för regeringen att agera.

Regeringen bör skyndsamt till se att ett bra, tydligt regelverk inklusive för prissättning kommer 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.

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.

10 Övrigt om biltrafik

Stora delar av denna motion handlar om bil och vägtrafik och hur vi kan minska bilismen för kollektiva lösningar och cykel m.m., så flera förslag på det området finns utspridda – främst i de inledande avsnitten – i denna motion. Här finns således endast några få av alla våra förslag rörande biltrafik.

10.1 Inför förbud mot nybilsförsäljning av fossildrivna bilar efter 2030

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.

Från 2035 kommer nybilsförsäljning av fossildrivna bilar bli förbjudet inom EU, det beslutades 2022. Enligt uppgifter så planerar EU-kommissionen även ett nytt förbud som kan träda i kraft redan 2030 och som gäller inköp av tjänstebilar och hyrbilar. Syftet är att öka omställningstakten och påskynda fordonsflottans omställning.

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. Vänsterpartiet anser att Sverige bör införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen efter 2030. Som en konsekvens av försäljningsförbudet bör inte heller fossilt drivna bilar importeras till Sverige efter 2030.

Regeringen bör återkomma med ett förslag om att införa ett förbud mot försäljning av nya bilar som drivs av fossila bränslen efter 2030. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10.2 Förenkla för att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift

Många bilägare har inte ekonomiska resurser att köpa en ny bil med låga utsläpp, samtidigt är en stor del av vår befintliga fordonspark som drivs med fossila drivmedel möjlig att konvertera till t.ex. etanoldrift (E85) eller biogasdrift. Länder som Finland och Frankrike har med framgång infört konverteringsregler och statligt ekonomiskt stöd för att förenkla för att konvertera begagnade bilar till fossilfri drift.

Vänsterpartiet föreslår i budgetförslag för 2026, utgiftsområde 22 Kommunikationer (2025/26:V368), 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 snarast 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. Det finns gott om exempel på att uttjänta bilar ställs av och blir till ett miljöproblem för såväl natur som boende. För att göra det mer attraktivt att återvinna sin bil genom skrotning bör skrotningspremien utformas så att den utgör ett verkligt ekonomiskt incitament. Läs mer om Vänsterpartiets förslag för en rättvisare skrotningspremie i vår motion för utgiftsområde 20 Klimat, miljö- och natur (2025/26:V583).

10.3 Inför krav på minskat partikelutsläpp vid fordonsbesiktning

Miljökraven på svensk fordonsbesiktning borde rimligtvis vara höga. Så ser det dock inte ut. Sverige är sedan flera år tillbaka bland de sämre i EU på att följa upp och kontrollera fordons hälsoskadliga utsläpp. Efter att Transportstyrelsen ändrade besiktningsregelverket år 2018 har andelen fordon som underkänns på grund av bristande avgasrening sjunkit kraftigt. Orsaken är att toleransen för hur höga utsläpp som tillåts har höjts, vilket innebär att fler smutsiga bilar, som hade kunnat upptäckas och åtgärdas, släpps igenom besiktningen. Nästan inga andra EU-länder har gjort samma tolkning av EU-direktivet som Sverige har. Resultatet är att Sverige knappt når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningspaket. Detta har branschen själv uppmärksammat och kritiserat vid ett flertal tillfällen sedan 2018. Besiktningsbranschen har även länge bett om möjligheter till partikelmätning.

I en tidigare granskning från 2023 kom Transportstyrelsen fram till att det finns ett antal åtgärder som går att genomföra inom ramen för EU:s nuvarande besiktningsdirektiv. En sådan åtgärd var att införa så kallad partikelantalsmätning för att upptäcka fordon med förhöjda utsläpp av skadliga partiklar. Tekniken finns och är implementerad i andra EU-stater. Även andra skärpningar föreslogs. Trots detta har inga skärpningar genomförts. Transportstyrelsen har tvärtom återigen uttalat sig i medierna om att myndigheten vill vänta och se vad andra gör innan man går vidare med några skärpningar av svenskt regelverk.

Till saken hör även att EU-kommissionen redan den 20 mars 2023 uppmanade medlemsländerna att omgående införa partikelantalsmätning utan att invänta nytt EU-direktiv. Denna rekommendation verkar dock Transportstyrelsen bortsett från.

Enligt Naturvårdsverket och miljöforskare på IVL leder luftföroreningar från trafiken till tusentals tidiga dödsfall varje år. Det är skäl nog för att skyndsamt agera politiskt.

Regeringen bör därför säkerställa att det sker skärpningar av svenskt besiktningsregelverk vad gäller miljökontroll och att partikelantalsmätning införs omgående. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet ser fordon med kulturhistoriskt värde, t.ex. veteranbilar, som bevarandevärda. Samtidigt finns det ett behov av att se över riktlinjerna för undantag från avgasmätning. Idag har Sverige ett rullande undantag för fordon som är 20 år eller äldre, vilket avviker från både undantagen i EU:s direktiv 2014/45/EU och Transportstyrelsens definition av veteranfordon som 30 år eller äldre.

Regeringen bör se över utformningen av det rullande undantaget för avgasmätning, med målet att skapa en mer samstämmig och långsiktigt hållbar reglering som tar hänsyn till både miljöansvar och kulturarv. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Flygtrafik

Sverige är ett stort och glest befolkat land. Tillgänglighet är viktigt, det är en förutsättning för mobilitet och utveckling i hela landet. Här finns funktionsmålet om allas rätt till grundläggande tillgänglighet av god kvalitet, en viktig princip som ska värnas och en princip som vi från Vänsterpartiet står bakom och tagit strid för flera gånger, senast i höstas när fyra trafikavtal riskerade att stå helt utan finansiering.

I höstas såg vi också vad som hände Gotland när flygningarna till och från Gotland minskade drastiskt och plötsligt, från två avgångar om dagen till en i veckan i två månaders tid. Sjukvårdens möjligheter att snabbt kunna transportera akutprover och blod påverkades allvarligt, vilket hotade patientsäkerheten.

Att frakta personer eller gods med flyg är det snabbaste transportsättet för längre sträckor och bidrar på flera platser med tillgänglighet, som annars skulle vara väldigt begränsad och för tidskritiska transporter så är flyget ofta helt avgörande.

Det råder därmed inga tvivel om att flyg behövs och ibland är också flyget det enda alternativet, men flyg är för den sakens skull inte ett hållbart trafikslag. Vänsterpartiet menar att det måste gå att hålla båda de här sakerna i huvudet samtidigt. Vi behöver en saklig debatt om flygets förutsättningar och utmaningar, med siktet tydligt inställt på samhällsnytta, omställning och vad som krävs för att klara klimatmål.

På senare år har inrikesflyget minskat något, vilket bl.a. är en effekt av förändrade mötesvanor under pandemin där digitala möten blivit allt mer vanligt. Det är i grunden positivt. Att transportefterfrågan minskar till följd av nya tekniska möjligheter är helt i linje med steg ett i fyrstegsprincipen. En princip som regeringen betonar ska ligga till grund för utvecklingen av transportsystemet, vilket framgår tydligt i infrastrukturpropositionen från förra året.

I stället för att efterleva sina egna principer så gör den här regeringen ett stort nummer av att kritisera regioner och kommuner som antagit resepolicy som följer fyrstegsprincipen och som tar klimatmål på allvar. Istället för flygskam så jobbar den här regeringen hårt för att sätta en resepolicy som samtidigt som man uppmanar kommuner och regioner att stödflyga.

En sådan strategi stimulerar allt flygande oaktat längd och destination. Problemet med en sådan strategi är dels att flygets utsläpp inte kommer minska i linje med klimatmålen. Dels att den inte heller utgör någon garant för att det blir de samhällsviktiga flygkommunikationerna som prioriteras.

11.1 Minska flygets klimatutsläpp

Att frakta personer eller gods med flygplan är det snabbaste transportsättet för längre sträckor. Flyg som transportslag är också kraftigt subventionerat i form av skattebefriat bränsle och momsbefriade eller nedsatta biljetter. Att flyga möjliggör möten mellan människor från världens alla länder. Det är således inte förvånande att flygandet ökat kraftigt i världen. Men världens snabbt växande flygindustri har också tydliga baksidor,

inte minst för miljön och klimatet. Utsläppen från världens flygande har fördubblats de senaste 20 åren, och om inget görs kommer utsläppen att fortsätta att växa kraftigt. Hade flygsektorn varit ett enskilt land hade den legat på topp tio bland världens värsta utsläpparländer. Även i Sverige har flygets utsläpp ökat kraftigt. Sedan 1990 har utsläppen från svenskars internationella flygresor ökat med drygt 60 procent. Under samma period minskade våra samlade utsläpp med 24 procent. Våra flygrelaterade utsläpp är i dag lika stora som de samlade utsläppen från Sveriges personbilar, ca tio miljoner ton. Om trenden får fortsätta som före coronapandemin kommer det svenska flygets utsläpp 2040 vara större än Sveriges i dag samlade utsläpp. Den här utvecklingen är inte hållbar. Därför måste skarpa åtgärder vidtas för att minska flygets miljö- och klimatbelastning.

Vänsterpartiet anser att alldeles för lite görs för att på allvar minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan. Den svenska flygskatten var ett välkommet steg framåt, men långt ifrån tillräckligt. Nuvarande regering valde att avskaffa flygskatten från juli-25.

Regeringens argument för att slopa flygskatten har varit att skatten gett Sverige en konkurrensnackdel i jämförelse med andra länder. Utifrån debatten kan man få intrycket att Sverige varit ensam om flygskatt, men så är det inte alls. Trenden går snarare mot att fler och fler länder inför flygskatt. Danmark tog beslut om flygskatt 2023 och införde det i början av 2025. Utöver Danmark så finns flygskatt i Tyskland, Norge, Storbritannien, Österrike, Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna och Portugal. Så att flygskatt skulle vara enbart ett svenskt fenomen stämmer inte alls.

Obligatorisk biobränsleblandning kommer endast att minska utsläppen i begränsad utsträckning och öppnar för nya miljöproblem om beroendet av biodrivmedel blir för stort. Elektrifiering och andra tekniska lösningar ligger långt i framtiden.

Ett konkret sätt att minska utsläppen från flygbranschen är att successivt flytta över resenärer från flyg till hållbarare transportslag samt öka det digitala arbetet som ett alternativ till flyg. Vänsterpartiet verkar därför för att vissa flygplatser och flyglinjer successivt ska avvecklas. Vi anser att där det finns fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser, på lämpliga tidpunkter och resan kan göras på omkring 4 timmar eller mindre så ska flyget på den sträckan avvecklas då dessa flyglinjer inte kan motiveras ur tillgänglighetssynpunkt. I Frankrike har man haft den här typen av krav som man har ställt som villkor för krisstöd till flyget.

Sedan mars 2023 så förbjuder Frankrike inrikes flygresor på sträckor där tågresor på två och en halv timme eller mindre är ett alternativ. Den nya lagen kräver att

tågavgångarna på de sträckor som omfattas måste vara täta, punktliga och dimensionerade för att ta emot alla passagerare som annars skulle flyga. Förbudet har godkänts av EU. EU-kommissionen konstaterar att en positiv effekt av förbudet är att det sätter press på järnvägsbolagen att erbjuda tjänster av hög kvalitet.

Regeringen bör återkomma med förslag som innebär att flyglinjer avvecklas på de sträckor där det finns fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Bromma flygplats är ett av flera exempel på flygplatser som skulle kunna läggas ned i närtid. Efter att BRA slutade trafikera Bromma i september 2024 så förlorade Bromma 90 procent av sin flygtrafik. Det kvarvarande Brommaflyget skulle lätt kunna flyttas över till Arlanda. Det finns en fantastisk möjlighet att omvandla dagens flygplatsområde till en levande stadsdel med tiotusentals nya bostäder, arbetsplatser och grönområden. En sådan omvandling går också helt i linje med nationella och lokala miljömål om minskade utsläpp av växthusgaser, minskat buller och bättre folkhälsa.

Hösten 2024 så meddelade Swedavia att det ”står bortom allt tvivel att det saknas affärsmässig grund att driva Bromma vidare”. Samma höst beslutade också Stockholms stad att säga upp avtalet för Bromma flygplats och tydliggjorde samtidigt att de önskar se en tidigarelagd avveckling för att ge plats för bostadsbyggande.

Vänsterpartiet anser att en avveckling av Bromma flygplats är rätt beslut för både klimatet och bostadsbyggandet. Den senaste tidens utveckling visar att det är rätt beslut också ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill se flera ekonomiska styrmedel och andra åtgärder som tillsammans leder till minskade utsläpp från flygsektorn. Vi vill återinföra och utveckla flygskatten så att den blir progressiv och de som flyger mycket får betala mer i skatt. Subventioner till flygplatser bör avvecklas när de inte är motiverade av beredskaps- eller regionalpolitiska skäl (se avsnitt 11.3 nedan)

Det flyg som ska vara kvar behöver ställas om. Problemet är att hållbara biobränslen är en bristvara och elektrifierade flygplan inte är tekniskt mogna för kommersiell användning vare sig på kort eller medellång sikt. Flygets klimatomställning behöver skyndas på, men gradvis minskade utsläpp är inte nog. Samlad forskning visar att det enda sättet att minska flygets utsläpp i linje med Parisavtalet, vilket måste ske i närtid,

är att flygandet minskar. Forskning visar att det sannolikt krävs en halvering av flygresandet i kombination med en övergång till effektivare flygplan och förnybara bränslen för att utsläppen ska minska så att den globala uppvärmningen hålls långt under två grader.

Stöd bör bara ges till samhällsviktigt flyg och då villkoras med skarpa klimatkrav, såsom nedläggning av korta flyglinjer och harmonisering av klimatmålen med den övriga transportsektorns klimatmål. Dessa styrmedel är exempel på åtgärder som bör ingå i en handlingsplan för att minska flygets klimatutsläpp både i inrikes och internationell trafik.

Regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11.2 Beredskapsflygplatser och det samhällsviktiga flyget

Beredskapsflygplatser tillgodoser samhällsviktig luftfart för bland annat hälso- och sjukvård, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret.

Flygplatserna ska enligt uppdraget kunna ta emot samhällsviktiga lufttransporter dygnet runt. Det är därför viktigt att det finns tillräckligt många beredskapsflygplatser runt om i landet för att inte samhällets grundläggande funktioner riskeras.

Staten bör prioritera de flygplatser som är nödvändiga att behålla av beredskapsskäl och regionala skäl. Vi anser att det – om det föreligger ett tydligt identifierat behov – kan vara rimligt att fler flygplatser utses till beredskapsflygplatser men anser inte att alla flygplatser per automatik bör vara det. Att framställa alla flygplatser och alla flyglinjer som lika viktiga är vare sig seriöst eller hållbart. Det krävs en analys och ett arbetssätt som säkerställer att det är de samhällsviktiga flygkommunikationerna som prioriteras. Statens ansvar för allmän trafikplikt och beredskapsflygplatsernas finansiering bör tydliggöras för att undvika övervältring av kostnader till kommuner och regioner.

Det minskade inrikesresandet med flyg har påverkat Swedavias ekonomiska förutsättningar och med anledning av Natointrädet och det försämrade omvärldsläget har även totalförsvarets behov av flygplatser ändrats. Regeringen gav därför i maj i år en särskild utredare i uppdrag att utreda och utvärdera såväl statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser som det nuvarande nationella basutbudet av flygplatser. Uppdraget ska redovisas senast september 2026. Vänsterpartiet inväntar utredningen och avser att återkomma efter att den presenterats och remissbehandlats.

11.3 Avskaffa flygets skattesubventioner och inför en progressiv flygskatt

Vänsterpartiet anser att det krävs ytterligare styrmedel för att minska klimatpåverkan från flyget. Styrmedel inom miljö- och klimatområdet bör i möjligaste mån utformas så rättvist som möjligt och ytterligare åtgärder behövs inom flyget för att minska flygresandet. De som belastar klimatet mest ska också vara de som i störst utsträckning får ändra sina vanor. Det är inte rimligt att den som någon enstaka gång flyger för att besöka släktingar eller den som med långa mellanrum använder flyg för en semesterresa ska betala skatt på sin resa i samma utsträckning som en person som flyger utomlands 20–30 gånger om året. För att lyckas vinna folkligt stöd måste omställningen ha ett tydligt rättviseperspektiv och förena det gröna perspektivet med ett rätt. En progressiv flygskatt bör därför införas som gör det dyrare att flyga ju fler gånger man flyger.

Med Vänsterpartiets investeringspolitik för klimatet skulle vi inom bara ett decennium kunna avveckla inrikesflyget i södra Sverige och kraftigt minska behovet i norra Sverigesamtidigt som vi prioriterar de samhällsviktiga flygkommunikationerna. Fokus för flyget behöver skifta från ständigt ökat flygande till samhällsnytta och att identifiera och upprätthålla de mest värdefulla förbindelserna, så att flyget förblir tillgängligt för de personer och regioner som är mest beroende av flyget.

Även utrikesflyget behöver minska i omfattning. Vänsterpartiet vill se en progressiv flygbeskattnings som innebär att resenärerna betalar mer skatt ju mer de flyger. Vid den första flygresan ska skatten vara tämligen låg för att sedan successivt höjas i takt med att flygresorna ökar i antal. Den progressiva flygskatten behöver tillgodose högt ställda krav på personlig integritet samt vara utformad på ett sätt som innebär att den effektivt tjänar sitt syfte att minska flygandet.

Regeringen bör låta utreda lämplig utformning av progressiv flygbeskattnings. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna

12 Trafikanalys – en viktig källa till kunskap

Trafikanalys bildades 2010 och är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Med utgångspunkt i de transportpolitiska målen så utvärderar, analyserar och redovisar myndigheten effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Under de femton år som myndigheten funnits så har man byggt upp en gedigen kunskap på transportområdet. Behovet av analysstöd på transportområdet har under dessa år, inte

minskat utan tvärtom ökat, vilket gör att Vänsterpartiet ser Trafikanalys uppgift och verksamhet som ett synnerligen motiverat statligt åtagande.

Regeringen tillsatte hösten 2023 en utredning för att ”analysera de mindre myndigheternas verksamheter, uppgifter och organisering” med syfte att ”främja en hög kostnadseffektivitet”. Efter att utredningen presenterades i februari 2025 så har regeringen meddelat att de avser att avveckla Trafikanalys och inordna myndighetens uppgifter under Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys).

Vänsterpartiet ställer sig kritisk till detta av flera skäl. Ett genomförande av utredningens förslag skulle innebära att det inte längre finns en sektorsspecifik analys- och utvärderingsmyndighet för transportområdet - detta i ett läge då vi vet att behovet av analysstöd på transportområdet ökat. Att Trafikanalys uppgifter ska insorteras under Tillväxtanalys, med en uttalad inriktning mot näringspolitiska frågor, ser vi som en nedgradering av Trafikanalys nuvarande uppdrag och fokus. Det finns en överhängande risk att kunskapen på transportområdet urvattnas och hamnar i bakgrunden när frågorna insorteras under tillväxtparaplyet.

Regeringen bör därför vidta åtgärder för att säkerställa att den verksamhet som Trafikanalys bedriver idag inte försvinner eller minskar i omfattning i samband med att myndighetens uppgifter inordnas i Tillväxtanalys. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Nooshi Dadgostar (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Tony Haddou (V)

Andreas Lennkvist Manriquez (V)

Vasiliki Tsouplaki (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Isabell Mixter (V)

Malin Östh (V)