

Motion till riksdagen
2025/26:3517

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell A i motionen.

Motivering

Tabell A Anslagsförslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804	18 000 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	6 000 000
1:3 Trafikverket	6 531 201	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	353 808	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	85 284	±0
1:6 Ersättning avseende flygplatser	662 013	−425 000
1:7 Trafikavtal	1 055 000	197 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	88 896	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	1 000 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 024 325	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 704 834	−10 000
1:13 Trafikanalys	80 268	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	939 330	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 600 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	65 000	30 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	346 000	±0

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:18 Lån till körkort	466	±0
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	318 763	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	153 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 323 814	±0
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	295 385	±0
2:7 Digital förvaltning	169 894	±0
99:1 Sverigekortet	±0	11 100 000
99:2 Stadsmiljöavtal	±0	600 000
99:3 Investeringsstöd för kollektivtrafik	±0	4 000 000
Summa	106 704 772	39 492 000

Miljöpartiet vill att alla ska kunna resa hållbart och billigt i hela landet. Givet att vitt skilda förutsättningar råder i olika typer av storstäder, tätorter samt lands- och glesbygder behöver politiken utformas efter devisen ”rätt lösning på rätt plats”. I städer och tätorter behöver biltrafiken minska och alternativ som kollektivtrafik, cykel och gång främjas. I lands- och glesbygder med långa avstånd där bilen är en förutsättning för att få ihop vardagen behöver fler ges möjlighet att byta eller konvertera till elbil eller biogasbil. Miljöpartiet vill genomföra stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. Vi behöver rusta och bygga ut järnvägen i hela landet. Mer transporter behöver ske på tåg och till sjöss istället för på väg. Miljöpartiet vill se en historisk satsning på järnvägen i Sverige.

Vägtransporterna orsakar idag omkring en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige och försämrar luftkvaliteten i städer och längs trafikleder. Barn och vuxna blir allvarligt sjuka av dålig luft och detta orsakar för tidig död för många människor. För att minska utsläppen från transporterna behöver vi arbeta med tre områden. Det handlar om att byta drivmedel från fossilt till i första hand el och fossilfria bränslen, effektivisera transporterna och minska behovet av vägtransporter samt stimulera övergången till andra effektiva färdmedel. Vi kan minska behovet av transporter och förändra valet av färdmedel genom att planera samhället smartare. Styrmedel och politiska beslut ska driva på för mer energieffektiva lösningar och för att hållbar energi används för gods-transporter 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.

Låt fossilbolagen betala för omställningen

År 2027 ska Sverige implementera EU:s nya utsläppshandelssystem ETS2 för framförallt transportsektorn. Handelssystemet omfattar i huvudsak fossila drivmedel men även uppvärmning av fastigheter och mindre industrier. Enbart styrningen från ETS2 kommer inte att räcka för att Sverige ska klara varken nationella klimatmål eller klimatåtaganden gentemot EU, därför krävs även nationella styrmedel. Miljöpartiet

föreslår att det införs ett svenskt handelssystem som kopierar utformningen av EU ETS2 men styr mot snabbare utsläppsminskningar i linje med Sveriges klimatmål. Intäkterna från det svenska handelssystemet ska gå tillbaka till hushållen i form av utdelning/transportstöd och omfattande elbilsstöd.

I stora delar av landet är bilen helt nödvändig för att vardagen ska gå ihop, men för att klara klimatmålen behöver användningen av fossila drivmedel snabbt fasas ut. Därför måste alternativen till fossilbilen bli billigare och tillgängliga för fler. Regeringen har arbetat för det motsatta genom att slopa stöd till elektrifiering och sänka priset på fossila drivmedel. Det har låst fast svenska hushåll i fossilberoendet och riskerar att slå hårt mot hushållens ekonomi när priset på fossila drivmedel går upp i samband med att EU:s nya utsläppshandelssystem träder i kraft 2027.

Bygg ut järnvägen – fler ska komma fram fortare

Vi behöver kraftigt rusta och bygga ut järnvägen i hela landet. Mer transporter behöver ske på tåg och till sjöss istället för på väg. Miljöpartiet vill se en historisk satsning på järnvägen i Sverige. För att finansiera satsningar på framtidens järnvägsinfrastruktur som nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping, dubbelspår på Nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotniabanan, Malmbanan samt Oslo–Stockholm behöver investeringarna i järnvägen höjas med 18 miljarder kronor per år under 2026 i anslag *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Mer pengar behövs även till underhåll av järnväg genom en satsning på 6 miljarder kronor för 2026 i anslag *1:2*

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Medel behövs både i närtid och långsiktigt 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 tas tillbaka i egen regi. Idag ligger järnvägstransporterna betydligt närmare att stå för sina externa kostnader än vägtransporterna, framförallt inom godsleveranser. Exempel på externa effekter är avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet. Miljöpartiet anser att alla trafikslag ska stå för sina externa kostnader och att styrmedel för detta behöver utvecklas där kilometerskatten för tunga fordon införs för att den tunga vägtrafiken ska bära sina kostnader.

Sverigekortet – billigare och enklare att resa med kollektivtrafiken

Det ska vara billigare att resa med kollektivtrafiken än med bilen. Men de senaste åren har priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna. Vi föreslår att ett Sverigekort införs 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 11,1 miljarder kronor för 2026 i anslag *9:1 Sverigekortet*.

Stärk kollektivtrafiken

Ett investeringsstöd för utveckling av kollektivtrafik införs för att bidra till att kollektivtrafikhuvudmännen runt om i landet kan investera för att utveckla sin regionala kollektivtrafik. Satsningen är på 4 miljarder kronor för 2026 i anslag 99:3 *Investeringsstöd för kollektivtrafik*. 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. Stadsmiljöavtalen ska återinföras och utökas för mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik samt effektiva varutransporter. Miljöpartiet satsar 600 miljoner kronor för 2026 i anslag 99:2 *Stadsmiljöavtal*.

Det finns flera viktiga regionala tåglinjer som är i behov av nationellt stöd. Vi gör ett tillskott på 197 miljoner kronor för år 2026 till anslag 1:7 *Trafikavtal* för att stärka tillgängligheten. Regeringen anslår inte de medel som Trafikverket anser behövs för att ens upprätthålla dagens tillgänglighet. Sedan tidigare har nattåg Göteborg–Norrländ slutat rulla och nattåg till Trondheim kom aldrig igång eftersom att medel saknades. Även dessa linjer ingår i Miljöpartiets budget för 2026. Regeringen tar även bort medel för nattåg ut i Europa och Miljöpartiet tillför 30 miljoner kronor för 2026 i anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* för att tågen ska fortsätta rulla. Det är viktigt att det finns goda förutsättningar för tåg ut mot Europa. Följande nu hotade linjer finns finansierade i Miljöpartiets budget för 2026:

- Tåg i Bergslagen
- Stångådalsbanan
- Norrtåg
- Samverkande inland (buss i de fyra nordligaste länen)
- Buss i norra Dalarna
- Nattåg Hamburg/Berlin

Utöver dessa finansieras i Miljöpartiets budget för 2026 även den nedlagda nattågslinjen Göteborg–Norrländ samt den planerade nattågslinjen till Trondheim.

Gör det lättare att cykla och åka kollektivt

För att vi ska nå våra klimat- och miljömål måste samhället bli mer transporteffektivt. Elbilar är ett bättre val än fossildrivna bilar, men för många är det bästa alternativet att gå, cykla eller åka kollektivt när en resa väl behöver ske. 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 i vardagen välja smidiga och effektiva alternativ framför bilen. Det kommer behövas statlig medfinansiering för regionala investeringar. De statliga investeringarna i cykelinfrastruktur behöver öka och service-nära cykelinfrastruktur på landsbygden behöver tillskapas. Miljöpartiet höjer som tidigare redovisat anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 18 miljarder kronor under 2026 för att möjliggöra fler nationella åtgärder som kommer regioner och kommuner till del inom, järnväg, kollektivtrafik och cykel. En viktig del i detta är höjda anslag för länsplanerna samt stadsmiljöavtal.

Planera samhället hållbart

Många aspekter av vårt transportsystem grundläggs när vi bygger transportinfrastrukturen och planerar bostäder och samhällsservice. 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. En minskad vägtrafik i storstäder och tätorter innebär som bärande grundprincip att det inte behövs en fortsatt utbyggnad av vägnätet.

Ny väginfrastruktur som är nödvändig utifrån nyetableringar av olika verksamheter kommer fortsatt behöva byggas, men det behövs inte kapacitetshöjande väginvesteringar. Regeringens anslag för väginvesteringar bör i ökad grad fokusera på åtgärder för ökad trafiksäkerhet samt vid behov kunna flyttas till drift och underhåll av statliga 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. Även statlig medfinansiering av fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder ska kunna ske via nationell plan. Sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har inte skapat den effektiva myndighet som var avsikten. Vi vill att Trafikverket delas upp i två myndigheter utifrån järnvägs- respektive vägansvar.

Ett reformerat och rättvist reseavdrag

Det reseavdrag som regeringen valt att behålla dras med omfattande fusk på flera miljarder kronor, gynnar främst höginkomsttagare i storstadsområden, ökar utsläppen från vägtrafiken och cementerar orättvisorna mellan trafikslagen. Miljöpartiet vill införa den skattereduktion för arbetsresor som riksdagen beslutat om och som regeringen valt att inte införa. Detta skulle inneburi ett färdmedelsneutralt och mer rättvist system, där också de som pendlar på annat sätt såsom med kollektivtrafik omfattas. Vi anser att det krävs en kostnadsneutral reform av reseavdraget.

Flygets utsläpp ska minska

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen och på sikt elflyg 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. Förnyelsebara bränslen kommer att följa EU:s reduktionspliktsnivåer som ligger på låga nivåer. Flyget behöver betala för sina utsläpp enligt den princip som är väl etablerad om att förorenaren betalar. Men arbetet går idag för långsamt.

Driftsbidraget i anslag 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* sänks med 425 miljoner kronor för 2026. Det totala anslaget för ersättning avseende flygplatser i denna utgiftsområdesmotion är därmed 116 miljoner kronor högre än i Miljöpartiets budget för 2025. Regeringens höjda anslag för flygtrafiktjänst och ersättning för beredskap för flygplatser

behålls, samtidigt som att vi bedömer att det finns ett antal flygplatser i norra delen av landet som är i behov av ökat stöd. Anslaget *I:12 Transportstyrelsen* sänks med 10 miljoner kronor för de medel som avser aktivt arbete för fler direktlinjer till Arlanda.

Linus Lakso (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)

Katarina Luhr (MP)

Amanda Palmstierna (MP)