SVERIGES RIKSDAG

# Motion till riksdagen 2026/27:2172

**av Malin Östh m.fl. (V)**

# Transporteffektivt och hållbart samhälle

## Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut 2

1. Inledning 10

2. En politik som når klimatmålen 11

2.1. Klimatmålen ska styra infrastrukturplaneringen 11

2.2 Delmål för att nå fossilfria transporter senast 2035 12

3. Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering 13

3.1. Prioritera kostnads- och klimateffektiva transportåtgärder 13

3.2. Använd effektiva styrmedel för minskade utsläpp 14

3.3. Möjliggör transporternas klimatomställning i hela landet 17

3.4. Social hållbarhet och inkluderande transportinfrastruktur 21

3.5. Stärk transportforskningen 21

4. Ökad och förbättrad kollektivtrafik 22

4.1. Inför en nationell månadsbiljett 22

4.2. Stärk och möjliggör en utbyggnad av kollektivtrafiken 23

5. En järnväg för framtiden 25

5.1. Ta tillbaka kontrollen över järnvägen 25

5.2. Bygg mer järnväg 28

5.3. Tillsätt en infrastrukturberedning 29

5.4. Mer godstransporter på järnvägen 30
5.5. Utveckla de regionala järnvägarna 31
6. Hållbar sjöfart 31
6.1. Möjliggör sjöfartens omställning 31
6.2. Ge Sjöfartsverket bättre förutsättningar 32
6.3. Stärk hamnarnas civila beredskap 33
6.4. Fler svenskflaggade fartyg 33
6.5. Minska sjöfartens miljöpåverkan 34
6.6. Kompetensförsörjning i svensk sjöfart 35
6.7. Gotlandstrafiken 36
7. En färdtjänst för alla som behöver 37
8. Möjliggör för ökat och säkert cyklande 38
9. Trafiksäkerhet 39
9.1. Utökad nollvision 40
9.2. Öka fokuset på de oskyddade trafikanterna 40
9.3. Inför krav på minskat partikelutsläpp vid fordonsbesiktning 41
9.4. Taxibranschen 42
9.5. Trygga arbetsvillkor i yrkestrafiken 44
10. Flygtrafik 45
10.1. Minska flygets klimatutsläpp 45
10.2. Beredskapsflygplatser och det samhällsviktiga flyget 47

# Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle, och tillkännager detta för regeringen.

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som garanterar måluppfyllelse av nuvarande mål till 2030 och som når fossilfria transporter senast 2035, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag om hur statlig medfinansiering kan stärkas för att fyrstegsprincipens tillämpning ska förbättras genom att fler steg 1- och steg 2-åtgärder genomförs i infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut för transportplanering och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag på nationellt mål för minskad biltrafik till 2030 som utgår från klimatmålen och som beaktar skillnader mellan stad och landsbygd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett justerat förslag på ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi som främjar ett ökat delat resande och förslag som gör bildelning enklare och smidigare, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att ge bättre förutsättningar för kommuner som önskar införa miljözoner, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att indexera trafikavtalen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en långsiktig finansieringslösning för nattågstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en avståndsbaserad vägavgift för tunga fordon som bidrar till hållbara transporter och minskade utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en strategi för hur Sverige ska uppnå EU:s mål om minst en laddpunkt per 10 laddbara fordon och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en bredare elbilspremie som gör det möjligt för fler hushåll i hela landet att ställa om till elbil, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att social hållbarhet och inkludering alltid ska beaktas i infrastrukturplanering och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av en nationell månadsbiljett och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ställa sig bakom 4 av 10-målet och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en haverikommission för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör upprätta en plan för ett snabbare och mer effektivt återtagande av järnvägens underhållsskuld och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inrätta en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka i EU för en ny vitbok för järnvägen och för att SJ ska kunna drivas utifrån samhällsnytta i stället för marknadsmässiga villkor och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att färdigställa redan påbörjade järnvägssträckor och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur järnvägens andel av godstransporter ska öka och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas

och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas och tillkännager detta för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att införa ett klimatkliv för sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ombesörja att Sjöfartsverket blir en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade och att andelen svensk sjöpersonal ökar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge en lämplig myndighet i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i linje med Riksrevisionens rekommendationer bör ge Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningen och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastrukturfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande möjligheter att påverka Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar för de fortsatt höga frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör se till att ett bra och tydligt regelverk kommer på plats för att färdtjänsten ska uppfylla sitt syfte och vara tillgänglig för alla som behöver den, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge en lämplig myndighet i uppdrag att utreda kvaliteten i färdtjänsten i syfte att säkerställa en likvärdig färdtjänst i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin, med tydliga och konkreta åtgärder i linje med den europeiska cykeldeklarationen, och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör anta ett ambitiöst nationellt mål om ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på lagändringar för att stärka cyklingens status och möjliggöra ett ökat cyklande och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ för att genomföra en sänkning av bashastigheten i stadsmiljö till 30 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över delgivningsreglerna i syfte att stärka trafiksäkerheten och möjliggöra skyndsamma åtgärder vid misstanke om rattfylleri och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att det sker skärpningar av svenskt besiktningsregelverk vad gäller miljökontroll och att partikelantalsmätning införs omgående och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över utformningen av det rullande undantaget för avgasmätning, med målet att skapa en mer samstämmig och långsiktigt hållbar reglering som tar hänsyn till både miljöansvar och kulturarv, och tillkännager detta för regeringen.

62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en större översyn av taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och förtydligat krav på transparent jämförelsepris och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att plattformsarbetare klassificeras som arbetstagare när villkoren tydligt visar att de är beroende av plattformen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att ställa krav på att plattformsbolagen tar arbetsgivaransvar när de i praktiken styr arbetet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att garantera ”gigarbetare” rätt till sjuklön, semesterersättning och pension och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag för lagstiftning om bemanningskrav och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser längs det statliga vägnätet för att upprätthålla en god trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att flyglinjer avvecklas på de sträckor där det finns en fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen och tillkännager detta för regeringen.

72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att förbjuda privatjet och tillkännager detta för regeringen.

# 1. Inledning

Vi befinner oss i en klimatkris. Möjligheten att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader enligt Parisavtalets målsättning har minskat för varje år. Under 2025 mättes den globala medeltemperaturen till 1,4 grader varmare jämfört med förindustriell tid och i september 2026 släppte FN:s miljöorgan UNEP sin rapport som visar att 1,5 gradersmålet inte kommer att nås; i det minst allvarliga scenariet kan uppvärmningen begränsas till 1,8 grader. Att vi hamnat här är djupt tragiskt och ett monumentalt politiskt misslyckande, men det är ingen anledning att ge upp - tvärtom, varje tiondels grad räknas. Nu krävs kraftfulla insatser för att snabbt få ner utsläppen.

Bakom oss har vi fyra år med Tidöpartiernas politik. En politik som Klimatpolitiska rådet upprepade gånger påtalat leder i fel riktning; gapen till målen ökar och Sverige riskerar missa samtliga klimatmål. Vi har tappat fyra dyrbara år, samtidigt som tidsfönstret för att fatta beslut som gör det möjligt att begränsa en katastrofal uppvärmning krymper. Klimatpolitiska rådet menar därför att Sverige behöver använda befintliga och praktiskt tillgängliga styrmedel samt redan utredda förslag, inte minst när det gäller transporter.

Inrikes transporter står i dag för 35 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser, varav 90 procent kommer från vägtrafiken. Detta beror på att fordonen fortfarande huvudsakligen använder fossila drivmedel. Sambandet mellan bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp är enkelt: förbränning av en liter fossil bensin eller diesel ger mer än två kilogram fossil koldioxid.

Det behövs därför ett systemskifte inom transportsektorn. Sverige behöver en ny politisk inriktning där det är klimatmålen som styr transportinfrastrukturen, i stället för prognoser om ständigt ökande bilresande. För att lyckas med en sådan omställning behöver vi öka anslagen till hållbara transportslag och införa nya styrmedel. Vi behöver en politik för minskad massbilism, färre flygresor och mindre långtradartransporter på våra vägar. Politiken måste ta ansvar för att göra kollektivtrafiken till ett reellt alternativ för människor både på landsbygd och i stan, samt aktivt arbeta för att flytta godstransporter från vägarna till järnvägen och till sjöss.

Vänsterpartiet har den här politiken. Vi går från ord till handling och föreslår en omställningspolitik som kommer att märkas i alla delar av vårt samhälle. Med vår politik uppnår vi ett transporteffektivt och hållbart samhälle. I den här motionen presenterar vi ett flertal förslag som gör omställningen möjlig.

# 2. En politik som når klimatmålen

Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, med en klimatlag och klimatmål som ska ge oss en långsiktig och stabil klimatpolitik. Sverige har därigenom som mål om nettonollutsläpp till 2045, men det finns också ett etappmål om att utsläppen ska minska med minst 70 procent till 2030. Under den gångna mandatperioden har transportsektorns 2030-mål varit ifrågasatt. Vänsterpartiet har i dessa diskussioner försvarat 2030-målet och gör så fortsatt. Vi ser det som helt avgörande att riktningen ligger fast och att det politiska budskapet är tydligt och konsekvent: klimatmålen ska nås.

Utöver Sveriges klimatlag har också EU beslutat om ett gemensamt klimatmål. EU-målet handlar om att minska utsläppen av växthusgaser inom ESR-sektorerna med 40 procent till 2030 och att hela unionen ska vara helt klimatneutral senast 2050.

Under 2026, med bara fyra år kvar till de första etappmålen ska vara nådda, har Tidöregeringen uppskattat att gapen till att nå målen är stora. Det handlar om ett gap på 5,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter för att nå det nationella målet och ett gap på 5,6 miljoner ton för att nå ESR-målet. Samtidigt bedömer Klimatpolitiska rådet att Tidöregeringen underskattar gapet med minst fyra miljoner ton, på grund av att elektrifieringstakten har avtagit och att ETS2 har senarelagts.

För att klara målen till 2030 menar därför Vänsterpartiet att det krävs rejäla krafttag, både här hemma och på EU-nivå, där Sverige ska vara en tydlig röst för höga klimatambitioner.

## 2.1. Klimatmålen ska styra infrastrukturplaneringen

Vänsterpartiet har, i likhet med Naturvårdsverket och miljöorganisationer, i många år uppmärksammat det orimliga i att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik, i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. Klimatmålen måste utgöra den övergripande principen för framtidens infrastruktur; de måste styra planeringen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar inom

transportinfrastrukturen. För att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle krävs helt enkelt en målstyrd och mindre prognosstyrd planering.

Utmaningen är att Trafikverket i dag arbetar just prognosstyrt. Så länge planeringen av svensk infrastruktur utgår från historiska data i stället för uppsatta mål kommer klimat- och miljömålen aldrig att nås. Kort sagt, om Trafikverket bygger för ökad trafik finns det en påtaglig risk för att trafikmängden ökar i takt med att körfälten blir fler.

Vänsterpartiet anser att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen behöver ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ersätta dagens basprognoser med målorienterade prognoser, där man utgår från att transportplaneringen ska styras mot ett mer transporteffektivt samhälle. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser också att Trafikverket i sin planering tydligare ska ta utgångspunkt i klimatmålet för transportsektorn och aktivt styra investeringar mot åtgärder som bidrar till en omställning av transportsystemet på både kort och lång sikt.

## 2.2 Delmål för att nå fossilfria transporter senast 2035

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

Ett klimatanpassat transportsystem kräver styrmedel. Att sätta upp delmål är ett konkret sätt att tydliggöra vägen till måluppfyllelse för transportsektorn. Vänsterpartiet anser även att det är nödvändigt med en tidsbestämd handlingsplan med åtgärder för att i tid uppnå 2030-målet samt fossilfria transporter. Eftersom Vänsterpartiet anser att Sverige bör nå nollutsläpp senast 2035 i samtliga sektorer i samhället, så är det särskilt viktigt att åtgärder inom transportsektorn vidtas i närtid.

Regeringen bör därför skyndsamt återkomma till riksdagen med en tidsbestämd handlingsplan med delmål och åtgärder som garanterar måluppfyllelse av nuvarande mål till 2030 och som når fossilfria transporter senast 2035. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

# 3. Transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering

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

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

## 3.1. Prioritera kostnads- och klimateffektiva transportåtgärder

Ett viktigt arbete i att uppnå en transporteffektiv samhälls- och infrastrukturplanering är att fyrstegsprincipen tillämpas fullt ut. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

1. Tänk om: Överväg åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt
2. Optimera: Överväg åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur
3. Bygg om: Vid behov överväg begränsade ombyggnationer
4. Bygg nytt: Om behovet inte kan tillgodoses vid de tre tidigare stegen, överväg nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder

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

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

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

Regeringen bör förtydliga för Trafikverket hur myndigheten ska arbeta med det första steget i fyrstegsprincipen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vidare bör en transporthierarki genomsyra alla beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens klimatpåverkan ska leda mot de övergripande klimatmålen. Vid behov av kommunikation bör man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att över huvud taget fysiskt förflytta sig. För att minska behov av förflyttningar krävs därför i grunden en god samhällsplanering.

Regeringen bör återkomma med förslag om införande av en transporthierarki som ska genomsyra alla beslut för transportplanering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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

## 3.2. Använd effektiva styrmedel för minskade utsläpp

För att minska Sveriges utsläpp behövs åtgärder som gör det enklare för människor att ta sig ur fossilberoendet och ställa om i vardagen. Vänsterpartiet menar att staten måste öka sitt ansvar och använda effektiva styrmedel.

Ett effektivt verktyg är stadsmiljöavtal. Stadsmiljöavtal innebär att kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, genom att tillexempel öka

andelen persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Även hållbara godstransportlösningar premieras. Under sin mandatperiod avvecklade Tidöregeringen stadsmiljöavtalen. Vänsterpartiet invände starkt emot avvecklingen och menar att stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål. Trafikverkets utvärdering av stadsmiljöavtalen visar på positiva effekter. Den geografiska spridningen har varit stor och stadsmiljöavtalen har drivit på utvecklingen av hållbara transporter i städer över hela landet. Tack vare stadsmiljöavtalen har bland annat utbyggnad av kommunal och regional infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik genomförts tidigare och i större omfattning. Avtalen har därmed bidragit till att snabba på omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

I stället för att ta bort stödet för stadsmiljöavtalen vill Vänsterpartiet behålla och utöka det samt koppla på ett mål om minskad biltrafik, i likhet med de norska Byväxtavtalen. Vi vill också utveckla avtalen så att de kan anpassas till landsbygdens förutsättningar och behov. Här handlar det inte nödvändigtvis om en förtätning av transporter, som i städerna, utan om att möjliggöra tillgänglighet över större geografiska avstånd. Det kan tillexempel göras genom att stärka landsbygdens offentliga och privata service, eftersom behovet av resor minskar när service och tjänster finns närmare människor.

Ett annat effektivt styrmedel är ett förmånligt reseavdrag. Vänsterpartiet föreslår att dagens regelverk för reseavdrag ska ersättas med ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag. Dagens system gynnar bilresor i storstadsregioner och missgynnar landsbygdsbor samt kollektivtrafikresenärer. Vi vill därför se ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag som behandlar alla reseslag neutralt och utjämnar regionala skillnader. Ett sådant reseavdrag är dessutom ett effektivt styrmedel för att sänka växthusgasutsläppen vid arbetspendling. Ett uppdaterat regelverk skulle också minska det utbredda fusket som finns i dagens system och bättre möta det faktiska resandemönstret.

Regeringen bör återkomma med ett justerat förslag på ett färdmedelsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vidare anser Vänsterpartiet att kommuner och regioner behöver bättre möjligheter att använda sig av styrmedel. För att underlätta för kommunerna att minska biltrafiken kan man med fördel använda sig av parkeringsavgifter som styrmedel. Tillexempel kan avgiften på parkeringsplatser differentieras utifrån fordonens miljöegenskaper eller

användas för att skapa bättre förutsättningar för bilpooler och delad mobilitet. För att kommunerna ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för transporteffektivare och mer klimatvänliga tätorter krävs dock förändringar i lagstiftningen. En sådan förändring behöver ta hänsyn till att alla inte har råd med miljövänligare bilar, varför förslaget bör utredas.

Regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med en strategi som främjar ett ökat delat resande och förslag som gör bildelning enklare och smidigare. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Trafikverket bedömer att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i storstäder och större städer. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter, miljözoner och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

I dag kan en kommun inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgifter samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning.

Regeringen bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I år blir EU:s nya luftkvalitetsdirektiv svensk lag. Med direktivet så skärps kraven på luftkvalitet, vilket gör att flera svenska städer kommer behöva vidta luftförbättrande åtgärder. En sådan åtgärd kan vara att införa miljözoner eller så kallade nollutsläppszoner.

Regeringen bör verka för att ge bättre förutsättningar för kommuner som önskar införa miljözoner. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Även resepolicys är ett viktigt verktyg för att öka andelen hållbara resor och minska klimatpåverkan. Att offentliga aktörer har en konsekvent hållning och tar klimatmålen på allvar är därför viktigt. Under sin mandatperiod har Tidöregeringen däremot uppmanat kommuner och regioner att anta ”en mer flygvänlig resepolicy” och att ”stödflyga”. Vänsterpartiet motsätter sig uppmaningen. För att nå klimatmålen krävs

resepolicys som prioriterar transportslag med låg klimatpåverkan. Därför bör distansmöten uppmuntras där det är möjligt, samtidigt som tåg och buss bör prioriteras framför flyg.

Vänsterpartiet menar att bilar med höga utsläpp måste betala mer. Priserna på bensin och diesel kommer att stiga de närmaste åren när EU:s utsläppshandelssystem utvidgas. Politiken har ett ansvar att göra det enklare för människor att fortsatt inte vara låsta vid beroendet av fossila drivmedel för en fungerande vardag. Därutöver vet vi att många med höga inkomster har utsläppstunga personbilar med stor klimatpåverkan. Vi vill därför att de bilar som har väldigt höga utsläpp ska få högre fordonsskatt, s.k. malus.

Under 2026 slutrapporterades utredningen *Vägen mot utfasning*, som hade i uppdrag att föreslå styrmedel för att Sverige ska nå sina klimatåtaganden till 2030 och fasa ut fossila bränslen till 2045. Utredningen slår bland annat fast att det behövs tydliga incitament för att snabbt öka elektrifieringstakten, att styrmedlen behöver främja elfordon och att det behövs mer förnybara drivmedel i drivmedelsmixen. Tidöregeringen ställde in den planerade presskonferensen där utredningen skulle presenteras och distanserade sig snabbt från resultatet. Vänsterpartiet menar i stället att förslagen från utredningen behöver omhändertas skyndsamt. Arbetet framåt måste dock ta hänsyn till att perspektivet transporteffektivitet till stor del saknas i styrmedelsutredningens betänkande, vilket remissinstanser såsom IVL och Naturskyddsföreningen har påpekat.

Slutligen är även reduktionsplikten ett viktigt verktyg för att minska utsläppen av växthusgaser. Vänsterpartiet menar att reduktionsplikten behöver höjas, men understryker också att det inte är hela lösningen. Vi har länge varit kritiska till det ensidiga fokuset på reduktionsplikten och vill inte tillbaka till den gamla klimatpolitiken där höga reduktionskrav var det avgörande styrmedlet för att nå klimatmålen. Det gynnar vare sig en hållbar eller rättvis klimatpolitik. Sverige behöver stärka sin nationella produktion av hållbara, fossilfria drivmedel samtidigt som vi genomför flera transporteffektiva reformer.

## 3.3. Möjliggör transporternas klimatomställning i hela landet

Det är viktigt att styrmedel utformas på ett sätt som gör att de inte förstärker klyftor mellan stad och landsbygd. Vid behov krävs också kompensatoriska åtgärder för att undvika negativa fördelningseffekter. För att kunna leva upp till funktionsmålets krav

om grundläggande tillgänglighet av god kvalitet i hela landet behöver de brister som finns i likvärdighet över landet åtgärdas.

Statens ansvar för att säkerställa funktionsmålet verkställs bland annat genom trafikavtalen. Trafikavtal tecknas mellan det offentliga och en transportör där det inte är kommersiellt lönsamt för trafikoperatörer att bedriva trafik, i syfte att säkerställa tillgänglighet. Tillexempel finns det trafikavtal för Gotlandsfärjan och nattågen.

Trafikavtalen har långa avtalstider. Det betyder att mycket kan hända under en avtalsperiod och att förutsättningar och kostnadsbild kan förändras. Det behöver man ta höjd för. I dag indexeras inte trafikavtalen utan beslut om finansiering tas i stället varje år, vilket gör modellen osäker. Utan indexering kan förutsättningarna ändras med kort varsel. Detta menar Vänsterpartiet inte är rimligt och vi vill därför att trafikavtalen höjs och indexeras, för att säkra mer långsiktigt stabila förutsättningar och villkor.

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

Trots att det finns en bred politisk samsyn att transportinfrastrukturen fungerar i hela landet har Trafikverket dessutom flera gånger meddelat att de saknar budgetutrymme för att täcka trafikavtalen. Till följd av detta har nattågstrafiken på flera sträckor halverats eller lagts ned helt, bland annat mellan Göteborg–Umeå och Stockholm–Övre Norrland. Vänsterpartiet anser att fungerande nattåg i hela landet är viktigt och måste säkerställas.

Regeringen bör ta fram en långsiktig finansieringslösning för nattågstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill även stärka resmöjligheterna med kollektivtrafik i gles- och landsbygd. Men kollektivtrafiklösningarna måste anpassas efter lokala förutsättningar. På landsbygden handlar det inte nödvändigtvis om att öka turtätheten eller bygga fler traditionella hållplatser. Vi vill därför se satsningar på anropsstyrd kollektivtrafik, där resenärer bokar resor vid behov och fordonen kan anpassa både rutter och tider därefter. Målet är att göra kollektivtrafiken tillgänglig även där underlaget är litet, så att fler kan resa utan bil.

För att styra mot mer hållbara transportslag, samtidigt som den regionala rättvisan stärks, vill Vänsterpartiet utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar. Det bör vara en högre vägskatt i storstäder som har god tillgång till kollektivtrafik och en låg vägskatt på landsbygden, där alternativ till bil saknas.

Regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Under 2025 ökade försäljningen av tunga elfordon med 14 procent, det är positivt, men andelen tunga elfordon är på totalen fortsatt mycket låg. Elektrifieringen av tunga transporter går i dag för långsamt, vilket beror på att det saknas incitament. Att köra på el blir billigare i längden men kommer med stora kostnader initialt. Det skapar en tröskeleffekt, samtidigt som prisnivån på fossila bränslen gynnar traditionella lastbilar på bekostnad av de elektriska. Från Vänsterpartiet ser vi ett tydligt behov av flera incitament/reformer för att underlätta och påskynda elektrifieringen av tunga transporter.

Lönsamheten för tunga elfordon behöver förbättras genom en tydligare prisskillnad mellan utsläpp och nollemission. Vi vill därför undersöka möjligheten att införa avståndsbaserade vägavgifter och undanta nollemissionsfordon, något som införts i bl.a. Tyskland med goda resultat. Vi vill också använda offentlig upphandling för att ställa krav på fossilfria transporter och på så sätt skynda på omställningen. Som en del i detta vill vi undersöka möjligheten att införa ett grönt transportavdrag för transportköpare som finns, så länge nollemission medför en extrakostnad. Vi är utöver detta också beredda att titta på hur skatten är utformad för laddel för tunga fordon. I dag är skatten högre på el än vad den är på bensin och diesel, vilket bidrar till en skev kostnadsbild som motverkar omställning.

Regeringen bör utreda förutsättningarna för en avståndsbaserad vägavgift för tunga fordon som bidrar till hållbara transporter och minskade utsläpp. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Utbyggnaden av laddinfrastrukturen för tunga fordon går framåt. Vi är i Sverige nära att uppfylla de avståndsbaserade minimikraven för snabbladdning som ställs genom AFIR (Förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel) till 2027, men mer behöver göras de kommande åren för att klara kraven till 2030. Det mesta av de statliga stöden har historiskt gått till publik snabbladdning, men gapet i infrastrukturen är i dagsläget inte snabbladdning utan depå- och destinationsladdning, vilket behöver vara i fokus framåt. Trots en ambition om en påskyndad elektrifiering så kommer diesellastbilar finnas kvar under flera år. Det gör det viktigt att också säkerställa en hållbar, inhemsk biodrivmedelsproduktion.

Transporteffektivitet på landsbygden kan delvis, likt i städerna, nås genom förbättrad tillgång till kollektivt resande. Men eftersom behovet av bil även framöver kommer att

vara större på landsbygden behövs framför allt åtgärder som stärker tillgången till förnybara drivmedel. För att öka tillgången krävs större statliga insatser.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att stärka tillgången på förnybara drivmedel på landsbygder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vidare behöver omställningen till eldrivna fordon vara rättvis. Oavsett vart du bor i landet behöver du tillgång till billig laddning. För de flesta i dag är dessutom hemmaladdning en förutsättning för att det ska bli ekonomiskt hållbart. För att minska antalet fossildrivna fordon i Sverige är det särskilt viktigt att satsa på glesbygden. Människor som bor i glesbygden behöver kunna förlita sig på att det är värt att ställa om till elbil. Det är därför beklagligt att tillgången till laddinfrastruktur i dag är sämre i gles- och landsbygdskommuner än i städer. I flera kommuner saknas det helt eller finns endast ett fåtal publika laddstolpar. Ett av grundproblemen är att Tidöregeringen har förlitat sig på att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska ske på marknadsmässiga grunder, där statens insatser fokuserar på att samordna och följa upp. Detta menar Vänsterpartiet inte är tillräckligt. Staten behöver ta ett helhetsansvar för laddinfrastrukturen och säkra en god tillgång till laddplatser i hela landet.

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

Ett sätt att se på laddinfrastruktur och tillgänglighet är att det ska vara lika enkelt att ladda som det är att tanka. Ett första steg skulle kunna vara att alla bensinstationer måste kunna erbjuda laddstolpar. Vänsterpartiet vill ha ett enhetligt, nationellt system för publika laddstationer och har vid upprepade tillfällen lagt förslag till beslut i riksdagen om det. Riksdagen har även ställt sig bakom Vänsterpartiets förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, med tydliga mål till 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur. Det har gjorts flera satsningar för att bygga ut den svenska laddinfrastrukturen, vilket har resulterat i att det finns snabbladdningsstationer för personbilar inom tio mils avstånd i nästan hela landet i det prioriterade vägnätet.

Vänsterpartiet är positiv till den förbättring som skett de senaste åren, men uppmärksammat att det finns oroande tecken på att elektrifieringen stannar av. Under 2024 minskade nybilsförsäljningen av elbilar i Sverige samtidigt som exporten av elbilar från oss till andra länder ökade kraftigt. För att vända trenden införde

Tidöregeringen under 2025 en ny elbilspremie. Premien har bidragit till att elbilsmarknaden sakta har vänt uppåt igen, men den har också mött omfattande kritik. Bland annat kritiseras den för att ha snäva och krångliga villkor, vilket har lett till en hög andel avslag, och för att ha en begränsad träffsäkerhet. Vänsterpartiet vill i stället se en bredare elbilspremie, som når fler hushåll.

Regeringen bör ta fram en bredare elbilspremie som gör det möjligt för fler hushåll i hela landet att ställa om till elbil. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 3.4. Social hållbarhet och inkluderande transportinfrastruktur

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

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

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

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

## 3.5. Stärk transportforskningen

Att genomföra de investeringar och projekt som behövs i Sveriges transportinfrastruktur kräver hög kompetens. Det är viktigt att vi värnar om den kunskap som finns och att vi arbetar för att behålla kompetensen i Sverige. I den senaste nationella planen för

transportinfrastruktur sänkte Tidöregeringen medlen för forskning och innovation rejält. Forskare bekräftar att medlen blir allt viktigare för transportforskningen och menar att det kan bli svårare att både locka och behålla studenter om utbildningen tappar i kvalitet. Detta bör ses i ljuset av behovet av att bygga framtidens transportinfrastruktur för att genomföra den omställning vi måste genomföra och som kräver att vi tänker nytt och bygger ett jämlikt och hållbart transportsystem. Vänsterpartiet anser att transportforskningen behöver stärkas. Läs mer om våra förslag i vår motion (2025/26:4179) på den nationella planen.

# 4. Ökad och förbättrad kollektivtrafik

Vänsterpartiet vill att kollektivtrafiken ska betraktas som en del av det moderna samhällets mest självklara infrastruktur. Möjligheten att röra sig mellan olika platser till och från arbetet, fritidsaktiviteter, vänner och familj är en grundförutsättning för levande städer och orter.

Sverige har redan i dag en väl utbyggd kollektivtrafik med god kvalitet på många platser, men tillgänglighet, turtäthet och pris varierar kraftigt över landet. Vänsterpartiet föreslår flera åtgärder för att göra kollektivtrafiken billigare och bättre i hela Sverige.

## 4.1. Inför en nationell månadsbiljett

Kollektivtrafikpriserna är höga på många platser runtom i Sverige. De senaste åren har priserna återkommande höjts, fram till att Tidöregeringen tillfälligt sänkte priset på månadskort som ett sätt att fiska röster inför riksdagsvalet. Vänsterpartiet välkomnade satsningen: vi har alltid sagt att billigare biljettpriser möjliggör för fler att resa kollektivt. Men vi menar att det inte är hållbart med kortsiktiga eller kortvariga lösningar. Om svenskarna ska kunna välja bort bilen, planera sin vardag och räkna med kollektivtrafiken som en del i vardagspusslet, då måste biljettpriserna vara låga och förutsägbara. Samma sak gäller för landets regioner som, i sin roll som kollektivtrafikmyndigheter, behöver framförhållning, långsiktighet och goda möjligheter att planera sin verksamhet.

Ett land som har valt att satsa långsiktigt är Tyskland. I maj 2023 infördes den så kallade Tysklandsbiljetten, en biljett som gäller för obegränsat resande med regionaltåg,

buss, tunnelbana och spårvagn i hela landet. Biljetten kostar i dag 63 euro per månad och finansieras av både staten och delstaterna.

Vid införandet av Tysklandsbiljetten hävdade kritiker att biljetten inte skulle få bilister att resa kollektivt i stället för att ta bilen. Men forskning har sedan dess kunnat visa en helt annan bild. En studie visar att en betydande del av de resor som tidigare gjordes med bil tack vare biljetten nu görs med kollektivtrafik, vilket har lett till stora minskningar av koldioxidutsläppen. Skulle vi se samma resultat i Sverige skulle våra utsläpp kunna minskas med ca 1 miljon ton koldioxidekvivalenter per år.

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

Regeringen bör utreda införandet av en nationell månadsbiljett. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet har också under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Ett sådant system har redan utretts, men Tidöregeringen har inte omhändertagit förslagen. Vänsterpartiet anser att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vi vill även inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som kan ta ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken i hela landet i syfte att skapa likvärdighet, möjliggöra ökad kollektivtrafik och se till att de nationella klimatmålen på området uppnås. Myndigheten bör även få i uppgift att hantera Sverigebiljetten och inrätta ett nationellt biljettsystem.

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

## 4.2. Stärk och möjliggör en utbyggnad av kollektivtrafiken

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

som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig motverkar också transportfattigdom och bidrar därmed till social hållbarhet, mer jämlika förutsättningar och ökad jämställdhet.

För att öka andelen kollektivtrafikresor har Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) tillsammans med kollektivtrafikbranschen enats om 4 av 10-målet. Målet innebär att 40 procent av alla resor ska vara kollektiva år 2030. Det är en målsättning som Vänsterpartiet står bakom och som vi menar att även staten bör verka för att uppnå.

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

Flera saker måste göras samtidigt för att öka andelen resor med kollektivtrafik och minska bilismen i våra städer. För att fler ska kunna klara sig utan bilen behöver kollektivtrafiken utvecklas, byggas ut och anpassas så att den kan tillgodose transportbehoven både i städer och på landsbygderna. Vänsterpartiet vill därför se ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken.

Regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I dag undantas i Sverige eldrivna kollektivfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn från energiskatt. Elektrifierade bussar omfattas däremot inte av denna skattebefrielse, trots att EU-regelverket gör det möjligt. På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattning anser Vänsterpartiet att även elbussarna ska vara det.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sommaren 2023 avskaffade Tidöregeringen elbusspremien med en månads varsel, med argumentet att den hade ”spelat ut sin roll”. De flesta regionala kollektivtrafikmyndigheterna med stadsbusstrafik har ännu inte gått över till eldrivna bussar. En eldriven buss är flera miljoner dyrare jämfört med motsvarande dieselbuss, vilket gör att kostnaden för att ersätta nuvarande bussflotta kommer att uppgå till flera miljarder. För att undvika att elektrifieringen av busstrafiken stannar av så anser Vänsterpartiet att en elbusspremie återigen bör införas.

# 5. En järnväg för framtiden

Svensk järnväg är gammal, eftersatt och underdimensionerad. Resandet på järnväg har mer än dubblerats de senaste decennierna, men järnvägen har inte byggts ut. Vi har i dag rekordmånga tåg på ett slitet, underdimensionerat järnvägsnät som inte räcker till. Dessutom har en stor underhållsskuld tillåtits växa fram som i dag uppgår till ca 90 miljarder kronor. Underhållsskulden och kapacitetsbristen är två problem som förstärker varandra och som båda behöver hanteras offensivt, och parallellt. Vänsterpartiet föreslår flera åtgärder för att öka kapaciteten och tillförlitligheten, både genom att snabbare åtgärda underhållet och satsa på ny järnväg.

## 5.1. Ta tillbaka kontrollen över järnvägen

Svensk transportinfrastruktur, som egentligen har alla förutsättningar att vara i världsklass, beskrivs av svensk industri som ett tillväxthinder. Vi är i dag, efter decennier av underfinansiering, i ett läge där behoven är enorma, samtidigt som vi på kort tid måste ställa om transportsystemet för att klara klimatmål. Järnvägen, som är ett kapacitetsstarkt och effektivt transportmedel, är helt central för att ställa om och minska transportsektorns klimatpåverkan. Järnvägen är också utpekad som kritisk infrastruktur av Försvarsmakten. Det är uppenbart att svensk järnväg i dag inte klarar av att möta de krav som ställs. Det finns heller inget som tyder på att en lösning skulle vara nära förestående, tvärtom - tiden går och problemen består eller förvärras. Så kan det inte fortsätta. Vänsterpartiet föreslår därför att en haverikommission inrättas för järnvägen.

Regeringen bör inrätta en haverikommission för järnvägen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och avreglerats trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en fungerande helhet. Sedan 2010 utförs inget underhåll i egen regi. I stället sker allt underhåll genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag tre till fyra stora aktörer, som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer. Allt faktaunderlag pekar på att underhållet varken har blivit effektivare eller billigare efter konkurrensutsättningen. Vänsterpartiet föreslår därför att staten tar tillbaka kontrollen över järnvägen.

Vänsterpartiet vill i stället samla helhetsansvaret för den svenska järnvägen i en gemensam statlig organisation: Järnväg Sverige. Organisationen ska äga och underhålla statens järnvägsinfrastruktur i egen regi samt sätta priser, ansvara för all bokning och ha fullt ansvar för tågplaneringen. De olika tågoperatörerna kvarstår på grund av EU-krav men får verka i ett system där samhället har kontrollen.

Underhållet på svensk järnväg är i dag kraftigt eftersatt. I stor utsträckning präglas underhållsarbetet av att släcka bränder, vilket gör att man hela tiden ligger efter och inte kommer i kapp. Vänsterpartiet menar att detta är en effekt av marknadsstyrningen, som medfört snedvridna incitament där förebyggande underhåll skjuts upp eller prioriteras ned eftersom det inte anses tillräckligt lönsamt att utföra. Till följd av att Trafikverket enbart är en beställarorganisation för underhållsarbetet har myndigheten också kommit allt längre bort från den praktiska verksamheten, vilket har gjort att de över tid har tappat viktig kunskap och kännedom om järnvägsanläggningen. Det har gjort det allt svårare för Trafikverket att bedöma vilket underhåll som behövs och hur mycket betalt man ska ta för det underhåll som läggs ut. För att stärka kunskapen om järnvägsanläggningen, öka kostnadskontrollen och undvika höga transaktionskostnader så behöver underhållet föras tillbaka och bedrivas i offentlig regi. Den som ansvarar för att förvalta järnvägsnätet ska också utföra underhållet.

I samband med att Tidöpartierna lade fram Nationell plan för 2026–2037 så framgick att underhållsskulden på järnvägen ska återtas till år 2050. Att det nu finns ett målår är bra, men det ligger alldeles för långt fram. Det är inte acceptabelt att det ska ta ett kvarts sekel att åtgärda järnvägens underhållsskuld, det måste ske snabbare. Om inte så kommer huvuddelen av järnvägsinfrastrukturen förbli eftersatt, vilket riskerar fortsatt stora driftstörningar, låg punktlighet, försämrade transportflöden och ett minskat förtroende för järnvägen. Att planen dessutom innebär att bara 10–15 procent av underhållsskulden ska hanteras fram till år 2037, medan resterande del, om 85–90 procent, skjuts på framtiden och förväntas kunna återtas i sin helhet under den följande tolvårsperioden gör upplägget än mer problematiskt.

Regeringen bör upprätta en plan för ett snabbare och mer effektivt återtagande av järnvägens underhållsskuld. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vidare ska Järnväg Sverige sätta förutsägbara priser. Biljettpriserna ska sänkas jämfört med dagens priser, för att nå ambitionerna om ökad spårbunden trafik. Vänsterpartiet föreslår även att ett konkret mål sätts för en ökning av spårbundna

transporter och att ny räls byggs för att öka spårkapaciteten. Med återtagen kontroll och ett samlat helhetsansvar får vi lägre priser och pålitliga tåg. Vinnare är resenärerna, klimatet och industrin.

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

En stor utmaning för tågresandet i dag är att SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst. Därutöver har SJ ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till ett starkt fokus på att skapa vinst, vilket gör att SJ tvingas se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ned.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas att prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Utan avkastningskrav skulle SJ ha kunnat sänka priserna på biljetter, förbättra servicen och trafikera fler banor och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. I dagsläget sätter dock EU:s lagstiftning stopp för en sådan styrning och utveckling.

EU:s olika järnvägspaket baseras på fyra vitböcker som beskriver järnvägens utmaningar och problem. Lösningarna har i decennier varit ökad avreglering, konkurrensutsättning och marknad, men marknadsstyrningen har nått vägs ände. Det behövs en ny vitbok för 2030-talets järnväg, som gör upp med marknadsmisslyckanden och stakar ut en ny väg framåt. Järnvägen är kritisk infrastruktur. Det är därför helt nödvändigt att skifta fokus från konkurrens till samhällsnytta som övergripande mål för järnvägen.

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

Slutligen har Tidöregeringen valt att öppna upp för alternativ finansiering genom offentlig-privat samverkan (OPS), vilket innebär att grundläggande infrastruktur byggs med privat kapital på marknadens villkor. Att bygga ny järnväg genom OPS skulle få betydande konsekvenser för ett redan fragmenterat system.

OPS-lösningar är nämligen inget nytt. Det har testats tidigare, varav det kanske mest ökända exemplet är Arlandabanan. Arlandabanans OPS-konstruktion gav ett privat företag monopol med fri prissättning och rätt att ta ut en extra stationsavgift från alla tågbolag som trafikerar banan i fyrtiofem år. Att åka med Arlanda Express är därför väldigt dyrt, vilket gör att Arlanda sticker ut i internationell jämförelse, avseende det stora bilresandet till och från flygplatsen.

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

## 5.2. Bygg mer järnväg

Järnvägen är ett kapacitetsstarkt och effektivt transportmedel, inte minst för att klara klimatmålen. Det kräver lite energi och har låga utsläpp, vilket gör det helt centralt för att ställa om och minska transportsektorns klimatpåverkan.

Järnvägen är stommen i transportinfrastrukturen och är viktig, inte bara i fredstid, utan också i tider av höjd beredskap, kris eller ytterst krig. Det gör järnvägen till en samhällskritisk funktion. Försvarsmakten har vid upprepade tillfällen betonat järnvägens betydelse ur beredskapsperspektiv och konstaterat att svensk järnväg lider av betydande kapacitetsbrister och ett eftersatt underhåll och lyfter behov av ”den största järnvägsupprustningen sedan kalla kriget”.

Staten har ett avgörande ansvar för att hela Sverige ska hänga samman. Det behövs tågtrafik som kopplar ihop våra landsändar. För att möjliggöra detta krävs större satsningar och ambitioner än vad Tidöregeringen fastslog i den nuvarande nationella transportinfrastrukturplanen. Vänsterpartiet vill se större investeringar i järnvägen och utvecklingen av transportsystemet. Läs mer om våra förslag i vår motion (2025/26:4179) på den nationella planen.

Det är i dag för fullt på de existerande spåren. Sverige behöver därför också bygga nya stambanor. Med nya stambanor skulle vi kunna ersätta flera miljoner flygresor med klimatsmarta tågtransporter och skapa förutsättningar för ökat regionalt resande. Fler spår minskar också sårbarheten, vilken är väldigt hög i dagens järnvägssystem. Ett sårbart järnvägssystem är störningskänsligt och leder till förseningar och punktlighetsproblem. Bristen på avlastande banor hindrar och försenar nödvändigt

underhåll. Större projekt som nya stambanor kräver kontinuitet och framdrift. De bör därför byggas i projektform med lånefinansiering, vid sidan av den ordinarie infrastrukturbudgeten.

Trots att det råder kapacitetsbrist på järnvägen finns det ett flertal järnvägssträckor som är påbörjade men inte färdigställda. Att kapaciteten och dess potential inte kan tas i bruk och att de fulla effekterna av redan gjorda investeringar inte kan tillgodogöras är ett gigantiskt resursslöseri. Det är av största vikt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att slutföra arbetet med redan påbörjade järnvägssträckor.

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

## 5.3. Tillsätt en infrastrukturberedning

Att ständigt ompröva stora infrastrukturprojekt, även om medfinansiärer redan har påbörjat investeringar, betyder att den nationella planen sakta tappar sin betydelse. Att kasta om åtgärder får stora lokala konsekvenser och skapar både instabila och kortsiktiga försättningar för kommuner och regioners utveckling. Det senaste exemplet är Ostlänken, som Tidöregeringen utan förvarning strök från den nationella planen, trots att Linköping kommun redan hade investerat flera miljoner på förberedande åtgärder.

Arbetet med nationell planering fungerar inte längre. Därför föreslår Vänsterpartiet att infrastrukturens arbetssätt ska förändras. Transportbranschen och kommunsveriges budskap till politiken är tydlig: man vill ha långsiktiga förutsättningar. Man vill veta att lagt kort ligger, att utpekade infrastruktursatsningar blir av för att människor, industrier och företag ska ha möjlighet att framtidsplanera och göra investeringar så att hela Sverige kan leva.

Vänsterpartiet föreslår att det tillsätts en infrastrukturberedning, liknande Försvarsberedningen, där politiken på allvar samlas kring transportbehoven och utgår från ett mål baserat på det verkliga behovet av finansiering av järnvägen. En infrastrukturberedning skulle göra det möjligt att samla bred kompetens som tillsammans med riksdagens samtliga partier kan ta sig an frågor kring vårt lands infrastruktur. Infrastrukturen är ett kompetensområde som är för stort och för avgörande för ett samhälles utformning för att endast ligga under en regering. En infrastrukturberedning skulle däremot få ett bredare mandat och större möjligheter att ta in sakkunniga och att tillsammans med branschföreträdare på riktigt ta sig an svensk infrastruktur och dess behov av utveckling.

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

## 5.4. Mer godstransporter på järnvägen

Vänsterpartiet vill öka antalet godstransporter på järnväg. Att möjliggöra så att fler företag kan frakta sina varor med godstrafik på järnväg skulle minimera utsläppen och ge svensk industri ökad konkurrenskraft.

1972 hade lastbilarna och godstågen ungefär samma andel av de tonkilometer som transporterades. Sedan dess har godsvolymerna ökat kraftigt, men det är främst lastbilarnas andel som vuxit, medan järnvägens andel minskat. Vi har alltså över tid sett en omvänd rörelse från järnväg till väg. Det gör det inte bara svårt att nå klimatmålen utan går också på tvärs med Sveriges godstransportstrategi. För att vända utvecklingen behövs ett rejält omtag och en översyn av Godstransportstrategin. Transportstyrelsen konstaterar i rapporten *Framtidens marknad för godstrafik med järnväg* från 2024 att det saknas en sammanhållande kraft för godstrafiken på järnväg och att godstrafiken fått stå tillbaka i investeringsplaneringen, tidtabellsplaneringen och den operativa styrningen.

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

I dag försvårar dock de höga banavgifterna järnvägens godstransportörers möjligheter att konkurrera med den tunga lastbilstrafiken. Det menar Vänsterpartiet är orimligt. Vi motsätter oss inte att även järnvägsoperatörerna ska bidra till sina samhällskostnader, men i ett läge då den tunga lastbilstrafiken i alltför liten utsträckning betalar för sin höga påverkan på klimat och vägslitage gynnar inte rådande situation en utveckling mot hållbara godstransporter.

Från och med 2028 kommer banavgifterna för godståg att sänkas i snitt med 20 procent, vilket Vänsterpartiet är positiva till. På grund av dagens system innebär det dock att banavgifterna för persontåg i stället kommer att höjas med 15 procent. Trafikverket menar att höjningen kommer få marginell effekt på biljettpriset, men Tågföretagen och Svensk kollektivtrafik delar inte bilden. De menar dessutom att ryckigheten gör det svårt att planera långsiktigt och riskerar att slå direkt mot både utbud och investeringar i trafiken.

I dag är det EU-direktiv som styr hur Trafikverket ska och får sätta banavgifter. Men vi anser att EU:s reglering av banavgifterna måste ses över.

Regeringen bör verka för en förändring av EU:s reglering av banavgifter i syfte att minska dess negativa effekt för järnvägstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 5.5. Utveckla de regionala järnvägarna

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

Regeringen bör återkomma med förslag som säkerställer att det regionala järnvägsnätet utvecklas och att ett moratorium för nedläggning av regionala banor ska införas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

# 6. Hållbar sjöfart

I dag transporterar sjöfarten ca 90 procent av all import och export till och från Sverige, vilket gör att vår handel och industri är beroende av sjöfarten. Sjöfarten har bra förutsättningar att vara ett energieffektivt transportslag, men då måste dess klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras. Att rena sjöfartens utsläpp är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

## 6.1. Möjliggör sjöfartens omställning

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

För att omställningen ska bli verklighet krävs både en stabil tillgång på hållbara bränslen och tekniska förutsättningar att leverera bränslet till sjöfarten. Under 2026 presenterade Trafikanalys en handlingsplan för att stärka tillgången till hållbara

drivmedel för flyg och sjöfart, i syfte att minska importberoendet och påskynda klimatomställningen inom transportsektorn. I handlingsplanen föreslås bland annat breda satsningar på forskning, produktionsbaserad och riskdelade stöd samt förbättrade investeringsstöd. Utredningen är för närvarande ute på remiss och kommer att beredas vidare inom Regeringskansliet. Vänsterpartiet kommer verka för att förslagen omhändertas skyndsamt.

En annan viktig del i sjöfartens omställning handlar om att effektivisera transporterna. Här spelar intermodala lösningar en central roll. Intermodala transportlösningar handlar om att ta vara på varje transportslags styrka och att godset i större utsträckning transporteras i samma standardiserade lastenhet genom flera olika trafikslag, så att godset inte behöver omlastas vid transportbytet. Samordning mellan trafikslag möjliggör större volymer och förbättrar logistiken, vilket också stärker konkurrenskraften. Vänsterpartiet menar att staten behöver öka sitt ansvar för att möjliggöra effektiva och intermodala transportlösningar. Ett sätt kan vara genom att införa godsmiljöavtal. Ett godsmiljöavtal skulle i princip fungera som ett stadsmiljöavtal, men där överenskommelsen är mellan staten, hamnar och transportaktörer. Avtalets syfte skulle vara att skapa mer flexibla lösningar för näringslivet och på så sätt påskynda klimatomställningen. IVL driver i dag ett forskningsprojekt som undersöker hur godsmiljöavtal kan utformas i praktiken och Vänsterpartiet ser fram emot att ta del av resultaten.

## 6.2. Ge Sjöfartsverket bättre förutsättningar

I dag styrs Sjöfartsverket som en vanlig förvaltningsmyndighet genom förordningar, trots att det egentligen är ett affärsverk. Affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen. Därför anser Vänsterpartiet, i enlighet med Statskontorets utredning om Sjöfartsverkets finansieringsformer, att Sjöfartsverket i stället bör bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav.

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

Sjöfartsverket finansieras till cirka 73 procent av farleds- och lotsavgifter från handelssjöfarten. Sjöfartsverket bör fortsatt finansieras via sjöfartsavgifterna, eftersom anslagsfinansiering skulle innebära att de tjänster som utländska rederier i dag betalar för Sjöfartsverket i stället skulle belasta Sveriges skattebetalare, men Sjöfartsverkets

finansiering kräver ett omtag. Verket har en svår ekonomisk situation och ett omfattande besparingskrav. Det är allvarligt och hotar samhällsviktig verksamhet.

Vänsterpartiet ser ett stort behov av att säkra en långsiktigt stabil finansiering. Att avskaffa verkets avkastningskrav är en del i detta, men det krävs mer. Vänsterpartiet vill att staten tar ett ökat ansvar för investeringar och har länge krävt att nya isbrytare ska finansieras inom ramen för nationell planering för transportinfrastrukturen. Dessutom så har flera av Sjöfartsverkets anslag inte räknats upp sedan 1990-talet. Det håller naturligtvis inte. Vi ser därför behov av att indexera Sjöfartsverkets anslag.

## 6.3. Stärk hamnarnas civila beredskap

Vänsterpartiet anser att samhällsviktig infrastruktur ska ägas och drivas offentligt, av både demokrati- och säkerhetsskäl. Vänsterpartiet vill se en nationell hamnpolitik ur ett civilt beredskapsperspektiv. Sjöfartsverkets djupdata är sekretesskyddade och utgör en av Försvarsmaktens viktigaste information för att kunna försvara Sverige. På samma sätt måste Sveriges hamnar och totalförsvaret ingå i den civila beredskapen. Hamnar ligger ofta vid strategiskt viktiga platser och är sammanlänkade med resten av infrastrukturen för transporter. Dessutom har utländskt ägande visat sig vara en säkerhetsrisk i många länder. Det är viktigt att staten tar ett helhetsgrepp om Sveriges hamnar och deras ägande.

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

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

## 6.4. Fler svenskflaggade fartyg

Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg (dvs. fartyg som är registrerade i länder med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställnings-förhållanden.

De senaste åren har riksdagen röstat för flera förändringar inom sjöfarten som har lett till att antalet svenskregistrerade fartyg långsamt har börjat öka, tillexempel genom omfattande förändringar av det svenska tonnagebeskattningssystemet. Men det viktiga framåt är framför allt att de svenskregistrerade fartygen också leder till ökad svensk sjöpersonal. Mer svensk sjöpersonal behövs för att minska lönedumpning, säkra kompetensförsörjning och säkerställa att Sverige har en robust sjöfart där det finns möjlighet att bemanna fartygen – även vid kris eller krig. Därmed kvarstår ett stort arbete.

Under 2026 tillsatte Tidöregeringen en utredning som ska föreslå åtgärder för att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft och få fler att flagga svenskt. Uppdraget ska redovisas under 2027 och Vänsterpartiet kommer att följa utredningen noggrant.

Regeringen bör säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade och att andelen svensk sjöpersonal ökar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.5. Minska sjöfartens miljöpåverkan

I dag är det flera nationella myndigheter som har olika ansvarsområden kopplade till sjöfartsfrågor, vilket gör att det saknas en myndighet som följer upp och utvärderar effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

Men trots att vi i dag har begränsade kunskaper om sjöfartens samlade påverkan kan vi konstatera att den är omfattande. För att kunna göra relevanta uppföljningar och utvärderingar av effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem krävs kunskap och erfarenhet av utvärdering. Miljömålsberedningen har föreslagit att Trafikanalys får till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfarten på havsmiljön och dess ekosystem. Vänsterpartiet instämmer med förslaget.

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

Riksrevisionen har riktat skarp kritik mot de statliga insatserna för att minska sjöfartens utsläpp. Deras granskning konstaterar att statens insatser inte är effektiva, att regleringen kring utsläpp är otillräcklig och att de nuvarande insatserna därför inte kan förväntas leda till faktiska minskningar av skadliga ämnen under de närmaste åren. Vänsterpartiet menar att det är mycket viktigt att Riksrevisionens rekommendationer omhändertas.

Regeringen bör i linje med Riksrevisionens rekommendationer ge Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att ta fram mer konkreta och genomförbara insatser för att minimera miljöpåverkan från sjöfart. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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

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

Sjöfartens utsläpp av svavel- och kväveoxider är betydande. Östersjön är särskilt utsatt och klassas av IMO som ett särskilt känsligt havsområde. Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området.

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

Miljömålsberedningen föreslår även att vissa känsliga områden i Östersjön bör helt fredas från kommersiell fartygstrafik. Vänsterpartiet menar att förslaget bör tas hand om och att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6.6. Kompetensförsörjning i svensk sjöfart

Svensk sjöfart har ett stort rekryteringsbehov och i stort sett alla yrkesgrupper efterfrågas. För att stärka utbildningarna och säkra kompetensförsörjningen vill Vänsterpartiet se åtgärder som dels lockar fler studenter till de olika sjöfartsutbildningarna oavsett yrkes- eller högskolenivå, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Vi vill därför ha en översyn av hur utbildningarna kan locka fler till sjön genom att utreda om utbildningens struktur kan förändras. En

form kan vara en flerstegsutbildning där kompetens och vidareutbildning kan byggas på eller om lotsutbildningen kunde inkluderas i de ordinarie sjöutbildningarna.

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

## 6.7. Gotlandstrafiken

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor med stärkt tillgänglighet, låga, förutsägbara priser och lägsta möjliga utsläpp. Men i dag upphandlas färjetrafiken av Trafikverket med tioårsintervall, genom avtalsperioder om åtta plus två år. Varje ny upphandling innebär en risk för försämringar.

Färjetrafiken är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Vänsterpartiets grundhållning är att staten måste ge förutsättningar för att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet, utan avgörande merkostnad. För att uppnå detta menar Vänsterpartiet att trafiken, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör sig bäst i statlig regi och ska ses som en del av den statliga infrastrukturen, dvs. den bör hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur Gotlandstrafiken kan räknas som infrastruktur och hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och infrastruktur-finansiering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

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

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

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

Men fram tills att Gotlandstrafiken ses som infrastruktur så kvarstår flera problem och utmaningar, inte minst kring prissättningen. De senaste åren har färjepriserna för både gods- och persontrafik stigit kraftigt. Detta har drabbat Gotland hårt och fått konsekvenser för såväl gotlänningar som företag och besöksnäringen. Under 2026 tillförde regeringen medel till Gotlandstrafiken för att kompensera gotlänningarna, men det är tydligt att det inte räcker.

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

Dessutom larmar regionen om att stora delar av de avsatta medlen inte kommer att komma gotlänningarna till del, eftersom biljettprisstödet inte innefattar resa med bil. När förordningen går ut vid årsskiftet riskerar därmed resterande medel att brinna inne.

# 7. En färdtjänst för alla som behöver

Vänsterpartiet anser att det finns ett stort och brådskande behov av att stärka samordningen och kvaliteten för särskilda persontransporter, dvs. färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Dagens regelverk har betydande brister och för den enskilde resenären är dagens system med många aktörer och splittrat ansvar svårt att överblicka.

Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst får rätt till färdtjänst som en konsekvens av nuvarande regler och rättspraxis. Detta går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter och är enligt Vänsterpartiet helt oacceptabelt.

Det är uppenbart att vi i dag har hamnat på en miniminivå för vem som beviljas färdtjänst. Dessutom är färdtjänsten i många regioner oproportionerligt dyr och priserna höjs kontinuerligt, vilket ytterligare utesluter stora grupper från att kunna röra sig i samhället även om de lyckats ta sig igenom nålsögat för att beviljas färdtjänst.

2023 presenterade Trafikanalys en rapport som slår fast att rättspraxis blivit allt hårdare och att tillämpningen har utvecklats i en riktning som leder till att färre beviljas färdtjänst. Trafikanalys föreslår därför flera förtydliganden i lagstiftningen. Tidöregeringen valde att inte gå vidare med något av förslagen, utan gav i stället Transportstyrelsen ett snarlikt uppdrag om att ta fram en ny rapport. Vänsterpartiet menar att det är dags att skyndsamt omhänderta de slutsatser och förslag som redan finns tillgängliga.

Regeringen bör skyndsamt se till att ett bra och tydligt regelverk kommer på plats för att färdtjänsten ska uppfylla sitt syfte och vara tillgänglig för alla som behöver den. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Färdtjänsten har även stora problem med bristande likvärdighet över landet. Dels finns skillnader i hur lagstiftningen tolkas, dels finns skillnader i kvalitet, exempelvis vad gäller punktlighet, säkerhet, flexibilitet och bemötande. Det är inte acceptabelt. Det ska inte spela någon roll var du bor utan du ska kunna lita på att färdtjänsten fungerar, och håller en god och likvärdig kvalitet.

Regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda kvaliteten i färdtjänsten med syfte att säkerställa en likvärdig färdtjänst i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I de fall upphandling sker inom välfärden så måste trygghet, kvalitet och goda arbetsvillkor vara i fokus. Detta gäller alltid, men är särskilt viktigt vid upphandling av färdtjänst, sjukresor och andra samhällsbetalda resor, som är till för några av samhällets mest sårbara grupper; äldre, barn och personer med funktionsnedsättning. Mot den bakgrunden är det oroande att gigbolaget Bolt nyligen har tilldelats ramavtal i 22 av 32 områden för färdtjänst- och sjukresor i Region Stockholm. Bolaget har återkommande kritiserats för slavliknande arbetsvillkor och stora brister i transparens och socialt ansvar. För Vänsterpartiet är det uppenbart att både riktlinjer och lagstiftning om offentlig upphandling behöver ses över och skärpas. Offentlig upphandling får inte leda till social dumpning och att oseriösa affärsmodeller legitimeras.

# 8. Möjliggör för ökat och säkert cyklande

Det finns stora samhällsvinster med ökad cykling. Genom att göra det attraktivare att cykla kan utsläppen och trängseln på vägarna minska, samtidigt som stadsmiljöerna och folkhälsan förbättras. Trots detta får cykelåtgärder ett väldigt litet utrymme i

Trafikverkets planering. Vänsterpartiet menar att staten måste ta ett större ansvar för att möjliggöra de stora vinster som ökad cykling skulle kunna generera för människor och samhället.

För att stärka cykelns roll och möjliggöra ett ökat cyklande behöver lagstiftning ses över. Dessutom måste infrastrukturen för cykling stärkas i planeringsarbetet, bland annat genom ökade volymer och separata statliga anslag för cykelinfrastruktur.

Regeringen bör revidera och aktualisera den nationella cykelstrategin, med tydliga och konkreta åtgärder i linje med den europeiska cykeldeklarationen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör anta ett ambitiöst nationellt mål om ökad cykling. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att möjliggöra ökad cykling behöver även gammal och omodern lagstiftning ses över. Tillexempel är det i dag svårt att bygga fristående cykelvägar, eftersom Trafikverkets tolkning av väglagstiftningen är att cykelvägar bara får byggas i anslutning till allmän väg. Det behöver också utredas nya regler för säkra omkörningar och hur ett undantag från rött ljus för cyklister vid högersväng kan införas.

Regeringen bör återkomma med förslag på lagändringar för att stärka cyklingens status och möjliggöra ett ökat cyklande. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Läs mer om våra cykelpolitiska förslag i motionen *Cykeln – ett centralt transportslag för omställningen* (mot. 2025/26:328).

# 9. Trafiksäkerhet

Det ska vara säkert att resa, oavsett trafikslag. Nollvisionen slår fast att det är oacceptabelt att trafiken kräver människoliv. Den är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige och har som mål att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Sverige ligger i framkant i internationella jämförelser och är ett av världens mest trafiksäkra länder, både på spår och väg. Det är bra, men fortfarande är det många människor som varje år dör eller allvarligt skadas som en följd av en trafikolycka. Vänsterpartiet driver flera förslag på åtgärder för att stärka trafiksäkerheten och minska risken att personer skadas eller dödas i trafiken.

## 9.1. Utökad nollvision

Utsläppen från vägtrafiken har minskat sedan 1990-talet, men halterna är fortfarande oacceptabelt höga på många platser. Partiklar uppstår dels vid ofullständig förbränning i motorerna, dels som slitagepartiklar från däck, väg och bromsar. Trafikens utsläpp är oftast större i områden där många bor. De som är mest utsatta för negativa effekter av luftföroreningar är barn, äldre och personer med astma, lung- eller hjärt- och kärlsjukdomar. Trafikens luftföroreningar och partiklar beräknas bidra till flera tusen för tidiga dödsfall per år i Sverige och åtskilligt lidande i form av besvär och ökade sjukdomsfall i hjärta, kärl och luftvägar. För att uppnå nollvisionens långsiktiga mål om att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken anser Vänsterpartiet att det är hög tid att även inkludera dem som dör eller allvarligt skadas av trafiken i nollvisionen. Fokus ska således inte bara vara på dem som färdas i trafiken.

Regeringen bör därför återkomma med ett förslag om en utökad nollvision som även inbegriper dem som dör och skadas av trafiken i form av luftföroreningar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.2. Öka fokuset på de oskyddade trafikanterna

Varje år skadas och dödas fler än 3 000 fotgängare och cyklister i kollision med bilar och över en tredjedel av de som omkommer i trafiken är oskyddade trafikanter, trots att de står för en mindre del av trafikarbetet. Det är alltså, rent statistiskt, betydligt farligare att gå och cykla än att köra bil. Att trafiksäkerhet för cyklister, trots detta, ofta reduceras till en beteendefråga där cyklister uppmanas att använda cykelhjälm och reflexväst gör att det finns en stor utvecklingspotential. Det är naturligtvis inget fel på vare sig cykelhjälm eller reflexer men frågan är större än så och visar på behovet av en uppdaterad nollvision där cykling behandlas som ett självständigt trafikslag i sin egen rätt. Och där cykel och gång går från att få finnas med på ett hörn till att på riktigt prioriteras i både trafiksystemet och budgetprocessen.

Regeringen bör därför vidta åtgärder som innebär att de oskyddade trafikanterna ges större fokus i arbetet med att uppnå nollvisionens mål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

En konkret åtgärd för att stärka de oskyddade trafikanternas skydd är att sänka bashastigheten i stadstrafiken. Åtta av tio oskyddade trafikanter som blir påkörda i 30 km/tim överlever, medan åtta av tio som blir påkörda i 50 km/tim dör. Dessutom kräver

biltrafik i lägre hastigheter mindre ytor, vilket frigör plats i staden och bidrar till mer attraktiva stadsmiljöer som gynnar gång och cykel.

Regeringen bör ta initiativ för att genomföra en sänkning av bashastigheten i stadsmiljö till 30 km/tim. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Våren 2026 gjorde Östgöta Correspondenten en granskning av nykterhetskontroll på väg och de efterföljande rutinerna efter att rattonykterhet konstaterats. Vid konstaterad rattonykterhet ska körkortet omhändertas på plats, men granskningen visar att så sker långt ifrån alltid - av hundra granskade fall så blev var tionde person inte av med körkortet på plats.

I ett av de mer uppmärksammade fallen, där grov rattfylla konstaterats, så får personen tillbaka körkort och bilnycklar och kör från platsen. Personen döms sedan för grov rattfylla, men fortsätter trots detta att köra, med giltigt körkort i 2 månader efter dom. Det är uppenbart att det här inte fungerar som tänkt och att de brister som identifierats innebär allvarlig trafikfara.

Regeringen bör se över delgivningsreglerna i syfte att stärka trafiksäkerheten och möjliggöra skyndsamma åtgärder vid misstanke om rattfylleri. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.3. Inför krav på minskat partikelutsläpp vid fordonsbesiktning

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

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

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

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

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

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

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

## 9.4. Taxibranschen

Taxi är en viktig och flexibel del av transportsystemet. Taxi fyller flera olika behov och används till sjukresor, färdtjänst, skolskjuts och även anropsstyrd kollektivtrafik. Det är viktigt att taxibranschen fungerar i hela landet och också har förutsättningar att fungera väl.

Taximarknaden avreglerades 1990. Konsekvenserna har varit stora, inte minst för taxichaufförerna. Yrket har gått från att vara ett högstatusyrke med goda villkor till ett lågstatusyrke med dåliga villkor och stora risker. Upphandlingar vinns alltför ofta av

oseriösa företag som pressar priserna genom social dumpning. Kollektivavtal är alltför sällsynta och när de finns följs de ofta inte. På grund av hur branschen är uppbyggd är fackliga organisationers ställning svag.

Så kallade plattformsbolags inträde på marknaden har ytterligare förvärrat problemen. Villkoren för dem som jobbar för plattformsbolag är sämre än för vanliga anställda, eftersom de klassificeras som egenanställda, trots att de jobbar åt någon annan. Svårigheten att leva på sitt arbete är väl känd. Det finns exempel på hur taxichaufförer som jobbar åt plattformsbolag tvingas arbeta 13 timmar om dagen, sju dagar i veckan och ändå har svårt att få det att gå ihop. Att ersättningen från plattformsbolagen är mycket låg visar en granskning gjord av Expressen i slutet av 2024. Tidningen träffar förare som jobbar 201 timmar i månaden och för det får ut en lön på 8 100 kronor före skatt – en timlön på ca 40 kronor! Utöver orimliga arbetsvillkor och ett hänsynslöst utnyttjande av arbetskraft så utgör också nuvarande situation en potentiell trafikfara, där långa arbetsdagar och bristfälliga kör- och vilotidsregler riskerar leda till ett ökat antal olyckor. Det leder också till en osund konkurrenssituation där plattformsbolagen dumpar villkor och priser för en hel bransch, vilket gör att seriösa aktörer riskerar att konkurreras ut.

För att uppnå en hållbar taxibransch måste både överpriser och dess motsats, prisdumpning, adresseras. I dag kan samma resa variera mycket kraftigt i pris – en så kraftig prisskillnad så att den inte går att beskriva som annat än just överpris eller prisdumpning. Ett sätt att motverka detta, som länge förespråkats av förare i branschen, är att införa ett minimipris samtidigt som kravet på ett transparent jämförelsepris förtydligas.

Regeringen bör göra en större översyn av taxibranschen för att hantera avregleringens negativa konsekvenser. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör utreda och återkomma med förslag om minimipris och förtydligat krav på transparent jämförelsepris. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med förslag som innebär att plattformsarbetare klassificeras som arbetstagare när villkoren tydligt visar att de är beroende av plattformen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör vidta åtgärder för att ställa krav på att plattformsbolagen tar arbetsgivaransvar när de i praktiken styr arbetet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör vidta åtgärder för att garantera ”gigarbetare” rätt till sjuklön, semesterersättning och pension. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 9.5. Trygga arbetsvillkor i yrkestrafiken

Trafiksäkerhet handlar inte bara om vinterdäck, mitträcken och bilbälten utan också i allra högsta grad om arbetsmiljö. Förra året var ett mörkt år för busstrafiken med flera allvarliga olyckor och dödsfall. Olycksrisken ökar när arbetsmiljön brister – när schemat är pressat, när det saknas marginaler, när det inte finns tillräckligt med tid för återhämtning och när föraren är trött, stressad och pressad. Att kräva och säkerställa goda arbetsvillkor i yrkestrafiken är därför en helt nödvändig del av trafiksäkerhetsarbetet. Låt den senaste tidens många allvarliga incidenter bli en väckarklocka. Förtydliga arbetsgivaransvaret, stärk det systematiska arbetsmiljöarbetet och säkerställ att trafiksäkerhetskrav ställs vid varje upphandling av transporter.

Sommaren 2025 togs tågvärdarna bort på vartannat pendeltåg i Östergötland. Därefter har det varit flera allvarliga incidenter, varav en spontanevakuering. Erfarenheterna från Stockholms pendeltågstrafik, där man nu kör samtliga tåg utan tågvärdar, talar även dem sitt tydliga språk. Protesterna har varit omfattande och flera lokförare har lämnat sitt jobb på grund av oro för att lämnas ensamt ansvarig för ett helt pendeltåg med resenärer ombord. Risken för allvarliga konsekvenser vid olyckshändelser har ökat och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har minskat. Funktionsrätt Stockholm, som företräder 70 000 medlemmar, beskriver hur avsaknaden av tågvärdar medfört en begränsad rörelsefrihet för personer med funktionsnedsättning. Man beskriver hur det blivit mycket svårare att göra en resa spontant, och hur otryggheten i att inte veta om man kan komma fram i tid ökat. Tågvärdarna utför ett arbete och det arbetet behövs – på samtliga pendeltåg. Ensamarbete äventyrar inte bara arbetsmiljön och tryggheten ombord utan även trafiksäkerheten. Det finns ett stort behov av lagstiftning om bemanningskrav, minsta krav på personal i säkerhetstjänst och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik. Det behövs inte fler allvarliga incidenter för att inse ombordpersonalens betydelse - nu krävs åtgärder för att återupprätta trafiksäkerheten.

Regeringen bör återkomma med förslag för lagstiftning om bemanningskrav och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Kontrollplatser finns för fordonskontroller. Antalet kontrollplatser har minskat de senaste åren, vilket försvårar polisens möjlighet att kontrollera yrkestrafiken. Kontrollplatserna fyller även en viktig funktion för åkeriföretagen, som en av få platser där chaufförer med längre fordon kan parkera på ett säkert sätt, ta en paus och gå på toaletten.

Regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kontroll- och rastplatser längs det statliga vägnätet för att upprätthålla en god trafiksäkerhet. Det bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

# 10. Flygtrafik

Sverige är ett stort och glest befolkat land. Tillgänglighet är viktigt, det är en förutsättning för mobilitet och utveckling i hela landet. Att frakta personer eller gods med flyg är det snabbaste transportsättet för längre sträckor och bidrar på flera platser med tillgänglighet, som annars skulle vara väldigt begränsad, och för tidskritiska transporter så är flyget ofta helt avgörande.

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

## 10.1. Minska flygets klimatutsläpp

Att frakta personer eller gods med flygplan är det snabbaste transportsättet för längre sträckor. Att flyga möjliggör möten mellan människor från världens alla länder. Det är således inte förvånande att flygandet ökat kraftigt i världen. Men världens snabbt växande flygindustri har också tydliga baksidor, inte minst för miljön och klimatet. Utsläppen från världens flygande har fördubblats de senaste 20 åren och om inget görs kommer utsläppen att fortsätta att växa kraftigt. Den här utvecklingen är inte hållbar. Därför måste skarpa åtgärder vidtas för att minska flygets miljö- och klimatbelastning.

En stor utmaning är att åtgärder som sänker utsläppen för andra transportslag inte har samma effekt för flygtrafiken. Tillexempel kommer obligatorisk biobränsleinblandning endast minska utsläppen i begränsad utsträckning, och en elektrifiering av flygflottan ligger långt kvar i framtiden. Ett konkret sätt att minska utsläppen från flygbranschen är att successivt flytta över resenärer från flyg till hållbarare transportslag samt öka det digitala arbetet som ett alternativ till flyg. Vänsterpartiet verkar därför för att vissa flygplatser och flyglinjer successivt ska avvecklas. Vi anser att där det finns fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser, på lämpliga tidpunkter och resan kan göras på omkring 4 timmar eller mindre så ska flyget på den sträckan avvecklas då dessa flyglinjer inte kan motiveras ur tillgänglighetssynpunkt. I Frankrike har man haft den här typen av krav som man har ställt som villkor för krisstöd till flyget.

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

Bromma flygplats är ett av flera exempel på flygplatser som skulle kunna läggas ned i närtid. Efter att BRA slutade trafikera Bromma så förlorade flygplatsen 90 procent av sin flygtrafik. Det kvarvarande Brommaflyget skulle lätt kunna flyttas över till Arlanda.

Riksdagen bör ställa sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill se flera ekonomiska styrmedel och andra åtgärder som tillsammans leder till minskade utsläpp från flygsektorn. Tillexempel vill vi återinföra och utveckla flygskatten så att den blir progressiv och de som flyger mycket får betala mer i skatt. Vi vill även att subventioner till flygplatser bör avvecklas när de inte är motiverade av beredskaps- eller regionalpolitiska skäl samt att stöd bara bör ges till samhällsviktigt flyg och då villkoras med skarpa klimatkrav. Dessa styrmedel är exempel på åtgärder som bör ingå i en handlingsplan för att minska flygets klimatutsläpp både i inrikes och internationell trafik.

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

## 10.2. Beredskapsflygplatser och det samhällsviktiga flyget

Beredskapsflygplatser tillgodoser samhällsviktig luftfart för bland annat hälso- och sjukvård, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret. Flygplatserna ska enligt uppdraget kunna ta emot samhällsviktiga lufttransporter dygnet runt. Det är därför viktigt att det finns tillräckligt många beredskapsflygplatser runt om i landet för att inte samhällets grundläggande funktioner riskeras.

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

Förra året lyfte 8 500 privatflyg från Sverige. Varannan timme släppte de ut lika mycket koldioxid som en normalsvensk gör under ett helt år, enligt en rapport från organisationen Oxfam. Det är inte rimligt att ett fåtal miljardärers lyxkonsumtion tillåts orsaka sådana enorma klimatutsläpp. Staten måste ta ett större ansvar för att begränsa deras klimatpåverkan.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder för att förbjuda privatjet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Malin Östh (V)*

*Umihana Rasovic (V)*

*Ilyas Hassan (V)*

*Agnes Hultén (V)*

*Anfal Mahdi (V)*

*Birger Lahti (V)*

*Andreas Lennkvist Manriquez (V)*