

Motion till riksdagen 2017/18:3894

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 ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar, med utgångspunkt i SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat kapital, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. 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 investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp hur den samhällsekonomiska lönsamheten beaktas i valet av infrastrukturobjekt och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge rätt förutsättningar i form av regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande för att de enskilda vägar som får statsbidrag ska ha en bra standard, rätt sträckning, god bärighet och erforderlig vinterväghållning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att stärka förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken på järnvägen med utgångspunkt i förslaget i SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen genom att försöka med att

- återförstatliga delar av densamma avbryts samtidigt som Trafikverket fortsätter att följa upp och besiktiga underhållet och tillkännager detta för regeringen.
9. 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 ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera arbetet kring Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet och tillkännager detta för regeringen.
 11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
 12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov och körprov för körkortsbehörighet B och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringens arbete med att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 ska grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen för att göra det möjligt för kommuner att införa differentierade parkeringsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool, med utgångspunkt i SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel, för att kommuner ska kunna reservera gatumark för bilpooler, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den kommande nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029 ska peka ut lämpliga stråk för en fortsatt utbyggnad av elvägar, i samverkan med regioner och näringsliv, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för att öka cyklandet i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
 20. 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.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att förenkla inflaggningsprocedurerna och tillkännager detta för regeringen.
 22. 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.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att de hushåll som kommer att mista sin tillgång till kopparnätet erbjuds likvärdiga

alternativ innan kopparnätet kopplas bort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samtliga myndigheter bör få i uppdrag att strategiskt arbeta för att öka utbudet av och tillgängligheten till öppna data samt att myndigheterna bör tillgängliggöra offentliga handlingar i maskinavläsbar skick, och detta tillkännager riksdagen 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 avgörande för att fler jobb ska växa till och viktigt för att människor enkelt ska kunna resa inom Sverige. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Alliansen vill vårda den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka hela transportsystemet.

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmyta lösningar som är samhälls-ekonomiskt effektiva kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Alliansen inser att Sverige behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och en fungerande digital infrastruktur 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 vill att Sverige nyttjar varje transportslag så effektivt som möjligt och ligger i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så kostnadseffektiva och miljömässigt hållbara 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. För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av största vikt att de samhälls-ekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom prioriteringarna 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.

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Infrastruktur-satsningar 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 finansierings-lösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. Med utgångspunkt i SOU

2017:13 ”Finansiering av infrastruktur med privat kapital” bör därför Trafikverket få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen.

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 försvårar för 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.

För att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet som är beslutat av riksdagen bör samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt. De samhällsekonomiska kalkylerna ger en god möjlighet att jämföra olika infrastrukturobjekt med varandra för att forma en samhällsekonomiskt lönsam prioriteringslista. Alliansen anser därför att regeringens val av vilka infrastrukturprojekt som ska genomföras bör utvärderas utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. En sådan uppföljning kan på sikt bidra till att öka både transparensen och effektiviteten i transportpolitiken.

Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast cirka 10 000 mil är statliga och 4 100 mil är kommunala. Ansvariga 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 gör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. 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 väghållningen måste fungera året runt. Staten bör fortsättningsvis ta ett ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

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 sitt arbete samt få bättre koll på järnvägens faktiska status.

Genom konkurrens på järnvägen kan resenärer erbjudas fler avgångar och lägre priser. Det 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 är 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 regionaltågstrafik. 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. I förlängningen stängs därför nya aktörer ute från tågmarknaden, vilket inte är önskvärt ur konkurrenssynpunkt. Detta är till nackdel för nya aktörer på marknaden som därigenom får det svårare att etablera sig.

En annan utmaning är kopplad till depåttillgången på järnvägen. Det påstås från enskilda aktörer att Jernhusen inte tar ut marknadsmässiga hyror från alla aktörer på järnvägen. För att tågmarknaden ska fungera så effektivt som möjligt är det viktigt att det finns en konkurrensneutralitet från infrastrukturhållarnas sida. Därför bör en översyn av depåttillgången och tilldelningen av densamma genomföras för att undersöka om det finns fog för kritiken och vilka åtgärder som i så fall kan vidtas.

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. 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 betalnings-system för ökad effektivitet på järnvägen. 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 inte fäster särskilt stor vikt vid frågan. För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det att regeringen och myndigheter vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

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 SOU 2015:110 ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten”. Troligen är det 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 att låta slutbetänkandet gå på remiss.

I dag 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, både vad gäller 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.

Kostnader för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, och därmed användningen av skattemedel, har generellt ökat kraftigt i Sverige de senaste åren. Med utgångspunkt i SOU 2015:110 "En annan tågordning – bortom järnvägsknuten" bör regeringen därför agera för att förutsättningarna för den kommersiellt organiserade persontrafiken stärks i förhållande till den samhällsorganiserade trafiken. Det är viktigt för att såväl förbättra samverkan som stärka konkurrensen mellan dessa två kategorier av trafik på järnvägen. Detta bör ske genom ökade krav på samråd och transparens i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet, vilket föranleder flera ändringar i kollektivtrafiklagen. Utredningen föreslår därmed att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete med att ta fram trafikförsörjningsprogram i framtiden ska innehålla ett större mått av samråd och transparens. 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.

De flesta bedömningar pekar på att behoven av investeringar i och underhåll av järnväg fortfarande är stora. Tyvärr är konkurrensen i bygg- och anläggningsbranschen svag, något som Konkurrensverket konstaterade redan 2011. Med ökad konkurrens stärks möjligheterna till mer innovation, effektivisering och lägre priser i branschen. För svensk infrastruktur 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. Regeringen har dock aviserat att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas. 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 av järnvägsunderhåll lett till sänkta underhållskostnader med cirka 12 procent, med bibehållen kvalitet.

Trots att Trafikverket har pekat på att regeringens återförstatligande kommer att leda till kostnadsökningar har regeringen beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet i vissa delar av landet. Regeringens beslut strider mot de slutsatser expertisens och regeringens egna utredare Alexandersson dragit och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel. Alliansen anser att regeringen bör avbryta försöket med att återförstatliga järnvägsunderhållet och i stället främja fortsatt konkurrens vad gäller investeringar och underhållsreparationer för ytterligare ökad kostnadseffektivitet. Trafikverket ska dock ha ansvar för besiktningen av skicket och underhållsbehoven på hela järnvägen.

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 är flyget på sina håll det enda realistiska alternativet.

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, vilket kräver ett effektivare användande av luftrummet. EU:s program Single European Sky bidrar till ett effektivt och miljömässigt bättre användande av luftrummet genom att möjliggöra för ett gemensamt europeiskt luftrum där flygbolag kan frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Det skapar kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Flygets utsläpp skulle därmed minska med tio till tolv procent med ett gemensamt luftrum. Det är oroande att arbetet med att få systemet på plats drar ut på tiden. Regeringen bör prioritera implementeringen av Single European Sky.

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. Alliansen anser att regeringen bör ta de regionala flygplatsernas situation i beaktande när transportpolitiken utformas. Vi menar att regeringen bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Fordon

Teknikutveckling får ofta avgörande effekter på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med självkörande 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 hur ansvaret fördelas när självkörande fordon orsakar eller medverkar till en olycka. För att säkerställa att Sverige ligger i fortsatt framkant och främja samhällsutvecklingen bör regeringen ta fram en strategi för självkörande fordon under innevarande mandatperiod.

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 och är ett av de mest trafiksäkra länderna i världen. Målet kan inte vara något annat än att Sverige ska bibehålla den positionen.

För ett antal år sedan infördes vinterdäckskrav för tunga fordon i syfte att öka trafiksäkerheten. Alliansen anser att det är dags att se över möjligheterna att också införa vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn över 3,5 ton för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning på vinterväglag.

I dag är kunskapsprovet eller körprovet för körkortsbehörighet B endast giltigt i två månader. Den som inte hinner genomföra båda proven med godkänt resultat inom den tiden är således tvungen att göra om båda proven. Detta snäva tidsspänn vållar onödiga problem för den enskilde. Därför anser Alliansen att möjligheterna att utöka giltighetstiden för proven bör ses över.

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. Sektorn 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 transporternas 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.

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 för till exempel nya drivmedel, ny infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Därför bör regeringens arbete mot att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 grunda sig på samhällsekonomiskt och miljömässigt effektiva åtgärder.

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. I dag 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 med utgångspunkt i SOU 2017:22 ”Från värdekedja till värdecykel”.

Alliansen anser också att regeringen bör se över parkeringslagstiftningen för att möjliggöra för differentierade parkeringsavgifter, som därmed kan möjliggöra för kommunerna att sätta differentierade parkeringsavgifter för exempelvis bilar i bilpooler och miljöbilar.

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 som invigs under hösten 2017. Vid Arlanda har en testanläggning uppförts där man kommer att 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 peka ut lämpliga stråk för en fortsatt utbyggnad av elvägar i den kommande nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029. Utbyggnaden bör ske efter samma samverkansmodell mellan region och näringsliv som använts för projektet i Gävleborg.

Cykel

Cyklandet ska öka i hela landet. Cykling har en positiv inverkan på folkhälsan, vilket är viktigt eftersom vi i dagens moderna samhälle är alltmer stillasittande. Cykeln minskar även utsläppen av växthusgaser och trängseln på våra gator och vägar. Det är viktigt att fortsätta arbetet med att få fler att välja cykeln. Det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bland annat i stadsmiljö för att stärka cykelns roll som transportmedel. När fler människor använder cykeln i stället för bilen minskar även trängseln i våra städer. Alliansen vill att cykeln ska bli ett naturligt färdmedel för både pendling och utflykter.

Alliansen anser att cykeln spelar en central roll i transportsystemet och bör ses som ett eget transportslag. Trafikseparering är eftersträvansvärt 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 19 stycken under 2016 vilket är en ökning jämfört med 2015; variationerna över åren är dock stora. För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla och det kräver ökade insatser.

Därför behöver regeringen ta fram en konkret handlingsplan under innevarande mandatperiod för hur detta ska kunna ske. Den cykelstrategi som presenterades under 2017 var inte bara kraftigt försenad utan led också brist på konkreta förslag. Det är dags att cykeln på allvar blir ett prioriterat trafikslag för den nationella transportpolitiken.

Alliansen anser att regeringen behöver genomföra regelförändringar som kan förenkla för fler cykelbanor och bättre framkomlighet. Enkla regelförenklingar som att tillåta högersväng vid rödljus och införa ”allgrönt” för cykel i fler korsningar eller underlätta byggandet av regionala cykelstråk bör ingå i en handlingsplan för cykling. Vi anser att handlingsplanen bör utformas i dialog med regioner, kommuner och branschen

för att få ett så konkret innehåll som möjligt. Ska vi börja närma oss cykelnationer som Danmark och Nederländerna behövs konkreta reformer.

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 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.

Bredband och it

I ett allt mer digitaliserat samhälle är tillgången till uppkoppling allt mer central för att samhället ska fungera. Alliansen ser den digitala infrastrukturen som det femte transportslaget bredvid väg, järnväg, flyg och sjöfart. 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.

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 tillgång till bredband. Utöver detta skulle det kunna skapas en mer driftssäker nätverksstruktur om dessa fibernät sammankopplades. Därmed bör de olika fibernäten i statlig ägo tillgängliggöras för marknaden.

I takt med att kopparnätet stängs av i allt fler delar av landet behöver likvärdiga alternativ till kopparnätet tillgodogöras de hushåll som drabbas. Alliansen vill se över möjligheterna att ansvariga aktörer ska erbjuda ett likvärdigt alternativ till kopparnätet innan detsamma kopplas bort. Därmed säkerställs att den digitala tillgängligheten i hela landet inte försämras när kopparnätet försvinner.

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 mer 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 öppna data, samt tillgängliggöra de offentliga handlingar som med liten eller ingen kostnad kan bli öppna data.

Jessica Rosencrantz (M)

Anders Åkesson (C)

Nina Lundström (L)

Robert Halef (KD)