Kommittémotion S

SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2842

av Aylin Nouri m.fl. (S)

Transportpolitik för Sveriges trygghet, konkurrenskraft och jämlikhet

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 behovet av ny järnvägskapacitet, också i form 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, för det är så vi bygger ett riktigt effektivt och flexibelt transportsystem – där knutpunkter, noder och intermodalitet måste vara ledord i alla trafik- och infrastruktursatsningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en stark infrastruktur för Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster för såväl det civila samhället som totalförsvaret och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statliga projektorganisationer för stora infrastrukturinvesteringar, med Öresundsbron och Botniabanan som förebilder, och tillkännager detta för regeringen.

7. 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 tillkännager detta för regeringen.
8. 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.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av långsiktigt och blocköverskridande samarbete inom infrastrukturpolitiken, och därför behovet av att inrätta en bred politiskt sammansatt grupp för detta syfte, och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och att transportköparen ska betala också för de externa kostnader som uppstår, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
13. 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 möjligheterna att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur utnyttjas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential i ljuset av det förändrade geopolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafik ska vara tillgänglig över hela landet – och att den ska vara prisvärd, klimatsmart och jämlik – och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kollektivtrafikens stora betydelse och roll i kris och ytterst krig och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det omedelbara behovet av att rusta den svenska järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma till riksdagen med en plan för när järnvägens eftersatta underhåll ska vara åtgärdat och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ha tillgång till egna maskiner och resurser för planerade järnvägsarbeten, för att öka robustheten, minska kostnaderna och säkerställa beredskap, och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett välutbyggt och välunderhållet vägnät och tillkännager detta för regeringen.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. 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.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska vara ett absolut krav att Gotlandstrafiken är svenskflaggad, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

28. 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.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett ambitiöst nationellt mål för ökad cykling ska antas och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska driva frågan om förbud mot skrubbning av tankar på internationellt vatten och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen och öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om högre ambitioner för väg- och järnvägsunderhåll, inte minst för att möjliggöra mer av förebyggande underhåll, och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur staten i ökad utsträckning ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för att Sverige ska klara ett ökande transportbehov, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. 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 de ger avsedd effekt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens förmåga och ambition att upphandla såväl tåg- som flygförbindelser för att binda samman vårt geografiskt stora land och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna och bygga ut nattågsförbindelser mellan norra och södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka anslaget Trafikavtal för att kunna upphandla trafik och hålla ihop Sverige, där fokus ska

ligga på att återställa nattågstrafiken till och från Norrland, samt för att säkra andra strategiska tåg- och flyglinjer i vårt land och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ändring av järnvägssäkerhetslagen så att det kan bli möjligt med andra befogenheter för friförklaring vid spårspring och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möta behovet av fler utbildningsplatser över hela landet, för att långsiktigt trygga kompetensförsörjningen inom transportsektorn, och tillkännager detta för regeringen.
41. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta behovet av CSN-lån för körkort även för tung trafik och tillkännager detta för regeringen.
43. 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.
44. 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.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över förutsättningarna för hur manipulation av hastigheten för A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
46. 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 om att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
47. 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.

48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vinterväghållningen behöver förbättras och Trafikverkets roll och ansvar noga analyseras och förtydligas och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafiksäkerhetsområdets ”nollvision” om antal döda i trafiken bör utökas med ett ambitiöst mål om att minska antalet döda av trafiken och tillkännager detta för regeringen.
50. 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.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett ökat säkerhetsarbete för att förhindra olyckor vid trafikarbeten och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta ideella organisationer att komma åt anonymiserad information i Strada och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri och därmed behöver arbetet öka för att de svenska vägarna ska nå den högre bärighetsklassen BK4 och tillkännager detta för regeringen.
54. 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 ska bedrivas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
55. 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.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa ett nationellt båtregister för att öka brottsuppklaringen och stävja den illegala exporten av fritidsbåtar och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransporter och bussbranschen och tillkännager detta för regeringen.

58. 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.
59. 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.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att bilbesiktning finns tillgänglig över hela landet och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningsmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att över 50 år gamla veteranbilar fortsatt ska vara besiktningsfria och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
64. 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.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten ska slutföras och utvärderas och en ny handlingsplan tas fram för den kommande mandatperioden och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att personalbristen inom i princip hela trafik- och infrastrukturbranschen måste åtgärdas och tillkännager detta för regeringen.
67. 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.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta framväxten av bildelningstjänster och tillkännager detta för regeringen.

69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att ändra parkeringslagstiftningen, bl.a. för att underlätta för kommunerna att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning inklusive att främja bildelningstjänster, och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja elflyg och tillkännager detta för regeringen.
73. 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.
74. 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.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ned fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att redovisa de ekonomiska konsekvenserna för Swedavia av att Bromma flygplats fortsätter att drivas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Arlandas utveckling, bl.a. 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.

81. 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.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och klimatarbete och tillkännager detta för regeringen.
83. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet att utarbeta en hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av moderna isbrytare för sjöfarten, industrins försörjningskedjor och Sveriges konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
86. 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.
87. 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, i insjöar, på älvar och vid kusttrafik, och därmed påskynda utvecklingen av inlandssjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
88. 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.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att räddningshelikopterverksamheten är civil räddningsverksamhet, som ska vara kvar i Sjöfartsverkets regi, och tillkännager detta för regeringen.
90. 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.
91. 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.

92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en gemensam standard för elcyklar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad forskning kring brandorsakerna bland cykelbatterier och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av att inrätta ett cykelregister för att motverka cykelstölder och annan organiserad kriminalitet riktad mot cykelägare och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en tydligare och mer effektiv statlig styrning av cykelpolitiken och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skärpta och uppföljningsbara mål för ökad och trafiksäker cykling och tillkännager detta för regeringen.
97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska lämna förslag till riksdagen som i större utsträckning än i dag möjliggör byggande av friliggande statliga cykelvägar, framför allt genom att åtgärda de begränsningar som uppstått vid tolkningen av begreppet allmän samfärdsel, och tillkännager detta för regeringen.
98. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över statliga principer eller krav för var en grundläggande framkomlighet för cykeltrafiken ska upprätthållas, i syfte att möjliggöra tydligare statliga prioriteringar av en sammanhållen cykelinfrastruktur, samt tilldela Trafikverket ett ansvar för att upprätthålla en sådan framkomlighet inom det statliga väghållaransvaret, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den statliga planerings- och genomförandeprocessen för mindre eller medelstora infrastrukturåtgärder kan effektiviseras så att planerade cykelåtgärder också genomförs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
100. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
101. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grön vätgas och elektrobränslen och tillkännager detta för regeringen.

102. 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.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av avgiftsfri kollektivtrafik för barn, unga och studenter och tillkännager detta för regeringen.
105. 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.
106. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av utökad utförarkompetens inom Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
107. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en fortsatt utbyggnad av alkobommar i hamnar med färjetrafik och tillkännager detta för regeringen.
108. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att möjliggöra att lätta motorcyklar får framföras med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
109. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att kontroller av alkohol och narkotika i trafiken är tillförlitliga och rättssäkra och tillkännager detta för regeringen.
110. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver låta granska och förändra den modell för samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning som Trafikverket använder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
111. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av förstärkt nordiskt samarbete för gränsöverskridande trafik och för infrastrukturplanering av gemensamt intresse och tillkännager detta för regeringen.
112. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets systematiska borttagande av belysningsstolpar på den svenska landsbygden måste upphöra och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Motionen har vissa begränsningar mot bakgrund av det rådande politiska läget med en övergångsregering och en övergångsbudget.

1 En robust infrastruktur är grunden för samhällets funktionalitet – till vardag och i kris

Infrastrukturen utgör grunden för ett fungerande samhälle – för sammanhållningen, klimatet, tillväxten, jobben och konkurrenskraften. Förnödenheter, varor och tjänster måste nå ut i hela landet. Människor måste kunna förflytta sig till och från arbete, utbildning, samhällsservice och fritidsaktiviteter. En väl fungerande och utbyggd infrastruktur är därför avgörande för att landet ska hålla ihop. Den är också grunden för näringsliv och tillväxt – och därmed för jobb, skatteintäkter och välfärd. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för att människor med vanliga inkomster ska kunna ta sig till arbetet.

Utöver detta är både vår militära slagkraft och vår civila beredskap direkt beroende av fungerande och robust infrastruktur. Manskap, materiel, drivmedel och förnödenheter måste kunna transporteras över stora avstånd, i stora volymer, effektivt och utan avbrott. Här spelar järnvägen en nyckelroll.

Det eftersatta underhållet av befintlig infrastruktur drabbar såväl resenärer som företag hårt och utgör dessutom en allvarlig brist för vår militära och civila beredskap. Insikten om att ”det som inte fungerar i fred, inte kommer att fungera i krig” förpliktar. Att Tidöregeringen och Trafikverket enbart har ambitionen att återta 10–15 procent av det eftersatta underhållet under perioden 2026–2037 är inte tillräckligt – ur något perspektiv. Att regeringen dessutom har stoppat utbyggnaden av nya stambanor och tvekar inför andra viktiga järnvägssatsningar undergräver framtidens tillväxt, utveckling och totalförsvarets beredskap.

Transporterna påverkar klimatet. Nästan en tredjedel av landets samlade utsläpp kommer från inrikes transporter, huvuddelen från vägtrafiken För att uppfylla klimatmålen och stärka landets självförsörjning krävs en omställning till ett klimatsmart trafik- och transportsystem. Detta förutsätter omfattande investeringar i järnvägar och annan klimatfrämjande infrastruktur.

1.1 Marknadiseringen måste brytas tillbaka

En central försvårande faktor är den sönderstyckning och marknadisering som särskilt drabbat järnvägen. Driften av tågen har separerats från underhållet, järnvägsfastigheterna har lagts i ett separat bolag med vinstintresse snarare än samhällsnytta och de tidigare synergierna har försvunnit. Underhållet är numera helt konkurrensutsatt, och Trafikverket har inte kvar någon egen underhållsverksamhet. Istället för banarbetare ute på spåren har myndigheten fyllts av upphandlingsekonomer och jurister. Resultatet är oacceptabla förseningar, kraftiga fördyringar och bristande ansvarstagande. Vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetskapen om att förebyggande underhåll är betydligt billigare än det avhjälpande underhåll som krävs när en olycka väl har inträffat. Men i en marknadsstyrd modell prioriteras inte långsiktighet och robusthet, utan kortsiktiga besparingar och vinstintressen – vilket leder till ökade kostnader och sämre kvalitet. Resultatet har blivit en upphandlingscirkus där resurser läggs på detaljstyrning, juridik och administration i stället för på banarbetare och maskiner ute på spåren. Denna modell skapar varken effektivitet eller kvalitet, utan driver upp kostnaderna och undergräver robustheten. Marknadsmisslyckanden inom hela trafiksektorn har förvärrat samhällsproblemen, med försämrad kvalitet på vägar, järnvägar och mobilnät som följd.

Skattefinansierade verksamheter ska alltid ha medborgarnas bästa i fokus. Resurserna måste användas där de gör mest nytta. Skatter och avgifter ska gå till praktiskt utförande verksamhet, inte till onödiga konsulter som dränerar kärnverksamheten på resurser.

Sverige befinner sig i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge. Att överlåta samhällsviktiga funktioner till marknaden och dess kortsiktiga intressen innebär stora risker för vår förmåga att hantera naturkatastrofer, extremväder, pandemier, terrorhot eller i värsta fall krig. För att stärka samhällets motståndskraft krävs en stark sjukvård, pålitliga vägar och järnvägar, ett robust elsystem – och en samhällsgemensam kontroll över kritisk infrastruktur. Rikets och medborgarnas säkerhet ska alltid prioriteras före marknadsintressen. Svenska järnvägar, hamnar och flygplatser ska ägas av svenska intressen, och Gotlandstrafiken ska vara svenskflaggad – av beredskaps- och säkerhetsskäl. Den naiva tron på avregleringar och kapitalets fria rörelser måste få ett slut.

1.2 Sammanfattade utgångspunkter

Sverige har under decennier underinvesterat i både ny infrastruktur och i underhållet av befintliga anläggningar. Till detta kommer tydliga marknadsmisslyckanden, inte minst inom järnvägen. Konsekvenserna märks nu i form av inställda tåg, urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Detta hotar ambitionen om ett sammanhållet land, det försvårar trafiksäkerheten och riskerar att underminera den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av klimatmålen. Ytterst är det också ett hot mot Sveriges beredskap i kris – och i värsta fall krig. Sverige behöver därför både ny kapacitet genom byggandet av nya stambanor och ökade resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Trafikverket behöver ytterligare öka sin maskinpark för underhåll i syfte att öka hastigheten och kvaliteten för järnvägsunderhållet.

Takten i klimatomställningen måste öka. Samtidigt måste hela Sverige knytas samman genom ett starkt och väl fungerande transportsystem. Detta stärker arbetsmarknadsregionerna och bidrar till regional utveckling, precis som var avsikten med satsningen på nya stambanor.

2 De transportpolitiska målen ska fortsatt gälla

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 befinner sig i tuffare ekonomiska tider är det centralt att investeringstakten i infrastrukturen hålls uppe. En ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg är också viktig för att Sverige ska nå klimatmålen. För att detta ska lyckas så behöver trafikslagen samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter. Förbättras transportmöjligheterna för industrin ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige, också för andra näringar är utvecklade och fullgoda transportmöjligheter A och O. Det är därför avgörande att vi fortsatt håller i transportpolitikens mål.

2.1 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.

2.2 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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.3 Klimatmålet

Riksdagen har beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet. Det innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, med undantag för flyget, ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Trots att framsteg har gjorts och flera viktiga åtgärder är påbörjade, är det uppenbart att takten i omställningen inte är tillräcklig. Tidöregeringen har misslyckas kapitalt med att leverera den politik som krävs för att Sverige ska nå klimatmålen. Det är mycket allvarligt – både för möjligheten att klara etappmålet till 2030 och för målet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. Konsekvensen är att Sverige riskerar att halka efter i klimatomställningen, vilket hotar både konkurrenskraften, jobben och vår förmåga att ta ansvar i den globala klimatomställningen.

2.4 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 de kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer, trängsel 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 kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen fortsätta. Det är djupt oroande att utsläppen av skadliga ämnen från fartyg i Östersjön har ökat. Den så kallade ”skrubbningen” av avgaser inom sjöfarten är i ett allvarligt problem. Metoden innebär att svavel och andra föroreningar tvättas bort från avgaserna, vilket gör luften renare men i stället förorenar havet. När skrubbervattnet släpps ut följer de giftiga ämnena med. En forskningsstudie från IVL Svenska Miljöinstitutet visar att även vid mycket låga koncentrationer av skrubbervatten var dödligheten hög bland djurplankton – en organismgrupp som är avgörande för havens ekosystem. Sverige har redan förbjudit skrubbning i svenskt vatten, i likhet med Danmark och Finland som infört motsvarande förbud. Nu måste nästa steg tas. Sverige bör tillsammans med likasinnade länder driva frågan om ett förbud mot skrubbning även på internationellt vatten.

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 bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden. 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 därför kompletteras med ett ambitiöst mål om att också minska antalet döda av trafiken.

3 Svensk infrastrukturs betydelse i ett nytt säkerhetspolitiskt läge

Utan fungerande transporter kan varken gods transporteras eller människor resa. Näringslivets utveckling, industrins tillväxt och arbetsmarknadens dynamik förutsätter effektiva transportvägar. Även internationella transporter har avgörande 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 andra sidan våra gränser, till exempel elektrifiering av järnvägssträckor i Finland, vilket kommer att knyta samman det svenska och finska järnvägsnätet för såväl gods- som persontrafik. Regeringen bör tydligare markera den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa att dess fulla potential tas till vara.

Natomedlemskapet innebär ytterligare krav på svensk infrastruktur, inte minst på järnvägen. I den nationella säkerhetsplanen konstateras att hela Sveriges transportsystem behöver stärkas för att möta ökade krav på kapacitet, redundans och motståndskraft i kris och krig. Sveriges förmåga att upprätthålla försörjningen av kritiska varor och tjänster är avgörande för både civilt samhälle och totalförsvar. Det handlar om säker tillgång till råvaror, insatsvaror och grundläggande transporter. Här blir redundans en central faktor. Exempelvis måste det ifrågasättas om det är rimligt att i princip all tågtrafik mellan norra och södra Sverige ska ledas via Stockholm.

Med Natomedlemskapet följer också skyldigheten att kunna genomföra omfattande truppförflyttningar. En enda soldat kräver en hel container med materiel, vilket gör att en truppförflyttning på flera tusen personer framför allt måste ske med järnväg. Detta ställer krav på betydligt ökad järnvägskapacitet. Därutöver behöver samhällskritiska funktioner som nattågstrafiken upprätthållas. I ett läge av kris eller krig är de nödvändiga för att snabbt kunna förflytta trupp mellan norra och södra Sverige.

Även Sveriges hamnar är strategiskt viktiga ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. De utgör centrala noder i såväl den civila försörjningskedjan som det militära försvaret.

Att alla nordiska länder nu är medlemmar i Nato ökar kraven på samarbete och samordning. I synnerhet behöver de öst–västliga transportstråken stärkas i planeringen av infrastrukturen. Detta är särskilt angeläget mot bakgrund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, vilket tydligt påverkar våra nordiska länders säkerhetspolitiska förutsättningar. Tillgängligheten till Norges isfria atlanthamnar blir i ett skärpt läge helt avgörande för både truppförflyttningar och för import och export av varor. I detta sammanhang är transportkorridorerna i väst-östlig riktning av central betydelse och konkreta förslag för hur transportkapaciteten kan utvecklas måste nu tas fram.

3.1 Trafikslagens betydelse för mobilitet - av både gods, människor och tjänster

De olika trafikslagen - järnväg, väg, sjöfart, flyg och digital infrastruktur - 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.

4 Järnvägen

Människor och företag förlitar sig varje dag på att järnvägen fungerar – för att komma till arbete, utbildning och fritid, och för att varor ska nå sina kunder i tid. Men dagens järnvägssystem är präglat av både eftersatt underhåll och växande kapacitetsproblem. Dessa förstärker varandra. Med andra ord krävs både investeringar i ny räls och ett kraftigt förbättrat järnvägsunderhåll för att skapa en pålitlig järnväg i hela landet.

4.1 Vikten av effektivare järnvägs- och vägunderhåll

Järnvägsunderhållet har under lång tid varit eftersatt, vilket lett till att många sträckor i dag är i alltför dåligt skick. Detta har byggts upp under decennier och utgör ett växande problem för både resenärer och näringsliv. Sverige är ett geografiskt stort och handelsberoende land och behöver därför kommunikationer och infrastruktur av högsta klass. Tidöregeringen har uppseendeväckande nog saknat en tydlig plan för att åtgärda detta.

Underhållet av infrastrukturen både till väg- och järnväg är avgörande för transportsystemets funktion, inte minst förebyggande underhåll. Förebyggande underhåll är långsiktigt billigare och mer effektivt än det akuta avhjälpande underhåll som krävs när skador eller olyckor redan inträffat. Men i den marknadsstyrda modell som råder prioriteras inte långsiktighet och robusthet, utan kortsiktiga besparingar och vinstintressen – vilket leder till ökade kostnader och sämre kvalitet.

Underhållsarbeten upphandlas i dag ofta till lägsta pris, utan tillräcklig hänsyn till långsiktiga behov. Resultatet blir undermåligt arbete, flaskhalsar och ökade förseningar. Västra stambanan är ett tydligt exempel – en av landets mest trafikerade sträckor, där bristande underhåll leder till återkommande störningar som drabbar både resenärer och godsflöden. Detta visar hur allvarliga konsekvenserna blir när pris pressas framför kvalitet och samhällsnytta. Därför behöver Trafikverket ha en stark egen kapacitet, med banarbetare och maskiner i egen regi, för att kunna säkerställa kvalitet, kompetensförsörjning och kontinuitet i underhållet.

4.2 Behov av ny räls, inklusive nya stambanor

För att bygga bort kapacitetsbristen behövs nya stambanor som ger högre kapacitet och snabbare trafik. En förbättrad infrastruktur ger människor mer frihet och trygghet i vardagen. Att kunna ta sig till och från arbetet utan förseningar, eller boka en semesterresa och lita på att tåget kommer fram i tid, borde vara en självklarhet. Med ökade satsningar på nya stambanor och bättre järnvägsunderhåll kan resandet ske snabbare, tryggare och mer klimatsmart.

Satsningarna är också avgörande för godstrafiken. Den gröna nyindustrialisering som växer fram i hela landet, särskilt i norr, kräver en kraftigt utbyggd järnväg. Malmbanan och Norrbotniabanan är centrala för industrins utveckling. Nyindustrialiseringen är en historisk möjlighet för Sverige – med fler välbetalda industrijobb och stärkt tillväxt. Men det är bråttom. Företagen behöver långsiktiga besked och handlingskraft, annars riskerar investeringar och jobb att flytta utomlands. Tidöregeringen förmådde inte leverera, utan lät Sverigedemokraterna bromsa industripolitiken. Det innebär att arbetstillfällen och framtidstro i Sverige står på spel. Nu krävs en offensiv målsättning till 2030, med konkreta åtgärder som möter industrins behov.

Även i södra Sverige ökar kapacitetsutmaningarna kraftigt. När Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig kommer godstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten att öka markant. Att den högerkonservativa regeringen valt att stoppa utbyggnaden av nya stambanor riskerar därför att hålla Sverige fast i ett föråldrat transportsystem – i stället för att bygga en infrastruktur i världsklass.

Satsningar på infrastruktur skapar bättre förutsättningar för de godstransporter som vårt välstånd vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och hög sysselsättning är beroende av pålitliga transporter och väl utbyggd infrastruktur. Nya stambanor och förstärkt järnvägsunderhåll skulle innebära att godset kan fraktas snabbare och mer klimatsmart, att arbetsmarknadsregionerna förstoras och att fler arbetstillfällen skapas. För att transportköpare ska välja järnvägen framför väg krävs ökad kapacitet på spåren. Samtidigt måste infrastrukturplaneringen i högre grad utgå från hela järnvägsstråk med nationell nytta, i stället för att fastna i enskilda delprojekt.

Behovet av ökad kapacitet är akut. Sverige har världens mest avreglerade järnväg, och många aktörer konkurrerar om samma spår. Punktligheten försämras och godstransporternas ”skogstid”, när tåg står stilla i väntan på spår, ökar år för år. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att Sverige genomför motsvarande satsningar. Utan egna investeringar riskerar vi att inte kunna dra nytta av deras utbyggnad. Att Tidöregeringen valde att stoppa utbyggnaden av ny järnvägskapacitet är

därför fullständigt obegripligt och kommer att få allvarliga konsekvenser för både resenärer, företag och klimatet.

4.3 Nattågen och samhällskritiska förbindelser

Tidöregeringens år har kantats av försämrad tillgång till både tåg och flyg, med inställda linjer runt om i landet. När nattåg försvinner och viktiga flyglinjer dras in lämnas människor, företag och hela regioner utan fungerande kommunikationer. Staten måste ta ansvar och utvärdera vilka förbindelser som utgör kritisk samhällskommunikation. Det är avgörande både för enskilda resenärer och för Sveriges beredskap.

Nattågen har en särskild betydelse i ett avlångt land som Sverige. De binder ihop södra och norra delarna av landet, utgör ett klimatsmart alternativ till inrikesflyget och är samtidigt en viktig del av vår nationella motståndskraft. Försvaret har tydligt pekat på att nattågstrafiken har betydelse för beredskapen, eftersom den bidrar till förmågan att snabbt transportera både människor och materiel över långa avstånd.

Samtidigt som många europeiska länder nu investerar i att bygga ut sina nattågsförbindelser, valde Tidöregeringen i det allvarligaste säkerhetspolitiska läget sedan andra världskriget att låta nattågen försvinna. Det är en kortsiktig och farlig politik.

I flera europeiska länder omfattas viktiga transportförbindelser, såsom nattåg, av särskilda skyddsmekanismer som garanterar att de upprätthålls även när marknaden inte förmår. Sverige bör överväga liknande lösningar för att säkerställa att samhällskritiska transporter inte avvecklas när de behövs som mest.

För att staten ska ha förmåga att upphandla samhällsviktiga tåg- och flyglinjer föreslår vi socialdemokrater därför en utökning av Trafikverkets anslag för Trafikavtal med 300 miljoner kronor. är Trafikverkets anslag för Trafikavtal avgörande. Det är en nödvändig satsning för att hela Sverige ska hålla ihop – i vardag, i kris och i krig.

4.4 Spårspring

Det finns flera anledningar till att vi drabbas av tågförseningar. Inte minst handlar det om att rusta järnvägen. Men det finns en anledning till förseningar som vi borde kunna göra något åt här och nu. Obehöriga på spåret står enligt Trafikverket för i storleken 7 600 förseningstimmar och har ökat kraftigt de senaste åren.

Det är enligt Järnvägssäkerhetslagen förbjudet att beträda spårområdet utan tillstånd. När obehöriga personer har setts i spåret är Trafikverket skyldig att stoppa tågtrafiken av säkerhetsskäl. I normalfallet måste polisen tillkallas för att avlägsna personen/personerna eller för att bekräfta att spåret är fritt. Endast polis har rättsliga befogenheter att ingripa mot personer på spårområdet. Trafikverkets personal eller väktare kan rapportera och avvisa, men ansvaret att ”friförklara” spåret vilar i praktiken ofta på polis.

Det här leder till långa störningar, eftersom polisen inte alltid kan komma snabbt till platsen. Trafikverket har själva pekat ut detta som en av orsakerna till ökade förseningstimmar de senaste åren.

I andra länder, tex i Danmark eller Norge, finns en annan ordning som ger möjligheten till egen utbildad personal att friförklara spåret. Polisen kallas in om det finns kvarvarande personer eller brottsmisstanke, men klartecken ges ofta av järnvägens egen operativa säkerhetsfunktion. Detta gör att stopp kan hävas snabbare än i Sverige, eftersom man inte alltid väntar på polis.

5 Vägar och vägtrafik

Vägnätet är avgörande för att hela Sverige ska fungera. Det binder samman landets olika delar, bär upp både arbetsresor och godstransporter och är särskilt viktigt i de delar av landet där järnvägen inte är ett alternativ. För att vägnätet ska vara robust krävs långsiktiga investeringar i underhåll, vintervägh̊llning och bärighet.

Bilen är det viktigaste transportmedlet för väldigt många svenskar och inte minst i glesbygd och på landsbygd. Därför måste alltid kostnaderna för bilkörning vara rimliga och förutsättningarna för bilen som transportmedel goda.

5.1 Ett robust vägnät för hela Sverige

Sverige är ett stort och avlångt land där många delar är glest befolkade. Det ställer höga krav på ett väl utbyggt och underhållet vägnät. Vägarna måste vara välskötta och brister som potthål måste åtgärdas. Under regeringsperiod genomfördes särskilda insatser för landsbygdens vägnät, och detta arbete måste fortsätta.

Sverige är ett land i norra Europa som genomkorsas av polcirkeln. Vinterväglag är vardagsväglag hos oss. En fungerande vinterväghållning är därför en avgörande förutsättning för att säkerställa framkomligheten. Det kaos som återkommande uppstått på de svenska intervägarna de senaste åren är oacceptabelt. Vinterväghållningen måste förbättras. Trafikverket behöver ta en mer proaktiv och samordnande roll vid vinterväglagsincidenter för att minimera störningarna och öka tryggheten för trafikanterna.

Vi ser också en ökning av både tyngre och längre fordon på våra vägar. För att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsättas. Arbetet med att säkra så kallad BK4-status på fler vägar är särskilt viktigt för näringslivets behov av tunga transporter.

En viktig del av det svenska vägnätet är de enskilda vägarna. Exempelvis bor nio av tio lantbrukare vid en enskild väg. Dessa vägar är avgörande inte bara för boende och företag längs dem, utan också för landets försörjning med viktiga råvaror. Därför behöver samordningen och det övergripande ansvaret för de enskilda vägarna ses över, liksom tillgången till öppna data från statliga och kommunala databaser för förvaltningen. Vi socialdemokrater vill att en nationell strategi för de enskilda vägarna tas fram.

6 Kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är en grundläggande del av ett fungerande transportsystem. Den binder ihop hela landet, minskar klimatavtrycket och ger människor möjlighet att ta sig till arbete, studier och fritid. För att kollektivtrafiken ska vara ett verkligt alternativ krävs politiska beslut som gör den mer hållbar, pålitlig och prisvärd för alla.

6.1 Kollektivtrafikens betydelse i hela vårt land

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för både arbetspendling och fritidsresor. För att fler ska välja kollektivtrafiken krävs både ökad kapacitet och högre kvalitet. Det ska vara tryggt, tillgängligt och komfortabelt att resa. På det sättet kan arbetsmarknadsregionerna utvidgas och förutsättningarna för jobb och tillväxt öka.

Kollektivtrafiken är dessutom ett viktigt redskap för att minska Sveriges klimatavtryck. En sådan omställning kräver politiska lösningar som gör kollektivtrafiken mer hållbar, pålitlig och prisvärd. Tidöregeringens otillräckliga stöd till regionerna har drabbat kollektivtrafiken hårt. I längden slår detta hårdast mot låg- och medelinkomsttagare, som är mest beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till arbete, studier och samhällsservice.

En fungerande kollektivtrafik i hela landet kräver en förutsägbar och stabil finansiering. Vi socialdemokrater vill därför se ett systemskifte i den statliga finansieringen till kommuner och regioner, bland annat genom en bottenplatta för de generella statsbidragen som räknas upp i takt med inflationen. I våra budgetförslag har vi visat hur resurser kan tillföras för att stärka kollektivtrafiken.

En väl fungerande kollektivtrafik måste också finnas på obekväma arbetstider. Det får inte bara vara vinstintresset som avgör när kollektivtrafiken är tillgänglig. En utbyggd kollektivtrafik är en hörnsten för jämställdhet och jämlikhet och därmed en central del av välfärden. Kollektivtrafiken måste också göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Även om utvecklingen på detta område har gått framåt återstår mycket arbete.

Kollektivtrafiken är helt nödvändig för att vi ska nå klimatmålen, men också för att människor i hela landet ska kunna ta sig till arbete och utbildning. Vi socialdemokrater

vill på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Ett sådant system skulle förenkla för resenärerna, stärka både fritidsresandet och arbetspendlingen samt gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner.

För att säkerställa en trygg och tillgänglig kollektivtrafik av hög kvalitet behöver också upphandlingar präglas av långsiktighet, transparens och höga krav på säkerhet, arbetsvillkor och hållbarhet. Skattemedel ska användas ansvarsfullt och kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt och pålitligt alternativ för alla - inte minst för arbetstagare, studenter och äldre. Upphandlingar inom kollektivtrafiken ska stärka både resenärernas trygghet och villkoren för de som arbetar i trafiken.

De olika kollektivtrafikslagen måste också fungera sömlöst och intermodalt. Olika färdmedel ska kunna komplettera varandra och resan fungera hela vägen från dörr till dörr. För detta krävs en mer flexibel syn på kollektivtrafiken. Anropstrafik, taxi, minibussar och båttrafik kan komplettera de stora stomnäten med bussar och järnväg. Rätt utnyttjade kan dessa lösningar både förbättra trafiken och pressa kostnader.

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.

6.2 Busstrafik

Busstrafiken är en central del av kollektivtrafiken, inte minst i de delar av landet där järnväg inte är ett alternativ. Mycket av busstrafiken är småskalig och ger lokal sysselsättning. Exempelvis drivs många skolbussar av mindre åkare. Men regelverken är ofta anpassade för de största aktörerna och kan slå hårt mot de små. Det gäller exempelvis regler för avställning av bussar vid bristande underlag eller resepaketregler som slår orimligt hårt mot mindre företag. Dessa regelverk behöver ses över för att värna och utveckla de lokala transportföretagen.

Regionerna bör dessutom i högre grad samordna sina kravställningar vid upphandling av bussar. En ökad samordning skulle kunna pressa priserna och samtidigt öka kvaliteten.

Tidöregeringens havererade klimatpolitik har slagit direkt mot elektrifieringen av bussarna. Den sänkta reduktionsplikten och den hastiga förändringen av elbusspremien har lett till långsammare elektrifieringstakt än hur det skulle kunnat se ut.

6.3 Avgiftsfri kollektivtrafik för unga

Kollektivtrafiken måste vara tillgänglig för unga, som ofta är helt beroende av den för att ta sig till studier, arbete och fritidsaktiviteter. Därför tar vi nu ett första steg mot avgiftsfri kollektivtrafik för unga och inför en satsning på avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet.

Satsningen gäller de som vid läsårets slut går ut årskurs 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 i gymnasiet. För detta ändamål anslår vi 465 miljoner kronor till anslag 1:1, utveckling av statens transportinfrastruktur, UO 22.

Många barn och unga är beroende av kollektivtrafiken, inte bara för att ta sig till skola och utbildning - utan också för att ta sig till fritidsaktiviteter och feriearbeten. Kollektivtrafik bidrar därför starkt till ungas individuella frigörelse. Många unga hindras dock av ekonomiska skäl från att kunna ta sig till olika former av aktiviteter, och många studenter är tyngda av reskostnader för att ta sig till sina studier. Rättviseskälet är därför det starkaste argumentet för denna reform. Det är därutöver positivt för samhället och klimatet att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av barn och ungas resvanor.

7 Sjöfart och hamnar

En väl fungerande sjöfart är avgörande för handel, näringsliv och för att uppnå transport- och klimatpolitikens mål om att flytta gods från väg till mer hållbara transportslag. Cirka 90 procent av all varuimport och export transporteras sjövägen under någon del av resan. Sjöfarten är därmed central för Sveriges handel med omvärlden och ytterst också för vårt välstånd. En stärkt svensk sjöfart är dessutom ett viktigt verktyg för att minska klimatpåverkan från transportsektorn genom att avlasta både väg och järnväg.

Sjöfarten är också en grundläggande del av vår försörjningstrygghet. Svenskflaggade fartyg och svenska sjömän är nödvändiga för att säkra beredskaps- och försörjningslinjer, liksom inhemsk varvskapacitet för alla typer av svenska fartyg – inte minst marinens. Här spelar varvet i Landskrona en avgörande roll, med landets största dockkapacitet.

Varje år reser omkring 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Den stora utflaggningen av svenska fartyg har varit ett hot mot både sysselsättning, beredskap och vår nationella försörjningsförmåga. Arbetet med att öka inflaggningen måste fortsätta. Vi behöver därför krafttag för att stärka svensk sjöfart. En central del är att säkerställa god infrastruktur till och från hamnarna, samt att utveckla hamnarnas roll som framtida energihubbar. Till följd av Sveriges geografiska läge är hamnarna av helt avgörande betydelse för försörjning, beredskap och konkurrenskraft. En nationell hamnstrategi måste därför utarbetas.

Även i internationellt perspektiv har Sverige viktiga åtaganden. Vi måste upprätthålla våra folkrättsliga förpliktelser enligt värdstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och visa tydliga ambitioner i den globala havspolitiken. Stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU) är centralt, och synergier med Sjöfartshögskolan bör främjas. Sverige bör också sträva mot fler maritima utbildningar i Sverige.

7.1 Sjöfartsverket

Vi socialdemokrater vill slå vakt om Sjöfartsverkets möjligheter att genomföra nödvändiga investeringar i sin fartygs-, båt- och helikopterflotta, inklusive i nya isbrytare. Bristen på moderna isbrytare är redan i dag ett allvarligt problem för sjöfarten, industrins försörjningskedjor och Sveriges konkurrenskraft. En stärkt ekonomi för Sjöfartsverket skulle också ge bättre förutsättningar att upprätthålla den infrastruktur och service som myndigheten ansvarar för – något som i sin tur stärker både sjöfartsnäringen och transportsektorns klimatomställning.

För att på kort och medellång sikt öka kapaciteten i transportsystemet behöver också våra inre vattenvägar tas till vara. Här finns potential för åtgärder som kan ge snabb

effekt. En grundläggande insats vore att se över förutsättningarna att sänka lots- och farledsavgifterna, som i dag särskilt drabbar den inhemska sjöfarten. Det faktum att Sjöfartsverket, till skillnad från Trafikverket, är avgiftsfinansierat snedvrider konkurrensen mellan transportslagen. Lotsning, sjöräddning och isbrytning bekostas i dag av sjöfarten självt genom avgifter, medan motsvarande kostnader inte belastar vägtrafiken. Denna orättvisa måste rättas till genom en översyn och reformering av regelverket.

Det är viktigt att Sjöfartsverket får den finansiering som krävs så att neddragningar på räddningshelikoptrar, sjömätning och farledsunderhåll. Det är i detta sammanhang viktigt att slå fast att räddningshelikopterverksamheten är civil räddningsverksamhet, som ej ska flyttas från Sjöfartsverket.

7.2 Gotlandstrafiken

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag. I takt med att priserna för överfarten har stigit har det faktiska avståndet mellan fastlandet och Gotland ökat. Detta är allvarligt. Gotland är en självklar del av Sverige, och transporterna till och från ön måste därför ske till rimliga kostnader. Vi behöver få till en bred överenskommelse om hur detta ska få en långsiktig lösning.

Därtill är Gotlandstrafiken av central betydelse ur ett beredskapsperspektiv. Förbindelserna måste fungera även i ett försämrat säkerhetsläge. Det ska därför vara ett obligatorium att Gotlandstrafiken bedrivs under svensk flagg, med svenska intressen som ägare och operatörer. Endast på det sättet kan vi säkra långsiktig tillgänglighet och försörjningstrygghet för ön.

7.3 Sverige ett båtland

Sverige är ett av de mest båttäta länderna i världen. Det finns omkring en miljon fritidsbåtar i landet och uppskattningsvis två miljoner svenskar använder båt varje år. Med våra tusentals insjöar och en av världens största skärgårdar är båtlivet inte bara ett nöje – det är en folkrörelse. Det handlar om kultur, naturupplevelser och gemenskap, och för många är båtlivet en självklar del av sommaren.

För att detta ska fungera på ett tryggt och säkert sätt krävs att vi vårdar våra farleder, håller våra fyrar i gott skick och värnar en hög sjösäkerhet. Det är grunden för att båtlivet ska kunna fortsätta vara tillgängligt och attraktivt för så många.

Stölder av fritidsbåtar och båtmotorer, som ofta förs utomlands, är dock ett växande problem och i stor utsträckning kopplat till organiserad brottslighet. Genom att införa ett nationellt båtregister kan brottsuppklaringen förbättras och den illegala exporten och den organiserade kriminaliteten på området motverkas.

7.4 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 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 då behöver vi en rejält större svensk handelsflotta.

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

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 och 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.

För att stärka svensk sjöfarts konkurrensställning så har Sverige sedan 2017 ett system med tonnagebeskattning. 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. Tonnagebeskattning

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 trafikkonkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i våra grannländer.

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

7.5 Inre vattenvägar

Sveriges geografi lämpar sig väl för sjöfart på inre vattenvägar – kanaler, insjöar, älvar och kustnära trafik. Ett genomsnittligt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som cirka 200 lastbilar. Om Sverige i större utsträckning skulle använda modern pråmtrafik, likt Kontinentaleuropa, skulle transportsystemet bli både mer klimatsmart, kostnadseffektivt och diversifierat.

Det som i dag saknas är etablerade rutter, tidtabellsstyrda transporter och intermodala hubbar där gods enkelt kan lastas om mellan landbaserade transporter, fraktfartyg och pråmtrafik. För att möjliggöra en sådan utveckling krävs ett enklare och mer ändamålsenligt regelverk. Lotsningskraven bör ses över, liksom de nationella farledsavgifterna, för att undanröja hinder för pråmtrafikens tillväxt. Trafikverket bör få i uppdrag att skynda på utvecklingen av inlandssjöfarten.

Sverige måste också fullt ut acceptera och implementera EU:s regelverk för inre vattenvägar, där vi stått stilla sedan 2014. Det innebär att pråmkaptener med giltiga certifikat ska kunna köra utan lots, precis som i övriga EU-stater. Transportstyrelsen bör ges ett tydligt uppdrag att se över lotskraven för pråmfartyg där befälhavaren har rätt behörighet och där fartyget är utrustat med adekvat navigationsutrustning. På samma sätt bör krav på lots för handelsfartyg på inre vattenvägar ses över.

För att stimulera utvecklingen bör farleds- och godsavgifter slopas för prämfartyg som trafikerar inre vattenvägar. Eftersom det i dag i princip inte finns någon trafik på dessa vattenvägar innebär ett borttagande av avgifterna inga intäktsförluster, men kan skapa incitament för att flytta gods från väg till vatten. Andra EU-länder har redan genomfört motsvarande åtgärder.

Även skärgårdstrafiken har stor betydelse och behöver ges bättre förutsättningar för en snabb konvertering till eldrift eller andra klimatvänliga drivmedel.

Sverige är helt beroende av sjöfarten för export och import, men också för passagerartrafik. Samtidigt finns en stor utvecklingspotential för inhemska transporter via vattenvägar. Detta motiverar en långsiktig satsning på forskning och innovation inom sjöfartsområdet, vid sidan av den verksamhet som redan bedrivs vid World Maritime University i Malmö.

8 Luftfarten

Sverige, med sina stora avstånd, glesa befolkning och läge i Europas utkant, är starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är därför av yttersta vikt för att individer ska kunna resa, näringslivet fungera och landet hållas samman. Detta kräver en stärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur.

Flyget har stor betydelse för svensk ekonomi och konkurrenskraft, men måste samtidigt bidra till klimatomställningen. Vi socialdemokrater har därför drivit på för att flyget ska bära sina kostnader genom EU:s utsläppshandel. Det är rimligt att flygets klimateffekter i allt större utsträckning hanteras på EU-nivå, till exempel genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och genom att den fria tilldelningen av utsläppsrätter fasas ut. Sverige bör fortsatt verka för att möjliggöra internationell beskattning av flygbränsle.

8.1 Fossilfritt flyg

För att möta klimatutmaningarna måste Sverige ta ledningen i utvecklingen av fossilfritt flyg. En nationell strategi för förnybara drivmedel inom luftfarten är nödvändig.

Svenskt biobränsle och utveckling av nya hållbara flygbränslen kan både bidra till minskade utsläpp och skapa nya arbetstillfällen.

Svenska flygbolag har satt målet att använda elflyg i kommersiell drift före år 2030. Elflyget kommer initialt att vara dyrare än konventionella plan, men har lägre driftskostnader och kan inledningsvis trafikera kortare distanser om cirka 30 mil. Det kan öppna för nya flyglinjer, bland annat i öst–västlig riktning, exempelvis över Bottenhavet till Finland och mellan västra Sverige och Norge. Staten behöver ta en mer aktiv roll för att skapa förutsättningar för elflygets introduktion och utveckling, så att Sverige kan inta en tätposition även här.

För att driva på omställningen kan miljöstyrande start- och landningsavgifter användas, vilket redan beslutades av en socialdemokratiskt ledd regering och började gälla 2022. Målet måste vara att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska vara fossilfritt.

Samtidigt måste den samhällsviktiga luftfarten förstärkas. Beredskapsflygplatserna måste tryggas, och hög flygsäkerhet garanteras. Detta inkluderar reglering av den snabbt växande drönartrafiken, där totalförsvars- och samhällsintressen inte får stå tillbaka för kommersiella intressen.

8.2 De regionala flygplatserna

De regionala flygplatserna spelar en central roll som nav för nödvändig pendling, för totalförsvaret, sjukvården och det regionala näringslivet. De bidrar också till regional utveckling och sammanhållning. För att staten ska kunna upphandla samhällsviktiga förbindelser föreslår vi socialdemokrater en förstärkning av Trafikverkets anslag för Trafikavtal med 300 miljoner kronor. Detta är viktigt både för tåg- och flygtrafik.

8.3 Arlanda

Arlanda har en nyckelposition för det svenska utrikesflyget. Det är navet för inrikesresenärer som ska vidare ut i världen. Att Arlanda år efter år tappar i konkurrensen med andra nordiska huvudstäder är därför mycket oroande. För att stärka

Arlandas konkurrenskraft bör all flygtrafik i Stockholmsområdet koncentreras dit, genom att Bromma flygplats avvecklas och marken används för bostadsbyggande.

Arlandas konkurrenskraft förutsätter också bättre och mer prisvärda kommunikationer till Stockholm och andra inmatningsorter. En separat bussfil till Arlanda bör övervägas för att förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken.

8.4 Swedavia

Swedavia, ett helstatligt svenskt bolag, har idag tio flygplatser varav fyra för internationell trafik och övriga för regional trafik. Bolaget klarar idag inte sina finansiella mål, avkastningen 2025 låg på 1,6 procent på operativt kapital där målet är minst sex procent. Bolaget är alltså i behov av insatser och investeringar som stärker resultatet och kan generera avkastning och utdelning till staten. Flygbolaget BRA har ett sjuårigt avtal med SAS med Arlanda som bas i stället för som tidigare Bromma. BRA svarade för nästan 90 procent av trafiken på Bromma flygplats. I Tidöavtalet stipulerades det att: ”Bromma flygplats ska bevaras.” Tidöregeringens politik att behålla en flygplats utan flyg - samtidigt som möjligheterna att stärka upp och utveckla Arlanda som nordiskt flygcentrum hållits tillbaka. Konsekvenserna för Swedavias ekonomi av att behålla Bromma som flygplats behöver tydliggöras. Detta för att ställas i relation till bolagets lönsamhet och möjlighet att leverera avkastning till staten, men även för utbyggnaden av Arlanda samt vilka ökade kostnader för drift av andra flygplatser runt om i landet som följer av merkostnaderna för fortsatt drift av Bromma.

9 Cykel

Cykeln är ett av de mest miljö- och klimatsmarta färdsätten. Särskilt i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafik och vägnät, samtidigt som folkhälsoeffekterna av ökad cykling är betydande. För att cyklingen ska kunna växa krävs att både säkerhet och kapacitet förbättras. I storstadsregionerna måste den kommunala planeringen utgå från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. Men behovet av välplanerad infrastruktur

för cykling finns i alla delar av landet. Säkra cykelvägar är särskilt viktiga för barn, för att främja goda vanor och trygghet redan från tidig ålder.

Elsparkcyklar har samtidigt skapat nya problem. Bristande hjälmanvändning, att två personer färdas på en elsparkcykel och oacceptabla parkeringsförhållanden är exempel på utmaningar. Här behövs tydligare reglering och kontroll.

För att öka cyklingen på nationell nivå bör regeringen anta ett mål för ökad cykling, i linje med de utredningar som redan genomförts. Arbete behöver göras för att få till en gemensam EU-standard för laddning och batterier till elcyklar, för att skapa säkerhet och enkelhet för användarna. Därtill bör forskning om orsakerna till bränder och explosioner i elcykelbatterier prioriteras. För att cyklingen ska kunna utvecklas och bli ett verkligt alternativ i hela landet krävs en tydligare statlig styrning, långsiktiga investeringar i cykelinfrastruktur samt skärpta mål och uppföljning. För att åstadkomma verklig förändring krävs att staten tar ett tydligt ledarskap, samordnar myndigheternas arbete och ger långsiktiga spelregler för regioner och kommuner.

9.1 Friliggande statliga cykelvägar

Riksrevisionen har pekat på problem kopplade till tolkningen av begreppet ”allmän samfärdsel”, vilket i praktiken försvårat byggandet av friliggande statliga cykelvägar. Detta är särskilt problematiskt när det gäller pendlingsstråk mellan tätorter, där cykel kan vara ett reellt alternativ till bilresor. Staten behöver därför skapa möjligheter för fler friliggande cykelvägar och undanröja de juridiska hinder som idag står i vägen.

Ett hinder för cyklism är de omfattande cykelstölderna, som leder till stora kostnader för enskilda och försäkringsbolag och avskräcker många från att cykla. Regeringen bör ta initiativ till åtgärder mot cykelstölder, bland annat genom att överväga ett nationellt cykelregister som kan motverka stölder och bekämpa organiserad kriminalitet.

10 Gång

Gångtrafik är på många sätt ett underskattat färdsätt, kanske just för att det är det mest grundläggande. Gångtrafiken har dock stor betydelse, särskilt på kortare avstånd. Omkring 20 procent av alla resor i Sverige sker till fots. Gångtrafiken måste därför fullt

ut beaktas i den kommunala stads- och trafikplaneringen och jämställas med andra färdsätt.

På samma sätt som för cyklingen kan säkra och välplanerade gångstråk bidra till ökad fysisk aktivitet och rörelse, men också avlasta andra trafikslag. God stadsplanering som främjar promenadstäder skapar både levande stadsmiljöer och mer hållbara transportsystem. Även utanför städerna spelar gångtrafiken en viktig roll – vandringsleder i skog och mark ger tillgång till naturupplevelser och rekreation.

11 Fler elbilar och jobb i svensk fordonsindustri

Sverigedemokraterna och regeringen har bromsat elektrifieringen i Sverige. Vi ligger nu sist i Norden när det gäller omställning av fordonsflottan. Det gör oss sårbara för dyra oljepriser och hotar svenska jobb i fordonsindustrin. Vi behöver öka takten i elektrifieringen för att rädda svenska jobb, öka tempot i omställningen, minska det kostsamma beroendet av diktaturolja och stärka svensk fordonsindustri.

På anslaget 1:21 – Åtgärder inom ramen för den sociala klimatfonden – inom utgiftsområde 20 föreslås därför ytterligare 200 miljoner kronor för att fler ska kunna ta del av stödet för att köpa eller leasa en elbil. För att se till att stödet verkligen bidrar till att fler kör elbil, kan en utvidgning av stödkriterierna vara nödvändig. Det kan handla både om att se till att göra det tillgängligt för personer boende på fler platser i landet, och/eller att se över inkomstkraven så att fler kan ta del av stödet. Ändrade regler behövs för att stödet ska kunna användas fullt ut. Vi tillkännager därför att regeringen ska se över hur de kan bredda stödkriterierna för elbilspremien och se till att det finns ett bättre system på plats 1 juli 2027.

Vi vill även stärka marknaden för tunga ellastbilar. Den tunga trafiken är avgörande för svensk industri, men omställningen går för långsamt. Risken är uppenbar att produktion och utveckling i allt högre grad förläggs utanför Sverige. Då tappar vi både teknikledarskap och arbetstillfällen. Utan en stark hemmamarknad – i Sverige och EU – blir det svårare för svenska företag att hävda sig globalt.

För att utveckla marknaden för tunga lastbilar avsätter vi 200 miljoner kronor till anslag 1:17 Klimatpremier under utgiftsområde 20 i syfte att korta handläggningstiderna för stödet och förstärka investeringsstödet. Vi tillkännager att regeringen ska se över hur stödnivåerna för investeringsstödet för tunga lastbilar kan justeras så att de bättre speglar den faktiska inköpskostnaden och därmed nyttjas i högre grad, och återkomma med nya regler den 1 juli 2027.

Vi socialdemokrater vill därutöver se ny lagstiftning som gör det möjligt att införa miljözoner för enbart tunga lastbilar. Vi vill ta fram en plan för en fungerande laddinfrastruktur för tunga transporter, som säkerställer elnätsförstärkningar i rätt tid och på rätt platser. Idag finns det till och med en risk att existerande laddstationer för tung trafik stänger på grund av höga effektavgifter. Vi vill också skärpa kraven på en ökad andel elektrifierade transporter i offentlig upphandling, så att staten och kommunerna driver på utvecklingen och skapar förutsättningar för våra svenska företag att konkurrera.

12 Laddinfrastruktur

En väl utbyggd laddinfrastruktur över hela landet är en grundförutsättning för att elektrifieringen av transportsektorn ska bli verklighet. Sverige behöver både fler laddstationer och en jämn spridning, och utbyggnaden måste ske i sådan takt och omfattning att den inte blir ett hinder för omställningen.

Elektrifieringen måste dessutom vara en omställning som hela Sverige kan delta i. Det får inte bli en klassfråga där endast de med egna villor och privata laddplatser kan vara med. Ett särskilt fokus måste därför riktas mot laddinfrastruktur i flerbostadshus. För en stor del av befolkningen är det avgörande att kunna ladda bilen där man bor, även utan tillgång till egen parkeringsplats.

För att öka jämlikheten i omställningen vill vi socialdemokrater se ett system med stöd till billeasing som gör att fler får möjlighet att dra nytta av elbilens fördelar, också folk med vanliga inkomster som bor på gles- eller landsbygd.

Samtidigt måste klyftan mellan stad och land överbryggas. Laddinfrastrukturen ska byggas ut så att den fungerar i hela landet – från storstäder till landsbygd och glesbygd. Det är avgörande för att elektrifieringen inte bara ska vara ett storstadsfenomen utan en omställning som omfattar hela landet.

De allra flesta laddar sin elbil hemma eller på arbetsplatsen. Men för att möjliggöra längre resor krävs god tillgång till publik laddning. Information om var laddplatser finns, deras tillgänglighet och effekt måste vara lättillgänglig. Branschen behöver ta ett större ansvar för samordning. Genom så kallad roaming mellan olika aktörer kan elbilsägare få tillgång till all nödvändig information och smidigt använda publika laddstationer oavsett leverantör.

Elektrifieringen ska driva Sverige framåt – inte fördjupa klyftorna mellan människor eller mellan stad och land.

13 Bilpooler och hållbar mobilitet

Inom alla samhällsområden behöver vi utveckla en cirkulär och mer hållbar delningsekonomi. Bilpooler är ett viktigt exempel som minskar behovet av att äga en egen bil. Beräkningar visar att en bil i en bilpool kan ersätta upp till 15 privatägda bilar. En enda nytillverkad bil genererar redan i produktionsledet 7–11 ton koldioxidutsläpp. Bilpooler bidrar därför både till att minska utsläppen och till att frigöra plats i våra städer.

Staten behöver stimulera framväxten av fler bilpooler. Ett första steg vore att ändra parkeringslagstiftningen så att kommuner får möjlighet att tilldela gatumark för bilpoolstjänster. Parkeringslagstiftningen behöver också i övrigt ses över för att underlätta miljöstyrning, exempelvis genom att kommunerna ges bättre möjligheter att differentiera parkeringstaxorna i miljöstyrande riktning.

Samtidigt måste vi undanröja sådant som onödigtvis försvårar människors vardag. Ett sätt att förenkla är att överväga inrättandet av en nationell parkeringsapplikation som alla bolag kan ansluta sig till. Det skulle göra det enklare för människor att navigera

bland olika system och bidra till ett mer sammanhållet parkerings- och mobilitetssystem.

14 Styrmedel för klimat och rättvisa

Transportsektorn är ett av de mest avgörande områdena för den svenska klimatomställningen. Trafikverket har konstaterat att klimatmålet för transporter till 2030 inte kommer att nås utan nya styrmedel, och att det inte är möjligt utan ett ökat inslag av biodrivmedel. Tidöregeringens beslut att kraftigt sänka reduktionsplikten har inneburit att Sverige riskerar att missa sina klimatmål till 2030.

Dagens reseavdragssystem gynnar bilpendling och missgynnar både kollektivtrafik och cykelpendling. Sverige behöver därför ett mer färdmedelsneutralt reseavdrag som bättre stödjer hållbara transporter.

Beskattningen av förmånsbilar har reformerats för att skapa neutralitet mellan kontant lön och lön i form av bilförmån, med undantag för bilar med miljövänlig teknik. Ytterligare reformer för att åstadkomma full neutralitet bör övervägas.

15 Trafiksäkerhet

Många har vägarna som sin arbetsplats – transportsektorn, räddningstjänst, ambulans, hemtjänst och kollektivtrafik. De kör dag som natt, året runt, i alla väder och ofta på vägar som är i dåligt skick och bristfälligt upplysta. Trygga och säkra vägar är därför en förutsättning för en god arbetsmiljö.

Antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska, både i Sverige och internationellt. Tre faktorer är särskilt avgörande för trafiksäkerheten: bilbältesanvändning, hastighet och nykterhet. Krav och kontroller måste vara strikta och tillräckligt omfattande. Efter diskussionerna om så kallade PEth-tester våren 2025 måste också understrykas att kontroller och provtagning måste vara tillförlitliga och rättssäkra.

Sverige har internationellt ansetts som ett föregångsland i trafiksäkerhetsarbetet. Den socialdemokratiskt ledda regeringen beslutade 2020 om ett nytt etappmål till 2030 som innebär en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med minst 25 procent. Det systematiska och förebyggande arbetet med förbättrad fordonssäkerhet, bättre infrastruktur och effektiv trafikövervakning måste därför fortsätta och utvecklas. Ett sätt att direkt öka säkerheten vore att införa krav på att varselväst ska finnas i alla bilar.

Säkrare vägar måste i första hand uppnås genom mötesseparering och andra fysiska åtgärder, inte enbart genom sänkta hastigheter. Ett ökat säkerhetsarbete krävs också vid vägarbeten. Många vägarbetare har i dag en oacceptabel arbetssituation. Arbetet med en ny handlingsplan för säkerhet vid vägarbeten måste därför slutföras, och erfarenheterna av den nuvarande planen, som löpte ut 2025, måste analyseras och utvärderas.

15.1 Tempo 100

Tempo 100 innebär att förare får köra upp till 100 km/h med släpvagn eller husvagn, förutsatt att ekipaget uppfyller särskilda tekniska krav. Systemet finns sedan infördes 1998 i Tyskland, 2016 i Danmark och 2022 i Norge. I Sverige gäller fortfarande 80 km/h som maxhastighet för alla släpvagnsekipage.

Säkerhet har varit ett av argumenten mot ett svenskt införande. En utvärdering från Færdselsstyrelsen visar dock att det danska införandet av Tempo 100 inte lett till någon försämrad trafiksäkerhet sedan 2016. Branschen själv argumenterar för att Tempo 100 skulle ge jämnare trafikrytm på vägar där minst 100 km/h tillåts och mindre irritation från bakomvarande trafik. Branschen menar därtill att dagens 80 km/h-gräns gör husvagnar mindre attraktiva för yngre generationer som föredrar husbilar.

Trafiksäkerhet har även en tydlig jämställdhetsdimension. Kvinnor har generellt sämre skydd i trafikolyckor än män, bland annat genom högre risk för whiplashskador eftersom krockskydden i dag är utformade främst för män. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har utvecklat den första kvinnliga krockdockan, något som väckt stort internationellt intresse. Sverige behöver fortsatt driva på internationellt

för ökad jämställdhet i krocksäkerheten, och arbetet med jämlika testmetoder måste prioriteras.

Förebyggande arbete behövs också mot suicid kopplade till transportsystemet, oavsett trafikslag. Detta är en ofta förbisedd men viktig del av trafiksäkerhetsarbetet.

15.2 Transportstyrelsens olycksdatabas Strada

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på bred samverkan mellan myndigheter, näringsliv och civilsamhälle. Civilsamhällets möjligheter har dock försvagats genom lagändringen 2021, som inskränkte tillgången till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. För att säkerställa civilsamhällets fortsatta viktiga roll bör det säkerställas att ideella organisationer åter får tillgång till anonymiserad information.

15.3 Alkohol och narkotika

Narkotikan är ett växande problem även för trafiksäkerheten. Polisens möjligheter att upptäcka drograttfylleri måste stärkas. Ögonundersökningar bör därför få användas rutinmässigt, på samma sätt som alkoholutandningsprov.

Påverkade lastbilschaufförer som anländer via våra hamnar är ett särskilt stort problem. Alkoholkonsumtion under båtresor riskerar att leda till allvarliga olyckor när chaufförerna kör vidare i Sverige. Installationen av alkobommar är därför en viktig trafiksäkerhetsåtgärd. En kombination av fasta och mobila enheter behövs för att säkra hamnarna. Att veta att en alkoholkontroll väntar har en starkt preventiv effekt. Arbetet med att bygga ut alkobommar i hamnar med internationell färjetrafik måste därför fortsätta.

15.4 Veteranbilar äldre än 50 år ska vara besiktningsfria.

Transportstyrelsen har aviserat att de vill återinföra besiktningsplikten för veteranbilar som är över 50 år gamla. Vår syn är att ett bibehållet undantag är en viktig del i att

värna det kulturarv som de äldre fordonen representerar, samtidigt som det minskar onödig byråkrati för både fordonsägare och myndigheter.

15.5 A-traktorer

Antalet registrerade A-traktorer uppgick i juni 2026 till cirka 68 000, vilket innebär långt mer än en fördubbling sedan 2019. För många unga bidrar A-traktorn till ökad frihet och är ett viktigt transportmedel till studier, fritidsaktiviteter och arbete. Den är dessutom i ett EU-perspektiv en unik företeelse och har utvecklats till en växande kultur och fritidsintresse.

I takt med att antalet fordon har ökat har också olyckorna blivit fler. Det är därför avgörande att säkerställa en högre trafiksäkerhet. A-traktorerna har redan fått delvis förändrade villkor, men mer behöver göras. Vi socialdemokrater anser att den högsta tillåtna hastigheten bör höjas till samma nivå som för mopedbilar i klassen ”Moped klass I”, det vill säga 45 kilometer i timmen. Samtidigt bör det införas särskild fyrhjulig utbildning, utöver den tvåhjuliga mopedutbildningen, för ett körkort eller förarbevis som omfattar båda fordonstyperna.

En annan förändring som bör övervägas är att införa en maximal viktgräns för vilka fordon som får framföras med AM-körkort eller ett framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar. Dessutom måste manipulation av hastigheten stoppas. Trimning av fordonen är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem och behöver mötas med tydliga åtgärder.

15.6 Lätt motorcykel med B-körkort

Svenska städer står inför växande problem med trafikträngsel, parkeringsbrist och miljöpåverkan. Lätta motorcyklar kan erbjuda ett effektivt alternativ till biltrafiken, minska trängseln och bidra till lägre utsläpp. Trots detta är möjligheterna begränsade för personer med B-körkort att använda detta transportmedel.

I över hälften av EU:s medlemsländer tillåts B-körkortsinnehavare att framföra lätt motorcykel. Sverige har ännu inte implementerat denna möjlighet, trots att den ryms inom EU:s körkortsdirektiv. Genom att införa en sådan regeländring skulle vi kunna vi främja användningen av mer yteffektiva och miljövänliga transportmedel, minska trafikträngseln och ge fler människor chansen att välja ett praktiskt och hållbart alternativ till bilen.

Det är hög tid att Sverige, i likhet med många andra EU-länder, uppdaterar sina körkortsregler för att bättre möta framtidens trafikbehov.

16 Schysta villkor inom yrkestrafiken

Det ska vara schysta villkor och rättvis konkurrens inom yrkestrafiken. Svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla. Staten bör fullt ut 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 en 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 överväga att inrätta en särskild 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 arbetsrättvisa och rättvisa 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 taxibranschen. 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 yrkesförarbrist. 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.

16.1 Bekämpning av den organiserade brottsligheten

A-krimcenter, där flera myndigheter samverkar, har en central roll i att motverka brottslighet inom arbetslivet. Regeringen bör fullt ut stödja denna verksamhet för att säkerställa att arbetet kan bedrivas framgångsrikt.

Framväxten av gig-ekonomin har ytterligare skärpt konkurrensen inom transportsektorn och förstärkt problemen med förare som helt saknar den trygghet som ett kollektivavtal ger. Otrygga anställningar leder till ekonomisk stress och utsatthet för förarna, och utgör

samtidigt en säkerhetsrisk för resenärerna. När prispressen driver fram långa arbetspass och omöjliga villkor riskerar kvalitet och säkerhet att bli lidande. Den som reser med färdtjänst, skolskjuts, sjukresa eller taxi ska alltid kunna lita på att förarens arbetsvillkor är trygga och inte innebär risker för säkerheten.

Den organiserade brottsligheten som drabbar Sverige finns inom alla samhällsområden – också i trafiksektorn. Detta gör att alla relevanta myndigheter måste ta sitt ansvar för att förebygga och bekämpa kriminaliteten och försvaga den kriminella ekonomin. Polisen, Skatteverket och Transportstyrelsen har särskilt viktiga uppgifter i detta arbete.

Stölder av fritidsbåtar och båtmotorer, som ofta förs utomlands, är ett problem som i stor utsträckning kopplat till organiserad brottslighet. Genom att införa ett nationellt båtregister skulle brottsuppklaringen kunna förbättras och den illegala exporten och den organiserade kriminaliteten på området motverkas.

17 Jämställdhet

All infrastrukturpolitik måste jämställdhetsintegreras. Transporter och resmönster ser olika ut för kvinnor och män, och skillnaderna påverkar såväl arbetsliv som vardagsliv. Utan att jämställdhetsperspektivet beaktas riskerar infrastruktursatsningar att förstärka redan existerande klyftor.

God och utbyggd kollektivtrafik är i grunden en jämställdhetsfråga. Fler kvinnor än män reser kollektivt. Kvinnor har i genomsnitt lägre löner, lägre pensioner och lägre samlade arbetslivsinkomster – i snitt cirka 3,5 miljoner kronor mindre än män. Kvinnor arbetar också oftare på obekväma arbetstider. Därför måste kollektivtrafiken fungera även kvällar, nätter och helger, och biljettpriserna vara rimliga så att alla har råd att resa till och från arbete, fritid och service. För ensamstående vårdnadshavare – som i högre utsträckning är kvinnor – är kollektivtrafiken dessutom helt avgörande för vardagens logistik.

Tidtabeller behöver bättre anpassas till arbetstider och resflöden, och resandet från dörr till dörr måste kunna ske utan långa väntetider.

Trafiksäkerhet är också en jämställdhetsfråga. Kvinnor har i dag sämre skydd i trafikolyckor än män. Risken för whiplashskador är exempelvis dubbelt så hög för kvinnor, eftersom krockskydden utvecklats utifrån manliga kroppsmått. Detta måste förändras, och forskningen om jämställd krocksäkerhet behöver fortsatt stöd.

Tryggheten i kollektivtrafiken är en central jämställdhetsfråga. Hållplatser och stationer ska vara väl upplysta, och möjligheten att kliva av nära resmålet måste finnas, särskilt kvälls- och nattetid. Kvinnor ska inte behöva känna oro för våld och hot när de reser.

Även infrastrukturen för yrkesförare måste jämställdhetsintegreras. Allt fler kvinnor arbetar i yrken som innebär långa körsträckor. Rastplatser måste därför anpassas till kvinnliga förare, med separata toalett- och duschmöjligheter, och vara bättre bevakade för att öka säkerheten.

18 Besöksnäringen

Turism och övrig besöksnäring skapar många arbetstillfällen i hela landet. Näringen är ofta småskalig och arbetskraftsintensiv och har under 2000-talet varit en av de tjänstesektorer som skapat flest nya jobb.

För att denna utveckling ska kunna fortsätta är välfungerande kommunikationer helt avgörande. Infrastruktur och trafiksystem spelar en direkt roll för besöksnäringens möjligheter att utvecklas och växa. Regeringen och berörda myndigheter måste därför fullt ut beakta besöksnäringens betydelse för Sveriges ekonomi, liksom den avgörande roll som ett tillgängligt och pålitligt transportsystem har för näringens framtid.

19 Kompetensbristen hotar jobb och tillväxt

Stora delar av trafik- och infrastrukturbranschen, inklusive kollektivtrafiken, präglas i dag av personalbrist. Det gäller i princip alla yrkesgrupper – från yrkesförare till lotsar, från bussförare till signaltekniker – och situationen riskerar att förvärras ytterligare på grund av stora pensionsavgångar. Redan i dag är en av fyra bussförare över 60 år.

För att möta behoven krävs fler utbildningsplatser, både på gymnasial nivå och inom yrkeshögskolan. Platserna behöver dessutom spridas över hela landet, så att människor kan utbilda sig nära där de bor. Detta underlättar tillgången till utbildning och ökar intresset för att söka sig till branschen.

Yrkeshögskolan har blivit en verklig motor för regional tillväxt och kompetensförsörjning. Allt fler arbetsgivare söker kompetens från yrkeshögskolan. Yrkeshögskoleutbildningen visar också fortsatt på mycket höga resultat och behöver fortsätta byggas ut för att möta behovet av kompetens runtom i landet. I förslaget till budgetproposition ligger anslaget till yrkeshögskoleutbildning kvar på samma nivå som tidigare år, vilket innebär att ytterligare utbyggnad uteblir. Socialdemokraterna anslår därför 50 miljoner kronor ytterligare till anslaget 1:19 – statligt stöd till yrkeshögskoleutbildning – inom UO16.

För att långsiktigt trygga kompetensförsörjningen är det angeläget att fler kvinnor väljer yrken inom transportsektorn. Branschen behöver en kraftfull jämställdhetssatsning för att bredda rekryteringsbasen och motverka könsbundna yrkesval.

Det finns också ett tydligt behov av arbetsmarknadsåtgärder som gör det möjligt för unga och arbetslösa att ta körkort. Ett körkort är en grundläggande förutsättning för många av yrkena i sektorn och kan vara avgörande för att fler ska komma i arbete.

Staten behöver därför satsa på snabba och flexibla yrkesutbildningar, såsom arbetsmarknadsutbildningar, som visat sig framgångsrika när det gäller att snabbt ge människor möjlighet att ställa om och komma i jobb. Därtill krävs fler utbildningsplatser inom det ordinarie utbildningssystemet. Trots den akuta kompetensbristen görs i dag alldeles för lite för att möta utmaningen.

19.1 CSN-lån för körkort

För att möta den akuta bristen på förare inom transportsektorn behöver fler få möjlighet att skaffa körkort. Vi socialdemokrater vill därför diskutera två satsningar för CSN-lån för B-körkort och för tung trafik.

Socialdemokratiska satsningar på möjligheten på att ta CSN-lån för körkort gav stora positiva effekter. En rapport från CSN, ”Leder körkortslån till körkort”, visar att nästan 80 procent av dem som tagit körkort via lånemöjligheten fått arbete, att jämföra med drygt 50 procent bland dem som inte lyckats ta körkort. Rapporten visar tydligt att reformen är viktig och behöver utvecklas. Trots detta valde Tidöregeringen att ta bort möjligheten till CSN-lån för körkort, i stället för att bygga vidare på en väl fungerande reform. Det är en politik i fel riktning, särskilt i tider då transportsektorn lider av akut kompetensbrist.

På motsvarande sätt behöver vi stimulera fler personer att ta körkort för lastbil och buss genom att överväga en ny möjlighet att ta CSN-lån för C- och D-körkort. Detta skulle underlätta för fler att utbilda sig till lastbils- och bussförare och samtidigt bidra till minskad arbetslöshet.

20 Forskning och innovationer

Sverige har genom en stark tradition av innovation, hållbar utveckling och ett väl utbyggt socialt skyddsnät skapat goda förutsättningar för snabb teknikutveckling. Men denna position är inte given – den måste ständigt försvaras och vinnas på nytt. Förmågan att även framgent kunna producera världsledande företag och innovationer, och att höja digitaliseringsnivån i hela samhället, är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och välstånd.

Forskning och kompetensutveckling på alla nivåer spelar här en central roll. Särskilt viktiga är forskningsresurser som riktas mot teknik och innovation. Mot denna bakgrund är det allvarligt att Tidöregeringen valde att halvera anslaget för Trafikverkets trafikforskning och innovation, vilket försvårar för trafiksäkerhet och infrastrukturpolitik i framkant.

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

Sverige befinner sig i ett läge där vår miljö och vår infrastruktur allt oftare utsätts för rekordnederbörd, översvämningar och extrem värme. Trots detta valde Tidöregeringen

att minska resurserna både till åtgärder för att minska klimatutsläppen och till förebyggande insatser i kommuner och regioner. Det är felprioriteringar som visar att regeringen inte tagit klimathoten på allvar.

I klimatredovisningen till övergångsbudgetpropositionen konstaterar Tidöregeringen att målen inte kommer nå klimatmålen med den hittillsvarande politiken. Det vill säga till följd av den förda politiken kommer Sverige inte lyckas klara kraven i den centrala klimatlagstiftningen. Därtill misslyckas regeringen med att uppfylla obligatoriska mål om ökad andel förnybar energi och minskad energianvändning – krav som Sverige själv varit med och förhandlat fram som ordförandeland i EU. Klimatpolitiska rådet, Energimyndigheten och Naturvårdsverket har riktat skarp kritik mot denna brist på handlingskraft.

Transportsektorn står för en betydande andel av Sveriges utsläpp. Sju av riksdagens partier har tidigare enats om målet att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030. För oss socialdemokrater är det självklart att Sverige ska behålla ledartröjan i klimatomställningen och vidta de åtgärder som krävs för att nå målen. Klimatarbetet är inte valbart – det är ett ansvar gentemot kommande generationer.

Utan klimatomställning kommer livsmöjligheterna både globalt och i Sverige att försämras dramatiskt. Klimatproblemen slår dessutom hårdast mot de mest utsatta. Därför är klimatomställningen också en jämlikhetsfråga. En av de stora utmaningarna handlar om att säkerställa att alla grupper, oavsett ekonomiska förutsättningar, ges möjlighet att delta i omställningen och klara sin privatekonomi under den.

Vi socialdemokrater vill fortsatt främja överflyttning från flyg- och vägtransporter till järnväg och sjöfart samt stärka intermodaliteten i transportsystemet. Ett exempel på en viktig åtgärd från den förra socialdemokratiska regeringen var miljökompensationen för fler intermodala järnvägstransporter.

En annan framgångsrik satsning var de så kallade stadsmiljöavtalen, som gav kommuner och regioner möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Avtalen bidrog till ökad andel resor med kollektivtrafik och cykel samt till utveckling

av hållbara godstransportlösningar. Att Tidöregeringen valt att avveckla dessa avtal är ett olyckligt steg bakåt och ytterligare ett bevis på en försvagad klimatpolitik.

Kommuner och regioner spelar en avgörande roll i omställningen till ett transporteffektivt samhälle. För att lyckas krävs också en bättre samordning i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå.

21.1 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 samhällsekonomiskt effektiv omställning som måste ske via 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 därför bygga ut både laddinfrastruktur och ny elproduktion för att klara utmaningarna. Utbyggnaden måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Inte minst är det viktigt att nu få till mer utbyggd laddinfrastruktur i flerfamiljshus. Utbyggnad av publika laddningsstationer behövs inte minst för att överbrygga den klyfta vi idag ser mellan stad och land.

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 viktigt för vårt elsystem och vår beredskap.

Den svenska och europeiska försörjningen av batterier behöver öka. Exempelvis, år 2025 stod Kina för klart över 80 procent av den globala produktionen av litiumjonbatterier.

Det är bra att längre lastbilar upp till 34,5 meter på utpekade vägar tillåts. 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 elektrobränslen att spela en viktig roll - också långt in i framtiden. Därför behövs både tankställen och ökad inhemsk klimatvänlig produktionskapacitet av 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 ansvarsfördelningsordning (ESR) i den s.k. icke-handlande sektorn (bland annat transporter) - till år 2030.

22 Drivmedel

En annan central del i omställningen är att byta ut fossila drivmedel mot hållbara biodrivmedel från skog och jordbruk. Användningen av fossil energi inom transportsektorn är fortsatt hög och står för en stor del av utsläppen. För att bryta transportsektorns fossilberoende behövs en ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara förnybara drivmedel. Utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn.

Dagens fossildrivna fordon kommer emellertid att fortsätta att rulla på våra vägar under många år. För att klara svenska klimatmål och bidra till svensk industriell utveckling

behöver fossila drivmedel bytas mot förnybara. I dag används biogas framför allt i transportsektorn där den ersätter användning av bensin och diesel och bidrar till att minska utsläppen från transportsektorn. Att utöka produktionen är möjligt och skulle även vara viktig för industrins möjligheter att ersätta fossilgas med biogas.

Till följd av den hittills förda politiken tappar Sverige investeringar i biodrivmedel, trots i grunden goda förutsättningar. Det är ett problem i klimatomställningen av fordonsflottan och en förlust för svenskt näringsliv. Det är av högsta vikt att marknadens aktörer kan få stabila förutsättningar för svensk produktion av biodrivmedel.

Vi socialdemokrater vill bygga upp en stark inhemsk biodrivsmedelindustri. Genom att skapa en ren, grön energi på hemmaplan kan vi kombinera sänkta utsläpp med riktiga jobb, ekonomisk tillväxt och stabilitet i drivmedelspriserna.

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. Skattebefrielsen av biogas och biodrivmedel är en nödvändighet för att dessa bränslen ska kunna konkurrera mot fossila bränslen och för att fler ska våga investera i omställningens nyckelspelare. När EU:s tribunal upphävde den svenska skattebefrielsen för biogas 2022 ledde det till ökade kostnader för åkerier som ställt om och även för kollektivtrafiken i många regioner. Tidöregeringen valde att avvakta istället för att agera snabbt och kraftfullt, vilket försvårade ytterligare för branschen. Nu är skattebefrielsen tillbaka, men för att branschen ska våga satsa behövs förutsättningar som är stabila över tid. Vi vill därför se att Sveriges påverkansarbete mot EU fortsätter för att skattebefrielserna för biogas och biodrivmedel förlängs för att skapa stabilitet och förutsebarhet.

Genom att stimulera den inhemska produktionen av biodrivmedel kan vi sänka utsläppen och samtidigt stärka Sverige som land.

Arbetsmaskiner har en central roll inom sektorer som skogsbruk, jordbruk och byggindustri, - sektorer som är mycket viktiga för den svenska ekonomin. Därför bör vi säkerställa att dessa sektorer också fortsatt har möjlighet att anamma hållbar praxis och ställa om genom användningen av klimatpremier. Varje steg mot en grönare industri är ett steg mot ett rättvisare och mer hållbart Sverige.

Flygets miljöpåverkan kan inte heller ignoreras. Ökad inblandning av biodrivmedel i flygfotogen är avgörande för att minska denna påverkan.

22.1 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 energiintensiva 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 dieselbil. Framförallt kommer vätgas att få en viktig roll för klimatomställningen av ett antal energikrävande industriverksamheter. Utbyggnaden av förnybar vätgas skulle kunna påskyndas genom att stimulera framväxten av sektorsövergripande lokala och regionala vätgaskluster. 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 vi se en målsatt strategi för vätgasutbyggnaden, ny reglering och ett utökat statligt ägarskap.

Inom bransch efter bransch har vi sett omvandlingen till klimatsmarta lösningar. Men denna utveckling har bromsats, som tidigare nämnts, av Tidöregeringens ambitionssänkningar och ambivalens inom klimatpolitiken. Osäkerhet har skapats kring vad för politik och krav som kommer att gälla framöver. Detta har i sin tur skapat osäkerhet och ökad risk för enskilda företag om de kan räkna hem nya och redan genomförda klimatinvesteringar. Teknikskiftena och den nödvändiga samhällsomställningen bromsas. Sverige tappar fart som innovationsland och industriland. Denna destruktiva utveckling måste brytas.

22.2 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 så kan sårbara grupper undvikas att drabbas.

23 Sveriges infrastruktur ska inte vara ett marknadsmisslyckande

Det finns områden i vårt land som har avreglerats och bolagiserats på ett sätt som lett till andra syften än att verka för det gemensammas bästa. Vi socialdemokrater menar att samhällsviktiga funktioner måste stå under samhällelig kontroll – och dit hör i allra högsta grad den kritiska infrastrukturen. Samarbete mellan stat, regioner, kommuner och privata aktörer är ofta nödvändigt för att infrastrukturen ska fungera i hela landet, men det får aldrig ske på bekostnad av medborgarnas bästa.

Flera tydliga marknadsmisslyckanden har redan drivit fram problem vi ser idag: bristande kvalitet på vägar, järnvägar och mobilnät. Skattefinansierade verksamheter måste alltid ha medborgarnas behov i fokus. Resurserna ska gå till praktiskt utförande, inte till systemfel som dränerar verksamheterna på tid, pengar och kvalitet.

Ett tydligt exempel är Trafikverket, som gått från att själv utföra underhållsarbete på väg och järnväg till att i huvudsak vara en upphandlingsmyndighet. I och med att man inte längre utför arbete i egen regi har även upphandlingskompetensen försvagats. Detta har resulterat i omfattande upphandlingscirkus, där arbeten ofta upphandlas till lägsta pris, vilket lett till sekunda kvalitet, förseningar och flaskhalsar. Västra stambanan är ett exempel på hur denna ordning skapar problem för både resenärer och näringsliv. Med ny teknik skulle många underhållsarbeten kunna genomföras betydligt snabbare och med bättre resultat. När marknaden inte klarar att leverera måste staten själv ta ansvar. Trafikverket bör därför återfå möjligheten att bedriva underhållsverksamhet i egen regi – med egen personal och egna maskiner.

Sverige befinner sig samtidigt i ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge. Att i detta läge överlåta kritiska samhällsuppgifter åt marknaden innebär en risk för att vi inte klarar kriser som naturkatastrofer, extremväder, pandemier, terrorhot – eller i värsta fall krig. Samhällets motståndskraft förutsätter stark sjukvård, pålitliga vägar och järnvägar samt ett robust elsystem. Rikets säkerhet och medborgarnas trygghet ska alltid prioriteras framför kortsiktiga marknadsintressen.

Det innebär inte att alla delar av ekonomin ska vara statligt styrda. Marknadskrafterna har en viktig roll för att skapa tillväxt, arbetstillfällen och välstånd. Men där marknaden inte fungerar måste staten ta ansvar, antingen genom reglering eller genom att medborgarna gemensamt ges större makt att pressa priser, förbättra kvaliteten och stärka förhandlingspositionen.

Ett tydligt exempel är avregleringen av bilprovningen 2010, som genomfördes av den dåvarande moderatledda regeringen. Den utlovades leda till ökad tillgänglighet, mer valfrihet och lägre priser. Socialdemokraterna varnade då för motsatsen – och idag kan vi konstatera att vi hade rätt. I glesbygdsområden har medelavståndet till närmaste besiktningsstation ökat från 25,9 till 37,5 kilometer, och priserna har stigit med närmare

60 procent. Det är ett uppenbart marknadsmisslyckande. Vi vill därför att reformen ses över med medborgarnas behov i fokus. Alla ska kunna lita på att samhällsviktig service finns tillgänglig i hela landet. Det bör därför övervägas om ett samhällsuppdrag ska knytas till bolaget. Under 2024 har utförsäljning av Aktiebolaget Svensk Bilprovning AB ägt rum.

Bilprovning bedrivs sedan 2013 affärsmässigt på en avreglerad marknad och under tidigare år har mobil bilbesiktning lagts ner. Vi menar att en för medborgarna så central service, som utgår från samhälleliga krav på säkerhet och utgör myndighetsuppgift, måste finnas tillgänglig i hela landet. Konsekvenser vad gäller prisutveckling och tillgänglighet behöver nu följas upp. Ett alternativ kan vara att besiktningsverksamheten i Sverige behöver återregleras.

23.1 Trafikverket och behovet av en översyn

År 2010 beslutade den dåvarande regeringen Reinfeldt att slå samman Vägverket och Banverket till ett gemensamt Trafikverk. Denna sammanslagning har inte lett till några synliga samordningsvinster. En viktig förklaring är att Trafikverket inte längre utför underhåll i egen regi, vilket medfört att en stor del av den statliga kompetensen gått förlorad.

Sammanslagningen, i kombination med en inriktning där myndigheten främst agerar upphandlingsorgan, behöver därför granskas noggrant. De utvärderingar som redan gjorts måste beaktas och ligga till grund för ställningstaganden. Det står tydligt att Trafikverket behöver återfå och förstärka sin egen utförarkompetens.

Efter femton år är det nu nödvändigt att analysera om sammanslagningen har varit ändamålsenlig. Mycket pekar på att reformen i stället lett till försämringar och ökade kostnader, snarare än till de effektiviseringar som utlovades.

23.2 Kostnadskontroll

Det är viktigt att resurserna för underhåll och investeringar i infrastruktur inte bara ökar, utan också används på ett så effektivt sätt som möjligt. Noggrann kostnadskontroll är

avgörande, då infrastrukturinvesteringar alltför ofta dragits med skenande kostnadsökningar.

Den förra socialdemokratiska regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom den nationella planen för transportinfrastrukturen. Uppdraget ska redovisas årligen fram till 2028 och syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Detta arbete måste följas upp löpande och leda till konkreta förbättringar under hela perioden, inte först vid uppdragets slut.

Transparensen kring orsakerna till bristande kostnadskontroll måste samtidigt stärkas. Genom att Trafikverket åter får möjlighet att utföra underhåll i egen regi skulle arbeten kunna bli både snabbare och mer kostnadseffektiva. Detta skulle dessutom skapa bättre jämförelser mellan olika utförare och därmed stärka uppföljningen.

24 Samhällsekonomiska bedömningar genom ASEK

På 1990-talet inrättades Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK), med representanter från flera myndigheter. Gruppen tar fram rekommendationer för metoder och kalkylvärden som används vid samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar inom transportområdet. Besluten fattas dock av Trafikverket.

I april 2024 presenterades ASEK 8.0, men de justeringar som gjorts är otillräckliga. Modellen kan visserligen användas för att jämföra olika projekt genom beräkningar av nettonuvärde, men den ger inte en fullständig och objektiv bild. Hur faktorer viktas avgör i hög grad slutresultatet.

Modellen innehåller systematiska snedvridningar. Vi vet att viktiga satsningar, som på Malmbanan, ofta bedöms som samhällsekonomiskt olönsamma, och att järnvägsprojekt i allmänhet missgynnas i jämförelse med vägprojekt. Modellen underskattar dessutom nyttan av delsträckor som senare blir en del av större stråk, och den värderar långsiktiga samhällsekonomiska vinster för lågt. Erfarenheten visar att projekt som initialt bedömts som olönsamma ofta visar sig lönsamma efter färdigställande.

Tillväxtverket lyfte i sitt remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag till den nya nationella planen en tydlig kritik:

”Ska samhällsekonomiska bedömningar väga tungt måste de bidra till en framtid som är hållbar, önskvärd, politiskt beslutad och värdesätter synergier och samplanering. Vi står inte bakom att Trafikverkets modell för samhällsekonomiska kalkyler ska tolkas som svaret på insatsen enligt direktivet.”

Vidare konstaterade myndigheten:

”Vi ser en risk att kalkylmodellens begränsningar blir styrande för utfallet. Vi är oroliga att Trafikverkets fokus på basprognosen och nyttjandet av sina samhällsekonomiska kalkyler som främsta underlag för prioriteringar riskerar att göra i princip alla järnvägssatsningar i hela landet olönsamma och att det inte styr mot ett transporteffektivt samhälle.”

Det är skarpa ord, och det understryker vår skyldighet att använda gemensamma resurser på bästa sätt. För att lyckas krävs att beslutsunderlagen bygger på korrekta analyser och rättvisande beräkningar.

25 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. Därför är det viktigt att tillräckligt med resurser avsätts till länsplanerna.

26 Gränsregional och nordisk samverkan

Aktörer längs transportstråk som binder samman gränsregioner möter betydligt mer komplexa utmaningar än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga upp en gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför stort.

Både gränsöverskridande passagerartrafik och transnationell godstrafik ställer höga krav på internationell samverkan, där den nordiska samordningen är särskilt central. Att samtliga nordiska länder nu är medlemmar i Nato förstärker ytterligare vikten av en gemensam planering och samordning av transportinfrastrukturen i regionen.

27 Stoppa nedsläckningen av landsbygden

Trafikverkets systematiska borttagande av belysningsstolpar på den svenska landsbygden måste upphöra, för detta riskerar att släcka ned delar av landsbygden och öka otryggheten. Sverige behöver en infrastrukturpolitik som bygger ihop landet – inte monterar ned den gemensamma infrastrukturen bit för bit.

Aylin Nouri (S)

Elias Aguirre (S)

Arwin Sohrabi (S)

Åsa Andersson (S)

Kadir Kasirga (S)

Anna-Caren Sätherberg (S)