

Motion till riksdagen 2024/25:3126

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

Transportpolitik som bygger ett starkt och rättvist samhälle

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktighet i infrastrukturpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb, tillväxt och grön omställning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras, inklusive byggandet av nya stambanor, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra, eftersom det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem, och där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastrukturesatsningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader, och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de internationella resornas och transporternas ökade betydelse gör att den gränsöverskridande planeringen behöver utvecklas både relativt EU och med våra nordiska grannar, och där möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas, och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential, och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget, och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det omedelbara behovet att rusta den svenska järnvägen och beta av den stora underhållsskulden inom järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens underhållsskuld ska vara åtgärdad och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett välutbyggt och välunderhållet vägnät och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om den nationella betydelsen av goda förbindelser till och från Gotland, inbegripet rimliga transportkostnader, och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utsläpp av skrubbevatten och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka anslaget till väg- och järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor för att möjliggöra mer av förebyggande underhåll och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten i ökad utsträckning bör bedriva järnvägsunderhåll i egen regi, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnadskontrollen vid infrastrukturinvesteringar kraftigt måste skärpas, och att det pågående arbetet med ökad kostnadskontroll behöver följas upp med förslag på åtgärder som sedan noga följs upp om det ger avsedd effekt, och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste återupptas och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens förmåga att upphandla såväl tåg- som flygförbindelser för att värna nattågsförbindelser mellan norra och södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till CSN-lån för att ta B-körkort är ett viktigt verktyg för både kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes möjlighet och väg till arbete och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa CSN-lån för körkort för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass 1 och A-traktorer avseende hastighet, och att denna ska vara 45 km/tim för båda, och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en utbildning för körkort gällande fyrhjuliga A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över förutsättningarna för hur manipulation av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste

- fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de enskilda vägarnas stora betydelse, varför samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över och en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram och tillkännager detta för regeringen.
 40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar förtydligas och tillkännager detta för regeringen.
 41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiksäkerhetsrådets ”nollvision” om antal döda i trafiken utökas med ett ambitiöst mål om att minska antalet döda av trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det obligatoriskt att ha varselväst i varje bil som ett sätt att öka trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
 43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten och tillkännager detta för regeringen.
 44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken, samt att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta, och tillkännager detta för regeringen.
 45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
 46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa ett nationellt båtregister för att öka brottsuppleringen och stävja den illegala exporten av fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.
 47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransporter och bussbranschen och tillkännager detta för regeringen.
 48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att som nationellt mål för kollektivtrafiken sätta upp att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva till år 2030 och tillkännager detta för regeringen.
 49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den, inklusive att utreda vilka ytterligare regel- och kontrollåtgärder som behöver genomföras för att motverka fusk och kriminalitet inom taxibranschen, och tillkännager detta för regeringen.
 50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
 51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade befogenheter för polisen för att lättare kunna upptäcka drograttfyllor och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att stärka förutsättningarna för cirkulär ekonomi, inklusive en utvecklad delningsekonomi inom trafikområdet, och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta framväxten av bildelningstjänster och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra parkeringslagstiftningen, bland annat för att underlätta för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning, inklusive främja bildelningstjänster, och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja elflyg och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ner fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Arlandas utveckling, bland annat genom att överföra flygtrafiken från Bromma, samt att se över hur Arlanda skulle kunna få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kraftfullt arbeta mot utflaggningen av fartygsflottan och dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att utarbeta en offensiv hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för hamnarna att utvecklas som energihubbar och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stärka och utveckla sjöfarten på de inre vattenvägarna, dvs på kanaler, insjöar och älvar och för kusttrafik, och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att minska lots- och farledsavgifter i syfte att ge likvärdiga villkor till transportslagen och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av välplanerade och säkra cykelvägar, framför allt för barnens skull, och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett ambitiöst nationellt mål för cykling ska antas i beaktande av de utredningar som gjorts på området och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en gemensam standard för elcyklar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad forskning kring brandorsakerna bland cykelbatterier och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstöld och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en ny modell för inblandning av biodrivmedel enligt "Sverigebränslet" och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att EU fortsätter att skattemässigt gynna biodrivmedel framför fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grön vätgas och elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gratis kollektivtrafik för unga under sommaren och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett jämställdhetsperspektiv inom trafik- och infrastrukturpolitiken och tillkännager detta för regeringen.

86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att rusta rastplatser för ökad säkerhet samt för faciliteter för det snabbt ökande antalet kvinnliga yrkeschaufförer och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och överväga delning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel och tillkännager detta för regeringen.

Infrastruktur för sammanhållning, tillväxt och klimat

Våra transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken. I den pågående kostnadskrisen har vi också sett hur Sveriges beroende av fossila bränslen från omvärlden har medfört skyhöga bränslepriser för vanligt folk. För att uppfylla klimatmålen och stärka landets självförsörjning är det avgörande att vi fokuserar på att ställa om till ett klimatsmart trafik- och transportsystem. Denna omställning kräver investeringar i järnvägar, och det kräver en fossiloberoende fordonsflotta. Vi behöver genomföra åtgärder på både nationell nivå och EU-nivå som minskar vår användning av fossila bränslen. Därför behövs tydliga incitament för att driva på omställningen till el och andra gröna drivmedel.

Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar samt underinvesterat i underhåll av dessa. Det märks nu akut genom exempelvis inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Det är ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva, utvecklas och hålla ihop, och det är ett hot mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Detta är därtill ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom anläggandet av nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetskapen om att ”förebyggande underhåll” är så mycket billigare än det ”avhjälpande underhåll” som krävs när en olycka väl har inträffat.

Takten i klimatomställningen måste öka. Likaså måste Sverige byggas ihop för att dels via ett väl fungerande och starkt transportsystem knyta alla delar av vårt avlånga land närmare varandra, dels förstora arbetsmarknadsregionerna så som tanken var med utbyggnaden av nya stambanor. Utbyggnaden av järnvägskapaciteten tillsammans med underhållet av prioriterade järnvägslinjer och vägar i hela vårt land måste vara en del i ett större infrastruktur- och klimatpaket där lånefinansiering skulle kunna vara en möjlig väg att snabba på nödvändiga stora infrastrukturprojekt av avgörande betydelse för klimatet och för vårt lands tillväxt och jobbskapande.

De olika trafikslagen måste komplettera varandra, hänga ihop och förstärka varandra. Det är så vi bygger ett riktigt effektivt transportsystem. Knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar.

Det finns områden i olika verksamheter i vårt land som har avreglerats och bolagiserats, vilket har lett till ett annat syfte än att verka för det gemensammas bästa. Vi behöver ta tillbaka den samhällseliga kontrollen över det som vi menar är samhälls-

viktiga funktioner, och dit hör i allra högsta grad infrastrukturen. Självklart är samarbete mellan stat, region, kommun och privata aktörer en förutsättning för att infrastrukturens olika delar ska fungera runt om i vårt land, men det får aldrig ske utan att det är samhällets bästa som är i fokus. Inom detta område finns några verksamheter som bör utvärderas och ses över.

Infrastrukturpolitiken tillhör de politiska områden där tidshorisonterna är mycket långa, ibland sekellånga – och där investeringskostnaderna är mycket höga. På dessa områden är det särskilt viktigt att få till parti- och blocköverskridande överenskommelser som står sig över decennier. Vi socialdemokrater är beredda, men nu krävs det att regeringen antar vårt erbjudande om blocköverskridande samarbete.

De transportpolitiska målen är grunden för en hållbar och rättvis infrastruktur

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Dessa mål ska fortsatt gälla. När Sverige går mot tuffare ekonomiska tider är det centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe. En ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är också viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. För att detta ska lyckas behöver trafikslagen samspara bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. Förbättras transportmöjligheterna för industrin ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige; också för andra näringar är utvecklade och fullgoda transportmöjligheter A och O. Det är därför avgörande att vi fortsatt håller i transportpolitikens mål.

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

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

Klimatmålet

Riksdagen har också beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Även om stora framsteg gjorts, och många stora åtgärder ligger i pipelinen, behöver takten i transportsektorns

omställning till fossilfrihet öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären till år 2045. Klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige, inom EU och globalt.

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

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

- Halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen.
- Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer.
- Transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv.

En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår till följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser. Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden och måste fortsätta. Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden är en viktig verksamhet. Inom ramen för miljögarantin kan saneringsprojekt, bl.a. vid flygplatser, bedrivas.

Likaså måste utfasningen av användningen av kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen fortsätta. Det är djupt oroande att utsläppen av andra skadliga ämnen än mineralolja av fartyg i Östersjön har ökat. ”Tvättningen” av avgaser inom sjöfarten, så kallad skrubbing, som gör att svavel och andra föroreningar tvättas bort, måste förbjudas. Avgaserna blir renare, men kvar i vattnet finns föroreningarna. När skrubbevatten släpps ut i havet följer de giftiga ämnena med. I flera länder har man förbjudit utsläpp av skrubbevatten, men i Sverige finns det inget sådant beslut. Därför behöver vi se till att också Sverige skärper regelverket för tvättning av tankar. Enligt en forskningsstudie från IVL Svenska Miljöinstitutet har man funnit att även vid mycket låga koncentrationer av skrubbevatten var dödligheten hög för djurplankton. De är viktiga för havets ekosystem. Mot bakgrund av ovanstående bör utsläpp av skrubbevatten inom Sverige gränser förbjudas.

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

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

Trafiken orsakar inte enbart död och skada i den omedelbara trafiksituationen, utan orsakar också ökad dödlighet och sjukdomar genom partiklar, buller och utsläpp. Trafiksäkerhetsområdets nollvision om antal döda i trafiken behöver kompletteras med ett ambitiöst mål om att också minska antalet döda *av* trafiken.

Trafikslagens betydelse för mobilitet – för både gods, människor och tjänster

Järnvägen

Människor och företag förlitar sig varje dag på att järnvägen och tågen ska fungera så att alla kan komma fram dit de tänkt sig. Både ny räls och bättre järnvägsunderhåll krävs.

Stärkt järnvägs- och vägunderhåll – med en halv miljard kronor

Eftersom järnvägsunderhållet har varit så eftersatt under en längre tid har vi många sträckor som är i alltför dåligt skick. Järnvägens underhållsskuld har byggts upp under decennier. Detta måste åtgärdas. Sverige som är ett geografiskt stort och varuexportberoende land behöver kommunikationer och infrastruktur av allra högsta klass. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en plan för när underhållsskulden ska vara åtgärdad.

För att öka takten för järnvägsunderhåll och vägunderhåll anslår vi socialdemokrater en halv miljard extra på anslaget till underhåll av infrastruktur, bland annat för att möjliggöra mer förebyggande underhåll.

Behov av ny räls, inklusive nya stambanor

Därutöver behöver nya stambanor byggas för ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare trafik.

En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg och att kunna boka en efterlängtd semesterresa med tåg och vara säker på att komma fram i tid borde vara en självklarhet. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan resande ske tryggare, snabbare och mer klimatsmart.

Inte minst för godstrafiken är en satsning på nya stambanor viktig. Den gröna nyindustrialisering som vi nu ser i alla delar av vårt land, inte minst i de norra delarna, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. Regeringen behöver skyndsamt och med kraft investera i respektive färdigställa Malmbanan och Norrbotniabanan.

Nyindustrialiseringen är en stor möjlighet för Sverige med fler välbetalda industrijobb och ökad tillväxt. Men det är bråttom. Företagen behöver handlingskraft och långsiktiga besked annars söker de sig utomlands. Men regeringen förmår inte leverera utan låter Sverigedemokraterna bromsa industripolitiken. De håller på att schabbla bort jobb och investeringar i Sverige. Nu behövs en offensiv målsättning till 2030 med konkreta åtgärder för att möta industrins behov.

I södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn bältförbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten. Därför är den högerkonservativa regeringens inställning till de nya stambanorna mycket olycklig och riskerar att hålla fast Sverige i ett föråldrat transportsystem, i stället för att bygga en infrastruktur i världsklass.

Satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för alla de godstransporter som vårt lands välbefinnande vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart, och arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas och arbetstillfällen skapas. Det behövs ökad kapacitet på spåren om transportköparna ska välja järnväg före väg. Därtill behöver infrastrukturplaneringen ändras från att alltför mycket fokusera på enskilda delprojekt till att i stället fokusera på hela järnvägsstråk för nationella nyttor.

Ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad rälskapacitet, för vi vet att det är trångt på spåren. Sverige har världens mest avreglerade järnväg, och många aktörer slåss om plats på spåren för att frakta både människor och gods. Punktligheten sjunker och godstransporternas ”skogstid”, när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör motsvarande för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. Därtill behöver vi investera själva för att vi ska kunna dra nytta av våra grannländers investeringar. Men regeringen har valt att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser.

Nattågen är viktiga för Sverige

Regeringens första två år har kantats av en försämrad tillgång till tåg och flyg, med inställda linjer runt om i Sverige. När nattåg slutar gå och viktiga flyglinjer dras in måste staten utvärdera vad som utgör kritisk kommunikation. Det är viktigt både för enskilda resenärer och för Sveriges beredskap.

För att binda samman Sverige, och samtidigt bidra till ett hållbart resande, behövs möjligheter att även i framtiden åka nattåg mellan södra och norra Sverige. Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att klara detta. För att staten ska få ökad förmåga att upphandla samhällsviktiga såväl tåg- som flygförbindelser föreslår vi socialdemokrater en utökning av Trafikverkets anslag för Trafikavtal med 300 miljoner kronor.

Vägar och vägtrafik

Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glest befolkat. Det ställer stora krav på ett välutbyggt och underhållet vägnät. Vägarna måste vara välskötta och pothål måste lagas. För att rusta upp svensk väg och järnväg föreslår vi socialdemokrater att ytterligare en halv miljard satsas för underhåll av svenska vägar och järnvägar. Den socialdemokratiska regeringen satsade särskilt på åtgärder på Landsbygdsnätverket, och detta behöver fortsätta.

Sverige är ett land i norra Europa som genomskärs av polcirkeln. Vinterväglag är vardagsväglag hos oss. Vinterväghållningen är en avgörande förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. Det kaos vi sett på de svenska vintervägarna de

senaste åren är oacceptabelt. Vinterväghållningen måste förbättras. Alla mått och steg måste tas för att Trafikverket ska ta och kunna ta en proaktiv och fungerande roll för vinterväghållningen – inklusive sin roll som samordnare vid vinterväglagsincidenter.

Vi ser också fler både tyngre och längre fordon på våra vägar. För att säkerställa vägnätets robusthet och för att bibehålla kapaciteten måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta. Arbetet med att säkra så kallad BK4-status på de svenska vägarna måste öka.

En viktig del av det svenska vägtrafiknätet är enskilda vägar. Exempelvis bor nio av tio lantbrukare vid en enskild väg. De enskilda vägarna måste lyftas fram och värnas. Samordningen och det övergripande ansvaret för enskilda vägar behöver ses över. Behovet av att öka anslagen till de enskilda vägarna behöver definitivt ses över. Därutöver behöver en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram.

Länsplaner

Länsplanerna fyller flera viktiga funktioner för att nå de transportpolitiska målen, exempelvis tätortsnära resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik samt trafiksäkerhet. Stora behov finns på regionala vägar som omfattas av länsplanerna. Anslagen till länsplaner har minskat i 15 års tid och behöver nu ökas.

Cirkulär ekonomi och bildelning

Inom alla samhällsområden behöver vi fundera på hur en cirkulär och utvecklad delningsekonomi kan främjas. Bildelning är en sak som gör att behovet av att äga sin egen bil minskar. Det finns beräkningar som visar att en bildelad bil ersätter så mycket som 15 bilar. En enda bil genererar 7–11 ton koldioxidutsläpp redan under produktion. Bildelning minskar utsläppen och frigör plats. Därför behöver bildelningen främjas; ett första steg vore att ändra parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till bildelningstjänster. Därutöver behöver parkeringslagstiftningen också i övrigt ses över. Det är viktigt att underlätta för kommunerna att kunna differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning.

Allt som onödigtvis försvårar människors vardagsliv måste ses över. För att förenkla för människor bör man överväga inrättandet av en nationell parkeringsapplikation som alla bolag kan ansluta sig till.

Laddinfrastruktur

Vi behöver bygga ut laddinfrastruktur både över hela landet och i tillräcklig omfattning. Detta är en grundförutsättning för att elektrifieringen av transportsektorn verkligen ska bli verklighet. Utbyggnaden måste ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

De allra flesta laddar sin elbil hemma eller på jobbet. Men när man ska ut och resa behöver information finnas om var alla laddplatser finns samt om tillgänglighet och effekt. Utvecklingen går fort och en mängd tekniska lösningar finns, men för att underlätta för elbilsanvändare behöver branschen komma överens om hur den ska samarbeta. Genom så kallad roaming mellan olika aktörer kan elbilsägare få tillgång till all nödvändig information som underlättar publik laddning.

A-traktorer

A-traktorerna har fått delvis förändrade villkor men vi menar att mer bör göras. Den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer bör höjas till samma som för mopedbilarna i klassen ”moped klass I” som är 45 kilometer i timmen, och samtidigt bör det införas en fyrhjulig utbildning, utöver den tvåhjuliga mopedutbildningen, för ett körkort eller förarbevis för båda fordonstyperna.

En annan förändring som bör övervägas är en maximalvikt för vilken typ av fordon man får köra med ett AM-körkort eller framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar. Möjligheterna att manipulera hastigheten måste stoppas, och åtgärder för att få stopp på trimningen måste införas.

Busstrafik

Busstrafik är en viktig del av kollektivtrafiken. Inte minst i de stora områden i landet där järnväg inte är ett alternativ bär busstrafiken upp kollektivtrafiken. Mycket av denna är småskalig och ger lokal sysselsättning över hela landet. Exempelvis är skolbussar ofta drivna av mindre åkare. Många av dessa möter regler som de upplever är anpassade för de riktigt stora aktörerna; det kan exempelvis handla om regler för att ställa av bussar när det inte finns underlag eller om resepaketregler som drabbar de mindre bussföretagen svårt. Dessa regelverk behöver ses över i syfte att värna och utveckla lokala och mindre transportföretag. Regionerna bör i ökad utsträckning samordna sina kravställningar vid upphandling av bussar, för att kunna pressa priser. Idag ställer många regioner egenuppfunna särkrav som är svåra att motivera.

Regeringens havererade klimatpolitik slår också mot elektrifieringen av bussarna. Den sänkta reduktionsplikten tillsammans med förändringen av elbusspremien har lett till katastrofala försäljningssiffror för både elbilar och elbussar. Under de första sex månaderna 2024 har antalet elbussar av nyregistreringarna gått från 41 procent av marknaden till 3,5 på bara ett år (första sex månaderna jämförda med varandra). Regeringens beslut om att hastigt förändra elbusspremien har alltså fått brutal effekt och skadar kollektivtrafiken mitt i en återhämtnings- och nyinvesteringsfas.

Trafiksäkerheten

Många har vägarna som sin arbetsplats. Det gäller transportsektorn, räddningstjänst, ambulans, hemtjänst och kollektivtrafiken. De kör i ur och skur, sol och snö, värme och sträng kyla, dag och natt efter vägar som är i dåligt skick och inte alltid väl upplysta. Att vägarna är trygga och säkra är en förutsättning för en bra arbetsmiljö.

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

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

Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och trafikövervakning, måste fortsätta att utvecklas i

syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. Ett sätt att direkt öka trafiksäkerheten vore att göra det obligatoriskt att ha varselväst i bilen.

Säkrare vägar ska ske genom trafikseparering, inte genom sänkta hastigheter. Det krävs också ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten. Arbets-situationen för många vägarbetare är djupt otillfredsställande. Arbetet med att ta fram en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål.

Trafiksäkerhet handlar också om jämställdhet. Kvinnor har sämre skydd i trafik-olyckor än med män; exempelvis löper kvinnor större risk att drabbas av whiplash-skador eftersom kvinnors nackar skyddas hälften så bra som mäns. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tagit fram den första kvinnliga krockdockan som i sin längd och tyngd ska kunna representera den genomsnittliga kvinnan. Arbetet med krockdockan har rönt stort internationellt intresse och är en viktig del i målet att kvinnor ska ha samma skydd som män vid en kollision. Det är ett exempel på viktig forskning kopplad till trafiksäkerhet som kommer att leda till bättre förutsättningar för både kvinnor och män, och det är viktigt att arbetet fortsätter. Till exempel är många av de suicid som sker kopplade till något av infrastrukturens olika transportslag och där behöver ett förebyggande arbete ske för att förhindra dessa.

Narkotikan är ett stort och växande problem – också för trafiksäkerheten. Narkotikan är därtill den viktigaste inkomstkällan för den organiserade brottsligheten. Polisens möjligheter att upptäcka drograttfylla behöver stärkas genom utökade möjligheter att göra ögonundersökningar. De bör få göras rutinmässigt, även om det inte finns misstanke om brott – på samma sätt som idag gäller för alkoholutandningsprov.

Sjöfart och hamnar

En väl fungerande sjöfart är viktig för handel och näringsliv samt för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Cirka 90 procent av all varuimport och export transporteras vattenvägen en del av sträckan. Sjöfarten är avgörande för Sveriges handel med omvärlden och därmed ytterst också för Sveriges välstånd. En starkt svensk sjöfart är ett viktigt verktyg för att flytta allt fler godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart och därmed bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Därtill är sjöfarten helt avgörande för vår försörjningstrygghet. Vi behöver svensk-flaggade fartyg och svenska sjömän för att säkra våra beredskaps- och försörjningslinjer. Därutöver behöver vi säkra inhemsk varvskapacitet för alla typer av svenska fartyg, inte minst för marinens behov. Här spelar varvet i Landskrona en avgörande roll genom att ha den största dockkapaciteten i Sverige.

Under ett vanligt år reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Vi behöver ta krafttag mot utflaggningen som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga. En väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar och också att se över möjligheterna för hamnarna att utvecklas som energihubbar. Eftersom Sverige reellt sett är en ö är hamnarna av helt avgörande betydelse för svensk försörjning, beredskap och konkurrenskraft. Därför behöver en offensiv nationell hamnstrategi utarbetas. I ett internationellt perspektiv behöver Sverige upprätthålla den folkrättsliga förpliktelsen enligt världstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och tydligare visa sina ambitioner för den globala havspolitik. Stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU)

är viktigt. All form av samarbete och synergieffekter med Sjöfartshögskolan måste främjas.

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

I syfte att redan på kort och medellång sikt öka kapaciteten på våra vägar och järnvägar måste vi samtidigt satsa på att förbättra våra inre vattenvägar. Här finns åtgärder som mycket snabbt skulle kunna få effekt. En grundläggande insats vore att se över förutsättningarna för att minska de lots- och farledsavgifter som är ett problem som särskilt drabbar den interna svenska sjöfarten. Det faktum att Sjöfartsverket, till skillnad från Trafikverket, är avgiftsfinansierat påverkar sjötrafikens möjligheter att konkurrera på lika villkor med vägtransporter. Exempelvis lotsning, sjöräddning och isbrytning bekostas i dag av sjöfarten själv genom avgiftsuttag. Motsvarande kostnader drabbar inte vägtrafiken. En översyn av dessa villkor och orättvisor bör därför vara en prioriterad fråga för regeringen.

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag. I takt med att kostnaderna för överfart har ökat, har avståndet mellan fastlandet och Gotland de facto ökat. Detta är allvarligt. Gotland är en del av Sverige, och därför måste kostnaderna för transporter till och från Gotland vara rimliga. Regeringen behöver återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas.

Sjöfarten behöver utvecklas

Sverige har mer än 50 hamnar, flera stora sjöar och en lång kust; därigenom ger våra vattenvägar stora möjligheter att avlasta vägnätet, men också järnvägsnätet. På så sätt kan vi öka transportkapaciteten, minska trängsel och minska klimatbelastningen. Den svenska sjöfarten har redan idag en hög innovationstakt och stark internationell ställning inom såväl klimat och miljö som säkerhet och anställningsvillkor. Men ska vi framgångsrikt kunna driva på det internationella arbetet inom exempelvis EU och FN:s sjöfartsorganisation behöver vi en rejält större svensk handelsflotta. Exempelvis är den norska och den danska handelsflottan, med 63,4 respektive 42 miljoner bruttoton, betydligt större än Sveriges 5,8 miljoner.

Sjöfarten är en speciell näringsgren så till vida att den inte är fast bunden till något särskilt land, till skillnad från många andra näringar. Det är för lätt för redare att registrera sig utomlands. Därför behöver åtgärder, som nämnts ovan, vidtas så att svenska villkor blir mer likvärdiga med våra konkurrensländers.

Sjöfarten är också viktig ur ett beredskapsperspektiv. I tider av kris och krig behöver Sverige ha tillgång till en egen handelsflotta för att garantera möjligheten att föra in varor i och föra ut varor ur landet. De senaste tjugo åren har antalet svenskflaggade fartyg minskat avsevärt. Det är dåligt för svensk sjöfart och det skulle utgöra ett hot mot Sverige i kristid. Mot bakgrund av det minskade antalet svenskflaggade skepp presenterades i januari 2024 en utredning om hur svensk sjöfart kan bli mer konkurrenskraftig. Stämpelskatten har utgjort en merkostnad för att flagga svenskt och givit incitament till rederier att istället lista sig i något av våra grannländer. Det är inte ovanligt att inteckning av

skepp sker för att renovera dem till att bli mer klimatsmarta. Även här kan stämpel-skatten utgöra ett hinder. Regeringen verkar vilja gå vidare med utredningens förslag om att avskaffa stämpelskatten. Detta välkomnar vi socialdemokrater.

Men det finns viktiga delar i utredningen som regeringen lämnar därhän. För att stärka svensk sjöfarts konkurrensställning har Sverige sedan 2017 ett system med tonnageskattning. Det innebär att rederier kan välja att deras vinster inte ska beskattas konventionellt utan att rederiverksamhetens inkomst istället schablonberäknas utifrån de ytor i fartyget som kan ge gods- eller passagerarintäkter. Tonnageskattning har funnits i flera av våra grannländer betydligt längre än systemet varit på plats i Sverige. Syftet med lagstiftningen är att ge svenska rederier i internationell trafik konkurrens-villkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i våra grannländer.

Det svenska systemet är dock inte lika tillåtande som tonnagesystemen i våra nordiska grannländer. Bland annat är det svenska systemet mindre tillåtande när det gäller kraven på internationell fart och fartygsstorlek, att specialfartyg inte inkluderas samt att det är färre verksamheter som inräknas. Sverige har även ett mindre förmånligt system för hanteringen av resterna av den konventionella beskattningen. Utredaren föreslår därför ett antal ändringar till den nuvarande tonnageskattningen, däribland en ändring av fartkravet, en inkludering av specialsjöfart och en minskning av den minsta fartygsstorleken. De här förslagen syftar till att stärka konkurrensen för svensk sjöfart och vi är positiva till de förslag kring tonnageskatten som utredaren lagt fram. Regeringen bör därför fundera en gång till och se över hur man skulle kunna gå vidare med utredarens förslag om förändrad tonnageskatt.

Därtill finns det i vissa fall dock fog för regeringen att gå längre än utredaren föreslagit. Ett problem i dagsläget är att svenska fartyg som reser mellan svenska hamnar inte omfattas av tonnagesystemet. Ett skepp som åker mellan Gotland och Sveriges fastland har därför incitament att flagga sig i ett tredje land för att få ta del av beskattningsmöjligheterna. Regeringen bör därför utreda om svenskflaggade skepp som trafikeras inrikes bör inkluderas i tonnageskattningen. Regeringen bör även se över om vissa typer av mindre fartyg som under utredarens förslag inte skulle ha rätt till tonnageskattning bör inkluderas i systemet, exempelvis båtar som servar vindkraft- verk till havs.

Sverige måste ha en stark och konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Men det får inte komma på bekostnad av oseriösa aktörer och låga standarder. Målet med förändringen av lagstiftningen ska vara att Sverige blir konkurrenskraftigt visavi våra nordiska grannar och andra viktiga konkurrentländer. Målet är inte att vi genom sämre villkor ska konkurrera med globala rederier som inte lever upp till våra krav på miljöstandarder och regler kring schyssta arbetsvillkor.

Satsning på 300 miljoner kronor för att främja sjöfarten

För att minska trycket på farledsavgifterna, och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfart, införde den socialdemokratiska regeringen även en klimatkompensation för sjöfarten. Detta gjordes för att sjöfarten är ett mycket klimatsmart transportslag. Att regeringen nu väljer att avveckla klimatkompensationen för sjöfart är olyckligt både för klimatet och sjöfarten. För klimatets skull och för att få till mer likvärdiga villkor mellan transportslagen och göra sjöfarten mer konkurrenskraftig mot vägtrafiken anslår vi socialdemokrater 300 miljoner kronor till Sjöfartsverket.

Inre vattenvägar

Sverige har som sagt en geografi som passar väl för sjöfart på inre vattenvägar, det vill säga på kanaler, insjöar och älvar – och kusttrafik. Ett genomsnittligt pråmfartyg lastar lika mycket gods som 200 lastbilar. Om vi skulle anamma Kontinentaleuropas användning av modern pråmtrafik skulle vi få ett mer klimatsmart, kostnadseffektivt och diversifierat transportsystem. Det som saknas i Sverige är inarbetade ruttor och tidtabellsstyrda transporter samt intermodala hubbar där gods effektivt skulle kunna lastas om från landbaserade transporter och från fraktfartyg till pråmtrafiken. Ett förenklat regelverk för pråmverksamhet vore önskvärt. Lotsningskraven kan behöva ses över. Regeringen borde ge Trafikverket i uppdrag att snabba på utvecklingen av inlands-sjöfarten. Exempelvis skulle Trafikverkets färjerederi bana väg för containertrafik på inre vattenvägar. Trafikverkets färjerederi gör årligen en miljon anlöp och 12 miljoner fordonstransporter. Här finns både resurser och erfarenhet av inre sjöfart. Låt Trafikverkets färjerederi bli en föregångare som skulle kunna öppna ett antal ruttor för containerpendel på inre vattenvägar. Det krävs visionärt tänkande för att utveckla nya hållbara logistikkoncept för den svenska transportnäringen. På motsvarande sätt borde regeringen se över lotskrav och de nationella farledsavgifterna för att undanröja hinder för en utvecklad pråmtrafik.

Även förutsättningarna för skärgårdstrafikens konvertering till el eller andra klimatvänliga drivmedel måste ses över och stärkas.

Luftfarten

Sverige, med sina stora avstånd, sin glesa befolkning och sin placering i Europas utkant, är starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är därför av yttersta vikt såväl för individer och näringsliv som för att vårt land ska hållas samman. Därför finns det behov av en förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur.

Flyget är viktigt för svensk ekonomi och konkurrenskraft. Flygsektorn ska vara en del i omställningen, och därför har vi drivit på för att flyget ska betala för sina utsläpp i EU:s gemensamma utsläppshandel. Det är rimligt att flygets klimateffekter mer och mer hanteras på EU-nivå, t.ex. genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och att den fria tilldelningen av utsläppsrätter fasas ut. Idag finns det inte möjlighet att beskatta utsläppen i internationell trafik genom flygbränslebeskattning. Sverige bör fortsätta att verka inom EU och internationellt för att flygbränslebeskattning ska bli möjlig.

Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar vi står inför. Genom en tydlig satsning på grönt flyg kan vi både bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan. Sverige har möjligheterna att bli ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg. Svenskt biobränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen bör utvecklas här där kunskaper finns, vilket kan leda till nya arbetstillfällen. Därför behöver regeringen ta fram en nationell strategi för förnybara drivmedel inom luftfarten.

Svenska flygbolag har en uttalad målsättning att använda elflyg i kommersiell drift före år 2030. Elflyg kommer inledningsvis att vara dyrare än konventionella plan, men de kommer att ha lägre driftskostnader. De elflygplan som inledningsvis ser ut att bli aktuella kommer att ha en räckvidd på ca 30 mil, dvs. det kommer inte att vara

långdistansflygningar. Planen kommer därtill de första åren att vara mindre och ha färre säten. Elflyg kommer att kunna ta befintlig trafik på korta och medellånga distanser. Men elflyget kommer också att öppna upp för nya flyglinjer. Exempelvis kan flyglinjer i öst-västlig riktning bli intressanta, exempelvis över Bottenhavet till Finland, och linjer från västra Sverige till Norge kan bli aktuella. Staten som helhet behöver öka sitt engagemang för att skapa förutsättningar för introduktion av elflyg. Sverige har förutsättningar att ta en tätposition när det gäller utvecklingen och användningen av elflyg. Men då måste vi agera kraftfullt och samfällt.

För att minska flygets klimatpåverkan kan krav ställas på att start- och landningsavgifter, som är en form av flygplatsavgifter, ska differentieras utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan de enskilda luftfartygen har. Den socialdemokratiskt ledda regeringen lade därför våren 2021 fram propositionen Miljöstyrande start- och landningsavgifter, som antogs av riksdagen och började gälla vid halvårsskiftet samma år. Bestämmelserna om de differentierade flygplatsavgifterna tillämpades första gången år 2022. Därtill har en reduktionsplikt på flygfotogen införts. År 2030 förutses en inblandning om 30 procent bioflygbränsle. Det är viktigt med incitament för flygbranschens omställning med målet att alla flyg som lyfter från svenska flygplatser ska nå fossilfrihet. Genom en tydlig satsning på fossilfritt flyg kan vi både bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan. Svenskt biobränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen bör utvecklas här där kunskaper finns, vilket kan leda till nya arbetstillfällen. Därför behöver regeringen ta fram en nationell strategi för förnybara drivmedel inom luftfarten.

Det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. På motsvarande sätt är det viktigt att vi ser till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser. Vidare är det centralt att säkerställa en hög flygsäkerhet i Sverige, vilken måste inkludera den snabbt växande drönartrafiken. Här måste man ta hänsyn till de totalförvarsintressen och övriga samhällsintressen som kan hamna i konflikt med kommersiella intressen. Effektiva målbaserade regelverk inom detta område är avgörande för att trygga ett säkert luftrum för alla dess användare.

I detta breda åtgärdsspektrum spelar de regionala flygplatserna en viktig roll. De fungerar som nav för nödvändig in- och utpendling, har stor betydelse för totalförsvaret, sjukvården och det regionala näringslivet samt bidrar till att stärka den regionala utvecklingen.

Sveriges geografiska utmaningar kräver innovativa lösningar. Genom att ta ledningen inom fossilfritt flyg och prioritera flygsäkerheten stärker vi Sveriges position på den internationella arenan och främjar hållbar tillväxt nationellt.

För att staten ska få ökad förmåga att upphandla såväl samhällsviktiga tåg- som flygförbindelser föreslår vi socialdemokrater en utökning av Trafikverkets anslag för Trafikavtal med 300 miljoner kronor.

Arlanda har en nyckelposition för det svenska utrikesflyget. Inte minst är Arlanda navet för passagerare med inrikesflyg som på Arlanda kan nå linjer ut i världen. Att Arlanda år för år tappar i konkurrensen med de andra nordiska huvudstäderna är därför mycket oroväckande. Viktigt för Arlandas utveckling är att allt Stockholmsflyg koncentreras till Arlanda genom att flygtrafiken på Bromma flyttas över till Arlanda. Därmed kan marken på Bromma i sin tur användas till bostadsbyggande i stor skala.

För att stärka sin konkurrenskraft behöver Arlanda också få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter. En separat bussfil till Arlanda behöver reserveras.

Cykel

Att cykla är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka. Framför allt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. I det sammanhanget finns också ett behov av att reglera användningen och kontrollen av elsparkcyklar. Men god planering för att underlätta cykelpendling och regleringen av elsparkcyklar är viktig i alla kommuner. Inte minst är välplanerade och säkra cykelvägar viktiga för barnen, så att goda cykelvanor uppmuntras och sätter sig redan från början.

Ett nationellt mål för ökad cykling bör antas. Regeringen bör beakta de utredningar som gjorts på området och ta fram ett nationellt mål för cyklingen.

Elcyklar förekommer med en lång rad olika laddningssätt och batterilösningar. Det vore önskvärt med en gemensam standard i hela EU. Regeringen bör ta initiativ till detta. Därutöver bör regeringen ta initiativ till utökad forskning kring orsakerna till de oroväckande bränder och explosioner som förekommer bland elcykelbatterier.

Cykelstöldernas omfattning utgör de facto ett hinder för cyklismens utveckling, genom ökade kostnader för de enskilda och för försäkringsbolag – och för att många begränsar sin cykelanvändning p.g.a. stöldrisker. Regeringen bör ta ytterligare initiativ för att stävja cykelstöld; bland annat måste det övervägas ifall inrättandet av ett cykelregister skulle vara ett verktyg för att motverka cykelstöld och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare.

Gång

Gångtrafik är på många sätt ett underskattat färdmedel, kanske för att det är det mest grundläggande färdssättet och det framför allt är viktigt på kortare avstånd. Gångtrafik beräknas utgöra runt 20 procent av alla resor. Därför måste gångtrafiken fullt ut beaktas i den kommunala stads- och trafikplaneringen, och den bör jämföras med övriga färdssätt. På motsvarande sätt som för cyklingen skapar säkra och välplanerade stråk möjlighet till ökad fysisk rörelse, men även möjlighet för avlastning av andra trafikslag där gångtrafiken på marginalen kan öka kapaciteten i trafiksystemet. God stadsplanering för att möjliggöra promenadstäder skapar levande stadsmiljöer. Vandringsstråk i skog och mark skapar möjlighet till avkoppling och upplevelser.

Styrmedel för klimat och rättvisa

Transporter är ett avgörande område för den svenska klimatomställningen. Trafikverket har konstaterat att klimatmålet för transporter till 2030 inte kommer att nås utan nya styrmedel – och att det inte går att nå utan mer biodrivmedel. Regeringens angrepp på reduktionsplikten gör att Sverige nu ser ut att missa våra klimatmål till 2030.

Dagens reseavdragssystem gynnar bilpendling och missgynnar kollektivtrafik men även cykelpendling. Sverige behöver därför ett mer färdmedelsneutralt reseavdrag än det vi har idag.

Beskattningen av förmånsbilar har reformerats för att det ska råda neutral beskattning mellan kontant lön och lön i form av förmånsbil. Ett undantag är bilar med miljövänlig teknik. Ytterligare reformeringar för att åstadkomma neutral beskattning bör aktualiseras. Därutöver behöver förmånsbeskattningen ses över när det gäller cykel. Ett slopande behöver övervägas.

Svensk infrastrukturs betydelse i ett nytt säkerhetspolitiskt läge

Utan fungerande transporter kan varken gods transporteras eller människor färdas. Utvecklingen av industri, näringsliv och arbetsmarknad förutsätter effektiva transportvägar för gods och människor. De internationella resorna och transporterna har stor betydelse för hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas. Den gränsöverskridande planeringen blir därför allt viktigare, både inom EU och på nordisk nivå. Mycket pågår redan på olika sidor landsgränsen, till exempel elektrifiering av järnvägssträckor i Finland som kommer att knyta ihop det svenska och finska järnvägsnätet både vad gäller gods och persontrafik. Det behövs dock en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse. Regeringen bör ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential.

Natomedlemskapet ökar kraven på den svenska infrastrukturen, inte minst kraven på järnvägen. I den nationella säkerhetsplanen uttrycks det:

Hela Sveriges infrastruktursystem behöver ses över för ökad kapacitet, redundans och motståndskraft mot kriser och krig. Sveriges motståndskraft, såväl under kris som under höjd beredskap och ytterst krig, förutsätter att försörjningen av kritiska varor och tjänster kan upprätthållas ... Säker tillgång till kritiska råvaror och insatsvaror är av avgörande betydelse för samhällets funktionalitet.

Sverige får i och med Natomedlemskapet nu bland annat ta höjd för att klara stora truppförflyttningar. En enda soldat som ska förflyttas kräver en hel container med materiel. En truppförflyttning på flera tusen man kommer först och främst att behöva göras med järnväg. Detta ställer enligt Sveriges Natoåtagande krav på betydligt ökad kapacitet inom järnvägen. Likaså är Sveriges hamnar viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv.

Samarbetet inom Norden kommer att öka genom att alla länder är Natomedlemmar. Då behöver framför allt den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur. Vikten av detta har blivit alltmer påtaglig då det geopolitiska säkerhetsläget blivit allt mer spänt i och med Rysslands anfallskrig mot Ukraina som i allra högsta grad påverkar våra nordiska länder. Konsekvensen av detta blir att de öst-västliga transportstråken, med tillgängligheten till Norges isfria atlanthamnar, vid en eventuell upptrappning av konflikten blir helt avgörande för truppförflyttning och export och import av varor. Järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm är central och måste få hög prioritet.

Aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför betydande.

Schysta villkor inom yrkestrafiken

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

Med bakgrund i den socialdemokratiska regeringens tidigare insatser, som innefattade införandet av EU:s hårdaste sanktioner vid fusk och skärpning av utstationeringsreglerna, är det av yttersta vikt att kontinuerligt arbeta för att upprätthålla och utöka dessa åtgärder. Genom dessa regler kunde vi underlätta för svenska löner och villkor att gälla alla som kör yrkestrafik, vilket är en grundläggande princip för rättvis konkurrens och bättre villkor inom transportsektorn.

För att fortsätta detta arbete och säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna anser vi att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion. En sådan myndighet skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransport och bussbranschen, och därmed göra det svårare för oseriösa företag att verka inom dessa områden. Inrättandet av en yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som skulle medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i denna bransch. Genom att upprätta en sådan inspektion skulle vi kunna säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler och att dessa regler sätter arbetsrättsliga och rättsliga löner i centrum.

Alltför många olyckor sker vid vägarbetsplatser och därför bör det övervägas om skärpta straff och skärpt bevakning ska införas liksom fler inspektioner från Arbetsmiljöverket vid vägarbetsplatser.

Taxibranschen är avgörande för att människors vardag ska gå ihop genom fungerande samhällsresor som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts, liksom en viktig samhällsservice för privata resor. År 1990 avreglerades taxibranschen som idag har flertalet stora problem som påverkar både taxiförare, medborgare och seriösa taxibolag negativt. Avregleringen har gått för långt, och olika applikationstjänster förstör för seriösa aktörer genom att inte ta arbetsgivaransvar och därigenom dumpa priser och villkor. Yrkestrafik ska bara utföras av seriösa aktörer.

I Danmark har åtgärder vidtagits för att motverka fusk och kriminalitet inom taxi-branschen. Det tidigare kravet på att alla taxibilar ska ha taxameter har bland annat utökats med krav på en särskild enhet som via GPS löpande registrerar taxibilens geografiska position. En översyn behöver göras för att se om och hur vi ska kunna skärpa regelverk och kontroller inom taxibranschen, inberäknat mobilappsbaserade taxiaktörer. Prisdumpning, låga löner och dåliga arbetsvillkor präglar branschen som vittnar om en stor förarbrist. Det är inte heller ovanligt med brister i samband med offentliga upphandlingar av samhällsresor där skattemedel går till oseriösa eller rent kriminella företag som vinner upphandlingar på lägsta pris genom låga löner, ohållbara arbetsvillkor och skatteundandragande. Samtidigt är risken stor att seriösa bolag som inte tummar på arbetsvillkor och löner konkurreras ut.

Bekämpning av den organiserade brottsligheten

A-krimcenter är en myndighetssamverkan som nu utvecklar sin verksamhet och som har en viktig roll att fylla i att motverka brottslighet inom arbetslivet. Regeringen bör på alla sätt understödja att dessa kan arbeta framgångsrikt.

Framväxten av gigekonomin har ökat konkurrensen ytterligare och förstärkt problematiken med förare som helt saknar den grundläggande trygghet som ett kollektivavtal ger. Förutom att dessa otrygga anställningar skapar en stark ekonomisk stress och utsatthet för den enskilde föraren är det förstås också en trygghetsfråga för resenärerna. Risken är betydande att prispressen leder till kvalitetsbrister för att föraren inte ges förutsättningar att klara sitt uppdrag eller förväntas arbeta mycket långa arbetspass. Den som reser med färdtjänst, skolskjuts, sjukresa eller privat via taxi ska kunna lita på att förarens arbetsvillkor inte leder till säkerhetsrisker.

Den stora gängkriminalitet som nu drabbar Sverige med stora konsekvenser finns inom alla områden och sektorer – också inom trafiksektorn. Det gör att alla delar av samhället måste göra sin del för att komma åt och förebygga organiserad brottslighet – och beskära den kriminella ekonomin. Polisen och Skatteverket men också Transportstyrelsen har viktiga uppgifter framför sig.

Stulna fritidsbåtar och båtmotorer som forslas utomlands är ett mycket stort problem, till stor del genererat av organiserad brottslighet. Genom införandet av ett nationellt båtregister skulle brottsuppläkningen kunna öka och den illegala exporten och övrig organiserad kriminalitet på området kunna motverkas.

Kollektivtrafikens betydelse i hela vårt land

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafiksresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt; på detta sätt kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är därtill klimatsmart och absolut viktig för att vi ska klara klimatomställningen. Mot den bakgrunden är regeringens otillräckliga stöd till regionerna oroande. Regionernas ekonomiska kris tvingar fram olyckliga neddragningar i kollektivtrafiken och höjda taxor. En fungerande kollektivtrafik i hela landet kräver en förutsägbar och stabil finansiering. Vi socialdemokrater vill se ett systemskifte gällande den statliga finansieringen till kommuner och regioner. Därför har vi föreslagit en bottenplatta för de generella statsbidragen som skulle innebära att bidragen räknas upp i takt med inflationen. I alla våra budgetförslag har vi visat hur man kan öka finansieringen till landets regioner. Med de resurstillskott som vi har föreslagit hade regionerna haft betydligt bättre förutsättningar att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken. Även i denna budget föreslår vi ökade generella anslag till landets regioner med nästan 2 miljarder jämfört med regeringen.

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

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

fritidsresande som arbetspendling och gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner.

De olika kollektivtrafikslagen måste fungera sömlöst och intermodalt. Tillsammans kan de komplettera varandra. För att få en bättre fungerande och heltäckande kollektivtrafik behöver vi tänka oortodox och flexibelt. Anropstrafik, taxi, minibussar och båttrafik kan komplettera de stora stomnäten med bussar och järnväg; rätt utnyttjat kan på detta sätt både trafik och service öka, samtidigt som kostnader pressas.

Branschen har satt upp målet att fyra av tio motoriserade resor ska vara kollektiva år 2030. Regeringen bör anta detta mål som ett nationellt mål och agera kraftfullt för att det uppnås.

Gratis kollektivtrafik för ungdomar under sommaren

Kollektivtrafiken är särskilt viktig för personer utan bil. Här är ungdomar en stor och viktig grupp. Men många unga har inte ekonomiska resurser att ens åka med kollektivtrafik till sommarjobb och fritidsaktiviteter under sommarlovet. För att stimulera ungdomars kollektivtrafikresande anslår vi 500 miljoner kronor för gratis kollektivtrafik för unga under sommaren.

Jämställdhet

God och utbyggd kollektivtrafik är, som tidigare understrukits, en jämställdhetsfråga.

Det är fler kvinnor än män som reser kollektivt. Kvinnor har lägre löner än män i snitt i Sverige (det skiljer ca 3,5 miljoner i arbetslivsinkomst mellan könen) samt lägre pension. Kvinnor arbetar på obekvämt arbetstid i högre utsträckning än män. En väl fungerande kollektivtrafik måste också finnas på obekväma arbetstider. Kostnaden för att resa kollektivt behöver vara skälig. Kvinnor ska ha råd att ta sig till och från arbete och fritidsaktiviteter och att inhandla livsförnödenheter.

Ensamstående vårdnadshavare gör ofta aktiviteter som ligger i närområdet där man bor med barnen samt planerar semester till lägre kostnader, och då är kollektivtrafiken resmedlet. Ensamstående vårdnadshavare representeras i högre utsträckning av kvinnor.

Tidtabeller behöver anpassas efter arbetstider, och flödet i resandet från ”dörr till dörr” bör kunna ske utan längre uppehåll.

Trafiksäkerheten är, som tidigare nämnts, också en jämställdhetsfråga. Kvinnor har sämre skydd i trafikolyckor jämfört med män; exempelvis löper kvinnor större risk att drabbas av whiplashskador eftersom kvinnors nackar skyddas hälften så bra som mäns.

De allmänna kommunikationernas hållplatser bör vara så upplysta som möjligt och ge möjlighet att få kliva av så nära resmålet som möjligt, särskilt vid mörker och sena kvällar och nätter då risk för våld och hot finns. Detta är en samhällsbyggnadsfråga i första hand för kommuner och regioner att beakta, men det kan inte nog understrykas.

Rastplatserna runt om i vårt land tar ofta inte hänsyn till att det blir fler och fler kvinnliga yrkesförare, som behöver separata toalett- och duschmöjligheter. Rastplatserna behöver därutöver vara bättre bevakade för ökad säkerhet.

Besöksnäringen

Turism och övrig besöksnäring skapar många arbetstillfällen i hela landet – ofta småskalig och arbetskraftsintensiv. Under 2000-talet har besöksnäringen varit en av de tjänstenäringsområden som skapat flest jobb. Valfungerande kommunikationer är helt avgörande för besöksnäringens möjligheter att utvecklas. Det är viktigt att regeringen och de berörda myndigheterna fullt ut beaktar både besöksnäringens betydelse för Sveriges ekonomi och infrastrukturens och trafiksystemets stora betydelse för besöksnäringen.

Kompetensbristen hotar jobb och tillväxt

Hela trafik- och infrastrukturbranschen, inklusive kollektivtrafiken, saknar personal. Det är brist på i princip alla yrkesgrupper från yrkesförare till lotsar, från bussförare till signaltekniker – och vi är på väg in i än högre personalbrist på grund av pensionsavgångar. Exempelvis är 1 av 4 bussförare över 60 år. Därför behövs fler utbildningsplatser, både på gymnasie- och yrkeshögskolenivå. Utbildningsplatserna behöver även spridas över hela landet. För möjligheten att kunna utbilda sig i närheten av där man bor underlättar tillgång till och ett ökat intresse för utbildning till dessa yrken.

Därför behöver regeringen satsa på snabba, flexibla yrkesutbildningar såsom arbetsmarknadsutbildningar som är kända för att snabbt se till att människor kan ställa om och komma ut i jobb. Likaså behöver man se över hur antalet utbildningsplatser i det ordinarie utbildningssystemet kan öka. Därför behövs fler utbildningsplatser, på både gymnasie- och yrkeshögskolenivå. Utbildningsplatserna behöver även spridas över hela landet, eftersom möjligheten att kunna utbilda sig i närheten av där man bor underlättar tillgång till och ett ökat intresse för utbildning till dessa yrken. Också på detta område gör regeringen alldeles för lite idag.

CSN-lån för körkort för lastbilar och bussar

För att stimulera fler personer att ta körkort för tung trafik anslår vi socialdemokrater 25 miljoner kronor för möjligheten att ta CSN-lån för C- och D-körkort.

CSN-lån för B-körkort

Tack vare initiativ från den socialdemokratiskt ledda regeringen har det sedan 2018 varit möjligt för ungdomar mellan 19 och 20 år med gymnasieexamen samt arbetslösa mellan 18 och 47 år att ta CSN-lån för att kunna skaffa körkort. Det har varit en viktig frihetsreform för över 18 000 personer som fått möjligheten att skaffa körkort via detta lån och också en viktig väg till arbete och egen försörjning. I en rapport från CSN, ”Leder körkortslån till körkort?”, framkommer det att av de som har skaffat körkort via lånemöjligheten får nästan 80 procent arbete, att jämföra med drygt 50 procent för de som inte lyckas ta körkort. Tyvärr har bara 43 procent hunnit ta körkort sedan lånemöjligheten uppstod. Men de flesta anger att detta beror på att körkortet kostar för mycket. Rapporten visar tydligt att det är en viktig reform som behöver fortsätta utvecklas, så att fler individer kan få möjlighet att ta körkort. Regeringen har valt att ta bort denna möjlighet istället för att utveckla den. Det är en politik i fel riktning i dessa tider, med stor brist på arbetskraft inom transportområden, att ta bort möjligheten att

använda ett verktyg för att ta sig vidare i riktning mot arbete. Därför anslår vi 50 miljoner kronor för möjligheten att ta CSN-lån för B-körkort.

Forskning och innovationer

Sverige har genom en stark ställning inom innovation och hållbarhet tillsammans med ett utbyggt socialt skyddsnät skapat förutsättningar för snabb teknikutveckling också framåt. Men vår position måste försvaras och vinnas åter och åter för att Sverige också framgent ska ha förmåga att producera världsledande företag och innovationer och för att öka digitaliseringsförmågan i samhället. Forskning och kompetensutveckling på alla nivåer är viktig, men inte minst är forskningsresurser för teknik och innovation avgörande. Regeringen har tidigare skurit ner på finansieringen till Vinnova och det har skadat svensk innovationskraft.

Regeringens vägval är ett hot mot klimatomställning inom transportsektorn och människors hälsa

I ett läge då vår miljö och vår infrastruktur utsätts för rekordnederbörd, översvämningar och extrem hetta väljer regeringen både att minska på resurser till insatser för att få ner klimatgasutsläppen och att minska på förebyggande åtgärder i kommuner och regioner. Det är verkligen att prioritera helt fel och visar att regeringen inte tar klimathoten på allvar.

I den uppdaterade nationella energi- och klimatplan som lämnades till EU-kommissionen i juni 2024 erkänner regeringen att den missar kraven i hela den centrala klimatlagstiftningen i EU. Dessutom misslyckas regeringen med att uppfylla obligatoriska krav om ökad andel förnybar energi och minskad energianvändning – trots att Sverige var med och förhandlade fram dessa krav som ordförandeland. Det blir nu alltmer tydligt att det inte finns någon plan för hur dessa krav ska kunna uppfyllas. Flera myndigheter, som Klimatpolitiska rådet, Energimyndigheten och Naturvårdsverket, uttrycker stark kritik.

Transportsektorn står för en stor del av Sveriges utsläpp; det måste varje ansvarsfull förtroendevald ta på allvar. Sju av riksdagens partier har under gångna mandatperioder enats om viktiga mål för att minska utsläppen, bland annat klimatmålet att inom transportsektorn ska vi ha sänkt utsläppen till 70 procent år 2030. Nu börjar regeringen svaja kring detta. För oss är det självklart att Sverige ska ha ledartröjan på sig också fortsättningsvis och vidta alla de åtgärder som krävs för att vi ska nå målen och därmed lämna en renare värld efter oss till kommande generationer. Därför är det viktigt med en palett av åtgärder framåt; den viktigaste är dock att vi står fast vid de svenska målen.

Utan klimatomställning kommer livsmöjligheterna på jorden som helhet, men också i Sverige, att bli mycket svårare. Klimatproblemen slår alltid hårdast mot de som är svagast och sårbarast. Därför finns en tydlig jämlikhetsdimension i klimatomställningen som inte får negligeras. En av flera utmaningar i klimatomställningen rör olika gruppers ekonomiska möjlighet att delta i och att klara privatekonomin i klimatomställningen.

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

Kommuner och regioner har kunnat söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Syftet med dessa satsningar har varit att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik samt hållbara godstransportlösningar. SD-regeringens avveckling av denna framgångsrika satsning är olycklig, och det är ytterligare en försvagning av klimatpolitiken.

Kommuner och regioner spelar en viktig roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av den anledningen behöver också samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras.

Länsplanernas roll för god infrastruktur

Den regionala infrastrukturen är ett av de bärande elementen i det totala trafiksystemet. Det är regionerna som upprättar länsplaner för regional transportinfrastruktur, där framförallt Trafikverket bistår med underlag. Länsplanerna omfattar inte minst investeringar i det regionala vägnätet.

Medlen till länsplanerna har dock minskat i 15 års tid. Därför behöver mer resurser avsättas för länsplaner i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur.

Målmedvetet arbete krävs i riktning mot en fossilfri fordonsflotta

För att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och bidra till att Sverige ska nå klimatmålen behövs en snabb, smart och samhälls-ekonomiskt effektiv omställning som kan ske via t ex elektrifiering och användande av hållbart bränsle. Detta är inte minst viktigt då vi har en stor fordonsindustri som är beroende av att Sverige hänger med och ligger långt framme i denna utveckling. Det understryker behovet av omfattande satsningar. Vi behöver bygga ut både laddinfrastruktur och ny elproduktion för att klara utmaningarna. Utbyggnaden måste ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Vi socialdemokrater vill se en utbyggnad om ytterligare 60 TWh ny fossilfri el till 2030. Elektrifieringen av trafiksektorn kräver ökad inhemsk produktion och överföring av fossilfri el.

Därutöver är elektrifieringen av bilparken inte bara av vinst för just att åtgärda transportsektorns klimatutsläpp. Elbilarnas batterier kan lagra energi och användas som backuplösning när el är dyr eller i övrigt faller bort. Dessa stödtjänster till det enskilda hushållet eller elnätet i stort kan bli viktiga för vårt elsystem och vår beredskap.

Den svenska och europeiska försörjningen av batterier behöver öka. År 2022 stod exempelvis Kina för 76 procent av den globala produktionen av litiumjonbatterier.

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

Utvecklingen i riktning mot en fossilfri transportsektor går till stor del via elektrifiering, men alls inte bara. Det finns starka skäl att också fortsatt bejaka investeringar i flera olika förnybara drivmedel. Detta gör också att konvertering av redan existerande fordon är något som bör stimuleras.

För den tunga vägtrafiken – och för flyget och sjöfarten, inte minst på långa distanser – kommer biodrivmedel som HVO 100, biogas men också grön vätgas och elektro-

bränslen att spela en viktig roll, också långt in i framtiden. Därför behövs både tankställen och ökad inhemsk klimatvänlig produktionskapacitet i fråga om dessa drivmedel. Vätgastekniken ger vindkraften möjlighet att fungera leveranssäkert. Biogasproduktion ger lantbruket möjlighet till nya intäktskällor. Inhemskt producerade drivmedel ger transportsystemet och hela energisystemet redundans och mindre sårbarhet.

Flera myndigheter bedömer att utsläppen i Sverige med nuvarande regeringspolitik inte kommer att minska i tillräcklig takt för att vi ska nå Sveriges åtagande enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den s.k. icke-handlande sektorn (bland annat transporter) – till år 2030. Utvecklingen går nu åt helt fel håll där användningen av fossila drivmedel stiger och försäljningen av elbilar sjunker. Det är allvarligt för fler fossildrivna bilar måste ersättas med elbilar.

Elbilen måste bli tillgänglig för vanligt folk i hela landet. Elbilen är billigare i både drift och underhåll än bensin- och diesebilarna men jämförelsevis dyr i inköp. Hittills har därför köp och leasing av elbil endast varit möjligt för personer med högre inkomster. Regeringen säger sig något vilja förändra denna orättvisa, men satsningen visar sig enbart handla om förberedelser för en ansökan om stöd ur en EU-fond. Regeringens politik behöver granskas och följas upp.

Drivmedel

En annan central del i omställningen är att byta ut fossila drivmedel mot hållbara biodrivmedel från skog och jordbruk. Förnybara biobaserade resurser minskar vårt ekologiska fotavtryck och skapar en rättvisare framtid för kommande generationer. Vi socialdemokrater vill bygga upp en stark inhemsk biodrivmedelindustri. Genom att skapa ren, grön energi på hemmaplan kan vi kombinera sänkta utsläpp med riktiga jobb, ekonomisk tillväxt och stabilitet i drivmedelspriserna. Därför föreslår vi en ny modell för inblandning av biodrivmedel – Sverigebränslet. Vi föreslår en stabil basinblandning av biodrivmedel som ligger fastlagd över tid och som förutsägbart och stabilt ökar. Från år 2024 ska nivån på basinblandningen ligga på 19,3 procent för diesel och 7,8 procent för bensin. För att hålla priserna stabila vill vi att en del av Sverigebränslet ska vara en s.k. tilläggsinblandning som kan variera mer över tid och utifrån prispåverkan. Därmed kan vi öka eller minska tilläggsinblandningen beroende på omvärldsläget.

De senaste årens kostnadskris har gjort det dyrt för både bilägare och de som reser med kollektivtrafik. För att stötta de hushåll som är beroende av bilen föreslår vi en tankrabatt. En person boende i glesbygd skulle få 1 000 kronor per bil, vilket är betydligt mer än regeringens drivmedelsförslag.

Utöver detta föreslår vi att Sverige går över från MK1 till den europeiska dieselstandarden (MK3) som kan hantera större inblandning av biobränsle och ger drivmedelsbolagen större utbud av leverantörer. Det skulle möjliggöra att drivmedel som säljs i Sverige i större utsträckning kan inhandlas på en europeisk marknad och vice versa, vilket kan ha en prisdämpande effekt. Vi anser även att Sverige måste verka för att möjliggöra en differentiering av skatten på hållbara biodrivmedel och fossila drivmedel på EU-nivå då det är en principiellt viktig fråga att klimatsmarta bränslen inte beskattas på samma sätt som fossila bränslen. Regeringen bör fortsätta Sveriges påverkansarbete mot EU för att biodrivmedel ska gynnas framför fossila drivmedel även efter 2026. Genom att stimulera den inhemska produktionen av biodrivmedel kan vi sänka utsläppen och samtidigt stärka Sverige som land.

Biogasen har under lång tid varit skattebefriad i Sverige. Skattebefrielsen är en nödvändighet för att biogasproducenterna ska kunna konkurrera på marknaden och för att fler ska våga investera i omställningens nyckelspelare. Men i december 2022 fattade EU:s tribunal i Luxemburg beslut om att den svenska skattebefrielsen inte var tillåten. Orsaken var att EU-kommissionen inte hade bjudit in företag från andra länder till att kunna lämna synpunkter på skattenedsättningen. Domen har tveklöst lett till förödande konsekvenser. Med ökade kostnader för gasen har åkerier som har ställt om fått sämre förutsättningar. Även för kollektivtrafiken har domen fått allvarliga effekter, med kostnadsökningar på tiotals miljoner kronor per år för vissa regioner. Frågan har diskuterats flitigt, och regeringen beslutade att avvakta EU-kommissionens granskningsförfarande som skulle leda till ett återinförande av skattebefrielsen. Men denna process har dragit ut på tiden och regeringen har ännu inte gett besked om när skattebefrielsen för biogas ska återinföras. Detta skapar stor osäkerhet för biogasbranschen och riskerar att öka landets importberoende och motverka omställningen till ett fossilfritt samhälle. Vi kräver att regeringen snarast återinför skattebefrielsen för att rädda vår inhemska biogasproduktion.

När det kommer till arbetsmaskiner och deras roll inom skogsbruk, jordbruk och byggindustri, står det klart för oss att dessa sektorer är ryggraden i den svenska ekonomin. Därför bör vi säkerställa att dessa sektorer också har möjlighet att anamma hållbar praxis och ställa om genom en klimatpremie. Varje steg mot en grönare industri är ett steg mot ett rättvisare och mer hållbart Sverige.

Flygets miljöpåverkan kan inte heller ignoreras. Vårt stöd för en ständigt ökande inblandning av biodrivmedel i flygfotoget är avgörande för att minska denna påverkan.

Vätgas och elektrobränslen

Elektrobränslen är syntetiska bränslen som produceras med hjälp av koldioxid och vätgas framställd med hjälp av förnybar el. Bland annat IVL Svenska Miljöinstitutet har visat på en betydande potential för både användning och produktion av vätgas och elektrobränslen i Sverige. Man pekar på att Sverige har förmåga att bli en exportör av vätgas på lång sikt om pågående satsningar och trender fortsätter. Vätgas ger möjligheter att lagra och transportera stora mängder energi.

Långdistansflyg och långväga fartygstransporter är två områden där dessa energintensiva flytande bränslen har en roll att spela. E-metanolfartyg finns redan på marknaden.

Vätgas kan driva en förbränningsmotor – och driva bränsleceller som genererar ström till en elmotor – och det är just i bränsleceller som vätgas är mest aktuell som drivmedel. Fossilfri vätgas kan få ner klimatpåverkan med över 90 procent genom en bränslecellsbil, jämfört med motsvarande bensin- eller dieslbil. Framförallt kommer vätgas att få en viktig roll för klimatomställningen av ett antal energikrävande industriverksamheter. Utbyggnaden av förnybar vätgas skulle kunna påskyndas genom att framväxten av sektorsövergripande lokala och regionala vätgaskluster stimuleras. Utvecklingen hindras även av bristen på styrmedel och regelverk för hantering. Utmaningarna inkluderar brist på infrastruktur för transmission och distribution av vätgas – samt av otillräcklig elförsörjningskapacitet. Framåt behövs fortsatt forskning, politiska incitament, teknikutveckling och samarbete för att realisera Sveriges potential.

Vi socialdemokrater vill satsa på svensk produktion av vätgas. För att underlätta och samordna detta arbete behöver Sverige en nationell strategi och plan för vätgasutbyggnad och vätgasinfrastruktur, som behöver samplaneras med infrastrukturen för el. Vi vill se en målsatt strategi för vätgasutbyggnaden, en ny reglering och ett utökat statligt ägarskap.

Inom bransch efter bransch har vi sett omvandlingen till klimatsmarta lösningar. Men denna utveckling hotas, som tidigare nämnts, nu allvarligt av SD-regeringens ambitions-sänkningar och ambivalens inom klimatpolitiken. Osäkerhet skapas nu kring vad för politik och krav som kommer att gälla framöver. Detta skapar i sin tur osäkerhet och ökad risk för enskilda företag om de kan räkna hem nya och redan genomförda klimat-investeringar. Teknikskiftena och den nödvändiga samhällsomställningen bromsas. Sverige tappar fart som innovationsland och industriland. Denna destruktiva utveckling måste brytas.

Rättvis omställning

För att omställningen från fossilbränslen ska kunna genomföras måste omställningen ske rättvist. Genom trygghet i omställningen och genom träffsäkra stödsystem för att underlätta vägen ur fossilberoendet kan sårbara grupper undvika att drabbas.

Marknadsmisslyckanden

Flera tydliga marknadsmisslyckanden har drivit på flera samhällsproblem som vi nu brottas med, exempelvis bristande kvalitet på vägar, järnvägar och mobilnät. Våra skattefinansierade verksamheter ska ha medborgarnas bästa i fokus. Resurserna måste gå dit där de behövs. Upphandlingskompetensen hos exempelvis Trafikverket behöver bli bättre genom att mer av basuppgifterna återförs till att utföras i egen regi. Sverige befinner sig i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge. Att då överlåta viktiga uppgifter i samhället till marknaden riskerar att göra att vi inte kommer att klara av kriser som naturkatastrofer, extremväder, pandemier eller terror- och säkerhetshot – och i värsta fall krig. Vi behöver stärka hela samhällets motståndskraft. Det förutsätter en stark sjukvård, pålitliga vägar och järnvägar och ett motståndskraftigt elsystem för att nämna några områden. Rikets och medborgarnas säkerhet och trygghet ska alltid prioriteras före marknadsintressen.

Stora områden i ekonomin ska vara konkurrensutsatta. Marknadskrafterna skapar drivkrafter för tillväxt, fler arbetstillfällen och välbefinnande. Men idag ser vi att många marknader inte fungerar tillräckligt bra och att vanligt folk får betala priset. De här marknaderna måste fungera bättre än idag. Här krävs reglering eller att vi använder styrkan i att många går ihop för att få lägre priser, bättre kvalitet och en starkare förhandlingsposition.

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

om ett samhällsuppdrag bör knytas till bolaget. Ett alternativ kan vara att besiktningsverksamheten i Sverige återregleras.

Myndigheten Trafikverket

År 2010 beslöt regeringen Reinfeldt att slå samman Vägverket och Banverket till ett sammanhållet Trafikverk. På många sätt verkar denna sammanslagning inte ha medfört några större samordningsvinster eller andra vinster. Delvis beror detta på att man inte längre utför underhåll i egen regi – och därigenom har en stor del av den egna kompetensen inom staten förlorats. Sammanslagningen, samt den inriktning man har att bara vara en upphandlingsmyndighet, måste granskas noga. Och de granskningar och utredningar som gjorts behöver beaktas och ligga till grund för ställningstaganden. Bland annat står det klart att utförarkompetensen inom Trafikverket behöver utökas.

Efter halvtannat decennium av sammanslagning bör nu en granskning genomföras av om denna lösning har varit optimal för verksamheten samt om skattebetalarna tilldelats den förstärkning och utveckling av väg och järnväg som kan förväntas för pengarna, eller om sammanslagningen istället lett till försämringar och ökade kostnader. En uppdelning av Trafikverket i en banverksdel och en vägverksdel bör övervägas.

Kostnadskontroll

Det är viktigt med mer resurser till underhåll och investeringar men också lika viktigt att de resurser som finns används så effektivt som möjligt – genom noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar, då dessa gång efter annan dras med skenande kostnadsökningar.

Den förra socialdemokratiska regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom Nationell plan för transportinfrastrukturen – ett uppdrag som ska redovisas årligen och fortgå till år 2028 och som syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Uppföljningen av detta arbete med ökad kostnadskontroll behöver följas upp löpande med förslag på åtgärder som sedan kan följas upp om de ger avsedd effekt. Det är angeläget att arbetet innebär ständiga förbättringar under de år som arbetet pågår fram till 2028 och att man inte avvaktar tills uppdraget är slutfört.

Transparensen kring orsakerna till den bristande kostnadskontrollen behöver stärkas. Genom att Trafikverket får möjlighet att bedriva underhåll av sina anläggningar i egen regi kan både snabbare och effektivare underhållsarbeten uppnås samtidigt som det leder till bättre kostnadskontroll då man jämför utfall hos olika utförare.

Gunilla Svantorp (S)

Åsa Karlsson (S)

Zara Leghissa (S)

Inga-Lill Sjöblom (S)

Kadir Kasirga (S)

Mattias Ottosson (S)

Carina Ödebrink (S)