

# Motion till riksdagen 2023/24:2708

av Daniel Helldén m.fl. (MP)

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell A i motionen.

### Motivering

#### Anslagsförslag 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

*Tusental kronor*

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	36 867 072	14 637 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215	5 000 000
1:3 Trafikverket	1 487 566	15 008
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	298 313	-210 000
1:7 Trafikavtal	958 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 797	5 880
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 521 285	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 535 914	24 879
1:13 Trafikanalys	72 828	737
1:14 Trängselskatt i Göteborg	760 435	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 500 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	332 000	±0

<b>Ramanslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:18 Lån till körkort	51 466	±0
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	152 689	1 508
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	5 000
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	67 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	365 414	±0
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	171 784	1 686
2:7 Digital förvaltning	213 894	±0
99:1 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	±0	5 000 000
99:2 Sverigekort	±0	10 410 000
<b>Summa</b>	<b>82 874 980</b>	<b>34 891 698</b>

Vi behöver säkerställa att både vi själva, våra barn och våra barnbarn kan resa på ett hållbart och fossilfritt sätt. Därför vill Miljöpartiet göra stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. Vägtransporterna orsakar idag omkring en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige och försämrar luftkvaliteten i städer och längs trafikleder. För att minska utsläppen från dessa transporter behöver vi arbeta med tre områden. Det handlar om att byta drivmedel från fossilt till i första hand el och under en övergångsperiod biodrivmedel. Vi behöver effektivisera transporterna och minska behovet av vägtransporter samt stimulera övergången till andra färdmedel. Vi kan minska behovet av transporter och förändra valet av färdmedel genom att planera samhället smartare. Detta kan ske såväl genom fysisk planering som med styrmedel som främjar ett hållbart transportsystem. Pandemin har gett en skjuts åt utvecklingen av digitala lösningar och lett till förändringar i människors beteenden. Styrmedel och politiska beslut kan driva på för mer energismarta lösningar och för att hållbar energi ska användas för godstransporter och personresor. Vi välkomnar nya tekniska innovationer som kan minska utsläppen och förändra beteendemönster och vi vill att lagstiftningen ska ligga i framkant och anpassas till morgondagens transportsystem.

Andelen elbilar i nybilsförsäljningen har tidigare ökat snabbt mycket tack vare politiska reformer som elbilspremierna och bonus malus-systemet. Regeringens beslut att ta bort klimatbonusen för elbilar skedde bokstavligen över en natt och har inneburit att omställningen bromsat in och minskat förtroendet för styrmedlet i sig. För att nå utsläppsmålen för transportsektorn finns fortsatt ett stort behov av att stötta den pågående elektrifieringen med såväl bonus för miljöbilar som malus för fossildrivna bilar.

## Fossilfria transporter i hela landet

Vårt samhälle är helt beroende av att transportera varor och människor, men ska inte vara beroende av fossila bränslen. Vi behöver rusta och bygga ut järnvägen i hela landet. Mer transporter behöver ske på tåg och till sjöss istället för på väg. Det som behöver transporteras på väg ska drivas av el och vätgas istället för bensin och diesel. Vi vill se nationella planer för utbyggnad av laddinfrastruktur, biogas och vätgas. Vi vill

även se förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs med de större vägarna samt för att boende ska kunna ladda hemma.

För att finansiera satsningar på framtidens järnvägsinfrastruktur som nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotniabanan samt Oslo–Stockholm behöver anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur höjas med 14,13 miljarder kronor. Mer pengar behövs till underhåll av järnväg genom att vi tillför 5 miljarder kronor inom anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Medel behövs både i närtid och över en längre tidshorisont för att komma ikapp järnvägsunderhållet och öka tillförlitligheten för järnvägen. För att järnvägsunderhållet ska bli effektivt och avsatta medel ska nå ut till underhållet av järnvägen behöver järnvägsunderhållet delvis tas tillbaka i egen regi hos Trafikverket.

Sjöfarten och våra hamnar behöver snabba på resan mot fossilfrihet. En grön hamnstrategi ska tas fram.

## Lättare att cykla och åka kollektivt

Om vi ska nå våra klimat- och miljömål måste samhället bli mer transporteffektivt. Elbilar är ett bättre val än fossildrivna bilar, men i många situationer är det bästa alternativet att gå, cykla eller åka kollektivt när möjligheten finns. Vi vill sänka taxorna och bygga ut kollektivtrafik med hög kvalitet och stor kapacitet, bland annat genom spårtrafik och bussfiler i fler städer. Med tät och pålitlig kollektivtrafik och med moderna och säkra cykelbanor ger vi fler möjligheten att avstå från bilen i vardagen.

Stadsmiljöavtalen ska behållas och förstärkas i anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur för mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik samt effektiva varutransporter. Bidraget till upprätthållande av kollektivtrafiken ska permanentas och höjas genom anslag 99:1. Detta är nödvändigt för att stärka kollektivtrafikhuvudmännen i deras arbete. Finansieringen av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken behöver återställas i syfte att få till ett flexibelt robust system som inte stannar vid länsgränsen. Vi vill införa en kollektivtrafikmyndighet för att mer effektivt än idag kunna arbeta med dessa frågor.

Det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än bil och de senaste åren har priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna. Ett Sverigekort ska införas som ger möjlighet till resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer. Sverigekortet beräknas kosta 10,41 miljarder 2024 i anslag 99:2.

Det kommer behövas statlig medfinansiering för regionala investeringar. De statliga investeringarna i cykelinfrastruktur behöver öka och servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden behöver tillskapas. Miljöpartiet höjer anslaget inom 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur för att möjliggöra fler nationella åtgärder som kommer regioner och kommuner till del inom kollektivtrafik och cykel.

Det cykelcentrum som ligger hos Statens väg- och transportforskningsinstitut får fortsatta medel i anslag 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.

## Planera samhället hållbart

Många grundläggande aspekter av vårt transportsystem bestäms när vi bygger transportinfrastrukturen men också planerar för våra bostäder och samhällsservice. Vi

vill att hållbarhet ska inkluderas i mycket större utsträckning när samhället planeras. Där går det att göra en stor insats för att minska behovet av energi och transporter. Låga energibehov och klimatmål ska premieras. Vi vill ge ett särskilt uppdrag till Trafikverket, Boverket och andra berörda myndigheter att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle samt att ta fram en plan för ökad transporteffektivitet. Det behövs ett vägtrafikminskningsmål samt ett paket av åtgärder för att ge kommunerna fler verktyg för att kunna arbeta med detta mål. Ett vägtrafikminskningsmål behöver differentieras med olika målbilder beroende på storstad, större städer, tätort och landsbygd. Ett vägtrafikminskningsmål kommer även att påverka den nationella infrastrukturplaneringen.

En minskad vägtrafik i storstäder och tätorter samt bibehållen och om möjligt minskad vägtrafik i glesbygd innebär som bärande grundprincip att det inte behövs fortsatt utbyggnad av vägnätet. Ny väginfrastruktur som är nödvändig utifrån nyetableringar av olika verksamheter kommer fortsatt vara i behov av anslag. Befintliga och kommande medel för väg inom anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur bör i ökad grad flyttas över till åtgärder för ökad trafiksäkerhet samt till anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur för väg och spår. I ett transporteffektivt samhälle är det av största vikt att befintlig infrastruktur för såväl väg som spår håller en hög standard och god trafiksäkerhet i hela landet. Trafikverket får i uppdrag att föreslå omfördelningar av medel inom anslag 1:1 till anslag 1:2 inom Nationell plan för transportsystemet. Även statlig medfinansiering av fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder ska kunna ske via nationell plan genom anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

Tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats enligt 15 av 21 länsstyrelser. Vi ser ett starkt behov av att stärka arbetet för att förbättra situationen på framförallt landsbygden och stärker anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster med 5 miljoner kronor.

## Ett reformerat och rättvist reseavdrag

Det reseavdrag som regeringen återinfört dras med omfattande fusk på flera miljarder kronor, gynnar främst höginkomsttagare i storstadsområden och riskerar att öka utsläppen från vägtrafiken. Miljöpartiet vill införa den skattereduktion för arbetsresor som riksdagen beslutade om 2022. Skattereduktionen innebär ett färdmedelsneutralt och mer rättvist system, där också de som pendlar på annat sätt såsom med kollektivtrafik omfattas. Vi anser att det krävs en reform av reseavdraget. Som utgångspunkt skulle en sådan reform kunna vara kostnadsneutral.

## Flygets utsläpp ska minska

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen och elektrobränslen för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Utbudet på förnyelsebara bränslen kommer sannolikt vara begränsat och tekniker kommer ta lång tid att utveckla och introducera brett på marknaden. Vi behöver därför även minska flygresorna, samt avveckla flyget på de sträckor där det finns bra järnväg. Flygskatten behöver öka, flyget ska betala för sina utsläpp. Bromma flygplats ska läggas ned och privatflyg ska förbjudas. Anslaget 1:6 för

ersättning avseende icke-statliga flygplatser återgår till 2022 års nivå på 88 miljoner kronor.

*Daniel Helldén (MP)*

*Linus Lakso (MP)*

*Katarina Luhr (MP)*

*Elin Söderberg (MP)*

*Rebecka Le Moine (MP)*

*Emma Nohrén (MP)*