

Motion till riksdagen 2021/22:3679

av Anders Åkesson m.fl. (C)

Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat

- huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kollektivtrafikbonus och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öppna för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet, och att detta skattesystem ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklister ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta upp ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet och tillkännager detta för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnvägar och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverket, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som får vara verksamma i kommunen och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning bör tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i ”Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar”, och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska

- tillse att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut typ VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygstrategi och tillkännager detta för regeringen.
 28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell och tillkännager detta för regeringen.
 29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten – vilket också inkluderar intermodala transportlösningar som stimulerar ett transportslagsövergripande godsflöde och överflyttning av gods till sjöfarten – och tillkännager detta för regeringen.
 30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
 31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
 32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för stadsmiljöavtal så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
 33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för Klimatklivet så att det stödet går att söka även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
 34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
 35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden och tillkännager detta för regeringen.
 36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.
 37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika behov från näringsliv och myndigheter och tillkännager detta för regeringen.

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till byggande av nya stambanor för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över åtgärder för att minska underhållsskulden i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt implementera riksdagens tillkännagivande (2018/19:CU13 Fastighetsrätt) angående ett förenklat regelverk för att ändra andelstal i samfällighetsföreningar och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS såväl i statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att söka delfinansiering av ERTMS inom ramen för EU:s finansieringsinitiativ CEF och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska förekomsten av olagliga cabotage transporter och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 km/tim, analogt med EU-moped, och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra trafiksäkerheten för förare och passagerare i en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktor och EU-moped och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar samt andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4 och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner förbättrar omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet och förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt om att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta ett mer samlat grepp, inom ramen för Postfinansieringsutredningen, kring hur postverksamheten och Postnord ska utvecklas framöver och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka postverksamhetens effektivitet och minska miljöpåverkan genom att möjliggöra samdistribution av post, paket och tidningar och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fungerande post- och paketmarknad som främjar innovation och klimatsmarta lösningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett klagande av konkurrenssituationen för paketdistribution i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att postnummersystemet ska vara tillgängligt för alla postoperatörer och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En väl fungerande transport och IT-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till att fortsatt goda kommunikationer i hela landet kan ske utan att miljö och klimatpåverkan ökar.

Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossilberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar på 70 procent till 2030, från våra inrikes transporter. I

det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Centerpartiet prioriterar att öka underhållet av järnvägen, mer ambitiösa och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar, satsningar på elektrifiering, förnybar energi och mer kollektivtrafik samt ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad.

Ur hållbarhetssynpunkt är det viktigt att det tas ett samlat grepp kring planering av infrastruktur och nya bostäder. När investeringar i exempelvis järnväg görs bör det gå hand i hand med bostadsbyggande så att kapaciteten i infrastrukturen kan utnyttjas på bästa sätt och klimatsmart pendling möjliggörs. På samma sätt är det viktigt att planerade nya bostadsområden förses med fullgoda kollektivtrafiklösningar. Centerpartiet ser ett fungerande samspel mellan infrastruktur och bostadsbyggande som en självklar del av modern och resurseffektiv samhällsbyggnad.

Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Vi behöver förstärka möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna. För det behövs en fossilberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar och järnvägar, bättre kollektivtrafik såsom buss, tåg och taxi i hela landet, utan att straffbeskatta de som har långa avstånd.

Finansiering av transportinfrastruktur

I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudgeten. Det har genom åren skapats en ”infrastrukturskuld” på omkring 300 miljarder, eftersom statens reformutrymme är begränsat. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur – samt beta av den upparbetade infrastrukturskulden – är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Både svenska och utländska investerare, bland annat pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många med Sverige jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Staten kan då identifiera projekt som lämpar sig för en OPS-lösning. Det kan röra sig om en järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka. OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av.

Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. I praktiken kan man göra mer på kortare tid utan att statens finanser äventyras. Centerpartiet ser till hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. På så vis kan en större del av statens pengar användas till investeringar som är viktiga lokalt eller regionalt. Med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastructuresatsningar. Centerpartiet vill därför att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera ett antal lämpliga större objekt väl lämpade för att drivas som så kallade OPS-projekt.

Den svåra sättningsomständighet som coronapandemin inneburit för svensk tillväxt gör det än mer angeläget för staten att hitta möjligheter till investeringar i den offentliga ekonomin, inte minst i infrastrukturprojekt.

När OPS används är det viktigt att ställa rätt krav på entreprenören så att sådana projekt verkligen minskar kostnaderna, stärker effektiviteten och ökar tillgången på

kapital. Det krävs också enklare och tydligare lagar och regler för att skapa möjligheter att samfinansiera utbyggd kollektivtrafik med privata aktörer.

Att låta privat kapital vara med och medfinansiera infrastruktursatsningar tycker Centerpartiet är en god idé. I en rapport, finansierad av Trafikverket, har konsultbolaget WSP granskat förutsättningar för ägarförändringar och förvaltning av svensk infrastruktur.¹ I rapporten står bland annat att samhället genom att privatisera lämplig infrastruktur får kapital till att utveckla projekt som är mer riskfyllda och osäkra, en utveckling Centerpartiet ställer sig bakom.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. I dagens modeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter i kalkylmodellerna. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem, som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, det vill säga robustheten i transportsystemen.

Mer och bättre kollektivtrafik

För att uppmuntra regioner och regioner att öka kollektivtrafiken vill Centerpartiet införa en kollektivtrafikbonus. Vi vill se mer kollektivtrafik, så att vi kan minska utsläppen i hela landet. Det är många som idag tar bilen som gärna hade tagit bussen, pendeltåget eller spårvagnen istället. Vi behöver öka kollektivtrafiken för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar. Centerpartiet vill ytterligare främja elburen kollektivtrafik och anser därför att skatten på el till kollektivtrafik ska sänkas. Centerpartiet vill också verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar. Möjligheten till miljövänlig båtpendling i städer som exempelvis Stockholm och Göteborg stärks också av Centerpartiets förslag om att befria mindre elfartyg från energiskatt.

Centerpartiet var pådrivande i att regeringen sommaren år 2019 tillsatte en utredning i syfte att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. En särskild utredare, Gerard Wennström, har levererat en utredning om hur ett sådant system kan införas så att det förenklar för resenärer, ”Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik” (SOU 2020:25). När det gäller översyn och förbättring av kollektiv-

¹ <https://www.wsp.com/sv-SE/nyheter/2019/tunnelbanestationer-kan-vara-en-god-affar-for-langsiktiga-investerare>.

trafiken delar Centerpartiet utredningens slutsatser. Som framgår av utredningen är utgångspunkten för förslagen att de ska verka för ökad tillgänglighet av kollektivtrafikens biljetter, främja innovation och ligga i linje med framtida investeringar som branschen står inför. Utredningens förslag är indelade i tre huvudsakliga områden – infrastruktur, innovation och konsumenttillgång. Man ger också ett antal rekommendationer till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Den digitala infrastruktur som förordas för att utveckla det nationella biljettsystemet kommer att underlätta kollektiv- och regionaltrafiken i landet. Inte minst behovet av en konkurrensneutral nationell biljettplattform lyfts fram.

Centerpartiet vill förenkla för personer att ta sig med tåg över länsgränser. Ett annat sätt att förenkla resandet – som kompletterar de förslag som lyfts fram i Wennströms rapport – är att se över de länsindelningar som idag delar upp de olika zonerna för kollektivtrafik.

Vi vill initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för nuvarande länsgränzers inlåsning. Vi anser också att det ska vara betydligt lättare att resa kollektivt i hela landet och föreslår därför att man ska kunna använda sitt kort med reskassa över hela landet.

Som en konsekvens av pandemin våren 2020 har vi sett att resorna i kollektivtrafiken går tillbaka. Detta är väldigt olyckligt, inte minst sett ur ett klimatperspektiv. Det är av stor vikt att de upphandlande huvudmännen tillsammans med Folkhälsomyndigheten och operatörerna arbetar gemensamt för att få tillbaka efterfrågan på kollektivtrafik. De ändrade resvanorna som uppstår i pandemins kölvatten får inte bli bestående.

Ett annat transportmedel som tar vid när kollektivtrafik och eget fordon inte är en möjlighet är färdtjänst. Centerpartiet menar att färdtjänst ska finnas över hela landet. Det får inte vara så att regelverket är anpassat efter storstadsförhållanden med statistiskt angivna avstånd till busshållplats, med mera, som avgör rätten till färdtjänst. Det kan få orimliga konsekvenser för personer i glesbygden. Det är behovet som ska avgöra möjligheten till färdtjänst – inte var man bor. Rätten till färdtjänst måste vara jämlik över hela landet.

Behov av en reform för fordonsbeskattning

Centerpartiet vill verka för att en skatteväxling inom transportsektorn genomförs som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningarna som råder i Sverige.

Transportsektorn i allmänhet och i synnerhet vägtrafiken står i centrum för klimatomställningen. Det finns därför anledning att initiera en översyn av skattesystemet i transportsektorn. Skälen är flera. Dels kommer den enskildes kostnad i form av skatt på bränsle att minska inom ramen för grön skatteväxling när fordon med förbränningsmotorer i allt högre utsträckning drivs av fossilfria gröna bränslen, dels ökar stadigt andelen eldrivna fordon såväl i privat som yrkesmässigt bruk. Flera expertinstanser har börjat tala om ett nytt skattesystem inom transportsektorn, till exempel Svenska miljöinstitutet, Klimatpolitiska rådet med flera.

Centerpartiet vill öppna upp för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Hur en sådan skattereform ska utformas måste ske i en bred dialog med alla berörda. Vi tror att i den mån trafik skall beskattas – idag med ca 60 mdr/år – måste

man förhålla sig till att dagens skattebas – det fossila bränslet – kraftigt eroderar. Om och när den ska ersättas med andra skattebaser måste dessa, bland annat, differentiera beskattning av vägtrafik i städer och på lands- och glesbygd. I städer bidrar trafiken med problem som inte förkommer i samma utsträckning på landsbygden, till exempel sämre luftkvalitet, trängsel och buller. Det handlar även om att beskattning tillåts variera mellan olika tider och platser. I sammanhanget behövs även en översyn och anpassning av andra styrmedel som till exempel energi- och koldioxidskatt på drivmedel, reduktionsplikt samt bonus malus-systemet.

Förbättrad framkomlighet för cyklister

Cykeln tar mindre plats än bilen och genererar inga utsläpp samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Därför vill vi öka framkomligheten med cykel genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och så kallade cykelmotorvägar samt minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Det är också viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklningar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. I trafikplaneringen ska cyklister och gångtrafikanter ges en säkrare plats genom exempelvis cykelfartsgator, säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält.

Att kunna transportera sig med cykel är viktigt för framtida hållbar stadsutveckling. Allt för ofta sker planering utifrån fordonsperspektiv och inte ur ett cykelperspektiv. Det är viktigt att man under utbildningstiden i stadsplanering och motsvarande lägger stor vikt vid att tänka in cykelperspektivet i planeringen.

En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer och då är cykel ofta ett bra alternativ. Idag sker knappt tio procent av våra resor med cykel. Intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka betydligt. Ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer.

I januariavtalet var Centerpartiet överens med regeringen och Liberalerna om att andelen som reser med cykel ska öka samt att skattereglerna ska underlättas för cykelpendling. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt så den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte, enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur såsom cykel-parkeringar, samt möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, till exempel förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

Rådighet över GC-vägar

Kommunerna har idag rådighet över anläggning av GC-vägar på kommunal mark. Däremot, om man vill bygga GC-vägar parallellt med statlig väg eller järnväg, så regleras detta av väglagen och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Väglagen innebär i praktiken att många viktiga infrastrukturinvesteringar i GC-vägar försvåras idag. Centerpartiet anser därför att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning, till exempel bör perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen utredas. I samband med en sådan översyn är det dock viktigt att markägarperspektivet

tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Att cykla mot enkelriktat

Stockholms stad försökte för några år sedan på egen hand tolka Transportstyrelsens föreskrifter och skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades och som saken nu ligger efter en kompromiss, har Stockholms stad infört enkelriktningsskyltar (de rödgula) på det hållet man inte får köra in med bil och en tillägsskylt om att det inte gäller cyklister. Dock leder dagens lagstiftning kring framförande av cykel mot enkelriktat till tolkningsproblematik och i slutändan sämre möjligheter att främja cykeltrafik, vilket Centerpartiet, bundet av stämmobeslut, vill främja. Denna lagstiftning måste därför ses över i riktning mot ett regelverk som medger för kommuner att ha en större rådighet över frågan.

Förenkla för cykel på tåg

Centerpartiet vill underlätta för resenärer att ta med cykel på tåget. Idag är det dock inte helt enkelt. Utifrån ett ”hela-resan-perspektiv” tillåter flertalet regionala tågoperatörer resenärer att ta med sig cykel ombord även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter. Det är huvudsakligen i städer och tätorter som cyklingen är utbredd eftersom de långa avstånden på landsbygden ofta begränsar cykelanvändningen. En av de frågor som behandlades i Cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) var möjligheten att ta med sig cykel på tåg och bussar. Utredningen lämnade emellertid inga förslag för att göra det enklare för resenärer att ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Centerpartiet vill därför att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Nationella cykelmål

Centerpartiet vill sätta upp nationella cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare. Hur det kan se ut bör regeringen ge lämplig myndighet i uppdrag att ta fram. Rimligen rör det sig om ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Det är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras, och kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås. I flera andra länder finns redan nationella cyklingsmål. Målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden, i stället för den prognosstyrning som vi menar sker idag. Det skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara mål inom klimat, tillgänglighet och folkhälsa.

Tydligare styrning mot våra myndigheter

För att kunna nå målen med att förbättra för cyklismen i framtiden krävs också att det finns resurser och rätt prioriteringar hos våra myndigheter för att arbete ska gå i rätt riktning. Styrningen av myndigheter sker till stor del via regleringsbrev. Centerpartiet

vill därför att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner att ge arbetet med cykeltrafik lika hög prioritet som med andra transportslag.

Inventera arbetsvägar för att öka framkomligheten

Vi behöver arbeta på flera fronter för att underlätta framkomlighet för cyklister. Centerpartiet vill därför att man ska göra en inventering av vilka arbetsvägar som löper parallellt med till vägar och järnväg som kan utnyttjas som cykelvägar. Lämpligen ger regeringen Trafikverket detta i uppdrag.

Se över dagens situation med elsparkcyklar

Elsparkcyklar är sedan några år ett inslag i den urbana mobiliteten. De är klimatsmarta och underlättar för framkomligheten på vägarna genom att uppta mindre plats än till exempel bilen. Dock måste det bli mer ordning och reda när det gäller elsparkcyklar i våra städer. Detta arbete och denna dialog förs i första hand mellan kommun, i egenskap av markägare, och leverantör av elsparkcyklar. På nationell nivå vill dock Centerpartiet ge fler verktyg åt dessa aktörer för att det ska bli en långsiktigt hållbar lösning. Vi vill bland annat att kommunerna ska få bättre förutsättningar att tillse så att det blir ordning och reda på elsparkcyklar. Upphandlingsinstrumentet behöver i detta fall ses över för att ge kommunerna större rådighet.

En annan del att se över handlar om en mer teknisk och regulatorisk aspekt av elsparkcykeln. Centerpartiet vill att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i *”Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar.”* Detta för att kvaliteten och därmed användarvänligheten i detta transportslag ska bli bättre.

Krockdockor för båda könen är viktigt för trafiksäkerheten

När bilföretag testar nya bilmodeller sker omfattande säkerhetstester med simulerade krockar. I dessa provbilar används då så kallade krockdockor. Trots att dessa tester genomförts under många år används fortfarande krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper. Därmed blir det en ojämställdhet i utförandet och detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Det finns framtaget kvinnliga krockdockor – modellerade efter en genomsnittlig kvinna – och dessa skulle behöva implementeras. Undersökningar visar att resultaten av krocktester blir annorlunda om det är en manlig eller kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Kvinnor råkar dessutom ut för whiplashskador dubbelt så ofta som män.

Trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagen används den inte. Krocktester blir därmed missvisande för hälften av befolkningen. Euro NCAP, den samarbetsorganisation som säkerhetstestar bilar, använder flera olika krockdockor i dag. En genomsnittlig man används, även dockor som är fem procent större och fem procent mindre än genomsnittet krocktestas. Den kvinnliga prototypen används alltså inte.

Detta är inget nationellt fenomen utan så ser det ut vid de internationella certifieringsorgan som bilbranschen använder sig av. Sverige måste dock aktivt vara med och påverka så att det sker en förbättring. Centerpartiet vill att regeringen genom

sina myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor.

Det är framför allt FN-organisationen UNECE, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Centerpartiet anser att Trafikverket borde använda sitt medlemskap i Euro NCAP för att påverka och framförallt undersöka skyddet för whiplash, som fler kvinnor än män drabbas av.

Ett jämställt transportsystem

Centerpartiet anser att vårt transportsystem ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Idag reser kvinnor respektive män på olika sätt. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser idag mer hållbart genom att de reser kollektivt och inte utsätter sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt – och därmed mer hållbart transportsystem – krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Över lag behöver kvinnor involveras i större utsträckning i planeringsprocessen; ett flertal studier visar att kvinnor inte är representerade i lika hög utsträckning som män vid planering av nya bostadsområden, vägar och annan samhällsinfrastruktur.

Vägen till ett jämställt transportsystem är dock inte helt enkel. Statistiken visar att män pendlar kollektivt i lägre utsträckning än kvinnor. För många utanför storstäderna och länscentrum är den egna bilen det enda alternativet oavsett kön. Med miljömålen i sikte är valet inte svårt. Men idag finns det en risk för att miljömål och metoder formuleras utifrån den målgrupp som redan väljer kollektivtrafik i större utsträckning än män, det vill säga kvinnor. Därför är det viktigt att inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering.

Ökad regional kollektivtrafik, såsom buss, tåg och taxi gynnar hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket mest gynnar gruppen kvinnor som på grund av brister i kollektivtrafiken har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. I syfte att uppnå en mera jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet beträffande ny transportinfrastruktur är alltså av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Därför ska kvinnor och män ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta är att redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet tillförsäkra att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor. Jämställdhetsbegreppet bör i detta sammanhang också definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där även funktionshinder blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

Ett betydande antal medborgare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bland annat med hänsyn till könsrelaterat våld. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

Tryggheten kan också förbättras i busstrafiken, både för personal och resenärer. Hot, våld och trakasserier av bussförare och bussresenärer är ett växande problem. Detta

skapar en otrygg och hotfull miljö i kollektivtrafiken och det riskerar att minska viljan hos den enskilde att vilja åka kollektivt. Det är därtill ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

Regeringen tillsatte under 2018 en utredning vars syfte var att underlätta kamera-bevakning som sker i brottsbekämpande syfte. Centerpartiet ser positivt på en förenklad – men rättssäker – tillståndshantering av kameraövervakning.

Sverige måste få en ny nationell flygpolitik

Sedan covid-19 drabbade landet och transportslaget flyget i mars 2020 har den reguljära flygverksamheten helt upphört eller bedrivits med enskilda linjer, några med temporär allmän trafikplikt, men på några få flygplatser. Det finns idag inga stabila prognoser på när flyget väntas återhämta sig. Detta tillsammans med de underskott och problem som beskrivs ovan gör situationen, i synnerhet för de icke statliga flygplatserna och deras ägare, utomordentligt ansträngd och svårbedömd.

Den påbörjade flygplatsöversynen måste slutföras

I syfte att rätta till en obalans mellan olika ägarformer och stödberättigade respektive icke-stödberättigade regionala flygplatser beslöt regeringen år 2018 att tillsätta en flygplatsöversyn som bland annat skulle se över dessa obalanser. Denna Flygplatsöversyn skulle slutredovisa den 31 mars 2019 men den kom aldrig fram till ett resultat. Flygplatsöversynen löpte parallellt med det så kallade Arlandarådet som skulle utreda utvecklingen av Arlanda flygplats. I mars 2019 avbröts Arlandarådets arbete, ingen slutrapport presenterades och rådet upplöstes. Likaså blev det för flygplatsöversynen. Dess slutrapport presenterades aldrig och någon anledning har aldrig angivits varför man fortfarande, snart två år senare, inte har kommit fram med några svar eller förslag från denna översyn.

Hösten 2019 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att se över systemet med beredskapsflygplatser. Systemet med beredskapsflygplatser bygger på att en utpekad flygplats ska ha beredskap att kunna ta emot samhällsnyttiga och akuta flygtransporter när som helst på dygnet, året runt. Ersättning från staten utgår för att säkerställa jour vid de utpekade flygplatserna. Idag är åtta statliga och två regionala flygplatser utpekade som beredskapsflygplatser. De regionala flygplatserna härbärgerar överlag mängder av olika samhällsnyttiga flygningar, som sjöräddning, brandspaning eller olika myndighetstransporter – inte minst olika slags militära transporter. Sedan årsskiftet 2020/21 har antalet beredskapsflygplatser temporärt utökats med anledning av pandemin och efter framställan av Sveriges Kommuner och Regioner – SKR.

I det kommande försvarsbeslutet finns en inriktning fram till år 2030 av ett utökat krigsbassystem för flygvapnet. Det är rimligt att anta att de regionala flygplatsernas betydelse för försvarsberedskapen kommer att inkluderas i det kommande försvarsbeslutet och inriktningen av Totalförsvaret. Sammantaget och på grund av den extraordinära påfrestning den aktuella situationen utsätter ägandet av flygets landinfrastruktur för finns det en risk att i synnerhet de regionalt opererade flygplatserna, baserad på lokala beslut av ägaren, kan komma att läggas ned i en ordning och en takt som riskerar rasera långsiktiga nationella strategier för flyget i vårt land. Avsaknaden av besked och nationella långsiktiga strategier förvärrar situationen. Centerpartiet vill därför att

regeringen tar initiativ till att återuppta, slutföra och offentliggöra arbetet med den nationella flygplatsöversynen.

Tydliga politiska mål för elflyget

Centerpartiet vill också underlätta introduktionen av elflyg i Sverige. Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. En snabb teknik-utveckling sker just nu inom luftfarten där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år.

Ett större statligt engagemang krävs emellertid för att tillvarata elflygets fulla potential. Regeringen antog 2017 en flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, som dock endast summariskt behandlar elflyg. Som jämförelse ingår främjandet av elflyg som ett uttalat mål i den norska regeringsöverenskommelsen. I Norge finns även ett tydligt politiskt mål för elflyg – att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett politiskt mål för elflyg varför detta är önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet. För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs att regeringen agerar.

Utvecklingen av elflyget har också stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med mindre eldrivna flygplan kommer nya resrutter att uppstå som inte varit aktuellt med traditionell flygplansflotta. Detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden.

Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för människor, näringslivet och myndigheter att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna gör just detta, binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. När EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa och därför måste regeringen verka för att denna osäkerhet upphör. Centerpartiet anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning samt stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Icke-statliga flygplatser har i flera fall en svår ekonomisk situation. Regeringen tillsatte en flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Denna översyn har ännu inte redovisats. Det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Detta är ännu mer angeläget i ljuset av de effekter på flygtrafiken som coronapandemin har och kommer att ge framgent. Detta styrks av den rapport som Trafikverket presenterade sommaren år 2020 om beredskapsflygplatser som vittnar om behovet av ett vittförgrenat nät av regionala och statliga flygplatser över hela landet.²

² <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2020-06/trafikverket-foreslar-fler-beredskapsflygplatser/>.

Svenska hamnar är viktiga för den gröna omställningen

Totalt sett finns i Sverige ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt 50-tal är utpekade som allmänna hamnar, enligt Sjöfartsverkets författningssamling. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansiering av hamninfrastruktur genom egna medel eller genom lån. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker Centerpartiet är bra. Med konkurrensneutralitet och marknaden som bas kommer våra hamnar att utvecklas bäst.

Ur ett nationellt perspektiv vore det dock bra att staten i större utsträckning ser den svenska hamnverksamheten som en integrerad del i infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig del att spela i klimatomställningen, något som Sjöfartsnäringens *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft* tydligt beskriver.³ Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Centerpartiet menar att när alltmer gods ska flytta över från lastbil till andra räls och sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Hamnarnas framtid i Sverige är ljus.

Den svenska hamnutbyggnaden sker idag inte samordnat ur ett nationellt perspektiv. I rapporten *The Impact of Mega-Ships* framgår⁴ att detta har lett till att det nu pågår en parallell utbyggnad av flera svenska containerhamnar, initierat av de kommuner som äger hamnarna. Eftersom hamnverksamhet idag inte behandlas som en tydlig del i det nationella transportsystemet, utan främst är en kommunal angelägenhet, riskerar detta även att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för såväl sjöfarten, transportköpare och anslutande transporter riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. Här är Centerpartiets ingång att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de gavs större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för en nationell infrastrukturplanering.

Centerpartiet efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bland annat hantera och ta ställning till såväl hur det svenska hamnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomisk och miljömässigt avseende. Det finns en del utredningar att falla tillbaka på inför ett sådant arbete, till exempel Hamnstrategiutredningen.

Centerpartiet menar att hamnverksamhetens möjligheter att växa i lönsamhet hänger samman med deras roll i den gröna omställningen. Här kan staten bli bättre på att ge incitament och stöd så att hamnarna kan erbjuda fler gröna tjänster som rederier och andra transportköpare.

För att kunna investera i anläggningar och teknik och infrastruktur som gör det enklare att till exempel serva fartyg med landansluten el och underlätta intermodala lösningar på kaj krävs kapital. Några av de stöd som finns tillgängliga idag är Stads-

³ <http://www.fossilfritt-sverige.se/wp-content/uploads/2019/03/sjfartsnringen.pdf>.

⁴ *The Impact of Mega-Ships: The Case of Gothenburg*, OECD/ITF 2016 www.itf-oecd.org/sites/default/files/impact-mega-ships-gothenburg.pdf.

miljöavtal för gods samt klimatklivet, men det har visat sig att de inte är anpassade för hamnar och då särskilt inte för små och medelstora hamnar. Klimatklivet är ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Stadsmiljöavtal innebär stöd till investeringar för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. Ett stöd som hamnarna idag är helt exkluderade från är stöd från de så kallade stadsmiljöavtalen, ett stöd som inte fungerar för aktiebolag även om det som i hamnarnas fall är AB som är helägda av kommunen. Centerpartiet anser att det bör bli enklare för hamnarna, oaktat ägarskap, att söka dessa stöd.

I sammanhanget kan nämnas att Norge nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Centerpartiet menar att det angreppssätt som Norge har haft i denna plan – att samla relevanta aktörer och ta ett helhetsgrepp kring en grön utveckling av branschen – är värt att eftersträva från svenskt håll.

Se över systemet med lotsplikt

Centerpartiet vill se mer godstrafik på sjön. Att nyttja sjöfarten mer än idag utgör en viktig del för att transportsektorn ska nå klimatmålen. Sjöfarten har idag tillgänglig kapacitet att ta emot mer gods. För att kunna uppfylla detta krävs dock att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas mer än idag. Idag finansierar Sjöfartsverket sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter medan järnväg men framför allt väg hanteras av Trafikverket som är anslagsfinansierat. Det bör utredas om denna uppdelning mellan trafikslagen, i olika myndigheter med olika grundfinansiering, samt de effekter det får på bland annat konkurrensvillkoren mellan trafikslagen. I en sådan utredning bör även frågan om konkurrensvillkoren för inlandshamnar tas in. Därutöver bör ytterligare steg tas för att underlätta och effektivisera lotsverksamheten genomföras skyndsamt.

Den 1 juni år 2021 fick Sverige igång sin första godspendel i tidtabellsbunden trafik med trafik mellan Stockholm Norvik och Mälarenhamnar. Trafiken kommer att bedrivas med ett fartyg som är EU-klassat för just inre vattenvägar, något som möjliggjorts genom den utökning av inre vattenvägar som precis blivit godkänd av Transportstyrelsen. Dessutom har Sjöfartsverket, med stöd av Trafikverket, genomfört åtgärder i farleden ut från Norvik för att möjliggöra denna typ av trafik.

Transportstyrelsen reglerar lotsplikten för sjöfarten och har i sitt nya förslag till lotsföreskrifter visat att lotspliktsreglerna snarare blir ännu strängare för just Mälaren. Regeringen indikerade i den nationella godsstrategin att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa och att åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Vidare pekar regeringen på att den ska se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Centerpartiet vill därför att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vi vill också att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar

regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten.

Ny isbrytarflotta angeläget

Sverige behöver inom kort tydligare ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta ska upphandlas. Centerpartiet vill att regeringen skyndsamt går vidare med denna fråga men vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov samt gör det i nära dialog med godstransportörer, industrin, med flera. En ytterligare aspekt som kan komma in är behovet av internationellt samarbete för att optimera upphandling och drift, inte minst med Finland.

Nya stambanor i Sverige

En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre från bostaden ökar, vilket möjliggör för fler hållbara transporter, minskad klimatpåverkan och att nya jobb och bostäder kan växa fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Det handlar om modern och grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som Centerpartiet därför har en positiv inställning till.

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Prognoserna visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land. För att enbart vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet måste kapaciteten kraftigt förstärkas. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar – både planerade, tekniska och väderbaserade. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg.

Centerpartiet är positiva till en förstärkning av det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter, till exempel i form av nya stambanor. Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, i de korridorer som använts i Sverigeförhandlingen. Vi ställer oss också positiva till att utveckla gränsöverskridande infrastruktur mellan de nordiska länderna, till exempel sträckningen Oslo–Stockholm.

Vi har en stor tilltro till de möjligheter som tekniken medför. Nya stambanor med hög kapacitet och moderna tåg skapar också arbetsmarknadsförstoring i helt ny skala som möjliggör tillväxt och som kommer att stärka svensk konkurrenskraft.

Sverigeförhandlingens förslag till nya stambanor bär på stor potential, både avseende transportarbete och bostadsproduktion och projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på nya stambanor i landet måste även inkludera att dessa och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten

kommer hela det svenska transportsystemet till del. Satsningen får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar.

I januariavtalet framgick också att nya stambanor för hastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.

Regeringen har i Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg i juni år 2020 uppdragit åt Trafikverket att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor för höghastighetståg för sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Utbyggnaden av nya stambanor ska ske på ett kostnadseffektivt sätt och med beaktande av samhällsekonomisk lönsamhet. Trafikverkets nationella transportplan skall beslutas 2022 och som har en tidsmässig räckvidd till och med åren 2032–2037.

I dag finansieras transportinfrastruktur via anslag, budget för budget – år för år. Men det lämpar sig inte för nya stambanor som är en investering av en typ som bara görs en gång per sekel. Gör man på det traditionella sättet riskerar höghastighetsbanorna att byggas i snigelfart, etappvis, med utebliven eller enbart ringa positiv effekt på samhällsekonomin, i stället för som det sammanhängande projekt det är.

När Öresundsbron skulle byggas för dryga 20 år sedan valde man att lyfta ut projektet ur budgeten till ett separat bolag, med separat finansiering. Byggandet av Öresundsförbindelsen finansierades genom lån som återbetalas genom vägavgifter och avgifter för tågoperatörerna. Centerpartiet anser att en liknande modell bör användas även för de nya stambanorna för höghastighetståg. Genom ett separat offentligägt bolag, som får möjlighet att lånefinansiera med svenska staten som garant, kan nya stambanor färdigställas tillräckligt snabbt för att möta det växande behovet av transporter.

Effektivare planering av vägar och järnvägar är nödvändigt

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Alliansregeringen tog 2013 fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Bland åtgärderna i propositionen finns bland annat en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är Centerpartiet fortsatt angelägna om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen som berör effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar. En sak som bör ses över är att det vid planering av väg och eller järnväg som sträcker sig över länsgränserna så måste tillståndsprocessen i princip tas om med den nya länsstyrelsen.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där till exempel trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I komplexa sammanhang där

primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Centerpartiet tror på att när ett flertal aktörer får verka på en marknad så blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Därför ser vi med stor skepsis på den utredning som regeringen avser skicka på remiss (Framtidens järnvägsunderhåll, SOU 2020:18) där en bärande idé är att järnvägsunderhållet ska föras tillbaka i statlig regi där trafikverket blir huvudman.

Centerpartiet har varit mycket kritiskt till regeringens utredning att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom sektorn järnvägsunderhåll, till Trafikverket och har varit pådrivande i införandet av tilläggsdirektiv som istället säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

Att underhåll i allt större utsträckning bedrivs i privat regi understryks också av RUT-rapporten Järnvägsunderhåll (Dnr 2020:719) där man skriver att RUT ”konstaterar också att utvecklingen i såväl Norden som inom EU i allt högre grad går mot att underhållsarbetet upphandlas i konkurrens på marknaden i stället för som tidigare utförs i statlig regi”.

Rusta upp regionala och lokala järnvägsbanor

Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. En fungerande järnväg bidrar bland annat till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter.

Centerpartiet vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden med viktig pendlingsfunktion och gods-transportfunktion, som har stor betydelse för jobb och tillväxt. Dessa hamnar i regel långt ned på Trafikverkets prioriteringar där stambanorna alltid ligger först och de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stamnätet därför i många fall aldrig blir upprustade.

Centerpartiet anser att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplat till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Tågen ska fungera och gå i tid.

Erland Olaussons utredning Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) landar enligt vår mening i helt fel slutsatser om hur man rationellt och kostnadseffektivt bör bedriva underhållet av järnvägen. Att som utredningen gör gällande centralisera det

basunderhåll som idag bedrivs av flera företag inom sektorn järnvägsunderhåll till förmån för Trafikverkets räkning är inte rätt väg att gå.

Utred nyttan med ERTMS och genomlys finansieringsfrågan

ERTMS (European Railway Traffic Management System) är ett gemensamt europeiskt tågskyddssystem som ska underlätta gränsöverskridande trafik genom att förbättra medlemsstaternas tågtrafik över landsgränser. Sverige ska enligt EU-direktiv införa ERTMS på svenska järnvägar, vilket kommer att ersätta det tidigare systemet ATC (Automatic Train Control). Införandet av ERTMS är en del i den omfattande uppgradering av järnvägens signalsystem som genomförs, vilken även innefattar modernisering av signalanläggningen, eftersom den befintliga anläggningen är i stort behov av upprustning. För att införa det nya signalsystemet krävs åtgärder i infrastrukturen samt i fordonen som måste utrustas med ombordutrustning för ERTMS. Kostnaderna för åtgärderna fördelas mellan Trafikverket, som ansvarar för åtgärder i infrastrukturen, och fordonsägare, som förser sina fordon med ombordutrustning.

Centerpartiet anser att det är av högsta vikt att effektivisera och modernisera den svenska tågtrafiken. För att nå klimatmålen måste godset flytta över till räls och tåg i större utsträckning än idag ersätta flyg och bil för privatpersoner. I att modernisera järnvägen är översyn och utveckling av signalsystemet en viktig beståndsdel.

Övergången till ett ERTMS som en gemensam signalstandard i Europa har annonserats och projekterats under mycket lång tid. Från operatörssidan av järnvägsindustrin har under denna tid framförts farhågor och frågor kring kostnadsutveckling och utlovad höjd kapacitet. Under tiden som projektering och förberedande implementering av ERTMS som signalsystem har skett har nödvändiga reinvesteringar av befintligt signalsystem varit undermålig. Detta har satt oss i ett läge där alternativet – att inte styra in på ERTMS som ett nytt signalsystem – inte synes vara valbart. Nu måste därför balansen mellan nyttan och kostnader i projektet redas ut. De kostnader som beräknas för ett fullskaligt införande av ERTMS ska också vägas mot kostnader som tågoperatörerna har för ökade banavgifter och i en del fall för investeringar i nya bromsblocksystem med keramiska bromsar. Kort sagt måste transporter på räls inte få för hög kostnadsmassa för att kunna vara konkurrenskraftig. Centerpartiet anser därför att förutsättningarna för en riskminimerad implementering av ERTMS både i statens infrastruktur samt som ombordutrustning hos tågoperatörerna bör utredas och att man närmare analyserar möjligheterna att få delfinansiering genom EU:s finansieringsinitiativ CEF.

I rapporten ”Kommersiell riskanalys av ERTMS – påverkan på branschaktörer och deras kunder av ERTMS-införandet i Sverige” som ett konsultbolag har ställt samman på uppdrag av Trafikverket, uttrycker tågoperatörerna en mycket stor oro för den sammanvägda riskbilden av ERTMS. En sak man slår fast är att införandet av den nya tekniken skulle underlättas om myndigheter och bransch och andra berörda aktörer tar fram en handlingsplan för hur riskerna ska kunna hanteras utan att tågtrafiken blir lidande. Rapporten skulle kunna utgöra en start för diskussion och arbetet framåt.

Se om det är möjligt att implementera ERTMS i Sverige som Finland har gjort

Finland kommer att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Sverige skulle kunna göra på samma sätt, åtminstone de första 5–10 åren. Efter det är de flesta fordon utbytta eller utrustade med ERTMS (ETCS). Fördelarna är många; Sverige uppfyller EU-kraven på att införa ERTMS så att nya och internationella lok/dragfordon kan trafikera vårt nät, dessutom behöver inte äldre fordon byggas om för stora belopp som ofta överstiger fordonens totala värde.

Vidare kommer också frågan om ekonomiskt stöd till järnvägsföretag för ombordutrustning att bli överspelad obsolet och det finns ingen risk med att dagens konkurrenssituation försämras, dvs att mindre järnvägsföretag slås ut från marknaden. Slutligen kan Trafikverket bygga om banor i sin egen takt och som de själva bestämmer och behovet av samordning med järnvägsföretag minimeras. Finland börjar med detta vid årsskiftet 2022. Sammantaget vill Centerpartiet att regeringen följer upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan och ser om samma implementering är möjlig i Sverige.

Regelsystem för vägföreningar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De samfällt enskilda vägarna är en viktig del i detta, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och vägföreningar.

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har därför föreslagit regeringen att utreda förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från Finland.

Idag är det Lantmäteriet som är ansvarig för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, i enlighet med vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i den finska modellen innebär istället att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en väg, till exempel när ett fritidshus övergår till helårsboende eller tvärtom. Ytterligare en förändring skulle ske om detta kan utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för de cirka 40 procent av föreningarna som idag avstår från att ansöka om ändringar hos Lantmäteriet på grund av att det är orimligt dyrt samt med anledning av långa handläggningstider.

Tunga godstransporter

Det råder ingen tvekan om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bland annat koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. En 74-tons lastbil på en BK4-klassad väg släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Det är därför bra att riksdagen har sagt ja

till att högsta möjliga bruttovikt ska höjas från 64 till 74 ton. Förslaget från regeringen var dock undermåligt och kraftigt begränsat till en liten del av Sveriges vägnät. Därför var det glädjande att riksdagen gick emot regeringens förslag om att de tyngre fordonen bara ska få rulla på särskilt utpekade vägar inom fem områden, av den anledningen att de inte ska konkurrera med järnvägs- och sjötrafik. I stället ska de få gå på de vägar som klarar deras tyngd, ett arbete som Centerpartiet varit pådrivande i. I vårt grannland Finland, som också är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt genomförts, från 60 ton till 76 ton. De legala förutsättningarna för en motsvarande reform finns i Sverige men implementeringstakten är på tok för låg. Det är nu viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser samt skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå för hela landet.

Sedan år 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med mellan 5 och 17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton. Det är också ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Tyngre och längre fordon är en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten och minska antalet fordon längs vägarna och därmed ökar trafiksäkerheten.

Centerpartiets ingång i denna fråga har nu också fått stöd av en färsk rapport; Trafikverket presenterade under våren år 2019 en utredning som visar att det går att låta längre lastbilar trafikera en stor del av det svenska vägnätet. På relativt kort sikt kan 450 mil väg öppnas för längre transporter, vilket skulle ge positiva klimateffekter och minska transportkostnaderna med 150 miljoner kronor.⁵ I dag är den maximala tillåtna fordonslängden i Sverige 25,25 meter. En analys visar att det är möjligt att öppna delar av vägnätet för lastbilar som är upp till 34,5 meter långa. Den största nyttan med längre lastbilar är att det går att frakta samma mängd gods med färre fordon, vilket minskar koldioxidutsläppen, luftföroreningarna, olycksrisken och annan miljöpåverkan. Trafikverket skriver vidare i sin rapport att det på sikt finns potential att öppna ett nästan dubbelt så stort vägnät som det som föreslås i första steget.

Centerpartiet vill se en snabbare implementering av BK4-standard i både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Branschen ser idag en gradvis omklassning på det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassning på kommunala vägar. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar idag utpekade som BK4. Detta riskerar utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och delar av vägarna till dessa noder är i de flesta fall kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4.

Många kommunala vägar, där det idag fraktas mycket gods till olika noder, är BK1-vägar och kan därför ofta relativt lätt klassas om till BK4. Undantag förekommer, bland annat i de fall det finns bro på vägsträckan måste en extra besiktning ske för att säkerställa bronns bärlast. Emellertid är de flesta kommuner inte i tillräcklig grad involverade i planeringen av regionala transportstråk varför de inte heller känner till alla samhällsnyttor kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd, är heller inte välkänt.

⁵ <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2019-044/450-mil-vag-kan-oppnas-for-langre-lastbilar/>.

För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt implementering av BK4-klassning.

Finansieringen av omklassningen från BK1 till BK4 sker idag ur Trafikverkets driftsbudget, vilket betyder att anslagen är högst begränsade på årlig basis. Vi föreslår istället att Trafikverket i högre utsträckning ska finansiera BK4-klassningen ur deras investeringsbudget.

Mobila kranar

Mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Kranarna är tunga och för att skydda vägnätet finns ett regelverk för var och hur kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att förflytta mobilkranar och tunga transporter, behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. Både kommunen och Trafikverket är idag involverade i dispenshanteringen och branschen efterlyser ett förenklat regelverk för att öka tiden hos kund – och därmed kunna skapa större nytta. Det är även vanligt att lyftarbetet på ett bygge förskjuts eller att en beställning ändras, företaget behöver då snabbt kunna få en ny transportdispens. Även olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft är ett problem att hantera inom ramen för dagens regelverk. Ett sätt att möta denna utmaning kan vara att Trafikverket delegeras att efter samråd med andra berörda väghållare, mestadels kommuner, hantera all dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon.

När det gäller dispenshanteringen så riktade trafikutskottet ett tillkännagivande i denna fråga i trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11. Tillkännandegivandet går ut på att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bland annat genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg. Centerpartiet anser detta vara något som regeringen nu skyndsamt måste expediera.

Ordning och reda på vägarna

Centerpartiet tycker även det är viktigt att yrkestrafik på våra svenska vägar respekterar och arbetar med de värderingar som bland annat kommer till uttryck inom ”Fair Transport 2.0” (Sveriges Åkeriföretag) och som flera svenska åkeriföretag anslutit sig till. Arbetet inkluderar trafiksäkerhet, klimatarbete och rättvisa arbetsförhållanden. I en osund konkurrenssituation med dumpade priser på en hårt konkurrenssatt marknad finns risk att både köpare och säljare av transporter tummar på säkerhet, miljötänk och socialt ansvar. Både köpare och säljare av transporter måste ta sitt ansvar för en säker, ren och långsiktigt hållbar åkerinäring. Det krävs kunskap för att kunna ställa rätt krav och se vad som utmärker en hållbar transport. Det behövs också tydliga, realistiska mål och rutiner för såväl krav- och avtalsvillkor samt uppföljning för att säkerställa måluppfyllelse.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotage transporter i Sverige och vice versa. Detta är rätt hanterat bra eftersom det ökar effektiviteten i transportsystemet. Polisen har fått ökade befogenheter och verktyg att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage, men resurserna räcker inte till, något som

RUT konstaterar i rapporten Yrkestrafik (Dnr 2020:888) som lyfter fram att svenska myndigheter inte klarar av att fullgöra sina skyldigheter mot EU i kontrollhänseende. Ett problem av övergripande strukturell karaktär är att polisregioner – i bland annat södra Sverige – inte inkorporerats i det nationella trafikpolisarbetet.

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Det finns tecken på att åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal; dessa åkerier kan vara av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen samt utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter. Andra delar är bland andra brott mot kör- och vilotider, smuggling, människohandel och stölder. Fusk med körtider gör att trafiksäkerheten och konkurrensen hotas och att de anställdas villkor försämras.

Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder för att minska fusket, ett exempel kan vara att införa krav på ett icke-manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket, och som medför omedelbar lagföring och sanktion.

Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Centerpartiet vill därför även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Brist på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem idag. Förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter skulle kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, till exempel via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Centerpartiet anser att den kompetens som finns utanför polisens eller Transportstyrelsens struktur bör kunna stärka upp bemanningen för tillsyn på vägarna i perioder av större belastning, kampanjer eller liknande.

Centerpartiet har länge efterlyst en säkrare yrkestrafik. Vi välkomnar därför att regeringen så sent som i augusti år 2019 tillsatte en utredning som ska ta fram förslag för effektivare kontroller av yrkestrafiken och en samlad organisationsform för kontrollverksamheten. Det är nu viktigt att regeringen skyndsamt implementerar de förslag på åtgärder som utredaren föreslår.

EU:s mobilitetspaket är nu på väg att implementeras. Centerpartiet välkomnar att EU nu ser över förutsättningarna för yrkestrafiken så att de gynnar seriösa åkare. Den viktigaste delen när det gäller kontrollen av yrkestrafiken är att Polismyndigheten har de resurser som krävs för att utföra de kontroller man förbundit sig att göra, mot både EU och FN. Senaste uppföljningen (Polismyndighetens årsredovisning 2019) visar att man inte hinner med det antal kontroller som man ska utföra, varken avseende kör- och vilotider eller tillsyn av farligt gods. Detta är allvarligt och måste skyndsamt förbättras. Det är uppenbart att de 400 poliser och bilinspektörer som idag ingår i trafikgrupper inte räcker, och det är dessutom oklart hur fördelningen mellan polismän och bilinspektörer ser ut.⁶ Detta måste regeringen trycka på i regleringsbrevet till Polismyndigheten.

En annan sak att se över är hur tillsyns- och kontrollarbetet i stort ska organiseras. Idag är ett drygt halvdussin myndigheter involverade i kontroll och tillsyn av yrkestrafiken, med Polismyndigheten och Transportstyrelsen som de mest involverade. Att

⁶ Rapport från riksdagens utredningstjänst (RUT), *Yrkestrafik*, 2020:888.

samordna och utveckla det arbetet som läggs ner från många olika håll för att kontrollera yrkestrafiken ur olika perspektiv (tull, arbetsmiljö, skatter, sociala villkor, med mera) är en angelägen punkt för Centerpartiet. I detta förbättringsarbete ser vi gärna att branschen aktivt är med som en aktör. Från Centerpartiets perspektiv är implementeringen av mobilitetspaketet en viktig och prioriterad fråga som vi kommer att följa noga.

Teknikutvecklingen kan effektivisera polisens arbete

Teknikutvecklingen i vårt samhälle borde till större del kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Polisen verkar i stort sett enbart arbeta efter metoden ”vägkontroll”, det vill säga man sätter upp en kontroll vid sidan av vägen och vinkar in de fordon som just då finns på vägen. Sannolikt en snart 100-årig metod.

Med dagens digitala hjälpmedel så är det ganska lätt för oseriösa aktörer att skaffa sig information om var dessa kontroller för stunden äger rum och de kan lätt välja en annan färdväg för att undgå kontroll. En mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med precision vet vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontrollen. Denna analys skulle med fördel kunna göras tillsammans med transportköpare och åkerinäringen.

Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskamerorna. Det skulle då gå att genom automatik kunna avläsa registreringsnumren, söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare kunna välja ut fordon för kontroll från åkerier polisen vill bevaka noggrannare. Detta skulle även i framtiden kunna fungera för utländska registreringsnummer i och med att det blir krav, så som det redan är idag i Sverige, att koppla ihop företagets trafik tillstånd med just registreringsnummer.

Se över gränsvärden för el- och gasbilar

Centerpartiet vill se över gränsvärdena när det krävs behörighet till ett B96-körkort i takt med att el- och gasbilarna blir tyngre. Det handlar om en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt.

Utökad behörighet, så kallat B96, infördes på Centerpartiets initiativ år 2013 och ger behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt upp till 4 250 kilo, istället för 3 500 kilo med vanligt B-kort. Om man redan har ett B-körkort kan man göra ett körprov för att få utökad B-behörighet. Man kan även välja att ta utökad B-behörighet samtidigt som man tar sitt vanliga B-körkort. För att ta B96 behövs inget teoriprov.

Möjligheten att enkelt skaffa sig rätt att framföra ett fordonsekipage på 4 250 kg verkar ha varit uppskattat och är motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären har dock en poäng i att om det blir vanligare med el- och gasbilar – vilket är fallet – och om dessa överlag väger mer än en traditionell bensin-/dieselbil så kan det bli aktuellt att se över gränsvärdena för när en förare måste skaffa en B96-behörighet.

Bilpooler

En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och liksom i andra branscher kan ett ökat nyttjande av fordonen till exempel genom att man delar den med andra bidra till att resurserna används mer effektivt. Användningen av bilpooler är ett sådant exempel som kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Idag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar för bland annat moms- och regel frågor. En annan konsekvens är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Centerpartiet är pådrivande i att regeringen ska få i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga.

Idag används begreppet bilpool för att referera till en tjänst som i grunden handlar om den så kallade delningsekonomi. Utvecklingen på detta område avseende fordon går dock snabbt och idag finns elsparkcyklar, elmopeder, med mera. Ett bättre uttryck vore därför ”fordonspool” och det gäller då att vi i så fall får en juridisk definition av detta begrepp.

Mobilitet innebär i grunden att människor ska kunna röra sig på ett fritt, effektivt och klimatvänligt sätt. Tjänsten kopplat till fordon ska vara en allmänt tillgänglig tjänst där allmänhet, företag och organisationer kan nyttja fordon dygnet runt samt erbjuda uthyrning under kortare tid och användaren ska ha förhandsgodkänts – genom medlemskap – för att nyttja tjänsten.

Se över regler och lagar för A-traktorer

Den 15 juli år 2020 förenklades de tekniska kraven vid ombyggnation av en bil till A-traktor. Förändringen genomfördes för att det skulle vara möjligt att också bygga om automatväxlade bilar till A-traktorer. Efter förändringen har antalet A-traktorer ökat kraftigt. Enligt vägtrafikregistret har cirka 7 800 A-traktorer registreringsbesiktats efter den 15 juli 2020 och totalt finns i dag mer än 36 000 A-traktorer i landet.

Tyvär är regelefterlevnaden på sina håll bristfällig. Detta kommer sig sannolikt av att regelverken är krångliga och att hastighetsgränsen på 30 km/h upplevs som obegriplig, när en EU-mopedbil får gå i 45 km/h. Att röja i regelverket för fordon för ungdomar och göra det enhetligare för både A-traktor och EU-moped är angeläget, anser Centerpartiet.

Transportstyrelsen inledde i oktober år 2020 en översyn av regelverket för A-traktorer efter dialog med polisen och besiktningsföretagen. De ska ta ett helhetsgrepp om och hur man kan justera i regelverket för A-traktorer. Idag får de som sagt bara köra i 30 km/h men det finns önskemål från ungdomarna att de ska få köra i 40 km/h (fortare än så fordras vanligt B-körkort). Man vill också kunna ha ett litet bagageutrymme. Ungdomarnas föräldrar vill se krav på bilbälte samt vinterdäck – det vill säga ökad trafiksäkerhet. Det är glädjande att Transportstyrelsen inlett en översyn av regelverken, men denna översyn med fokus på att uppdatera regelverket för A-traktorer har lagts i malpåse. Arbetet måste prioriteras för trafiksäkerhetens skull och för våra motorintresserade ungdomars skull.

Vi vill se en höjning av maxhastigheten till 45 km/h. En förutsättning för att höja hastigheten är att A-traktorn blir säker att framföra, både för de som sitter i och de som påverkas vid en krock. Trafiksäkerheten för förare och passagerare kan förbättras till exempel genom att bilbälte blir obligatoriskt och vinterdäck blir standard vid vinter-

väglag. Även körkortsutbildningen kan bli längre. Polisen har flaggat upp för att regel- efterlevnaden bland de som framför A-traktorer måste bli bättre. Vi tror att ungdomarna tar mer ansvar när de får mer ansvar. När regelverket blir enklare kommer fler att göra rätt.

Antalet viltolyckor på väg och järnväg måste ner

Under de senaste 10–15 åren har antalet viltolyckor ökat varje år. Tillbud med klövvilt – inte minst rådjur och vildsvin – har ökat dramatiskt. Detta ställer högre krav på trafik- säker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Detta problem bör ytterst adresseras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men Trafikverket måste på kort sikt, i sin infrastrukturplanering, ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

Utvecklingen är oroande och oacceptabel. Antalet viltolyckor ser ut att öka för åttonde året på raken och har ökat med 50 procent på 10 år och med 100 procent sedan år 2003. Olyckorna orsakar ett stort lidande både för människor och djur och dessutom samhälls- kostnader för miljarder. Enligt myndigheten VTI (Statens väg- och transportforsknings- institut) handlar det om samhällskostnader årligen för 3–4 miljarder kronor.

Trafikverket har inte prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan sker med dödlig utgång. Arbetet med Nollvisionen som fokuserar på att minska olyckor med dödlig utgång har gjort att viltolyckorna inte fått tillräcklig uppmärksamhet. Vi anser att dessa frågor måste upp på agendan.

Centerpartiet vill se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Vi måste ställa högre krav på trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Trafikverket måste i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

Det handlar också om att se över vår viltförvaltning. Inte minst vildsvin och hjort- djur (som rådjur, älg och dovhjort) har överstora stammar och måste förvaltas bättre. Detta måste ske i samarbete både med markägare, jägarkår och våra myndigheter. Centerpartiet vill ta ett samlat grepp och inrätta en viltmyndighet.

Enskilda vägar

Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. Ansvariga för de enskilda vägarna är väg- hållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna är allmänt tillgängliga, tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet.

Riksdagen beslutade den 7 maj 2019 att tillkännage regeringen att snarast utreda frågan om en enklare förvaltning för landets samfälligheter. Beslutet – följt av en regelförenkling – kan innebära att landets tusentals samfälligheter, vägsamfälligheter med flera, själva ges mandat att besluta om förändrade andelstal med mera. Rev (Riksförbundet Enskilda Vägar) har med inspiration från finsk lagstiftning tagit fram och utvecklat en möjlig modell. Syftet är att uppnå aktuella och fungerande andelstal, vilket skulle innebära en förenkling och jämfört med i dag ge billigare och snabbare processer med vidmakthållen rättssäkerhet.

Riksdagens tillkännagivande drevs fram av Centerpartiet, och en majoritet av riksdagen ställde sig bakom. Centerpartiets ingång i frågan var – och är – att regeringen skyndsamt bör utreda hur en lagreglering som innebär att en samfällighetsförening själv kan besluta om ändrade andelstal i en gemensamhetsanläggning kan utformas. Trots påtryckningar händer inget och överläggningarna mellan regeringen och aktörer som REV måste därför påskyndas.

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att mer än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att även de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägsystem ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4-vägar, på de svenska vägnäten, till förmån bland annat för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter. Centerpartiet medverkade i alliansregeringen 2010 till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de enskilda vägarna ska fortsätta främjas. Det är noterbart att anslaget vare sig till statsbidrag för enskilda vägar eller ”bärighetsåtgärder” i det allmänna vägnätet ökade i den nationella transportplan som regeringen fastställde 2018, detta riskerar att urholka vägkapitalet och ytterligare försämra standarden främst på det lågtrafikerade vägnätet. En annan effekt är att detta sänker tempot och utbredningen av implementeringen av högre bärighetsklass.

Det finmaskiga vägnätet, både statens och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att rätt förutsättningar ges för de enskilda vägarna avseende statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet.

Lika viktigt för tillgänglighet i hela landet är statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät, ett vägnät som idag i stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året. Centerpartiet vill därför att det på det finmaskiga statliga vägnätet, vägklass 5–6, införs en lägsta godtagbar vägstandard.

Strategi för elektrifiering av vägnätet

Eldrivna fordon och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå det nationella målet för transportsektorn som gör gällande att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och elektrifiering av transporter kan bidra till måluppfyllelse även inom andra samhällsproblem, till exempel trängsel, buller och en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt som det finns en potential i Sverige att bli en internationellt betydande nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster.

Centerpartiet vill införa en nationell strategi för en ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt och Trafikverket måste i högre utsträckning än idag – och i större samverkan med transportbranschen, med flera, prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras.

Centerpartiet föreslår att regeringen utreder hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar i Sverige ska gå till. Ur klimatsynpunkt är det en rationell investering. Branschen (Volvo och Scania med flera) har räknat ut att det behövs cirka 2,5 TWh el för att kunna elektrifiera triangeln mellan Stockholm, Malmö och Göteborg (E4, E6, E20 och Rv40); detta skulle minska CO₂-utsläppen från lastbilstrafiken med cirka 33 procent jämfört med i dag.

För att elvägar ska bli verklighet krävs konkreta åtgärder; det handlar om att dra el till vägarna, ta fram en utbyggnadsplan för lastbilspanpassad laddinfrastruktur, se över beslutsprocesser, samarbeta med andra länder för att sätta en standard samt att skyndsamt gå från en pilotverksamhet till ett sammanhållet och storskaligt system baserat på godstransportnäringens behov av elväg. En del av detta är också att göra elskatten mer flexibel; idag ser vi att det finns ett högre skatteuttag på en del gröna transporter, till exempel elbussar. Elektrifieringen av vägnätet kräver förmodligen en övergripande översyn och det svenska elsystemet, där fokus läggs på översyn av ellagen och elnätsregleringen.

Inom ramen för januariavtalet fanns beslut på att en elektrifieringskommission tillsätts för att påskynda arbetet med elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen när godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering.

Bättre vägbelysning på landsbygden

En vägbelysning på landsvägen är både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Idag ser det illa ut på många håll i landet på detta område. Frågan har utretts relativt nyligen i utredningen ”Belysning där det behövs” som SKR och staten lade fram gemensamt 2017. Här konstateras att ”av olika anledningar har många anläggningar i dag ett eftersatt underhåll och den totala underhållsskulden bedöms vara 5–10 miljarder”. Centerpartiet vill därför att regeringen bör tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska kunna förbättra omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet.

Bättre snöröjning på enskilda vägar

Idag är vinterväghållningen på en del samfällt förvaltade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning. Konsekvensen har blivit att snöröjningsentreprenörerna allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Detta leder till sämre förutsättningar för snöröjningen på mindre vägar, eftersom entreprenörerna riskerar viten från Trafikverket. Följden har blivit att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling/beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med uppfälld plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsträckan. Det är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, logistiskt orationellt, dåligt utnyttjande av samhällsresurser, samt leder till brist på plogbilar och är inte särskilt

vänligt mot miljön. Bidragen som Trafikverket delar ut till föreningarna, för att de ska hålla de enskilda vägsamfälligheterna öppna, räcker då inte långt.

Det torde inte vara någon större hemlighet att det under vintertid snöar relativt ofta i den norra delen av landet. Det innebär att brandkår, polis, ambulans eller för den delen hemtjänst riskerar att inte nå fram till den medborgare som behöver hjälp – om denna har oturen att bo längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet som drabbats av ovan nämnda problem.

Centerpartiet menar att det sätt på vilket trafikverket upphandlar vinterväghållning riskerar att, avseende regelverket, bli ett samhällsproblem som kan gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Vi anser därför att regeringen genom Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som enskilda vägsamfälligheter.

Förslaget bör kunna minska byråkratin i den utsträckning att 25 miljoner kronor årligen skulle kunna sparas och istället användas till att göra skillnad för det enskilda vägnätet. Vi föreslår därför att det skyndsamt utreds hur REV:s förslag kan implementeras i Sverige.

Centerpartiet var med om att driva igenom ett tillkännagivande till regeringen våren år 2019 som förordar ett förenklat förfarande för att ändra andelstal i gemensamhetsanläggningar – främst med sikte på vägsamfälligheter. Vi anser att regeringen skyndsamt bör utreda hur en lagreglering – som innebär att en samfällighetsförening själv kan besluta om ändrade andelstal i en gemensamhetsanläggning – kan utformas.

Trängsel- och vägavgifter

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Mer logiskt vore att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift. Antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då fakturerar, eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Autonomi, teknikutveckling och mobilitetstjänster

Inom framtidens teknik är några trender extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet samt mer hållbara stadsmiljöer. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter.

Oavsett tekniska framsteg så måste förarens varseblivning genom sina sinnen vara tillförlitlig. Idag krävs inga synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från testen i samband med anskaffandet av körkortet. Centerpartiet tycker man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, efter en viss ålder, när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

Det finns alltså stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfältsbortfall, och vår inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så. För att råda bot på dagens situation fordras ett utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas är bland annat vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bland annat möjligheten att genomföra körprover i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke.

Därför är det rimligt att snarast uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IOT ”Internet of things” och implementering av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential – men också att det finns exempel på en tröghet för att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet, till exempel i Kista. Centerpartiet anser att det är viktigt att lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser vi att funktionalitet går före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Sidospeglar är ett sådant exempel vars funktion lika väl kan uppnås med kameraalternativ. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Ett samlat grepp för posten inom ramen för Postfinansieringsutredningen

Sedan hösten år 2020 har det skett en rad förändringar i det svenska postväsendet. Ett exempel är att Postnord inledde varannandagsutdelning i Skåne hösten år 2020 och kommer att rulla ut denna distributionsmodell över hela landet de kommande åren. En annan sak är att regeringen vill sänka kravet på hur snabbt inrikes brev ska komma fram. Idag gäller att minst 95 procent av de inrikes breven ska ha delats ut inom två arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. Men i december år 2020 skickade regeringen ut ett förslag om förändringar i postförordningen på remiss med

förslaget att kravet på hur snabbt Postnord ska leverera inrikesbrev med normalporto sänks. Det nya förslaget i regeringens promemoria innebär att kravet sänks till att minst 85 procent av de inrikes breven ska ha delats ut inom två arbetsdagar och att minst 97 procent av breven ska ha delats ut inom fyra arbetsdagar. Bland annat glesbygdskommuner, företagare och organisationer oroar sig nu för att postservicen försämras. Centerpartiet anser att förslagen saknar balans och förankring.

Vi vill i första hand se till så att det sker en samlad hantering av hur posten och Postnord ska utvecklas framöver. Nu har regeringen tillsatt en utredning, Postfinansieringsutredningen, som ska jobba fram till våren 2023. Vi menar att det kloka vore att låta den arbeta i lugn och ro så slipper privatpersoner och företagare oroas över om deras brev och paket kommer fram i tid när verksamheten reformeras på flera fronter. Frågan om hur svensk postservice ska förändras är viktig och givet de minskade brevvolymererna måste en förändring ske. Låt experterna i Postfinansieringsutredningen arbeta med dessa frågor och således också fundera över det kan bli aktuellt för ägaren staten att ge nya ägardirektiv till Postnord.

På samma sätt är Postnords distribution av papperstidningar på många håll en förutsättning för tidningar och mediahus att bevaka lokalsamhällena utanför storstäderna. Svenska medier är redan en hårt prövad bransch som präglas av sjunkande annonsintäkter men där det faktiskt är pappersutgåvan som ger en viss lönsamhet, i väntan på att digitala betalningsmodeller ska slå igenom. År 2020 distribuerades knappt två miljoner tidningar ut med posten till 100 000-tals hushåll på den svenska landsbygden. Med en varannandagsutdelning kommer intresset för att teckna en prenumeration att minska kraftigt. Det riskerar att bli dödsstöten för många lokala tidningar och kraftigt reducera möjligheten till granskning av den lokala politiken och därmed det demokratiska inflytandet hos medborgarna. Även denna viktiga fråga för posten som demokratibärare bör adresseras inom ramen för pågående Postfinansieringsutredning. Centerpartiet vill därför att regeringen tar ett mer samlat grepp, inom ramen för Postfinansieringsutredningen, kring hur postverksamheten och Postnord ska utvecklas framöver.

Postservice

Postmarknaden genomgår nu ett paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Snabb elektronisk kommunikation bidrar till att minska antalet brevfrändelser. Den omvända utvecklingen går att se på paketfrändelser som ökar tack vare effektivare och mer tillgänglig e-handel. Denna utveckling leder till att det i många fall inte är avgörande för användarna att de brev som väl skickas kommer fram över natten i stället för efter två eller ibland tre dagar. Samtidigt ser vi en ökande grad av klagomål och kritik mot Postnords service.

I den statliga utredaren Kristina Jonängs delbetänkande ”Som ett brev på posten” (SOU 2016:27) återges postbranschens perspektiv på samdistribution av post, paket och tidningar. Det är tydligt att marknadsinriktade aktörer, exempelvis distributörerna, ser ett behov av att på andra sätt öka sin beläggning då både tidnings- och brevfrändelser minskar. Att samdistribuera post, paket och tidningar skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt få en positiv miljöpåverkan när färre transporter behövs. Tidningar och brev har idag olika tidpunkter för leverans till kund. Vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande tidningsdistri-

butörers tidsordning. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet och service på både landsbygd och i tätort.

För att främja marknadens effektivitet bör alla postoperatörer få tillgång till den postala infrastrukturen, däribland postnummer. Det bör även gälla företag inom e-handel och digitala tjänster. Syftet är att underlätta konkurrens och etablering av nya verksamheter.

Antalet paketförsändelser har ökat stadigt de senaste tio åren. Idag kännetecknas paketmarknaden av en fungerande konkurrens mellan olika aktörer. Det är viktigt att denna upprätthålls – i hela landet. Det råder en hård konkurrens på marknaden för post- och pakettjänster. I storstadsområden ser vi hur flera nya aktörer etablerar sig och hur kompletterande tjänster i e-handelskedjan växer fram i takt med att behoven uppstår. I de glesare delarna finns en risk att utbudet blir sämre och det är därför viktigt att det finns rätt förutsättningar för logistikföretagen att utveckla och tillhandahålla kompletterande tjänster.

Efter en dom i EU-domstolen 2015 slogs det fast att Sverige måste upphöra med att ta ut moms på posttjänster för de aktörer som ålagts att tillhandahålla samhälls- omfattande tjänster. Sverige har en omfattande definition av dessa tjänster, som inte endast inkluderar brev, utan även paket upp till 20 kg. Detta har bidragit till farhågor om att momsbefrielse för konkurrensutsatta tjänster skulle kunna snedvrída konkurrensen. Postnord skulle därmed kunna erbjuda kunder väsentligt lägre priser och därmed tränga undan konkurrens inom e-handel. Även om så inte skett, så föreligger ett latent hot som påverkar andra aktörers beslut om investeringar i sina distributionsnät, då konkurrensförhållandena snabbt skulle kunna ändras. Det är därför angeläget att frågan om konkurrens inom pakettjänster snabbt klargörs för att främja en fortsatt fungerande konkurrens och utveckling av pakettjänster i hela Sverige.

Anders Åkesson (C)

Mikael Larsson (C)

Kristina Yngwe (C)

Rickard Nordin (C)

Ulrika Heie (C)

Magnus Ek (C)

Ola Johansson (C)

Daniel Bäckström (C)

Anne-Li Sjölund (C)

Peter Helander (C)