

Motion till riksdagen 2023/24:2625

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

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en infrastrukturberedning bör inrättas där samtliga riksdagspartier bör ingå och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett väl fungerande och starkt transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den nationella planen för transportinfrastrukturen fram till 2033 bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikslagen bör samspela bättre för att få till sömlösa intermodala transporter och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att etappmålet för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, bör ligga fast och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet kraftigt måste ökas för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2045 och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de transportpolitiska målen är viktiga för genomförandet av Agenda 2030 och för att nå de globala målen för hållbar utveckling och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och transportköparen ska betala för alla kostnader som transporten orsakar, inklusive externa kostnader, och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi behöver mer av gränsöverskridande i vår planering och behöver se möjligheterna med att bygga ihop länder med hjälp av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential och då särskilt den öst-västliga riktningen i ljuset av det förändrade geopolitiska läget och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en välfungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör förutsättas genomföra elektrifieringsstrategin därför att det behövs en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering för att transportsektorn ska ställa om till i princip nollutsläpp av växthusgaser till 2045 och därmed bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utbyggnaden av laddinfrastruktur måste ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att samordna information om elbilsladdare längs vägarna för att underlätta för användarna och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå förbättras och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det framtida stödet för Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett nationellt mål för ökad cykling och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om en skärpning av regelverket för tvättning av tankar behövs och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på järnvägs- och vägunderhåll kan bidra till att stärka konjunkturen, öka sysselsättningen och bidra till att Sverige håller samman och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka anslaget till järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor för att möjliggöra mer av förebyggande underhåll och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för staten att i ökad utsträckning bedriva järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägen har en nyckelroll för Sverige i att klara ett ökande transportbehov och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör finnas en noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att byggandet av nya stambanor måste fortsätta och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten till CSN-lån för att ta körkort är ett viktigt verktyg för både kompetensförsörjningen i transportsektorn och den enskildes möjlighet och väg till arbete, och att 50 miljoner kronor därför ska avsättas till detta ändamål, och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att likställa mopedbilar i klass 1 och A-traktorer avseende hastighet och att denna ska vara 45 km/tim för båda och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en utbildning för körkort gällande fyrhjuliga A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast se över förutsättningarna för hur manipulation av hastigheten hos A-traktorer skulle kunna stoppas helt för att minska risken för olyckor och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att längre lastbilar innebär en vinst för klimatet samt kan stärka svensk industri och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av fortsatta satsningar på vägunderhåll, inte minst på landsbygden och i det finmaskiga vägnätet i glesbygden, och att arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet måste fortsätta för att säkerställa vägnätets robusthet och kapacitet och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska löner och villkor inom yrkestrafiken ska gälla, så att sjysta villkor och rättvis konkurrens ska kunna råda inom yrkestrafiken, samt att tillsyn och vägkontroller av yrkestrafik för ökad trafiksäkerhet och mer rättvis konkurrens bör fortsätta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska genomföra mobilitetspaketet så att arbetsmarknadens parter – utifrån de nya utstationeringsreglerna – ska kunna ingå kollektivavtal med utländska transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransporter och bussbranschen och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av hela taxibranschen för att komma till rätta med de strukturella problem som omgärdar den och tillkännager detta för regeringen.

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur en återreglering av besiktningsmarknaden i Sverige ska kunna gå till och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets arbete med en handlingsplan för ökad säkerhet vid vägarbeten måste föras i mål och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta framväxten av bildelningstjänster och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de satsningar som finns med i den nationella transportplanen ska genomföras inklusive nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta de kapacitetsutmaningar som järnvägsnätet ställs inför när Fehmarn Bält-förbindelsen står färdig 2029 och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att fasa ut fossilbränslena ur flygverksamheten och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör arbeta kraftfullt mot utflaggningen och dess negativa konsekvenser som utgör ett hot mot vår nationella försörjningsförmåga, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vi bör se till att vi har en god infrastruktur till och från våra hamnar och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för hamnarna att utvecklas som energihubbar och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att minska lots- och farledsavgifter i syfte att ge likvärdiga villkor till transportslagen och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillgång till posttjänster ska gälla i hela landet, såväl stad som landsbygd, samt att postväsendet i sin helhet inte bör få överlätas till marknaden och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Tabell 1 Anslagsförslag 2024 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	36 867 072	±0
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215	500 000
1:3 Trafikverket	1 487 566	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	298 313	±0
1:7 Trafikavtal	958 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 797	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 521 285	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 535 914	±0
1:13 Trafikanalys	72 828	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	760 435	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 500 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	332 000	±0
1:18 Lån till körkort	51 466	50 000
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	152 689	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	67 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	365 414	±0
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	171 784	±0
2:7 Digital förvaltning	213 894	±0
Summa	82 874 980	550 000

Sverige har sedan decennier underinvesterat i vägar och järnvägar, samt underinvesterat i underhåll av dessa. Det märks nu akut genom exempelvis urspårningar, förseningar och försämrad framkomlighet. Detta är därtill ett långsiktigt hot mot den gröna industriella utvecklingen, tillväxten och uppfyllandet av våra klimatmål och Sveriges ställning i den globala konkurrensen. Det är därutöver ett hot mot alla ambitioner att hela Sverige ska leva och utvecklas, att hålla ihop Sverige och mot trafiksäkerheten i våra trafiksystem. Sverige behöver därför både orka satsa på ny kapacitet genom anläggandet av nya stambanor och förstärka resurser till väg- och järnvägsunderhåll. Vikten av satsningar på järnvägsunderhåll förstärks av vetenskapen om att ”förebyggande underhåll” är så mycket billigare än det ”avhjälpande underhåll” som krävs när en olycka väl har inträffat. Därför väljer vi att anslå 500 miljoner kronor mer än regeringen på underhåll till järnvägen.

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

Det finns områden i olika verksamheter i vårt land som har avreglerats och bolagiserats, vilket har lett till ett annat syfte än att verka för det gemensammas bästa. Vi behöver ta tillbaka kontrollen över det som vi menar är samhällsviktiga funktioner, och dit hör i allra högsta grad infrastrukturen. Självklart är samarbete mellan stat, region, kommun och privata aktörer en förutsättning för att infrastrukturens olika delar ska fungera runt om i vårt land, men det får aldrig ske utan att det är samhällets bästa som är i fokus. Inom detta område finns några verksamheter som bör utvärderas och ses över.

På politiska områden där tidshorisonterna är långa och det är särskilt viktigt att få till parti- och blocköverskridande överenskommelser som står sig över decennier så inrättas ibland flerpartiberedningar, exempelvis Energiberedningen och Försvarsberedningen. Pensionsarbetsgruppen är ett annat exempel. Även trafik- och infrastrukturuområdena är sådana områden där det finns enormt långa tidshorisonter, ibland sekellånga. Vi föreslår därför att en infrastrukturberedning inrättas där samtliga riksdagspartier bör ingå.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med konkreta förslag.

De transportpolitiska målen är grunden för en hållbar och rättvis infrastruktur

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

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

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

Klimatmålet

Riksdagen har också beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Även om stora framgångar gjorts, och många stora åtgärder ligger i pipeline, behöver takten i transportsektorns omställning till fossilfrihet öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå såväl klimatmålet för transportsektorn som målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären till år 2045. Klimatomställningen måste gå snabbare, både i Sverige och globalt.

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

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

- Halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen
- Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer
- Arbetet för att nå dessa mål måste oförtrutet fortsätta.
- Transportförsörjningen måste bli samhällsekonomiskt effektiv.

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

Likaså måste utfasningen av användningen av kemiska produkter som innehåller särskilt farliga ämnen fortsätta. Det är djupt oroande att utsläppen av andra skadliga ämnen än mineralolja av fartyg i Östersjön har ökat. ”Tvättningen” av avgaser inom sjöfarten, så kallad skrubbing, som gör att svavel och andra föroreningar tvättas bort. Avgaserna blir renare, men kvar i vattnet finns föroreningarna. När skrubbevatten släpps ut i havet följer de giftiga ämnena med. I flera länder har man förbjudit utsläpp av skrubbevatten, men i Sverige finns inget sådant beslut. Därför behöver vi se över om en skärpning av regelverket för tvättning av tankar behövs. De nya strängare miljökraven för fartyg är bra men får inte leda till att våra kuster, hav och hamnar blir fulla av gifter. Enligt en forskningsstudie från IVL Svenska Miljöinstitutet har man funnit att även vid mycket låga koncentrationer av skrubbevatten var dödligheten hög för djurplankton. De är i sin tur viktiga för havets ekosystem. De nya miljökraven för att göra luften renare riskerar att leda till att havsmiljön blir smutsigare. Mot bakgrund av ovanstående bör möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten i Sverige ses över.

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

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

Trafikslagens betydelse för mobilitet av både gods, människor och tjänster

Järnvägen

Människor och företag förlitar sig varje dag på att järnvägen och tågen ska fungera så att alla kan komma fram dit de tänkt sig. Men eftersom järnvägsunderhållet har varit så eftersatt under en längre tid så har vi många sträckor som är i alltför dåligt skick. Därutöver behöver vi bygga nya stambanor för ett bättre järnvägssystem med högre kapacitet och snabbare tåg. Inte minst för godstrafiken är satsning på nya stambanor viktig. Den gröna nyindustrialiseringen vi nu ser i alla delar av vårt land, inte minst i de norra delarna, kräver kraftigt utbyggd järnväg.

I södra delen av landet ökar kapacitetsutmaningarna rejält när Fehmarn Bältförbindelsen står färdig 2029. Med denna förbindelse kan godstrafiken öka kraftigt mellan Skandinavien och kontinenten.

Därför är den högerkonservativa regeringens inställning till de nya stambanorna mycket olycklig och riskerar att ge Sverige ett föråldrat transportsystem, istället för en infrastruktur i världsklass. En förbättrad infrastruktur ger alla medborgare i vårt land mer frihet och trygghet. Att kunna ta sig till och från jobbet utan att behöva vänta på sena tåg, att kunna boka en efterlängtd semesterresa med tåg och vara säker på att komma fram i tid borde vara en självklarhet. För att binda samman Sverige, och samtidigt bidra till ett hållbart resande, behövs möjligheter att även i framtiden åka nattåg till och från övre Norrland och Jämtland. Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att klara detta.

På motsvarande sätt ger satsningar på infrastrukturförutsättningar för alla de gods-transporter som vårt lands välförhållanden vilar på. Ett framgångsrikt näringsliv och full sysselsättning är beroende av väl utbyggd infrastruktur och pålitliga transporter. Med ökade satsningar på järnvägsunderhåll och nya stambanor kan gods komma fram snabbare och mer klimatsmart, arbetsmarknadsregioner kan förstöras och därmed tillväxtdrivas och arbetstillfällen skapas. De historiska satsningarna på ökad kapacitet i Sverige behöver fullföljas om transportköparna ska välja järnväg före väg.

Ytterligare steg behöver tas för att säkerställa ökad kapacitet. Vi vet att det är trångt på spåren. Sverige har världens mest avreglerade järnväg och många aktörer slåss om

plats på spåren, för att frakta både människor och gods. Punktligheten sjunker och gods-transporternas skogstid, när de står och väntar på att få tillgång till spår, ökar varje år. Våra grannländer gör stora investeringar som förutsätter att vi gör detsamma för att tågen ska rulla oavsett vilket land de är i. I det läget väljer regeringen att stoppa utbyggnaden av ny kapacitet i järnvägen, vilket är fullständigt obegripligt och kommer att få stora konsekvenser.

Det är viktigt med noggrann kostnadskontroll vid infrastrukturinvesteringar, då dessa gång efter annan dragits med skenande kostnadsökningar. Transparensen kring orsakerna behöver stärkas. Genom att Trafikverket får möjlighet att bedriva underhåll av sina anläggningar i egen regi kan både snabbare och effektivare underhållsarbeten uppnås samtidigt som det leder till bättre kostnadskontroll då man jämför utfall hos olika utförare.

Underhållsskulden har byggts upp under decennier. Detta måste åtgärdas. Sverige som är ett geografiskt stort och varuexportberoende land behöver kommunikationer och infrastruktur av allra högsta klass. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en plan för när underhållsskulden ska vara åtgärdad.

Vägarna

Sverige är ett stort och avlångt land där stora delar av landet är glest befolkat. Det ställer stora krav på ett välutbyggt och underhållet vägnät. Den socialdemokratiska regeringen satsade särskilt på åtgärder på landsbygdsnätverket och detta behöver fortsätta. Vinterväghållningen är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten vintertid. Vi ser också fler både tyngre och längre fordon på våra vägar. För att säkerställa vägnätets robusthet och för att bibehålla kapaciteten måste arbetet med att öka bärigheten i det svenska vägnätet fortsätta.

På alla områden behöver vi fundera på hur en cirkulär ekonomi kan främjas. Bildelning är en sak som gör att behovet av att äga sin egen bil minskar. Det finns beräkningar som visar att en bildelad bil ersätter så mycket som 15 bilar. En enda bil genererar 7–11 ton koldioxidutsläpp redan under produktion. Bildelning minskar utsläppen och frigör plats. Bildelningen behöver främjas, ett första steg är att ändra parkeringslagstiftningen så att kommuner får tilldela gatumark till bildelningstjänster. Man behöver också se över t ex frågan om parkeringsavgifter, tillgång till fordon och moms på tjänster.

Allt som försvårar människors vardagsliv bör ses över. Det gäller exempelvis den nuvarande parkeringslagstiftningen, där man bland annat bör överväga inrättandet av en nationell parkeringsapplikation som alla bolag kan ansluta sig till.

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

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

En annan förändring som bör övervägas är en maximalvikt för vilken typ av fordon man får köra med ett AM-körkort eller framtida körkort för A-traktorer och mopedbilar.

Möjligheterna för manipulation av hastigheten måste stoppas och åtgärder för att få stopp på trimningen måste införas.

Trafiksäkerheten

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

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

Det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, måste fortsätta att utvecklas i syfte att färre ska omkomma eller skadas i trafiken. Säkrare vägar ska ske genom trafikseparering, inte genom sänkta hastigheter.

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

Sjöfarten

En väl fungerande sjöfart är viktig för bl.a. handel och näringsliv och för att realisera de delar av transportpolitiken respektive klimatpolitiken som handlar om överflyttning av gods till sjöfart. Cirka 90 procent av all varuimport och export transporteras vattenvägen en del av sträckan.

Under ett vanligt år reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige. Vi behöver ta krafttag mot utflaggningen som får negativa konsekvenser och hotar vår nationella försörjningsförmåga. En väsentlig del för en fungerande och stark sjöfart är god infrastruktur till och från våra hamnar och också se över möjligheterna för hamnarna att utveckla sig som energihubbar.

I ett internationellt perspektiv behöver Sverige upprätthålla den folkrättsliga förplikelsen enligt världstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) och tydligare visa sina ambitioner för den globala havspolitik. Stödet till Världssjöfartsuniversitetet (WMU) är viktigt. All form av samarbete och synergieffekter med Sjöfartshögskolan måste främjas.

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

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

De ökade kostnaderna för Gotlandstrafiken drabbar både privatpersoner och företag med anknytning till denna trafik. I takt med att kostnaderna för överfart har ökat, har avståndet mellan fastlandet och Gotland de facto dramatiskt ökat. Detta är allvarligt, och regeringen behöver återkomma med förslag på hur denna klyfta ska kunna minskas.

Flyget

För att minska flygets klimatpåverkan kan krav ställas på att start- och landningsavgifter, som är en form av flygplatsavgifter, ska differentieras utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan de enskilda luftfartygen har. Den socialdemokratiskt ledda regeringen lade därför våren 2021 fram propositionen ”Miljöstyrande start- och landningsavgifter”, som antogs av riksdagen och började gälla vid halvårsskiftet samma år. Bestämmelserna om de differentierade flygplatsavgifterna tillämpades första gången år 2022. Därtill har en reduktionsplikt på flygfotogen införts. År 2030 förutses en inblandning om 30 procent bioflygbränsle. Det är viktigt med incitament för flygbranschens omställning med målet att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska nå fossilfrihet.

Det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. På motsvarande sätt är det viktigt att vi ser till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser.

Sverige, med sina långa avstånd och sin placering i Europas utkant, är starkt beroende av väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är därför av yttersta vikt för såväl individer och näringsliv som nationell samhörighet.

Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar vi står inför. Genom en tydlig satsning på grönt flyg kan vi både bidra till att reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan. Svenskt biobränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen bör utvecklas här där kunskaper finns, vilket även kan leda till nya arbetstillfällen.

Vidare är det centralt att säkerställa en hög flygsäkerhet i Sverige, vilken måste inkludera den snabbt växande drönartrafiken. Här måste man ta hänsyn till de totalförsvars- och övriga samhällsintressen som kan hamna i konflikt med kommersiella intressen. Effektiva målbaserade regelverk inom detta område är avgörande för att trygga ett säkert luftrum för alla dess användare.

I detta breda åtgärdsspektrum spelar de regionala flygplatserna en viktig roll. De fungerar som nav för nödvändig in- och utpendling, har stor betydelse för totalförsvaret,

sjukvården och det regionala näringslivet samt bidrar till att stärka den regionala utvecklingen.

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

Cykel

Cykel är ett mycket miljö- och klimatsmart färdssätt. Inte minst i storstäderna har cykeln stor potential att avlasta både kollektivtrafiken och vägarna. Även folkhälsoeffekterna av ökat cyklande är betydande. För att cyklingen ska kunna öka och utvecklas behöver såväl säkerheten som kapaciteten öka. Framförallt i storstadsregionerna är det viktigt att den kommunala planeringen utgår från ett regionalt perspektiv för att underlätta cykelpendling mellan närliggande kommuner. I det sammanhanget finns också ett behov av att reglera användningen och kontrollen av elsparkcyklar. Men vikten av god planering för att underlätta cykelpendling och regleringen av elsparkcyklar är viktig i alla kommuner.

Ett nationellt mål för ökad cykling bör antas. Regeringen bör beakta de utredningar som gjorts på området och ta fram ett nationellt mål för cyklingen. Att se över möjligheterna att utreda ett färdmedelsneutralt reseavdrag, liksom skatteavdrag för arbetsresor på cykel, bör finnas på dagordningen.

Den gränsöverskridande infrastrukturens betydelse i ett nytt säkerhetspolitiskt läge

Utan fungerande transporter kan varken gods eller människor transporteras. Utvecklingen av industri, näringsliv och arbetsmarknad förutsätter effektiva transportvägar för gods och människor. Mycket pågår redan på olika sidor landsgränsen, till exempel elektrifiering av järnvägssträckor i Finland som kommer knyta ihop det svenska och finska järnvägsnätet både vad gäller gods och persontrafik. Det behövs dock en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och att de ger Trafikverket i uppdrag att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential. Alla trafikslag är viktiga i detta arbete men särskilt viktig är järnvägen då den kan ta stora mängder gods. En soldat som ska förflyttas kräver en container med material – ett antal tusen sådana och man inser att det måste vara järnvägen som fraktar på det bästa sättet. Men då krävs betydligt ökad kapacitet inom järnvägen.

Likaså är Sveriges hamnar viktiga noder ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Med tanke på att samarbetet inom Norden kommer öka i takt med att alla länder blir Nato-medlemmar behöver också den öst-västliga riktningen ses över i all planering av infrastruktur. Vikten av detta har under senare tid blivit alltmer påtagligt då det geopolitiska säkerhetsläget blivit allt mer spänt i och med Rysslands anfallskrig mot Ukraina som i allra högsta grad påverkar våra nordiska länder då gränsen mellan Finland och Ryssland är stängd. Konsekvensen av detta blir att de öst-västliga transportstråken, med tillgängligheten till Norges isfria atlanthamnar, vid en eventuell upptrappning av konflikten blir helt avgörande för truppförflyttning och export och import av varor.

Aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Behovet av att bygga gränsregionalt

förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför betydande.

Schysta villkor inom yrkestrafiken är en förutsättning för att fordon rullar

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

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

För att fortsätta detta arbete och säkerställa att alla företag i branschen håller sig till lagarna, anser vi att det är nödvändigt att på sikt inrätta en yrkestrafikinspektion. En sådan myndighet skulle få ansvar för att öka inspektionerna inom taxi, godstransport och bussbranschen, och därmed göra det svårare för oseriösa företag att verka inom dessa områden.

En yrkestrafikinspektion skulle bidra till en ökad tillsyn som skulle medföra ökad trafiksäkerhet, mer rättvis konkurrens och bättre villkor för anställda i denna bransch. Genom att upprätta en sådan inspektion kan vi säkerställa att alla aktörer på marknaden spelar efter samma regler, och att dessa regler sätter arbetsrättvisa och rättvisa löner i centrum.

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

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

Prisdumpning, låga löner och dåliga arbetsvillkor präglar branschen som vittnar om en stor förarbrist. Det är inte heller ovanligt med brister i samband med offentliga upphandlingar av samhällsresor där skattemedel går till oseriösa företag som vinner upphandlingar på lägsta pris genom låga löner, ohållbara arbetsvillkor och skatteundandragande. Samtidigt är risken stor att seriösa bolag som inte tummar på arbetsvillkor och löner konkurreras ut.

Framväxten av gig-ekonomin har ökat konkurrensen ytterligare och förstärkt problematiken med förare som helt saknar den grundläggande tryggheten som ett kollektivavtal ger. Förutom att dessa otrygga anställningar skapar en stark ekonomisk stress och utsatthet för den enskilde föraren är det förstås också en trygghetsfråga för

resenärerna. Risken är betydande att prispressen leder till kvalitetsbrister för att föraren inte ges förutsättningar att klara sitt uppdrag eller förväntas arbeta mycket långa arbetspass. Den som reser med färdtjänst, skolskjuts, sjukresa eller privat via taxi ska kunna lita på att förarens arbetsvillkor inte leder till säkerhetsrisker.

Kollektivtrafikens betydelse i hela vårt avlånga land

Väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och kvalitet. Det ska vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt, på detta sätt kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är därtill klimatsmart och absolut viktig för att vi ska klara klimatomställningen. Mot den bakgrunden är regeringens förslag om neddragning av stödet till regionerna oroande. Regionernas ekonomiska kris kommer att tvinga fram neddragningar i kollektivtrafiken och höjda taxor.

En väl fungerande kollektivtrafik måste också finnas på obekväma arbetstider. Det får inte bara vara vinstintresset som ska styra när kollektivtrafiken är tillgänglig. En väl utbyggd kollektivtrafik är viktigt för jämställdheten, eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt. Kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Även om utvecklingen på detta område kommit en bit, så är det långt kvar. Det är också positivt för samhället att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av barn och ungas resvanor.

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

Kompetensbristen hotar jobb och tillväxt

Hela infrastrukturbranschen saknar personal. Det är brist på i princip alla yrkesgrupper. Därför behöver regeringen satsa på snabba, flexibla yrkesutbildningar såsom arbetsmarknadsutbildningar som är kända för att snabbt se till att människor kan ställa om och komma ut i jobb. Likaså behöver man se över hur antalet utbildningsplatser i det ordinarie utbildningssystemet kan öka. Här gör regeringen alldeles för lite idag.

Tack vare initiativ från den socialdemokratiskt ledda regeringen har det sedan 2018 varit möjligt för ungdomar mellan 19 och 20 år med gymnasieexamen samt arbetslösa mellan 18 och 47 år att ta CSN-lån för att kunna skaffa körkort. Det har varit en viktig frihetsreform för över 18 000 individer som fått möjligheten att skaffa körkort via detta lån och också en viktig väg till arbete och egen försörjning. Som ett nästa steg borde man överväga möjligheten att också kunna låna för att ta C-körkort.

I en alldeles nyligen släppt rapport från CSN, Leder körkortslån till körkort, framkommer det att av de som har skaffat körkort via lånemöjligheten får nästan 80 % arbete, att jämföra med drygt 50 % för de som inte lyckas ta körkort. Tyvärr har bara 43 % hunnit ta körkort sedan lånemöjligheten uppstod. Men de flesta anger att detta beror på

att körkortet kostar för mycket. Rapporten visar tydligt att det är en viktig reform som behöver fortsätta utvecklas, så att fler individer kan få möjlighet till att ta körkort. Regeringen har valt att ta bort denna möjlighet istället för att utveckla den. Det är en politik i fel riktning i dessa tider med stor brist på arbetskraft inom transportområden att ta bort möjligheten att använda ett verktyg för att ta sig vidare i riktning mot arbete, och därför satsar vi i vår budget 50 miljoner kronor på att behålla möjligheten till lån för körkort.

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

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

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

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

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

Kommuner och regioner bör fortsatt kunna söka stöd hos Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Syftet med dessa satsningar är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, samt hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av klimatgaser. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. Stadsmiljöavtalen är således ett viktigt instrument som måste värnas och utvecklas, tvärtemot vad regeringen nu gör som redan i fjol nästan halverade stödet och fortsätter på den linjen.

Målmedvetet arbete krävs i riktning mot en fossilfri fordonsflotta

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

Vi socialdemokrater förutsätter att regeringen kommer att genomföra elektrifieringsstrategin, där ett helhetsgrepp tas om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering.

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

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

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

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

Bilprovningen

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

Järnvägsunderhållet

När Banverket och Vägverket slogs ihop till Trafikverket är den allmänna bilden att man förlorade mycket kompetens. Den avreglerade järnvägen har också lett till att den egna kompetensen inom staten har förlorats och därför vill vi se en ökad andel av

järnvägsunderhållet som utförs i egen regi för att staten ska öka sin kompetens. Vi menar också att sammanslagningen av de olika verken bör utvärderas.

Myndigheten Trafikverket

År 2010 beslöt regeringen Reinfeldt att slå samman Vägverket och Banverket till ett sammanhållet Trafikverk. På många sätt verkar denna sammanslagning inte ha medfört några större samordnings- eller andra vinster. Delvis beror detta på att man inte längre utför underhåll i egen regi. Sammanslagningen, samt den inriktning man har att bara vara en upphandlingsmyndighet, måste granskas noga. Och de granskningar och utredningar som gjorts behöver beaktas och ligga till grund för ställningstaganden.

Efter elva år av sammanslagning bör nu en granskning genomföras av om denna lösning har varit optimal för verksamheten samt om skattebetalarna tilldelats den förstärkning och utveckling av väg och järnväg som kan förväntas för pengarna, eller om sammanslagningen istället lett till försämringar och ökade kostnader.

Post

Även om den traditionella postmarknaden förändrats dramatiskt under de senaste decennierna, så fyller brev och paketfunktionerna fortsatt ett stort behov.

Tillgång till posttjänster ska gälla i hela landet, såväl stad som landsbygd. Postväsendet får inte i sin helhet överlätas till marknaden och marknadskrafter, vinstintresset får inte styra tillgången till posttjänster. Det är viktigt att samhället fortfarande har kontrollen.

Gunilla Svantorp (S)

Mattias Ottosson (S)

Kadir Kasirga (S)

Inga-Lill Sjöblom (S)

Carina Ödebrink (S)

Åsa Karlsson (S)

Jamal El-Haj (S)