

## Motion till riksdagen 2016/17:2530

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD)**

# Infrastruktur för ett hållbart transportsystem

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 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 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande ska ges för att de enskilda vägarna som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet mot att nå en fossiloberoende fordonsflotta, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool så att kommuner därmed kan få rätt att reservera plats för bilpool och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en strategi för fortsatt utbyggnad av elvägar och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen i enlighet med förslaget i utredningen En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för investeringar och underhållsentreprenader av järnvägen för att ge fortsatta förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för att uppnå ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning för att utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för stärkt konkurrens, öppenhet, transparens och tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning för att i högre utsträckning tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa en nationell flygstrategi med syfte att säkerställa flygets konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör pröva förutsättningarna för att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten på statliga flygplatser för ökad effektivitet och med bibehållen säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för en effektivare användning av det europeiska luftrummet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att ett globalt system med utsläppsrätter för flyget snarast kommer på plats inom ICAO och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikslag, däribland motorcykel och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att stärka inlandssjöfarten samt att motverka svenska särregler för inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att regler som rör sjöfarten framför allt ska tas globalt inom t.ex. IMO och att gemensamma globala system för sjötrafikledning ska uppmuntras och understödjas och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra nödvändiga justeringar i kommunallagen så att lokaliseringsprincipen inte står i vägen för att bygga bredband över kommungränser i de fall då det är den samhällsekonomiskt bästa lösningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika fibernäten i statlig ägo ska tillgängliggöras för marknaden och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samtliga myndigheter bör få i uppdrag att strategiskt arbeta för att öka utbudet och tillgängligheten av öppna data samt att samtliga myndigheter bör tillgängliggöra de offentliga handlingar som med liten eller ingen kostnad kan bli öppna data, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hela 700 MHz-bandet, förutom de delar av bandet som bedöms behövas för att upprätthålla samhällstjänster av Försvarmakten, Polismyndigheten och MSB, snarast ska auktioneras ut på marknadsmässiga villkor och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samdistribution av post och tidningar bör möjliggöras i enlighet med förslag i SOU 2016:27 för att öka postverksamhetens effektivitet och minska miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kravet på övernattbefordran ska tas bort och att ett krav på tvådagarsbefordran av brev bör införas som en bastjänst i den samhällsomfattande posttjänsten i enlighet med förslaget i SOU 2016:27 och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, så att människor enkelt ska resa till och från och inom Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Alliansen tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra, vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt.

## Samhällsekonomiskt effektiva och kloka investeringar

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. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande, i den nationella planen för åren 2014–2025 avsatte Alliansen 522 miljarder kronor för fler jobb och ökad tillväxt. Under hösten 2016 förväntas regeringen presentera en infrastrukturproposition med förslag på ekonomiska ramar för nästkommande planperiod, 2018–2029. För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Bland annat Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Därmed bör regeringen arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Exempelvis bör det övervägas att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där till exempel trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta 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. Exempel på sådant är Götaälvsförbindelsen genom Göteborg upp i Vänern.

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.

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som efterfrågas. I många andra länder som till exempel Norge, Storbritannien och Australien är erfarenheterna från när det offentliga och privata samverkar vid utbyggnad och drift av infrastruktur större än i Sverige. Ett av få svenska exempel på alternativt finansierade infrastrukturprojekt är Arlandabanan. För att på allvar kunna utvärdera och jämföra ifall exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. Därför bör Trafikverket få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar.

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. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. 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 Alliansen fortsatt angelägen 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 om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

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

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 en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Samtidigt ger de oss tillgång till såväl friluftsliv som till stora delar av vår besöksnäring. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter. Många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar.

Alliansen medverkade i regeringsställning till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser fortsatt att de enskilda vägarna är av stor vikt. Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och belastning. En grund i detta är att rätt förutsättningar för bland annat regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande ges för de enskilda vägarna med statsbidrag för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

## Ett hållbart transportsystem

För att vi ska kunna nå Miljömålsberedningens mål om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045 krävs ytterligare insatser. Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Denna sektor står för hälften av alla utsläpp utanför EU:s handelssystem och här finns det största beroendet av import av energiråvara. Under Alliansens tid i regering ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger, och målet om att nå tio procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med råge. Fler insatser måste dock komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporterens klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel och effektivare transporter.

Att främja teknikutveckling inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel. I Alliansen anser vi att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Människor kommer att fortsätta efterfråga resandet och därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Biodrivmedel såväl som ökad elektrifiering kan användas för att ersätta fossila drivmedel i vägtrafik samt luft- och sjöfart.

Sverige är och ska vara ett grönt föregångsland. De klimat- och miljöutmaningar som vårt samhälle står inför vill Alliansen möta med åtgärder som bygger på kunskap, på bästa tillgängliga teknik och på vad som är samhällsekonomiskt effektivt. På så sätt ger våra åtgärder största möjliga resultat för miljön. Tillväxt är en förutsättning för att vi ska kunna komma tillrätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet. Klimathotet möts bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till både teknikutveckling och förändrat beteende och en ökad användning av mer hållbara lösningar.

Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter inom till exempel nya drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Därför bör regeringen prioritera arbetet mot att nå en fossiloberoende fordonsflotta, vilket har stor betydelse för att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2045.

Användningen av bilpooler är ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Konceptet växer och allt fler upplever ett värde av att dela snarare än att äga en egen bil. En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och genom ökat delande kan våra resurser användas mer effektivt. Idag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool. Konsekvensen är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Därmed bör regeringen få i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga.

Teknikerna för elvägar har utvecklats kraftigt de senaste åren och är nu så pass mogna att de kan demonstreras. År 2016 invigdes världens första elväg i Sverige på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. En strömavtagare på lastbilens tak matar ner strömmen till lastbilens hybridmotor. Lastbilar som körs med denna teknik står i princip inte för några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter mer eller mindre helt elimineras.

Vid sidan av den teknik som testas i Sandviken pågår förberedelser för ytterligare ett försöksprojekt i Sverige idag. Vid Arlanda byggs en testanläggning där man kommer använda sig av en elskena i vägbanan som driver och laddar fordonet under resan.

Genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag och samtidigt nå ett mer hållbart samhälle. Beräkningar som WSP har gjort visar att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt 10 terawattimmar per år. Därför är det angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar i Sverige.

## Järnväg och kollektivtrafik

För att Sverige ska fungera är det avgörande att människor och företag kan känna sig trygga med tåget som transportmedel. Alliansregeringen ärvde en kraftigt eftersatt järnväg och gjorde därför en historiskt stor satsning på järnvägsunderhåll. Det krävs dock mer än stora satsningar, pengarna måste också ut i spåren på ett effektivt sätt. Det är av yttersta vikt att Trafikverket arbetar mer systematiskt med att effektivisera och förbättra sin roll samt få en bättre koll på järnvägens faktiska status. Alliansen välkomnar därmed att Trafikverket är i färd med att arbeta fram en nationell underhållsplan för järnvägen.

Genom konkurrens på järnvägen kan resenärer erbjudas fler avgångar och lägre priser. Detta bidrar även till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan. Tågmarknaden har avreglerats i etapper och sedan 2011 kan privata tågoperatörer ansöka om att köra på samtliga tåglinjer i Sverige. Enligt forskning från bland annat VTI har marknaden påverkats positivt av avregleringen och konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Dock kvarstår flera problem för att nå en fungerande konkurrens.

Tåglägestilldelningen är tänkt att utgå från att alla aktörer på marknaden söker på lika villkor. Det finns anledning att tro att det inte faller ut så i praktiken. Då SJ länge har haft monopol på marknaden har systemet byggts upp på anpassade anslutningar. Det innebär att den etablerade aktören naturligt och rätteligen har kunnat anpassa tågavgångar och tågankomster så att de passar ihop med exempelvis pendeltågs- och regionalstågtrafik. Det gör att när en ny aktör kommer in kan det vara svårt att pussla ihop den nya aktörens ansökta tåglägen med annan, befintlig trafik. Vid konflikter mellan ansökta tåglägen tillämpar Trafikverket en kvantitativ modell där den samhällsekonomiska kostnaden jämförs för olika alternativ. I enkelhet kan man säga att ju fler avgångar som behöver justeras, desto högre blir kostnaden. Detta kan då få till följd att aktörer som varit verksamma längre oftast får fler önskemål tillgodosedda eftersom deras lösning innebär att inga, eller färre, avgångar behöver justeras eftersom hela pusslet redan är lagt.

En annan utmaning är kopplad till depåttillgången och järnvägens signalsystem. X 2000 är den enda tågtyp i Sverige som Trafikverkets regelverk och signalsystem är fullt anpassat för, men idag finns minst tre ytterligare tågtyper i Sverige som klassas som snabbtåg. Det leder till att det finns raksträckor längs Västra Stambanan där dessa tågtyper bara får köra 175 km/h, medan X 2000 får köra 200 km/h. Det finns heller ingen officiell marknadsdata vad gäller exempelvis passagerarvolymerna på olika sträckor, vilket är nödvändigt för att kunna anpassa utbud och efterfrågan.

Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marknadstillsyn, vilket syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marknad. Detta uppdrag verkar dock inte prioriteras tillräckligt högt vilket förmodligen beror på att regeringen själv inte fäster särskilt stor vikt vid frågan. För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det att regeringen vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

År 2013 beslutade alliansregeringen att tillsätta en utredning för att göra en grundlig genomlysning av svensk järnväg. I december 2015 överlämnade utredaren Gunnar Alexandersson sitt slutbetänkande ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten” (SOU 2015:110). Troligen är detta den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren presenterar en lång rad förslag i syfte att stärka järnvägssystemet och öka effektiviteten på spåren. Det är därför mycket anmärkningsvärt att regeringen har aviserat att man inte kommer låta slutbetänkandet gå på remiss.

Idag samnyttjar den samhällsorganiserade och kommersiella persontrafiken järnvägen. Exempel på kommersiell trafik utgörs av SJ:s snabbtåg medan den största delen av den regionala trafiken på järnvägen är samhällsorganiserad. På senare år har det på vissa håll uppstått en mer uttalad utträngningseffekt, vad gäller både spårkapacitet och resenärer mellan dessa två typer av trafik. Eftersom den samhällsorganiserade trafiken länge dominerat på lokal och regional nivå sker utträngningen främst på storregional nivå och påverkar därmed kommersiell trafik i mer långväga relationer. I enlighet med förslaget i SOU 2015:110 bör regeringen därför agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Detta är viktigt för att såväl förbättra samverkan som att stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Om den samhällsorganiserade trafiken breder ut sig alltför mycket är risken att det slår ut privata aktörer och i förlängningen leder till färre alternativ och högre kostnader för det offentliga.

För en välfungerande järnväg behövs samarbete och koordinering med andra länder. Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att utveckla sammanhållna och effektivt fungerande marknader för järnvägstransporter i Europa. Marknadsöppning för persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet bidrar genom ökad konkurrens till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Regeringen har på EU-nivå en historia av att inte till fullo verka för att det fjärde järnvägspaketet ska införas, vilket är högst oroande. Regeringen bör därför konsekvent och på alla nivåer arbeta för ett fullt genomförande av det fjärde järnvägspaketet.

De flesta bedömningar pekar på att behoven av investeringar och underhåll av järnväg är fortsatt stora. Tyvärr är konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen svag, något som Konkurrensverket konstaterade redan 2011. Med ökad konkurrens finns det chans till en välbehövlig positiv utveckling inom branschen såsom ökad innovation, effektivisering och lägre priser. För svensk infrastrukturs del kan ökad konkurrens bidra till det slutgiltiga målet att mer väg och järnväg kan byggas för varje satsad krona.

För att få så mycket och så bra infrastruktur som möjligt för de pengar som investeras behövs en välfungerande konkurrens. I början av juni 2016 gick infrastrukturminister Anna Johansson ut med ett förslag som bara kan tolkas som en start av ett återförstatligande av järnvägsunderhållet. Det är en utveckling åt fel håll. Tack vare att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas genom konkurrens har



våra skattemedel kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling lett till sänkta kostnader med cirka 12 procent, med bibehållen kvalitet. Trots att experter och regeringens egen utredare är positiva till den konkurrensutsatta upphandlingen har regeringen beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet. Regeringens beslut strider mot expertisen och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel. Alliansen menar att regeringen bör främja fortsatt konkurrens vad gäller investeringar och underhållsentreprenader av järnvägen för att ge fortsatta förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet.

För att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren är det viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller. Det måste även vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. Samtrafiken har påbörjat detta arbete men mycket kvarstår att göra. För att öka resenärsnyttan och förbättra konkurrensen bör det skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas. Alliansen betonar vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem för ökad effektivitet på järnvägen.

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft år 2012 och innebar att kommersiella aktörer kan starta linjetrafik. Genom att öppna för konkurrens ökar dynamiken inom kollektivtrafiken och syftet är att bidra till ett större utbud och ett ökat resande. Omregleringen är till för att skapa ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. Men det är långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med de intentioner som kollektivtrafiklagen eftersträvar. Det finns fortfarande stora hinder för att nå stärkt konkurrens, öppenhet och transparens. Exempelvis finns det problem med trafikpliktsbeslut, tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter, informationssystem samt till betalssystem. Därmed bör regeringen snarast utreda och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen i syfte att stärka konkurrens, öppenhet och transparens.

En annan viktig del är att överväga att stärka Transportstyrelsens tillsynsuppdrag för att granska huruvida regionala kollektivtrafikmyndigheter följer kollektivtrafiklagens intentioner och att de verkar för förbättrad konkurrens. Idag saknas även en definition av begreppet ”Full tillgänglighet”. En definition av detta bör skapas för att kollektivtrafikens intentioner vad gäller tillgänglighet ska kunna uppnås.

## Fordon

Teknikutveckling får ofta effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon kan få en genomgripande effekt på hela vägtrafiksystemet. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar att Sverige ligger i framkant av teknikutvecklingen. Framtidens teknik för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. 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 fortsatt framkant och främja samhällsutvecklingen bör regeringen därmed ta fram en strategi för självkörande fordon.

## Yrkestrafik

Åkerinäringen är en viktig näring för Sverige. Den binder samman landet, skapar jobb och bidrar till ekonomisk tillväxt. Det är viktigt att vi värnar svensk åkerinäringens konkurrenskraft. Extra pålagor i form av till exempel en kilometerskatt som regeringen avser införa kommer att drabba åkerinäringen och jobben. Det är en ren straffskatt på avstånd som kommer att slå hårt mot vår basindustri och de flesta branscher som är beroende av goda transportmöjligheter.

Genom att tillåta längre och tyngre lastbilar går det att minska utsläppen samtidigt som effektiviteten och lönsamheten ökar eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods per lastbil. Alliansregeringen gjorde ett gediget förarbete för att kunna introducera tyngre lastbilar på upp till 74 ton i Sverige. Svenska företag måste ges möjlighet att konkurrera på så goda villkor som möjligt. I skrivande stund har regeringen fortfarande inte lagt en proposition på riksdagens bord om att tillåta tyngre lastbilar på upp till 74 ton.

Genom att även tillåta längre fordon kan vi nå ännu effektivare transporter. Exempelvis har det gjorts försök med så kallade ETT-fordon som är upp till 30 meter och försöken visar att antalet tunga fordon i trafiken har minskat, likaså miljöbelastningen och vägslitaget. Efter 62 månaders försök med ETT-lastbilen mellan Överkalix och Munksund kunde man inom ramen för projektet konstatera att transportkostnaderna minskat med drygt 20 procent samtidigt som utsläppen minskat med 8–15 procent. Det är därmed angeläget att regeringen tillsätter en utredning för att se hur vi även kan tillåta längre lastbilar på våra vägar.

Åkerinäringens omsättning stod 2015 för nästan fyra procent av Sveriges BNP. Svensk åkerinäring har dock svårt att hävda sig i en internationell konkurrens där lönerna många gånger är lägre och regelefterlevnaden likaså. Åkerinäringen är viktig för att koppla samman och försörja vårt land med varor, inte minst på de sträckor där tåget inte kan gå. Det är därför av yttersta vikt att regeringen tillsätter en utredning för hur vi kan stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft.

## Luftfart

Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i vårt samlade transportsystem. I ett till ytan stort land med en relativt liten befolkning saknas det realistiska alternativ till flyget på vissa håll. Alliansregeringen inledde ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Den av regeringen aviserade flygstrategin bör fortsätta under dessa former och riktlinjer. De förslag som hittills har presenterats av regeringen vad gäller flyg har inte haft som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Alliansen ser med stor oro att regeringens förslag i stället har handlat om ett införande av en flygskatt som gör resandet dyrare. Det vänder vi oss kraftigt mot.

Goda villkor och förutsättningar för svenskt flyg gör att flygbolagen har råd att investera i framtidens tekniska lösningar som minskar miljöpåverkan och bidrar till ett hållbart resande. Flyget är av stor vikt för att dels binda samman Sverige, dels göra Sverige lättillgängligt för övriga världen.

År 2010 trädde den nya luftfartslagen i kraft som öppnade för möjligheten att den som driver en flygplats själv kan utföra flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst. Den dåvarande oppositionen valde dock att avskaffa denna möjlighet avseende luftrum i anslutning till en flygplats som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande.

Många regionala flygplatser går med förlust och att flygtrafikledningstjänsten öppnades för konkurrens berodde på starka önskemål från ett antal flygplatser som menade att Luftfartsverkets priser var för höga och svåra att påverka på grund av brist på konkurrens. De regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning sänkte sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, en mycket betydelsefull sänkning med hänsyn till att kostnaden för flygtrafiktjänst ofta är den enskilt största kostnadsposten i driften av en flygplats. Utan att statliga flygplatser får lov att upphandla flygtrafikledningstjänst är marknaden för liten för att kunna tillgodose de kommunala flygplatserna.

De regionala flygplatserna liksom Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) framhåller att avregleringen, som trädde i kraft 2010, har fungerat utan problem. Detta överensstämmer också med uppgifter från Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet. Regeringen bör därmed pröva förutsättningarna för att återigen konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten på statliga flygplatser för ökad effektivitet och med bibehållen säkerhet.

Det europeiska flygtrafikledningssystemet hanterar dagligen runt 26 000 flygningar. Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas kosta cirka två till tre miljarder euro per år. Flygtrafiken växer för varje år och till 2020 förväntas antalet flyg ha fördubblats enligt prognoser. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt användande av luftrummet genom att möjliggöra för flygbolag att frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Det innebär även att man frångår dagens 67 flygtrafikkontrollcenter i Europa för att i stället endast ha ett. Det skapar rakare flygvägar och ger kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Flygets utsläpp skulle minska med tio till tolv procent genom att ha ett gemensamt luftrum. Vi är oroadade över att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden. Därmed är det av yttersta vikt att regeringen prioriterar arbetet med att få på plats Single European Sky.

Tekniken för drönare utvecklas snabbt. Dock har lagstiftningen inte hängtt med, vilket begränsar utvecklingen av nya drönartjänster som vore till nytta för samhället. Drönare kommer spela en allt viktigare roll i framtiden. Det kan handla om leverans av paket, flygfoton, sjukvård, jordbruk och brottsbekämpning. Än så länge är marknaden för drönare relativt ung, men det är viktigt att politiken följer utvecklingen och inte blir en bromskloss. Sverige är ett land som ligger i teknisk framkant med många innovativa entreprenörer och företag. Därmed är chansen stor att nya användningsområden och ny utveckling av drönare sker i Sverige.

Det finns samtidigt utmaningar kopplade till användningen av drönare. Tekniken fortsätter att utvecklas i hög hastighet och därmed ökar också antalet radiostyrda och autonoma luftfarkoster i det svenska luftrummet. Detta kan innebära utmaningar, vilket noterats vid flera tillfällen kring svenska flygplatser, när reguljär trafik och de så kallade drönarna ska samsas om utrymmet i luften. En översyn av för drönare relevant lagstiftning och införande av en testverksamhet för drönare kan säkerställa att samhället inte riskerar att gå miste om de positiva sidor tekniken för med sig samtidigt som andra viktiga aspekter rörande exempelvis säkerhet beaktas. Alliansen anser därför att

regeringen bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och samtidigt värnar flygsäkerheten.

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna 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. Då EU-kommissionen idag genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Vi förutsätter att regeringen tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna idag upplever i sin kommande flygstrategi. Alliansen menar att regeringen bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Regeringen har aviserat att man avser att införa en nationell flygskatt i syfte att minska utsläppen från flyget. Införandet av en nationell flygskatt skulle märkbart försämra Sveriges konkurrenskraft gentemot andra länder och försämra tillgängligheten i vårt land. Ökade kostnader skulle innebära att både flyglinjer och flygplatser riskerar att läggas ned. Samtidigt vet vi att nationella särlösningar är ett samhällsekonomiskt ineffektivt sätt att försöka minska utsläppen av växthusgaser då ett gram utsläpp har lika stor påverkan på klimatet oavsett var det sker. Både Danmark och Holland har infört för att därefter avskaffa en nationell flygskatt eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa.

Alliansen tror istället på nya lösningar såsom biobränsle till flyg för att minska flygets klimat- och miljöpåverkan. Exempelvis finns det bioflygbränsle tillverkad på använd frityrolja som reducerar koldioxidutsläppet med minst 80 procent i jämförelse med samma mängd fossilt jetbränsle. Det finns även en stor potential i form av ökad användning av skogsråvara som drivmedel och det bör därför forskas mer på området. Internationellt har Sverige varit ett föregångsland vad avser introduktionen av biobränslen, i synnerhet inom vägtransportområdet och värmesektorn. Karlstad Airport är exempelvis den första flygplatsen i världen med en stationär tankanläggning för bioflygbränsle. Sverige har även visat att ekonomisk tillväxt inte per automatik behöver leda till ökade utsläpp av växthusgaser, utan tvärtom en minskning.

Ett globalt handelssystem för utsläppsrätter där flyget inkluderas är det mest rättvisa och effektivaste ekonomiska systemet för att minska flygets klimatpåverkan. Alliansen anser därmed att regeringen ska verka för att ett globalt system med utsläppsrätter för flyget snarast kommer på plats inom ICAO.

## Trafiksäkerhet

Under 2015 var antalet dödade i vägtrafikolyckor 259 personer, vilket är en minskning med fyra procent jämfört med 2014. Under 2013 hade Sverige i genomsnitt 2,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Därmed har Sverige en av de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 5,2. Vid en internationell jämförelse står sig Sverige starkt. Sverige är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet och bland annat Portugal använder Sverige och den svenska modellen som förebild för att få ned dödstaten.

År 2009 fastställde riksdagen ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som innebär att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet

allvarligt skadade bör minskas med 25 procent. Trafikverket är tydliga med att det krävs ytterligare insatser för att nå etappmålen för 2020. En förutsättning är bland annat att cykelsäkerheten förbättras.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och däri slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Mer behöver dock göras. Frågan om trafiksäkerhet berör flertalet områden och risken är att den därmed hamnar mellan stolarna. Därför är det angeläget att frågan prioriteras och att berörda myndigheter ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet.

Många ska samsas på vägarna – bilar, lastbilar, kollektivtrafik, cyklister, fotgängare och motorcyklister. Det innebär att trafiksäkerhetsarbetet måste ta hänsyn till alla dessa variabler. Dock kvarstår det en del att göra, exempelvis är vajerräckena så som de är utformade idag en stor risk för motorcyklister. Trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll men samtidigt ökar exempelvis antalet skadade i cykelolyckor. Därför bör Trafikverket få i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida infrastruktursatsningar göra vägarna säkra för alla trafikslag.

## Cykel

Riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en nationell cykelstrategi. I skrivande stund har regeringen ännu inte presenterat någon sådan trots att de tidigare aviserat att den skulle presenteras innan sommaren 2016. Alliansen anser att cykelstrategin bör betona cykelns roll i transportsystemet samt att den ska ses som ett eget transportslag. Trafikseparering är eftersträvanvärt av trafiksäkerhetsskäl och arbetet med regelförändringar som underlättar för cykling i våra städer bör prioriteras. Trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll men samtidigt ökar exempelvis antalet skadade i cykelolyckor. Antalet omkomna cyklister var 17 stycken under 2015 vilket är en minskning jämfört med 2014, variationer över åren är dock stora. För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla.

För att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till andra transportmedel är det viktigt att förutsättningar skapas för människor att kunna använda den oavsett årstid. Precis som på våra vanliga vägar är det centralt att upprätthålla en god framkomlighet på cykelbanor oavsett väderlek. Människor ska kunna lita på att exempelvis snöröjning fungerar väl och inte riskerar att utgöra ett hinder för de som väljer cykeln.

Cykelpendling behöver underlättas genom planerande av snabbcykelvägar i tätort. Det är även viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en sammanhängande infrastruktur.

## Sjöfart

Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, transporteras sjövägen, vilket innebär cirka 180 miljoner ton transporterat gods. Vid sidan av dessa godstransporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer.

Alliansregeringen tog fram en handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen och påbörjade även arbetet med en maritim strategi. För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minska. Det kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla

samhällssektorer, där minskade utsläpp från transportsystemet är avgörande. Genom att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart kan vi minska utsläppen.

Alliansregeringen påbörjade ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. Arbetet med att främja våra vattenvägar måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter, och det är mycket angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användandet av de inre vattenvägarna.

Människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. Statlig tillsyn och godkännande, till exempel genom Transportstyrelsen, är ibland en förutsättning för att företag ska kunna starta och verka. När taxor för den statliga tillsynen och godkännandet utformas är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Den administrativa bördan för aktörer verksamma inom sjöfartsnäringen riskerar att hämma utvecklingen. Många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade och det bör därför införas en så kallad one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska bördan som drabbar branschen. Detta bör vara en del i ett större paket där regeringen även bör se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna för de företag och fartyg som återigen vill flagga svenskt, i syfte att stärka svensk sjöfartsnäring.

Sjöfarten är en global näring som sysselsätter miljontals personer världen över. Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation, IMO) med över 170 medlemsstater, varav Sverige är en av dessa, bedriver arbete med bland annat sjösäkerhet, skyddet av den marina miljön och sjöfartsskydd. IMO bedriver också ett arbete för att öka kvalitetskraven på flaggstaters sjöadministrationer. Ett litet, exportberoende land som Sverige är beroende av goda konkurrensvillkor gentemot andra länder. Därmed har det avgörande betydelse att undvika nationella särlösningar i största möjliga mån och samarbete uppmuntras. Därför bör regeringen verka för att regler som rör sjöfarten framför allt ska tas globalt inom till exempel IMO och att gemensamma globala system för sjötrafikledning uppmuntras och understöds.

## Bredband och it

I ett allt mer digitaliserat samhälle är tillgången till uppkoppling allt mer central för att samhället ska fungera. Goda uppkopplingsmöjligheter är en förutsättning för att det ska gå att bo och arbeta i hela Sverige. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta.

På flera platser i landet har det uppmärksammats att kommunallagens lokaliseringsprincip sätter käppar i hjulet för kommunala stadsnät som vill erbjuda fiberlösningar till de som bor på andra sidan kommungränsen. Våra administrativa gränser är inte nödvändigtvis naturliga avgränsningar för ett fibernätverk och att hålla fast vid de principer som idag hindrar kommunöverskridande stadsnät riskerar att innebära ökade kostnader eller utebliven fiberutbyggnad. Därför är det av särskild vikt att arbetet med att göra nödvändiga justeringar i kommunallagen sker skyndsamt om det ska kunna bidra till uppfyllelsen av statens bredbandsmål till 2020.

Lokaliseringsprincipen bör inte stå i vägen för att bygga bredband över kommungränser i de fall då det är den samhällsekonomiskt bästa lösningen och en regeländring liknande den som skett för kommunalägda energibolag bör införas.

Kapaciteten i datanäten blir en allt större utmaning när nya tjänster tillkommer och vi blir allt mer uppkopplade med ständigt höjda krav på hög hastighet. Trafikverket såväl som Svenska Kraftnät samt ytterligare ett antal statliga aktörer har fiberoptiska nätverk som sträcker sig över Sverige. De används i huvudsak för att styra järnvägs- och kraftledningsanläggningar. Delar av dessa fibernät är i dagsläget inte fullt utnyttjade, vilket innebär att redan befintliga anläggningar skulle kunna bidra till att uppnå målet om att 90 procent av hushållen ska ha tillgång till fiber. Utöver detta skulle det kunna skapas en mer driftsäker nätverksstruktur om dessa fibernät sammankopplades. Därmed bör de olika fibernäten i statlig ägo tillgängliggöras för marknaden.

Med stor sannolikhet kan ett fritt flöde av data inom ramen för statens egen verksamhet skapa större effektivitet och bättre service till medborgarna. Det värde som skulle skapas i ekonomin om fler data släpptes fria för allmänheten skulle även med största sannolikhet vida överstiga kostnaden för att tillgängliggöra informationen. Därmed bör samtliga myndigheter få i uppdrag att strategiskt arbeta för att öka utbudet och tillgängligheten av öppen data, samt tillgängliggöra de offentliga handlingar som med liten eller ingen kostnad kan bli öppen data.

Tack vare teknikutvecklingen ökar användningsområdena för telefoner och surfplattor. Ökad täckning och allt högre överföringshastighet efterfrågas för att möjliggöra att de internetbaserade tjänsterna ska kunna användas överallt. Framförallt i glesbefolkade områden kan trådlös infrastruktur vara ett mer ekonomiskt sätt att nå ut till alla bostäder och verksamhetsställen i avvaktan på att fast fiber byggs ut. En väl utbyggd infrastruktur för mobil telefoni- och bredbandstjänster är en förutsättning för fortsatta möjligheter för människor att kunna bo kvar, driva företag, delta i undervisning, utöva kultur och sociala kontakter också på landsbygdsdelarna av vårt land.

Samtidigt som den kommersiella delen kan säkerställa mobiltäckning på landsbygden är det viktigt att behovet av säker och tillgänglig, mobil, IP-baserad kommunikation för aktörer inom allmän ordning, säkerhet, hälsa samt försvar tillgodoses. Aktörerna inom denna sektor använder idag Rakel, ett system som främst är anpassat för tal, men i teknikutvecklingens spår uppstår nu ett växande behov av exempelvis kommunikation av data. Säkra system för talkommunikation kombinerat med mobila bredbandslösningar är avgörande för att dessa aktörer ska kunna fullgöra sina uppdrag.

Att 700 MHz-bandet auktioneras ut på marknadsmässiga villkor går helt i linje med Alliansens tidigare arbete med satsningar på bredband för landsbygden och säkra och stabila kommunikationsmöjligheter för samhällsviktig verksamhet. Det är dock viktigt att det i auktionsprocessen tas hänsyn till de behov som kommer behövas för att upprätthålla samhällstjänster av Försvarsmakten, Polismyndigheten och MSB. Regeringen tillsatte den 8 juli 2016 via Justitiedepartementet en utredning i syfte att analysera vilken lösning som är mest lämplig och delredovisa detta under hösten 2016.

## Post

För att människor och företag ska vilja bo och verka i hela Sverige är det viktigt att det finns tillgång till en fungerande, grundläggande service på rimligt avstånd. Inom

begreppet grundläggande service ryms såväl tillfredsställande vård, skola och omsorg som post- och tidningsservice.

Postmarknaden genomgår nu ett betydande paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Snabb elektronisk kommunikation har bidragit till minskat antal brevfrändelser och omvänd utveckling 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 natt 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 brev och tidningar. Det är viktigt att ha en distribution till en samhällsekonomiskt rimlig kostnad för att fortsätta garantera rimlig service på landsbygden. Att samdistribuera brev och tidningar skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt påverka positivt ur miljösynpunkt då färre transporter behövs.

Tidningar och brev har idag olika tidpunkt för leverans till kund och vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande tidningsdistributörers tidsordning. Det är rimligt att tidningens tidslogik får styra så att tidningen även framöver är levererad till frukost. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet/service både på landsbygd och i tätort. Samdistribution av post och tidningar bör därmed möjliggöras i enlighet med förslag i SOU 2016:27.

Enligt postförordningen ska minst 85 procent av de brev som lämnats in för övernattbefordran före angiven senaste inlämningstid ha delats ut inom landet påföljande arbetsdag, oavsett var i landet de har lämnats in. Minst 97 procent av breven ska ha delats ut inom tre påföljande arbetsdagar.

I dagens allt mer digitaliserade samhälle har allt färre företag och privatpersoner behov av övernattbefordran för varje enskilt brev. Övernattbefordran innebär att en del post behöver transporteras med flyg vilket både ökar kostnaden och miljöpåverkan. Dessa krav förhindrar även möjligheten att samordna distribution av brev och tidningar, vilka har skilda tider för distribution. För att underlätta för förändringen bör kravet på övernattbefordran i posttjänsten tas bort samt ersättas med en tvådagars bastjänst med brevbefordran där minst 95 procent av breven ska ha delats ut senast den andra arbetsdagen räknat från inlämningsdagen. Detta förslag är i enlighet med delbetänkande SOU 2016:27.

*Jessica Rosencrantz (M)*

*Anders Åkesson (C)*

*Nina Lundström (L)*

*Robert Halef (KD)*