

Motion till riksdagen 2024/25:3064

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

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell A i motionen.

Motivering

Tabell A Anslagsförslag för 2025 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	41 028 989	18 300 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196	5 000 000
1:3 Trafikverket	1 539 222	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	194 308	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296 013	-175 000
1:7 Trafikavtal	1 006 000	247 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	89 741	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	950 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 723 381	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 660 987	±0
1:13 Trafikanalys	75 745	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	745 253	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	95 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	379 000	±0

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:18 Lån till körkort	31 466	±0
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	247 926	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	5 000
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	58 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	819 014	±0
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	270 297	±0
2:7 Digital förvaltning	129 894	±0
99:1 Investeringsstöd kollektivtrafik	±0	5 000 000
99:2 Sverigekort – billigare och enklare kollektivtrafik	±0	11 000 000
Summa	94 447 432	39 377 000

Miljöpartiets vision är att alla ska kunna resa på ett hållbart sätt till en låg kostnad i hela landet. Därför vill Miljöpartiet göra stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter. Vägtransporterna orsakar idag omkring en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige och försämrar luftkvaliteten i städer och längs trafikleder. Barn och vuxna blir allvarligt sjuka av dålig luft och detta orsakar för tidig död för många människor. För att minska utsläppen från transporterna behöver vi arbeta med tre områden. Det handlar om att byta drivmedel från fossilt till i första hand el och fossilfria bränslen. Vi behöver effektivisera transporterna och minska behovet av vägtransporter samt stimulera övergången till andra effektiva färdmedel. Vi kan minska behovet av transporter och förändra valet av färdmedel genom att planera samhället smartare. Detta kan ske såväl genom fysisk planering som med styrmedel som främjar ett hållbart transportsystem. Pandemin har gett en skjuts åt utvecklingen av digitala lösningar och lett till förändringar i människors beteenden. Styrmedel och politiska beslut ska driva på för mer energieffektiva lösningar och för att hållbar energi används för godstransporter och personresor. Vi välkomnar nya tekniska innovationer som kan minska utsläppen och förändra beteendemönster och vi vill att lagstiftningen ska ligga i framkant och anpassas till morgondagens transportsystem.

Andelen elbilar i nybilsförsäljningen ökade tidigare mycket snabbt tack vare politiska reformer som elbilspremier och bonus malus-systemet. Regeringens beslut att ta bort klimatbonusen för elbilar skedde bokstavligen över en natt och har inneburit att omställningen bromsats kraftigt och minskat förtroendet för styrmedlet i sig. Sänkningen av bränsleskatter och höjd skatt på fossilfri el samt den oansvariga hanteringen av reduktionsplikten har ytterligare motverkat den snabba elektrifiering som transportsektorn så väl behöver. För att nå utsläppsmålen för transportsektorn finns ett stort behov av att stötta – inte motverka – den pågående elektrifieringen. Elektrifieringen behöver gå betydligt fortare för att kunna kompensera tillräckligt mycket för de stora ökningarna av utsläppen som regeringens politik medför. Den utvecklingen ser vi inte idag.

Fossilfria transporter i hela landet

Vårt samhälle är helt beroende av att transportera varor och människor, men samhället ska inte vara beroende av fossila bränslen. Vi behöver rusta och bygga ut järnvägen i hela landet. Mer transporter behöver ske på tåg och till sjöss istället för på väg.

Det som behöver transporteras på väg ska drivas av el och hållbara bränslen istället för bensin och diesel. Vi vill se nationella planer för utbyggnad av laddinfrastruktur, biogas och vätgas. Vi vill även se förbättrad tillgång till laddinfrastruktur längs med de större vägarna samt för att boende ska kunna ladda hemma i såväl villa som bostadsrätt och hyresrätt. Samtidigt behöver vi vara öppna för att ny teknik kan innebära att nya drivlinor möjliggörs, men det är denna utveckling som i nuläget är möjlig att överblicka och en omställning som är långsiktigt rimlig att planera för.

Internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika, vilket innebär att transportköparen/resenären fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter transporten orsakar resten av samhället. Exempel på externa effekter är avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet.

Miljöpartiet vill se en historisk satsning på järnvägen i Sverige. För att finansiera satsningar på framtidens järnvägsinfrastruktur som nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbotniabanan samt Oslo–Stockholm behöver anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur höjas med 18 miljarder kronor per år under 2025, 2026 respektive 2027. Mer pengar behövs till underhåll av järnväg genom att 5 miljarder kronor tillförs inom anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur per år under 2025, 2026 respektive 2027. Medel behövs både i närtid och långsiktigt för att komma ikapp järnvägsunderhållet och öka tillförlitligheten för järnvägen. För att järnvägsunderhållet ska bli effektivt och avsatta medel ska nå ut till underhållet av järnvägen behöver järnvägsunderhållet tas tillbaka i egen regi.

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

Lättare att cykla och åka kollektivt

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

Stadsmiljöavtalen ska behållas och utökas kraftigt för mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik samt effektiva varustransporter. Anslaget förstärks med ytterligare 300 miljoner kronor för år 2025 samt 600 miljoner kronor för 2026 respektive 2027 i anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Ett nytt anslag 99:1 Investeringstöd kollektivtrafik införs för att bidra till att kollektivtrafikhuvudmännen kan investera för att utveckla sin regionala kollektivtrafik. Anslaget uppgår till 5 miljarder kronor för 2025, 2026 respektive 2027. Finansieringen av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken behöver återställas i syfte att få till ett flexibelt robust

system som inte stannar vid länsgränsen. Vi vill införa en kollektivtrafikmyndighet för att mer effektivt än idag kunna arbeta med dessa frågor.

Vi gör ett tillskott på 247 mnkr för år 2025 till anslag 1:7 Trafikavtal för att upprätthålla dagens tillgänglighet. För åren 2026 tillförs 347 miljoner kronor respektive 272 miljoner kronor för 2027. I detta anslag ingår även upphandlad trafik mellan Göteborg och Norrland och tåg Stockholm/Göteborg till Trondheim. I anslag 1:16 Internationell tågtrafik tillför vi 30 miljoner kronor för 2026 och 95 miljoner kronor till 2027 för att hålla anslaget oförändrat. Det är viktigt att det finns goda förutsättningar för tåg ut mot Europa.

Det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än bil och de senaste åren har priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna. Ett Sverigekort ska införas som ger möjlighet till resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer. Sverigekortet beräknas kosta 11 miljarder respektive år för 2025–2027 i anslag 99:2.

Det kommer behövas statlig medfinansiering för regionala investeringar. De statliga investeringarna i cykelinfrastruktur behöver öka och servicenära cykelinfrastruktur på landsbygden behöver tillskapas. Miljöpartiet höjer anslaget inom 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur till 18,3 miljarder kronor för 2025 och 18,6 miljarder för 2026 och 2027 för att möjliggöra fler nationella åtgärder som kommer regioner och kommuner till del inom järnväg, kollektivtrafik och cykel. En viktig del i detta är att höja anslagen för länsplanerna.

Planera samhället hållbart

Många grundläggande aspekter av vårt transportsystem grundläggs när vi bygger transportinfrastrukturen, men också när vi planerar bostäder och samhällsservice. Vi vill att hållbarhet ska inkluderas i mycket större utsträckning när samhället planeras. Där går det att göra en stor insats för att minska behovet av energi och transporter. Låga energi-behov och klimatmål ska premieras. Vi vill ge ett särskilt uppdrag till Trafikverket, Boverket och andra berörda myndigheter att arbeta för ett mer transportsnålt samhälle samt att ta fram en plan för ökad transporteffektivitet. Det behövs ett vägtrafikminskningsmål samt ett paket av åtgärder för att ge kommunerna fler verktyg för att kunna arbeta med detta mål. Ett vägtrafikminskningsmål behöver differentieras med olika målbilder beroende på storstad, större städer, tätort och landsbygd. Ett vägtrafikminskningsmål kommer även att påverka den nationella infrastrukturplaneringen. För att uppnå detta behöver individens och transportköparens kostnader för vägtransporter fördelas rättvist mellan de regioner där alternativ till vägtrafik är väl utbyggt och de regioner där andra möjligheter i större utsträckning saknas.

En minskad vägtrafik i storstäder och tätorter samt bibehållen och om möjligt minskad vägtrafik i glesbygd innebär som bärande grundprincip att det inte behövs fortsatt utbyggnad av vägnätet. Ny väginfrastruktur som är nödvändig utifrån nyetableringar av olika verksamheter kommer fortsatt vara i behov av anslag. Befintliga och kommande medel för väg inom anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur bör i ökad grad fokuseras till åtgärder för ökad trafiksäkerhet samt kunna flyttas över till anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur för väg och spår. I ett transporteffektivt samhälle är det av största vikt att befintlig infrastruktur för såväl väg som spår

håller en hög standard och god trafiksäkerhet i hela landet. Trafikverket får i uppdrag att föreslå omfördelningar av medel inom anslag 1:1 till anslag 1:2 inom Nationell plan för transportsystemet. Även statlig medfinansiering av fyrstegsprincipens steg 1- och steg 2-åtgärder ska kunna ske via nationell plan genom anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

Sammanlagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har inte skapat den effektiva myndighet som var avsikten. Vi vill utreda hur en ny myndighetsstruktur ska utformas där Trafikverket delas upp i två myndigheter utifrån järnvägs- respektive vägensvar.

Tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats enligt 15 av 21 länsstyrelser. Vi ser ett starkt behov av att stärka arbetet för att förbättra situationen på framförallt landsbygden och stärker anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster med 5 miljoner kronor för 2025, 2026 och 2027.

Ett reformerat och rättvist reseavdrag

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

Flygets utsläpp ska minska

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen och på sikt elflyg och elektrobränslen för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Utbudet av förnyelsebara bränslen kommer sannolikt vara begränsat och tekniker kommer ta lång tid att utveckla och introducera brett på marknaden. Vi behöver därför även minska flygresorna, samt avveckla flyget på de sträckor där det finns hållbara alternativ som järnväg. Flygskatten behöver fördubblas och inte tas bort. Flyget ska betala för sina utsläpp enligt den princip som är väl etablerad om att förorenaren betalar. Bromma flygplats ska läggas ner. Anslaget 1:6 Ersättning avseende flygplatser minskas med 175 miljoner kronor för 2025, 2026 respektive 2027. Anslagen för flygtrafiktjänst och ersättning för beredskap behålls för 2025, 2026 respektive 2027.

Linus Lakso (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)

Katarina Luhr (MP)

Elin Söderberg (MP)