

## Motion till riksdagen 2019/20:3246

av Anders Åkesson m.fl. (C)

# En hållbar infrastruktur för hela landet

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament till en omställning av alla transporter behövs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. 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 hanteras med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder än i dag bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för staten att ta ett större ansvar för att, genom upphandlingsverktyget, bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el och tillkännager detta för regeringen.
6. 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 metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillståndskravet för kameraövervakning i kollektivtrafik bör förenklas på ett rättssäkert sätt i syfte att

- öka tryggheten för både personal och resenärer och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
  10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
  11. 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.
  12. 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.
  13. 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.
  14. 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.
  15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa obligatorisk inblandning av biodrivmedel för flyget och tillkännager detta för regeringen.
  16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Energimyndigheten ett gemensamt uppdrag att analysera förutsättningarna för introduktion av elflyg i Sverige, utreda förutsättningarna för en innovationsupphandling av elflyg för upphandlade linjer med trafikplikt samt överväga ett nationellt mål för elflyg och tillkännager detta för regeringen.
  17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
  18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att säkerställa implementering och efterlevnad av internationella avtal som syftar till att flyget och sjöfarten i större utsträckning bär sina utsläpp och sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
  19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
  20. 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.
  21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljözoner för sjöfarten bör införas för att styra mot anslutning till landström när fartygen ligger i hamn och tillkännager detta för regeringen.

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst genomförs utifrån olika myndighetsbehov och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för byggande av nya stambanor för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och att den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kompetens för att säkerställa en fungerande marknad för järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.
27. 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 tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfällda enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och en god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
29. 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.
30. 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.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i sina åtgärdsvalsstudier (ÅVS) bör undersöka förutsättningarna för att göra IUT till det femte transportslaget och tillkännager detta för regeringen.
33. 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.
34. 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.
35. 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.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en lägsta godtagbar vägstandard bör införas och tillkännager detta för regeringen.
  37. 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 enskilda vägsamfälligheter och tillkännager detta för regeringen.
  38. 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.
  39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner och godstransportörer i syfte att bistå i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler m.m. från BK1 till BK4 och tillkännager detta för regeringen.
  40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet samt förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.
  41. 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.
  42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att PTS mål för 2020, 2023 samt 2025 om att öka mobiltäckningen där det i dag finns brister, för att ge garanterad tillgång till mobilt bredband och telefoni i hela landet, snarast bör uppnås via auktionen av 700-megahertzbandet, samtidigt som blåljusmyndigheternas funktion och tillgång till bandbredd tillgodoses och tillkännager detta för regeringen.
  43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att garantera en fullgod ersättning till en rimlig kostnad för telefoni- och bredbandstjänster innan den fasta förbindelsen tillåts brytas och tillkännager detta för regeringen.
  44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framtidens 5G-nät parallellt ska börja byggas ut i landsbygden och inte enbart i storstadsregioner och tillkännager detta för regeringen.
  45. 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.
  46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fungerande post- och paketmarknad som främjar innovation och klimatsmarta lösningar och tillkännager detta för regeringen.
  47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett klagande av konkurrenssituationen för paketedistribution i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
  48. 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 fossiloberoende 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, ökade 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 infrastruktursystemen 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 fossiloberoende 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.

## Ökad mobilitet med minskad klimatpåverkan

Centerpartiet anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Utsläppen från transportsektorn är den största kvarvarande klimatutmaningen i Sverige. Inrikestransporterna står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. Fossila bränslen ger dessutom negativa hälsoeffekter på grund av utsläpp av luftföroreningar.

Med Centerpartiet och alliansregeringen ökade andelen förnybar energi i transportsektorn från tre procent till 18,7 procent. Centerpartiet fortsätter vara pådrivande i denna omställning och främjar förnybar energi och mer klimateffektiva och miljövänliga transportmedel i hela landet.

Sveriges mål är att till 2030 ska utsläppen från transportsektorn minska med 70 procent. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara, energi- och resurseffektiva. Inom detta politikområde behöver ambitionsnivån öka, vilket bland annat rapporter från Klimatpolitiska rådet visar. Transportsektorn och handelssystemet är kritiska områden. Här behövs fortsatta förbättringar och precis som Klimatpolitiska rådet skriver handlar mycket om att regeringens ledarskap och styrning måste bli bättre.

Inte minst måste e-handelns inverkan på klimatet bättre analyseras. Klimatpolitiska rådet är en aktör som flaggat för detta. Den snabbt växande e-handeln förändrar köpmönster och logistikflöde, men på vilket sätt och med vilka effekter har vi ännu inte kunskap om. Det finns därför skäl att närmare studera detta för att skaffa oss den kunskap som behövs för att hantera de klimatutmaningar det medför.

Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras – något som gäller för alla trafikslag. Fler transporter måste elektrifieras för att nå klimatmålet till år 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter.

Branschen behöver långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel. Centerpartiet har sedan länge förespråkat ett system för reduktionsplikt som tvingar de som säljer drivmedel att årligen minska utsläppen med en viss procentsats genom inblandning av biodrivmedel. Det är positivt att en sådan reduktionsplikt nu har införts, men det är viktigt att den är förutsägbar och tillräckligt ambitiös så att den förnybara andelen ökar, och att kvoterna sätts så de ligger i linje med målet till år 2030. Att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, godstransporter, flyg, fartyg och arbetsmaskiner är angeläget.

Utöver reduktionsplikten är rena och höginblandade biodrivmedel oerhört viktiga för omställningen av transportsektorn och det är angeläget att dessa fortsatt har hög konkurrenskraft gentemot fossila drivmedel. För att investeringar ska komma till i biodrivmedelssektorn är långsiktiga och tydliga spelregler helt avgörande. Detta gäller på såväl nationell som internationell nivå.

Det pågående utredningsarbetet hos Energimyndigheten som bland annat syftar till att utreda reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030 huruvida höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten – eller fortsatt främjas med skattebefrielse – är oerhört angeläget. Det är också ytterst angeläget att den inhemska produktionen av biodrivmedel ökar.

Vi behöver förnybara bränslen för tyngre fordon som inte lika lätt kan elektrifieras. Det är därför viktigt att bygga ut en grundläggande fossilfri tankning och laddning för en mängd olika bränslen. I denna omställning spelar statliga initiativ och finansiering en viktig roll.

## 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.

## 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 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 infrastruktuursatsningar. 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.

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 infrastruktuursatsningar tycker Centerpartiet är en god idé. I en färsk rapport, finansierad av Trafikverket, har konsultbolaget WSP granskat förutsättningar för ägarförändringar och förvaltning av svensk infrastruktur. 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.

## Mer och bättre kollektivtrafik

För att uppmuntra regioner och landsting att öka kollektivtrafiken vill Centerpartiet införa en kollektivtrafikbonus. Vi vill se mer kollektivtrafik, så att vi kan minska utsläppen i hela landet. Under Alliansens tid ökade kollektivtrafikens marknadsandel, från 18 procent år 2006 till 27 procent år 2013. Under den nuvarande regeringen har den positiva utvecklingen av kollektivtrafiken avstannat. 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. 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. Vi vill även införa en nationell reseplanerare där man kan boka biljett från dörr till dörr – oavsett trafikslag och län. Resplattformen ”Sj.se” måste strukturellt skiljas från SJ AB och göras till en operatörsneutral säljplattform.

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 har fått i uppgift att ge regeringen underlag för hur ett sådant system kan införas så att det förenklar för resenärer.

## Ändra beskattningsnormen för att beskatta fossilt mer än förnybart

Sverige har ett statsstödsgodkännande för att få tillämpa skattenedsättning på biodrivmedel som löper ut den 31 december 2020. Hur beskattningen av rena biodrivmedel därefter kommer att se ut är oklart. Skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsatt skattebefria förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan.

Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om.

## 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. Centerpartiet anser därför att cykel ska anses som ett eget transportslag och att cykling får ta större del av resurser i den nationella infrastrukturplaneringen. Det är också viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar 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.

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 är Centerpartiet överens med Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Liberalerna om att andelen som reser med cykel ska öka samt att skattereglerna ska underlättas för cykelpendling. En stor del av 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 cykelparkeringar, samt möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, till exempel förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

## Ett jämställt transportsystem

Centerpartiet anser att vårt transportsystem ska vara likvärdigt mot 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 utätter 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 infrastruktur.

Vägen till ett jämställt transportsystem är dock inte helt enkel. Statistiken visar att män pendlar mindre kollektivt 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, 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 idag 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 återvandsgränder, 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 kamerabevakning som sker i brottsbekämpande syfte. Centerpartiet ser positivt på en förenklad – men rättssäker – tillståndshantering av kameraövervakning. Det borde gå att förebygga, förhindra, upptäcka och i efterhand utreda brottslig verksamhet på ett mer effektivt sätt med hjälp av en reglerad kameraövervakning. Det är därför angeläget att utredningens förslag snabbt verkställs.

## Ett mer hållbart flyg

Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget. Det är inte flygresan i sig som är problemet utan utsläppen den genererar. Det är därför inte lämpligt att beskatta flygresor utan miljöstyrning. För att höja omställningstempot i flygbranschen förslår vi istället åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle. Även flyget måste bättre bekosta sin klimatpåverkan och minska sina utsläpp. Det finns en stor potential att producera biojetbränsle från till exempel restprodukter från skogen. För att fler storskaliga produktionsanläggningar ska komma i produktion krävs långsiktiga spelregler och en stabil efterfrågan, vilket en kvotplikt kan skapa. Därför föreslår vi att en kvotplikt för flyget bör utredas som tar sikte på ett fossilfritt inrikesflyg till 2030. Vi anser också att Swedavia bör se över ökade möjligheter till rabatter för start och landning för de bästa planen och att statliga bolag och myndigheter bör ställa krav på – och klimatkompensera – sina tjänsteresor.

För att underlätta omställningen krävs också att staten tar sitt ansvar och bidrar. Centerpartiet vill därför se mer forskning för en grön omställning av flyget. Till exempel behövs fokus på att få igång storskalig produktion av biobränsle i Sverige, samt forskning kring tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn.

Utredningen *Biojet för flyget* som presenterades i våras visar på behovet av politiska styrmedel. Utredningen gör gällande att efterfrågan på biodrivmedel kommer att öka, även om priset höjs. Dock, trots denna ökade efterfrågan från konsumenter och företag så kommer inblandningsgraden fortsatt att vara för låg. Det kvarstår därför ett behov av styrmedel för att biojetbränsle ska kunna bidra till det långsiktiga målet att flygets klimatpåverkan ska minska i enlighet med vad som krävs för att uppnå målet i Parisavtalet. Utredningen *Biojet för flyget* föreslår en ökad reduktionsplikt och förordar att reduktionsnivån ökar från att motsvara ungefär en volymprocent 2021 till att motsvara ungefär 30 volymprocent 2030. Vi vill dock se en brantare stegring av volymen förnybart för flyget.

## 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 teknikutveck-

ling 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.

## Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare 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 tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Centerpartiet anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att 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.

## Internationellt klimatarbete för flyg och sjöfart

Vi behöver finna system för att göra flyg, sjöfart och tåg mer miljövänligt. Flyget knyter ihop orter och länder och möjliggör för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir allt mer energieffektiva. Vi anser att både flyget och sjöfarten ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen.

Det EU-interna flyget omfattas idag av EU:s utsläppshandel, men kraven på hur de tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas. Den internationella luftfartsorganisationen, ICAO, nådde 2016 efter många års förhandlingar en överenskommelse för att minska utsläppen från flygtrafiken. Att den internationella flygorganisationen ICAO enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är positivt men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Centerpartiet anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAO:s grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras.

Vad flyget är för människor är i stor utsträckning sjöfarten för vårt gods. Den allra största delen av vår export och import går via våra drygt 50 hamnar vidare ut på havet. Globalt sker 90 procent av världens handel via internationella sjötransporter. Havet och luften utgör också en befintlig, och till sin natur mer gränslös, infrastruktur med helt

andra förutsättningar än vägar och järnvägar vilka behöver planeras, finansieras och byggas.

Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välbefinnande och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och de anställda. Genom ett aktivt internationellt samarbete kan Sverige stärka sjöfartens fördelar ytterligare.

För Centerpartiet är det viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen. Sveriges röst i internationella sammanhang och därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjönäringen riskerar att tystna om antalet svenskflaggade fartyg inte är tillräckligt stort.

När det gäller den internationella sjöfarten har den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, sedan 1990-talet jobbat på en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. IMO tog under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till år 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man skall sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Detta är glädjande och även här bör Sverige vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Det är också viktigt att det sker en effektiv uppföljning av de regelverk och krav som redan implementerats, till exempel kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer inom SECA-området.

Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferentialiserade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferentialisera på ett tillfredsställande sätt. Idag får till exempel fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO<sub>2</sub> – höjda avgifter. Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus–malus-modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Vi vill därför att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentialisering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Elektrifieringen behöver bli en mer integrerad del av sjötrafiken. Fartyg bör använda landström, istället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa miljözoner, så att endast de fartyg som ansluter till landströmmen får komma in i citynära hamnar, medan de som fortsätter gå på tomgång och släppa ut stora mängder partiklar får lägga sig i ytterhamnar. Det skulle ge tydliga incitament för kryssningsfartygen att investera i anslutningsutrustning. Sådan utrustning bör också standardiseras på europeisk och internationell nivå.

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 efterfatt 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 positivt 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.

Vi har en stor tilltro till de möjligheter 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. Det resultat Sverige förhandlingen tagit fram avseende höghastighetsbanor bär på stor potential, både avseende transportarbete och bostadsproduktion, varför Centerpartiet är mån om en hållbar finansiering och att man förmår att vidmakthålla en mycket hög grad av kostnadskontroll i projektet. 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 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, 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.

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 Centerpartiet fortsatt angeläget 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.

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 har varit mycket kritiskt till regeringens utredning att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB 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.

## 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 trafiksäker planering av vägnät och övriga 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.

## 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 järn-

vägsnätet 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 godstransportfunktion, 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 stomnätet 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.

## 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 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, för att inte konkurrera med järnvägs- och sjötrafik. I stället ska de få gå på alla 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. En liknande reform måste omedelbart sjösättas i Sverige och omfatta hela det svenska vägnätet. Det är nu viktigt att Trafikverket skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå för hela landet.

Sedan 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. 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 accelererad 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 vägarna till dessa noder i de flesta fall är 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. Endast i de fall en bro finns på vägsträckan måste en extra besiktning ske för att säkerställa bronns bärighet. Emellertid har de flesta kommuner inte i tillräcklig grad varit 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. 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.

Mobila 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 respektive kommun 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, och 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 hantera all dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon.

## 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.

## 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 vägghållarna, 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 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 Löfven-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 det 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. Centerpartiet vill därför att det på det finmaskiga statliga vägnätet, vägklass 5–6, införs en lägsta godtagbar vägstandard. Det är bra att det i vårbudgeten 2019 och budgetpropositionen 2020 numera finns en rejäl nivåhöjning för bärighetsåtgärder i vägsamfälligheter samt en ”landsbygdspott” för det finmaskiga statliga vägnätet.

## 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 som numera riskerar ge dryga viten gentemot Trafikverket. Numera riskerar en vägsamfällighets uppdrag ”längs vägen” som (i värsta fall) kan leda till en försening att resultera i dryga viten (som ger dessa böter). Följden har blivit att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling/beställning av vinterväghållning, vilket i prak-

tiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med uppfärd plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfälligheten. 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 samfälligheterna 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 som trafikverket upphandlar vinterväghållning riskerar, avseende regelverket, bli ett samhällsproblem som riskerar att 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.

## 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 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 CO<sub>2</sub>-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 lastbilanpassad 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 JA finns 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.

## Ordning och reda på vägarna

Centerpartiet tycker även det är viktigt att yrkestrafik på våra svenska vägar respekterar och arbetar med de värderingar som 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 konkurrensutsatt 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 cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Polisen har fått ökade befogenheter och verktyg att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage, men resurserna räcker inte till. Ett problem av övergripande strukturell karaktär är att polisregioner i 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 annat brott mot kör- och vilotider, smuggling, människohandel och stölder (främst diesel). 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 gps-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket. 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.

## 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 ansvarigt för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, i enlighet med vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i 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 förenkling 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.

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 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.

## 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 dem 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 i bland annat moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristå-

ende 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 delningsekonomin. 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 kopplad 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.

## It – det femte transportslaget

Globalisering och digitalisering för människor närmare varandra, och den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. För Centerpartiet är it ”det femte transportslaget”, som vid sidan av vägar, järnvägar, sjöfart och flyg möjliggör liv, arbete och boende i hela landet. Över tiden måste därför it-lösningar göras till ett valbart alternativ vid de åtgärdsvalsstudier (ÅVS) Trafikverket gör, i syfte att öka tillgängligheten för människor i hela landet och bli en del i Trafikverkets årliga anslag för nyinvesteringar och underhåll av transportinfrastrukturen. Centerpartiet anser att en logisk följd av detta borde vara att it, det femte transportslaget, bör övervägas att göras till ett av Trafikverkets ansvarsområden för att på ett mer naturligt sätt få in it som möjlig del av åtgärder i en ÅVS och som steg i fyrstegsprincipen.

## Tillgång till mobiltelefoni och bredbandstjänster

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 mobiltelefoni- och bredbandstjänster är en förutsättning för fortsatta möjligheter för människor att bo kvar, driva företag, delta i undervisning, utöva kultur och sociala kontakter också i landsbygdsdelarna av vårt land.

En av de tekniska egenskaper som avgör hur bra yttäckning en frekvens har är frekvensens vågutbredning. Frekvenser under 1 GHz har vågutbredningsegenskaper som lämpar sig väl för nationellt täckande nät. Det är i regel dyrare att bygga yttäckning i högre än lägre frekvensband. Frekvensbandet 470–790 MHz har egenskaper som gör det lämpligt för tjänster där yttäckning och inomhustäckning är önskvärda, exempelvis marksänd tv och mobil datakommunikation.

Centerpartiet är av uppfattningen att ett kommersiellt tillgängliggörande av 700 MHz-bandet är en viktig del i att skapa högre bredbandstäckning i hela landet. Nuvarande regering har dock till helt nyligen misskött hanteringen, vilket försenat öppnandet av 700 MHz-bandet för mobila telefonitjänster. För Centerpartiet är det av högsta prioritet

att tillgodose såväl civilsamhällets som blåljusmyndigheternas behov av nytt frekvensutrymme så snart som möjligt.

Ett av de viktigaste sätten att ge förutsättningar för jobb, tillväxt och tillgång till välfärdstjänster i hela landet handlar om att bättre ta tillvara den digitala utvecklingen. Centerpartiet vill att alla hushåll och arbetsplatser, där efterfrågan finns, ska vara uppkopplade senast 2025. För att digitaliseringen av hela Sverige ska ta ytterligare fart krävs utbyggnad av fiber och annan modern kommunikationsteknik i hela landet. För att genomföra detta behövs kreativa lösningar som exempelvis samförläggning av bredbandsinfrastruktur med annan infrastruktur och en mer snabbfotad användning av frekvenser för mobilt bredband.

Inom landsbygdsprogrammet avsattes 3,25 miljarder kronor för ökad utbyggnad av bredband på landsbygden. Dessa pengar skulle satsas under åren fram till 2020. Så kallade byalagslösningar har, med stor ideell kraft, drivit på och inneburit en kostnadseffektiv utbyggnad. Intresset för dessa pengar har varit stort, vilket resulterat i att avsatta medel inte räcker till mer än cirka två tredjedelar av ansökningarna. Utöver ökade resurser krävs andra insatser för att påskynda och underlätta utbyggnaden av bredband. En sådan är att öka samkanalisationen av kablar i marken. Ytterligare åtgärder är att säkerställa att bredbandsstödet i första hand går till hushåll och företag (fastigheter) som inte finns i kommersiellt attraktiva områden. Vi tycker även att det bör ske en kartläggning av ansökningsprocessen för bredbandsstöden i syfte att effektivisera handläggningen.

För att öka möjligheterna till samkanalisation anser Centerpartiet att det bör ställas krav på Trafikverket och Svenska kraftnät att planera för fiberutbyggnad samtidigt som infrastruktur för elnät och vägar. När det finns potential till samförläggning av bredbandsinfrastruktur med annan infrastruktur – till exempel när man bygger vägar eller drar elkablar – bör detta ske för att byggande av samhällsinfrastruktur ska bli så kostnadseffektivt som möjligt. Ett exempel på hur detta kan göras är att myndigheter som Trafikverket och Svenska kraftnät ges instruktion i regleringsbrev om att aktörer som önskar ska få lägga bredband i deras väg- eller nätområde och att berörda myndigheter ska förverkliga det. Myndigheterna får sedan räkna av sin extrakostnad för detta via pengar som kommer från det generella anslaget för en ökad bredbandsutbyggnad.

En viktig åtgärd för att fler ska få tillgång till bredband är att handläggningstider ses över och kortas. Trafikverkets långa handläggningstider och bristande instruktioner för att förlägga ledning i väg- och banområde har länge varit en stor utmaning för bredbandsbyggande aktörer. Dagens tillståndprocesser upplevs komplicerade och tidskrävande, vilket kan påverka investeringsvilja och utbyggnadstakt i negativ riktning, och Trafikverkets hantering utgör idag en flaskhals i bredbandsutbyggnaden.

Trafikverket instiftade den 1 april 2019 en ny enhet som ska jobba med handläggningen samt kunna åka ut och titta på bredbandsprojekt och fatta beslut om var fibern ska grävas och dras. Detta gjorde att handläggningstiden gick ner från drygt 12 månader till ca 2 månader. Dock behöver vi fortsätta bevaka detta eftersom det på en del håll verkar som handläggningstiderna ökar igen.

Det är ytterst angeläget att Trafikverket tydliggör vad som krävs för att en ansökan om att förlägga kanalisation – eller ledningar för bredband i vägområdet – ska kunna handläggas, och vidare att Trafikverket förmår hantera sådana ansökningar inom en månad från det att en fullständig ansökan lämnats in.

Under år 2019 kommer 5G-licenser att auktioneras ut och därefter kommer utbyggnaden att ske. Centerpartiet ser gärna att utbyggnaden inte nödvändigtvis utgår från de miljöer som idag har säker och snabb uppkoppling utan att man beaktar landsbygdens

behov av snabbare bredband. Detta är i linje med att beslut från regeringen ska landsbygds säkras, som är en del som Centerpartiet drivit igenom.

## Nedläggning av kopparnätet

Den senaste tiden har en nedmonteringen av det gamla statliga telefonkopparnätet accelererat, något som påverkar tillgången på telefoni- och bredbandstjänster. Detta slår hårdast mot landsbygden där alternativen till en fast förbindelse, till exempel ett fibernät eller mobilt nät med hög överföringshastighet, inte finns eller är alltför kostsamma. För att förhindra att människor lämnas utan möjlighet till en fungerande kommunikation anser Centerpartiet att den aktör som idag distribuerar telefoni- och bredbandstjänster inte ska tillåtas avbryta den, om det inte finns en fullgod ersättning till en rimlig kostnad på plats.

## 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 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 införa 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.

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 tekniks specifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

## Postservice

Postmarknaden genomgår nu ett paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Snabb elektronisk kommunikation bidrar till att minska antal 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 kostnads-effektiviteten samt få en positiv miljöpåverkan när färre transporter behövs. Tidningar och brev har idag olika tidpunkt för leverans till kund. Vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande tidningsdistributörers 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 paketfrändelser 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 samhällsomfattande 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 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 pakettjänsterna 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)*



*Magnus Ek (C)*

*Ulrika Heie (C)*

*Ola Johansson (C)*

*Rickard Nordin (C)*

*Daniel Bäckström (C)*