

Motion till riksdagen 2020/21:3235

av **Helena Gellerman m.fl. (L)**

Liberal infrastrukturpolitik för framtiden

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka godstrafikens betydelse vid prioritering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar samt konsekvenserna av hur farleds- och lotsavgifterna påverkar den svenska sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principen att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas vad gäller prämtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar prämtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsatt främja transporter på inre och kustnära vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör ske en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt våra hamnar för att underlätta omlastning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man ska se över möjligheten att färjetrafiken till och från Gotland ska likställas med vägar och

- järnvägar och ingå i den nationella infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regler om utbildning och förarbevis för vattenskoter skyndsamt bör införas i god tid innan sommaren 2021 och tillkännager detta för regeringen.
 13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge berörd myndighet i uppgift att skyndsamt utreda och införa ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
 14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig nationell skyltning för cykling och tillkännager detta för regeringen.
 15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för kombinationsresor med cykel och tillkännager detta för regeringen.
 16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av reglering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
 17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en gemensam europeisk infrastruktur för 5G med målet en fullvärdig digital inre marknad och tillkännager detta för regeringen.
 18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kopparnätet bör behållas tills annan digital kommunikation finns tillgänglig och tillkännager detta för regeringen.
 19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att resultatet från utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg skyndsamt tillvaratas och verkar för att myndigheterna samverkar i större omfattning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda möjligheten att upprätta regionala trafiksäkerhetsavtal och tillkännager detta för regeringen.
 21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att tillse att myndigheter ställer krav på hållbara hastigheter vid upphandling och tillkännager detta för regeringen.
 22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underhållet av vägmarkeringar som syftar till att stärka trafiksäkerheten bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.
 23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagens regler om ansvaret för enskilda vägar ses över och tillkännager detta för regeringen.
 24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället och tillkännager detta för regeringen.
 25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ansvarig myndighet bör få i uppdrag att utvärdera mopedbilarna och tillkännager detta för regeringen.
 26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning och tillkännager detta för regeringen.
 27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning använda geofencing för att kunna utnyttja vägnätet mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck med syftet att åstadkomma en regional differentiering och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att upprätthålla konkurrensen inom järnvägstrafiken och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principerna för utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i hela landet för att uppnå de trafikpolitiska målen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rätt till färdtjänst över de nordiska nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Den pågående covid-19-pandemin har slagit mycket hårt mot transport- och resebranschen under 2020, framför allt vad gäller persontransporter, men även när det gäller godstransporterna som också har minskat även om de globala varuflödena har fungerat väl och den befarade varubristen uteblivit. Även om den djupaste delen av krisen för transportbranschen kanske är förbi är krisen långt ifrån över. Som exempel kan nämnas att i mars i år tappade passagerartrafiken mer eller mindre över en natt, 80–90 procent av omsättningen.

Och läget är fortfarande besvärligt. För att inte behöva bygga upp stora delar av transportsektorn på nytt efter krisen måste de omfattande och viktiga stödsatser som riksdagen beslutat om på initiativ från regeringen, Centerpartiet och Liberalerna fullföljas och fortsätta under 2021 och 2022, vilket framgår av BP21.

En väl fungerande infrastruktur i hela Sverige

Pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld. Välfungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för

individens frihet, ett blomstrande näringsliv och öppna gränsöverskridande marknader. Människor transporterar sig mellan skolan, jobbet och hemmet. Kraven på fungerande transporter för pendling ökar i takt med att arbetsgivare efterfrågar mer specifika kompetenser och att arbetstagare också skaffar sig mer specialiserade utbildningar. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling framåt; därför är det viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv.

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen. Drygt 90 procent av sektorns utsläpp kommer från vägtransporter. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att reducera miljöpåverkan, men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare, elektrifieringen påskyndas och såväl användningen av biodrivmedel som forskning och introduktion av ny teknik öka. 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. De långa avstånden i Sverige får inte vara hämmande för konkurrenskraften. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor och för att människor enkelt ska kunna resa inom Sverige och till utlandet.

En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att öka kapaciteten och punktligheten i transportsystemet. Prioriteringen av infrastrukturinvesteringar ska följa fyrstegsprincipen för att använda statens medel effektivt. Liberalerna vill utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar.

Med en missvisande eller en ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhällliga investeringsbeslut att fattas. Särskild vikt bör läggas vid utveckling av de tidiga kalkylerna. Vi vill också framhålla att godset är undervärderat i vårt transportsystem. Nyttan av tillförlitliga godstransporter behöver lyftas tydligare och därmed öka godsets betydelse vid prioritering av infrastruktur. Vi anser därför att utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras.

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft. Liberalerna tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra; vi behöver både väg, järnväg, flyg, sjöfart och inte minst i våra städer kollektivtrafik och cykelbanor 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.

Dessa transporter sker ofta i samverkan mellan olika transportslag. Liberalerna vill därför att transporter ses ur ett dörr-till-dörr-perspektiv, där totaltid för en transport och resurseffektivitet är viktiga parametrar. För att få en sammanhängande infrastruktur är det därför angeläget att prioritera fungerande knutpunkter för lastning och lossning av gods och genomtänkta platser för byte av transportslag för persontransporter. Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet och det är därför viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter.

Några trender är extra tydliga inom framtidens teknik för infrastrukturen: elektrifiering, klimathänsyn, digitalisering och uppkoppling, delningsekonomi, autonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar den framtida transportinfrastrukturen. Den snabba utvecklingen av ny teknik innebär att det finns stor potential att förbättra mobilitetstjänsterna över hela landet och

vi anser att för att säkerställa att Sverige ligger i framkant måste dessa sex trender och teknikutveckling inom transportsystemet främjas.

Vi vill också understryka vikten av att lagstiftningen är teknikneutral och inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser vi att funktionalitet måste gå före krav på specifik utrustning eftersom sådan lätt blir daterad när utvecklingen går snabbt. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Vi anser således att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet i stället för att ställa tekniks specifika krav.

En liberal it- och postpolitik för hela landet

Tillgång till väl fungerande mobiltelefoni och goda uppkopplingsmöjligheter för digitala tjänster blir allt viktigare. Sverige behöver bra mobila och digitala kommunikationer med god geografisk täckning som har en tillräcklig kapacitet när allt fler använder mobil och digital teknik.

Sverige ska därför ha en digital uppkoppling i världsklass. Bredband och annan digital uppkoppling är i dag en lika viktig del i infrastrukturen som t ex. el- och vägnäten. En god utbyggnad är viktigt för såväl privatpersoner som företag och oerhört viktigt för regional tillväxt. Glesbygden måste få bättre it-kapacitet och statens huvudsakliga uppgift bör vara att skapa förutsättningar genom att undanröja hinder för utvecklingen, men även att stötta där lönsamheten för utbyggnad är bristfällig. De åtgärder som riksdagen har beslutat om för att stärka styrningen och ökningen av det ekonomiska stödet för bredbandsutbyggnaden välkomnas av Liberalerna och har sin grund i januariavtalet från 2019 mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna. Det är av vikt att hela landet kan ta del av stödet, det finns vita fläckar utspridda på hela Sveriges bredbandskarta.

Det är viktigt att riksdagen tydligt uttalar att det gamla kopparnätet för fast telefoni inte får avvecklas innan det finns fullgoda digitala alternativ för de abonnenter som berörs av omställningen till ny teknik.

Liberalerna vill i likhet med den nationella digitaliseringsstrategin framhålla de möjligheter som den framväxande 5G-tekniken skapar för nya typer av tillämpningar och affärsmodeller inom områden som exempelvis transport, hälsa, energi och media. För oss i Liberalerna är 5G nästa steg för att åstadkomma EU:s digitala inre marknad, vilket kommer att underlätta och främja handeln samt utbytet av tjänster över gränserna inom Europa. Sverige ska därför verka för att en gemensam europeisk infrastruktur för 5G finns på plats med målet om en fullvärdig digital inre marknad snarast möjligt.

Det är fortsatt viktigt med god tillgång av posttjänster och digital infrastruktur för att människor ska kunna bo och verka i hela landet. Även om företag är internetbaserade kommer de inte ifrån att de måste använda post- och pakettjänster för att leverera och frakta varor. Det är därför viktigt för företagen och enskilda att det finns väl fungerande post- och pakettjänster i Sverige. I takt med att samhällets behov av posttjänster förändras genom minskade volymer är det dock viktigt att den generella servicenivån anpassas i enlighet med förändringarna.

Även om allt färre har behov av leverans över natt värderas däremot leveranssäkerhet för brev och paket fortsatt högt liksom möjligheten att kunna påverka var ett paket levereras. Det blir därför allt viktigare att säkerställa leverans kvalitet och frihet att välja utlämningsställe snarare än övernattningsbefordran. För att säkra att dagens och framtidens

behov av grundläggande posttjänster kan tillgodoses över hela landet kommer det att bli nödvändigt för användarna och samhället i stort att ta till sig nya leveranslösningar.

En konkurrensneutral åkeribransch

Åkerinäringen har klarat covid-19-pandemins påfrestningar bättre än många andra branscher då varuflödena fungerat. Pandemins påverkan skiljer sig åt mellan olika regioner och kan också ha att göra med vilken näringsgren som dominerar på orten. Bygg och anläggning, skog och styckegods har i stort sett inte påverkats, transporter till matvaruhandeln har i stället ökat samtidigt som åkerier som levererar till industri eller i gräns-handeln har påverkats stort.

Åkerinäringens betydelse för svenska företags konkurrenskraft och godshanteringen och jobbtillfällena i Sverige kan inte nog understrykas. De svenskregistrerade tunga lastbilarna genomförde totalt 43 miljoner godstransporter under 2019, inom och utom Sverige. Totalt fraktades drygt 449 miljoner ton gods under 2019. Det var ungefär samma nivå som under året innan. Till detta kan läggas ett stort antal utländska företag som transporterar gods i Sverige. Vi har höga ambitioner att få till en överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, men med nuvarande ökning av behovet av godstransporter så kommer åkerinäringen för lång tid framöver att stå för majoriteten av godstransporterna i Sverige.

Bristen på chaufförer är en av de största utmaningarna för att utvecklingen av godstransporter på väg. Branschorganisationerna bedömer att det behövs 50 000 nya förare de närmaste tio åren för att möta en hög efterfrågan, inte minst från ökad e-handel. Här krävs en samverkan mellan utbildningssektorn, arbetsförmedlingen och branschaktörerna för att tillsammans tillvarata arbetsmöjligheterna inom godstransporter på väg.

Liberalerna vill stärka arbetet mot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet. Även om polisen har fått ökade befogenheter, så måste det paras med tillräckligt med trafikpoliser i yttre tjänst och utökade kontroller av tung trafik. Annars riskerar fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri att öka. Regeringen initierade uppdraget Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (dir. 2019:51) med direktivet att se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området.

Liberalerna vill att regeringen tillvaratar utredningens resultat och verkar för att myndigheterna samverkar i större omfattning. Den pågående förstärkningen av polisväsendet med 10 000 fler polisanställda fram till 2024, som bygger på ett initiativ från Liberalerna, möjliggör en stärkt polisiär närvaro också i trafiken. Slutligen vill vi också se bättre samordning mellan olika myndigheter, allt för att motverka brottslighet inom transportsektorn.

En konkurrenskraftig och klimatsmart sjöfart

Covid-19-pandemin har slagit hårt mot sjöfarten när passagerartrafiken minskat. Rederierna gjort stora förluster med resultatet att många sjömän varslats om uppsägning. Det är mycket oklart om den ökning av antalet fartyg i den svenska handelsflottan som skedde 2019 kommer att kunna fortsätta de närmaste åren.

Risken är att rederierna behöver skrota eller sälja fartyg för att täcka förluster. Enligt Trafikanalys kan sjöfarten komma att behöva höja priserna för att betala tillbaka lån och kompensera för förluster i samband med pandemin, något som kan komma att påverka överflyttningen av godstransporter till sjöfarten.

Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel mätt i volym transporteras sjövägen. Vid sidan av dessa gods-transporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Liberalerna tycker att skattevillkoren för svensk rederinäring måste bli konkurrenskraftiga. Vi drev länge och medverkade till det nuvarande systemet med tonnageskatt, där rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek i stället för de faktiska inkomsterna. Med hjälp av tonnagebeskattning kan redarna bygga upp ett kapital som kan användas vid lågkonjunktur. För att stärka svensk sjöfart måste kostnaderna i Sverige sänkas genom lägre skatt på företagande vilket indirekt ger positiva effekter på en framtida utvecklad tonnagebeskattning.

Sjöfartsverket har under en rad av år gått med underskott. Pandemin har ytterligare förstärkt trenden. Det är angeläget att följa utvecklingen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. De rekommendationer som framförs i Riksrevisionens rapport (skr. 2017/18:297) bör ingå i ett underlag för framtida beslut om styrningen av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten och det är myndigheten som bestämmer avgifternas storlek. Verkets nya avgiftsmodell för handelssjöfart har en viktig uppgift för att säkerställa en långsiktig stark ekonomi i balans. Samtidigt påverkar farleds- och lotsavgifterna den svenska sjöfarten och konsekvenserna bör noga följas och utvärderas.

Liberalernas uppfattning är att Sjöfartsverket ska finansieras via avgifter. Det är en viktig princip att användarna betalar för de tjänster de utnyttjar och vi anser att det är bra att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxesystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs. Den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter ska också kunna få en avgiftsreduktion.

För 10 år sedan påbörjades ett viktigt arbete för att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i Sverige, vilket kan leda till mer godstransporter till sjöss. Ökad inlands-sjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. 2017 gick endast 3 procent av den totala inrikes godstransporten på inre vattenvägar trots att landet har en lång kuststräcka och att det i Sverige finns ett stort antal hamnar. Trafikverket och Sjöfartsverket har vid flera tillfällen framfört att en präm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten. Regelverket för de inre vattenvägar bör utredas vad gäller prämtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar prämtrafik.

Liberalerna anser att arbetet med att främja våra vattenvägar fortsatt måste prioriteras för att öka andelen hållbara transporter.

I ljuset av att kapacitetsutnyttjandet av både järnvägsnätet och vägnätet runt om i vårt land är mycket högt kan en ökad andel transporter till sjöss optimera användningen av vårt transportsystem. För att sjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig behövs en god tillgänglighet till våra hamnar. Tåg och lastbilar behöver utan svårighet kunna lasta om i hamnarna för att vattenvägarna ska nyttjas i högre utsträckning än i dag. Liberalerna anser därför att det är av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och

från våra hamnar fungerar väl tillsammans med en effektiv omlastningsfunktion. T.ex. är det viktigt att uppmärksamma hamnarnas strategiska roll som naturliga knutpunkter där gods, människor och transportslag möts och effektiva logistiklösningar uppstår.

Hamnar, godsterminaler och stationer är med andra ord av gemensamt intresse för flera aktörer i transportkedjan där den totala funktionen för en transport från en punkt till en annan ska vara i fokus. Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske, där en s.k. omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ för att skynda på utvecklingen.

Liberalernas anser att fartyg bör stimuleras att använda landström, i stället för att ligga med motorer igång i hamn. Ett sätt att styra över mot mer elanvändning i hamn är att införa differentierade hamnavgifter och/eller att endast de fartyg som ansluter till landström får besöka de citynära hamnarna. Det skulle ge tydliga incitament för fartygen att investera i anslutningsutrustning.

Isbrytarflottan börjar bli ålderstigen och bör moderniseras. Isbrytarna är viktiga för att säkerställa access till hamnarna och därmed tillförlitliga transporter för näringslivet. Stationsorterna har varit föremål för diskussion under årens lopp, men bör avgöras av behovet för näringslivet och då särskilt basindustrin där exporten är helt beroende av isfria rännor. Svenska isbrytare, som under stor del av året inte är i bruk borde i större utsträckning kunna användas i sjösäkerhetsarbetet, flyttning av farleder och trafikseparering i farlederna.

Liberalerna anser därför att Sverige inom kort tydligare behöver ta ställning till hur den befintliga isbrytarflottan ska fasas ut samt när och under vilka villkor en ny isbrytarflotta bör upphandlas. Vi anser att regeringen skyndsamt bör gå vidare med denna fråga och vi vill att man gör detta i ett bredare perspektiv där man beaktar alla relevanta myndighetsbehov. Arbetet bör bedrivas i nära dialog med bl.a. godstransportörer och industrin. En ytterligare aspekt att beakta i sammanhanget är behovet av internationellt samarbete, inte minst med Finland, för att optimera upphandling och drift. Vi anser därför att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov.

Trafikverket nu genomför en egeninitierad förstudie om Gotlandstrafikens klimatpåverkan med sikte på det nya färjeavtalet 2027. Liberalerna vill att man som ett alternativ i arbetet med det nya avtalet ska se över möjligheten att färjetrafiken till och från Gotland ska likställas med vägar och järnvägar, och ingå i den nationella infrastrukturen.

Vattenskotrar är ett smidigt sätt att förflytta sig på vattnet och underlättar transporter i våra kustnära områden. Under senare år har dock antalet olyckor med vattenskotrar ökat. Förra året infördes en åldersgräns på 15 år. Dessvärre har det inte hjälpt för att få ner olyckorna eftersom användningen av vattenskotrar samtidigt ökat. Vattenskotrar ska likt snöskotrar i första hand betraktas som ett bruksföremål och inte som en leksak för nöjesåkning. Miljöpåverkan, inte minst när det gäller buller, och fara för badande och annan sjöfart är andra konsekvenser av vattenskotrarna. Regeringen initierade en översyn av regelverket för vattenskotrar och Transportstyrelsen avrapporterade sitt uppdrag nyligen. De föreslår att ett obligatoriskt förarbevis införs som ska föregås av både praktisk och teoretisk utbildning. Liberalerna anser att ett obligatoriskt förarbevis skyndsamt bör införas i god tid före sommaren 2021 så att antalet sjöolyckor i samband med vattenskotrar kan minimeras och de som är beroende av vattenskotrar för sina transporter över sommarhalvåret hinner få ett förarbevis utfärdat.

Ett sammanhängande och trafiksäkert cykelbanenät

Cyklingen ökar snabbt i Sverige. Allt fler upptäcker hur smidigt det är att cykla till jobbet eller till fritidssysselsättningar. Att fler cyklar är bra för både miljön och folkhälsan, samtidigt som trängseln minskar i trafiken, framför allt i storstäderna. Ett problem för många cyklister är att det finns alltför många ogenomtänkta trafikmiljöer som inte främjar cyklingen och inte heller någon sammanhållen planering. Det är inte rimligt att standarden på cykelvägen försämras när man kommer till en kommungräns.

Därför vill Liberalerna satsa på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor. Liberalerna vill också göra det enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Detta är något som avgörs i respektive region, men på många håll är det Liberalerna som är pådrivande. Kombinationen kollektivtrafik och cykel innebär ett verkligt alternativ till bilen. Ju fler som kan ta med cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå. Det tjänar miljön på. Liberalerna vill att kommuner och regioner med trafikproblem själva ska kunna besluta om och införa trängselskatter. Intäkterna från vägavgifter ska kunna användas för att förbättra den lokala infrastrukturen och komma till rätta med flaskhalsar i trafiken, t ex för att förbättra cykelinfrastrukturen.

Cyklister behöver, precis som bilister, enhetlig och tydlig skyltning som underlättar orienteringen. Statliga huvudmän behöver samverka med de kommunala huvudmännen så att skyltningen dels genomförs och dels ges enhetlig utformning.

Elsparncykelns möjligheter ska tillvaratas, samtidigt som ett regelverk behöver utredas för att undvika dess negativa effekter framför allt i stadsmiljön. Framkomligheten för alla gångtrafikanter, inte minst för äldre och personer med funktionshinder är här avgörande.

Ett väl fungerande vägtransportnät i hela landet

Transportsektorn bär ett stort ansvar i arbetet mot våra ambitiösa miljömål och mot en fossilfri fordonsflotta. Vägfordonen står fortfarande för drygt 90 procent av utsläppen av växthusgaser från transportsystemet, även om vi i dag ser en förbättring jämfört med för tio år sedan. Men omställningen går inte tillräckligt snabbt. Fler bilar måste bli klimatsmarta och bilåkandet måste minska i områden med god kollektivtrafik.

Liberal miljö- och klimatpolitik utgår från försiktighetsprincipen och att förorenaren ska betala.

Tidigare nedprioriterades vägarna genom minskat vägunderhåll vilket har fått konsekvenser i samtliga regioner. De delar som främst påverkats är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet, som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Det slår hårdast mot de delar av landet där bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

En fortsatt satsning på underhåll och bärighetshöjande åtgärder på vägarna i hela landet med betydelse för näringslivets transporter är mycket angelägen, eftersom många av dessa vägar enligt den nuvarande nationella planen riskerar att vara i än sämre skick i slutet av den nuvarande planperioden. Regeringen bör därför skynda på utbyggnaden av BK4-vägarna för tyngre lastbilar och även tillåta längre lastbilar. Tyngre och längre lastbilar ger mer gods på färre bilar vilket främjar miljön, men ställer ökade krav på vägnätet. Även på det kommunala vägnätet krävs åtgärder för att klara tyngre lastbilar, vilka riskerar att utebli i covid-19-pandemins spår.

Liberalerna vill att vägnätet ska fortsätta att rustas upp och förstärkas så att det kan trafikeras av tyngre lastbilar. Det bidrar till minskade utsläpp, mindre energianvändning och ökad trafiksäkerhet då färre transporter med tyngre gods trafikerar våra vägar.

Liberalerna anser att möjligheten att frakta gods på järnväg och till sjöss ska underlättas genom attraktivitet och tillgänglighet, inte genom en politik som hindrar vägtransporter då det på många håll i landet saknas alternativ till vägtransporter.

Det svenska vägnätet bestod vid årsskiftet 2019/20 av 98 500 km statliga vägar, 42 800 km kommunala vägar och gator, 75 100 km enskilda vägar med statsbidrag samt 394 100 km enskilda vägar utan statsbidrag. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfälligheter. Av dessa får alltså en mindre del 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.

Staten bör även fortsättningsvis ta ett betydande 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. Ett exempel är snöröjning som är ett återkommande problem, där en effektivsamordning av snöröjning på statliga, kommunal och enskilda vägar kan underlätta snöröjningen och sänka kostnaderna för väghållarna av det enskilda vägnätet.

Liberalerna anser att landsbygdens behov av transporter alltid måste vara i centrum när en allmän väg görs om till enskild väg. Det är viktigt att en indragning av allmän väg inte får innebära en övervältring av kostnader från staten till kommunerna eller enskilda fastighetsägare. Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) överenskommelse med Trafikverket som slår fast att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygden och för ett övergripande vägnät i tätort är här av avgörande principiell betydelse för ansvarsfördelningen

Vidare bör kommunerna ha huvudansvar för väghållningen i tätorter, med undantag för det övergripande statliga vägnätet och enskilda väghållare ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för enskilda. Vi konstaterar samtidigt att många kommuner upplever att ansvarsfördelningen är otydlig och att indragning av allmän väg till enskild väg inte alltid är förutsägbar.

Det har även framkommit att Trafikverket i vissa fall inte heller tar hänsyn till hur vältrafikerad en väg är och om den har ett stort allmänintresse. Dessutom upplevs att Trafikverkets olika regioner hanterar frågan olika. Den nuvarande väglagen (1971:948) är från 1971. Den lagstiftningen bör ses över och moderniseras så att den anpassas efter dagens förutsättningar med ökat resande och transporter.

Ett exempel på hur infrastrukturen kan användas mer effektivt är att utnyttja s.k. geofencing. Metoden bör utvärderas för t.ex. tillämpningar där olika väganvändare kan få prioriterat tillträde till en och samma plats under olika delar av dygnet för att därigenom få ett mer effektivt utnyttjande av vår befintliga infrastruktur.

Självkörande bilar kan revolutionera hur vi transporterar både varor och oss själva. De kan i grunden förändra hur vi bygger och utformar våra vägar och tätorter. För att detta ska bli verklighet krävs politiska beslut som säkrar att våra teknikintensiva företag kan utveckla och inte minst testa sina produkter på ett säkert sätt. Självkörande fordon skulle kunna påverka hur vi bygger våra tätorter, till exempel genom att kraftigt minska behoven av parkeringsytor centralt i städerna. De frigjorda ytorna skulle kunna användas för ökad framkomlighet och grönnare stadsmiljöer och inte minst göra att man kan

omvandla utrymmet för parkeringshus till bostäder vilket skulle innebära mer plats för bostäder i centrala lägen.

För att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar måste politiska beslut möjliggöra storskaliga tester i verklig miljö och upphandlingar bör ske framtidsinriktat när man bygger nytt i våra kommuner, och inte minst krävs en utökad samverkan mellan olika samhällsaktörer. Regeringen behöver också ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället förbi nuvarande pilotverksamhet, där rapporten Vägen till självkörande fordon (SOU 2018:16) bör utgöra ett underlag.

Självkörande fordon handlar inte bara om transport av personer och gods, utan det kommer att påverka samhället inom de flesta områden: bostäder, infrastruktur, utbildning, företagande, jobbmärnad, vård och omsorg, ekonomi.

Mopedbilar har ökat kraftigt under de senaste två åren och tagit över en stor del av marknaden från A-traktorer, som har en maximal hastighet av 30km/h. Det krävs samma körkort som för en EU moped, då mopedbilen har 45km/h som maximal fart. Trafikverket har nu slagit larm om den dåliga trafiksäkerheten i mopedbilarna. Vid all introduktion av nya typer av vägfordon är det väsentligt att det sker en utvärdering efter en tid, inte minst vad gäller trafiksäkerhet. En mopedbil har helt andra vägegenskaper än en moped, då den får väga 425 kg utan last. Regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att utvärdera de nya fordonen, bland annat vad gäller olycksstatistik, trafiksäkerhet och användning.

Liberalerna anser att alla ska kunna delta i samhället, oavsett funktionsvariation och att plan- och bygglagen därför stadgar att människor med nedsatt orienteringsförmåga ska kunna ta sig fram och använda allmänna platser och att alla hinder för detta som är enkla att avhjälpa följaktligen också ska avhjälpas. Personer med synnedsättning, som inte har möjlighet att läsa skyltar eller se miljöer på långt håll, har stor hjälp av ledstråk och ledytor som hjälper personer att orientera sig och visar dem den väg de ska ta. I offentlig miljö utgörs sådana ledstråk ofta av kantsten och kännbara sinusplattor.

Liberalerna anser att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning. Ett arbete för att förbättra kunskaperna hos de personer som är involverade i utformningen av ledstråk bör inledas och en ny symbol införs i 4 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) om vägmärkingar så att omgivningen görs uppmärksam på när en yta är avsedd som ledstråk och därför inte ska blockeras.

Ett flyg som knyter ihop Sverige

Flygbranschen är det transportslag som drabbats hårdast av covid-19-pandemin. Sverige är beroende av ett livskraftigt flyg såväl internationellt som nationellt, men flyget, servicebolagen och infrastrukturen som omger flyget är mer eller mindre slaget i spillror när resenärerna försvann på kort tid. Riksdagen har på regeringens, Centerpartiets och Liberalernas initiativ fattat beslutat om kapitaltillskott till bl. a SAS, Swedavia och flertalet regionala flygplatser samt ekonomiskt stöd för uteblivna intäkter till Luftfartsverket.

Även andra flygtrafikledningsaktörer i landet har tappat merparten av sina intäkter vilket hotar driften på de regionala flygplatserna och kan innebära en risk för samhällsviktigt flyg i framtiden. Det kan komma att kräva ytterligare stöd i framtiden för att säkra flygtrafiken i landet.

Flyget är dock under normala betingelser ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor längre sträckor på kort tid. Ur ett infrastrukturellt kostnadsperspektiv är det även ett effektivt transportmedel och med anledning av Sveriges geografiska förutsättningar spelar flyget en viktig roll i vårt samlade transportsystem.

De långa avstånden i Sverige och vårt geografiska läge i förhållande till våra viktigaste handelspartner gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg även i framtiden för invånarnas och näringslivets kontakter med hela Sverige och vidare ut i världen. De olika flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Tillgången till flygförbindelser är helt avgörande när den övriga världen globaliseras. Arlanda och Bromma har under lång tid varit navet som knyter ihop Sverige med hela landet och med övriga världen samtidigt som alla delar av Sverige har ett stort behov av flygförbindelser, inte bara de större städerna.

Regionala aktörer och företagare ska t. ex. snabbt kunna resa till sin marknad i helt andra delar av världen medan internationella aktörer vill kunna resa snabbt och enkelt direkt till sin samarbetspartner oavsett var de befinner sig i Sverige.

De regionala flygplatserna står i dag inför stora utmaningar oaktat de som covid-19-pandemin har orsakat. Detta beror bl.a. på omfattande regelverk på EU-nivå, kostnadsdrivande ökande säkerhetskrav, underhåll samt i vissa fall ett ensamt ekonomiskt ansvarstagande för enskilda kommuner. Det finns därför behov av att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation bortom covid-19-pandemin och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och överlevnad. Inom övriga EU får även regioner och kommuner upphandla och finansiera flygtrafik medan det i Sverige dessvärre bara är staten som får upphandla flygtrafik. Liberalerna anser därför att möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik bör ses över.

Det svenska flyget måste bli mer hållbart och det behövs därför åtgärder för att utsläppen från sektorn ska kunna minska. Elflyg är ett område under stark utveckling där det är viktigt att staten bidrar till forskning och utveckling eftersom detta har en potential att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt bli en ny industrigren i Sverige. Inom elflyget sker i dag en intressant utveckling som kan medverka till att åter göra kortflygningar mellan olika regioner lönsamma, men samtidigt pekar på betydelsen av mindre flygplatser som komplement till de stora knutpunkterna.

Elflyg kan komma att bli en viktig faktor för utvecklingen av landets regioner och erbjuda snabba transporter, inte minst för näringslivet. Samtidigt är det viktigt och påpeka att även om elflyg blir en faktor inom kortdistansflygningar, kommer biodrivmedel att vara en viktig komponent för att få ner flygets miljöpåverkan under överskådlig tid.

Liberalerna anser att omställningstempot för ökad användning av förnybara drivmedel inom flygbranschen behöver höjas och att detta kräver flera olika åtgärder. Det är därför viktigt att det görs riktade satsningar på forskning och utveckling av biobränslen för flyget. Ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar bör prövas och ett reduktionspliktsystem bör införas för flygbränsle. Liberalerna anser att hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament samt att när ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Liberalerna vill framhålla elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin samt behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg är viktiga områden att lägga ett ökat fokus på. Mot denna bakgrund välkomnar vi att regeringen i

januari 2020 gav Trafikanalys i uppdrag att göra en översiktlig analys av lämpliga åtgärder för att främja utveckling och en övergång till en större användning av helt eller delvis eldrivna flygplan. Uppdraget till Trafikanalys är en del av januariavtalet mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna och ingår som en del i att minska flygets klimatpåverkan.

I Januariavtalet anges också att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor genomförs och att Sverige bör ta en ledande roll när det gäller att omförhandla internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Flyget ska liksom övriga transportslag bära sina miljökostnader. Liberalernas förslag om att Sverige ska verka för ekonomiska styrmedel på EU-nivå redovisas i vår Europapolitiska motion.

Kontinuerligt trafiksäkerhetsarbete mot nollvisionen

Sveriges nollvision mot dödsolyckor i trafiken har blivit en förebild för många andra länder och Sveriges arbete för att förverkliga visionen har resulterat i ett minskat antal omkomna i trafiken över tid. Liberalerna vill att statens insatser för trafiksäkerhet ska ske där de bäst gör nytta. Liberalerna välkomnar att ambitionsnivån i det svenska trafiksäkerhetsarbete nyligen höjts ytterligare som en följd av det regeringsuppdrag som Trafikanalys redovisade 2017, vilket ledde till ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen.

Ett etappmål som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras jämfört med medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Liberalerna välkomnar det nya etappmålet, och ser särskilt positivt på att målet är tidsatt och omfattar alla trafikslag.

För att nollvisionen ska kunna uppnås är det viktigt att arbetet är väl förankrat på regional nivå och vi konstaterar att regionernas trafiksäkerhetsarbete är av mycket stor betydelse. Liberalerna har vid flera tillfällen tidigare påpekat att det är nödvändigt att inkludera ett regionalt perspektiv för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska kunna nås genom att t ex. länsplanerna är avgörande när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas.

Liberalerna ser positivt på att Trafikverket är en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskeden för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier och att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) stödja kommunerna och regionerna när det gäller trafiksäkerhetsfrågor. Det är dock inte tillräckligt. För att ytterligare stärka det regionala perspektivet vill vi utreda ett system med regionala trafiksäkerhetsavtal, där Trafikverket i samverkan med regioner identifierar, finansierar och åtgärdar prioriterade trafiksäkerhetsrisker.

Olycksrisken ökar i takt med en högre hastighet på fordonet. Även vad gäller växt- och gasutsläpp och buller finns samma koppling. Utöver personligt lidande försämras miljön och samhällets kostnader ökar. Liberalerna vill att statens myndigheter går före som goda exempel och i sin upphandling av transporttjänster ställer krav på hållbara hastigheter, d. v. s. att leverantörens fordon håller hastigheten.

Liberalerna anser att regelverket för offentlig upphandling av transporttjänster kan ge stora möjligheter att ställa krav på såväl miljöhänsyn som trafiksäkerhet och konstaterar att det sedan 2016 finns en antagen nationell upphandlingsstrategi som syftar till att fler myndigheter använder offentliga inköp som ett strategiskt verktyg i sin verksamhet. Förutom det arbete som sker från Trafikverkets sida för att samla alla

aktörer och transportköpare och bidra till en attitydförändring är det viktigt att det förs en dialog och att det görs överenskommelser med transportköpare och transportutförare för att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken.

Allt fler upptäcker cykelns fördelar för framkomlighet och hälsan. Det är därför av vikt att utveckla lagar som förebygger en ökning av antalet cykelolyckor i takt med att antalet cyklister ökar. Omfattande forskning från flera länder visar dock att där motorfordon och cyklister delar vägbanan ökar omkörning risken för cykelolyckor. Lagar i många länder i Europa innehåller ett specifikt avstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Kritik mot dessa lagar har varit att de inte tar hänsyn till hastighetens betydelse, det är svårt att bestämma avstånd och att kontrollera efterlevnaden. Sverige är främst i världen på trafiksäkerhet och bör ta ledarskapet även på detta området. Ett första steg vore att införa ett hastighetsberoende avstånd vid omkörning av en cyklist. Därmed signalerar lagstiftningen att fler faktorer än bara avståndet påverkar trafiksäkerheten och att det krävs riskkompensation vid omkörningar. Samtidigt måste villkoret vara enkelt att komma ihåg för regellefterlevnaden. Arbetet bakom Tysklands nyligen införda förordning som föreskriver att omkörning av cyklister endast får göras med ett säkerhetsavstånd på minst 1,5 meter i tätorter och 2 meter utanför tätort kan utgöra en vägledning. Liberalerna vill att regeringen skyndsamt utreder och inför ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister.

Vägmarkeringar och vägskyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem genom att trafikanten får information om vilka trafikregler som gäller och fordons system använder vägmarkeringar och hastighetsskyltar. Det är därför viktigt att olika väghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägskyltar. Det av Trafikverket under 2019 påbörjade arbete för att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stöder föraren att hålla sig i sitt körfält, är här av största betydelse.

Riksdagen riktade nyligen ett tillkännagivande till regeringen baserat på Liberalernas motion om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar, i syfte att driva på regeringens arbete med att utveckla självkörande fordon och för att öka trafiksäkerheten.

Enligt nuvarande regelverk ska bilister i hela Sverige använda vinterdäck fram till den 31 mars. Vinterdäck med dubbar måste tas av senast den 15 april, om det inte råder vinterväglag. Bestämmelsen gäller personbilar och tunga fordon som lastbilar och bussar. Detta ger samtliga landets bilister två veckor att byta däck och därmed även två veckor för alla Sveriges däckverkstäder.

Behovet att byta dubbdäck varierar med klimatet över landet. Dubbdäck måste kunna användas där de behövs och det behovet varierar över landet. En regional differentiering med ett väl tilltaget tidsspänn för däckbyte skulle ge hög trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan och samtidigt värna människors arbetsmiljö.

Liberalerna har samlat de trafikmedicinska förslagen i en separat motion. De inbegriper att trafikmedicinska bedömningar bör ske utan dröjsmål, med hög kompetens och med likhet över landet för att säkra att man lever upp till gällande trafikmedicinska säkerhetskrav. Därutöver behöver regeringen dessutom tillse att det utformas nationella riktlinjer för hur bedömningen av körförmåga hos en patient bör genomföras. Slutligen bör regeringen undersöka behovet av kontinuerliga synkontroller för privatpersoner efter en viss ålder.

Ett järnvägsnät för klimatsmarta transporter

Covid-19-pandemin har påverkat tågresandet kraftigt, i det korta perspektivet genom kraftigt minskat antal resenärer och stora intäktsförluster, men med stor sannolikhet även på lång sikt. När pandemin är över kan vi förvänta oss förändrade resvanor som under rätt förutsättningar kan gynna järnvägen, men också nya rutiner och ny teknik som kan underlätta tågresandet. För att rädda landets godstransporter på järnväg under pandemin enades regeringen, Centerpartiet och Liberalerna om ett omfattande kapitaltillskott till Green Cargo under flera år. Godstransport på järnväg har en viktig funktion att fylla för att Sverige ska nå sina klimatmål och det är därför viktigt att säkerställa fortsatt tillgänglighet av godstransport på järnväg i hela landet efter pandemin.

Sverige har i förhållande till sin befolkning ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att enbart vidmakthållande av systemets funktion är mycket resurskrävande. Oavsett var i Sverige man bor ska man kunna lita på att tågen kommer och går i tid. Kaoset på järnvägen och de många tågförseeningarna är ett hårt slag mot alla som är beroende av tåget till arbetet och för att få ihop livspusslet, och försvagar förutsättningarna för järnvägen att vara ett pålitligt och klimatsmart transportslag för godstrafiken.

Behoven av investeringar i och underhåll av järnvägen är stora. Ett robust och punktligt järnvägssystem är en förutsättning för att fler ska välja tåget. För att uppnå högre punktlighet behöver flaskhalsar som stoppar upp trafiken byggas bort. Lågtrafikerade banor kan öka tillgängligheten och bör i vissa fall prioriteras i högre utsträckning. Nya satsningar får inte påverka det långsiktiga underhållet negativt.

Liberalerna anser att konkurrens inom järnvägssektorn är bra. Forskning från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har visat att järnvägsmarknaden påverkats positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer på såväl operatörssidan som underhållssidan. Det är viktigt att Sveriges befintliga järnvägar underhålls. Det behövs ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Men det är inte bara stora satsningar på underhåll som krävs utan även att de medel som avsätts används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Det är viktigt att ansvarigt verk systematiskt arbetar med uppföljning och att förbättra sin roll.

Liberalerna ställer sig tveksamma till att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhållet på de svenska järnvägarna. Järnvägen har ett flertal organisatoriska brister, men att flera aktörer är med och bidrar till utveckling och innovation är inte problemet. När det gäller regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB till Trafikverket har Liberalerna ställt krav på affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och den upphandlande myndigheten, Trafikverket, ska ha rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet. Trafikverket behöver få bättre kunskap om hur man gör goda upphandlingar för att kunna säkerställa mesta och bästa möjliga underhåll per investerad skattekrona.

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 bl.a. 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. 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 i genomsnitt 10 procent per

transporterat ton. Vi anser att åtgärder ska vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Att införa längre tåg för person- och godstransporter, och i fallet gods även möjliggöra tyngre godståg är det snabbaste sättet att öka kapaciteten i järnvägssystemet. För att möjliggöra för längre godståg behövs en del mindre investeringar i bl.a. mötesstationer och förbispår som är tillräckligt långa. Genom små åtgärder kan kapaciteten ökas på landets järnvägar på ett kostnadseffektivt sätt.

Järnvägens signalsystem och ställverk är i behov av upprustning. Det nya signalsystemet ERTMS behöver kvalitetssäkras före en utrullning i stor skala nationellt.

Genom januariavtalet har Liberalerna enats med Centerpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet om att den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med planeringen av höghastighetsbanor.

Riksdagen har tidigare, i ett tillkännagivande som Liberalerna stod bakom, beslutat om att regeringen ska vidta åtgärder för att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen.

Riksrevisionens rapport över framtagandet av underlagen till och själva processen för höghastighetsjärnvägen belyser tydligt den problematiken som beskrivs i tillkännagivandet, d. v. s. bristen på detaljerade problembeskrivningar i ett tidigt skede vilken försvårar arbetet med att hitta rätt lösningar på problemen och att det inte finns ett underlag som visar om mer kostnadseffektiva lösningar skulle kunna väljas enligt fyrstegsprincipen eftersom samlade effektbedömningar inte gjorts av de viktigaste alternativen. Här borde också godsets betydelse prioriterats starkare och den säkerhetsmässiga aspekten av redundans i infrastruktursystemet lyfts fram.

När det gäller statens planering av framtida infrastrukturprojekt bör regeringen tillvarata erfarenheterna från processen runt höghastighetsjärnvägen när man vidtar åtgärder för att säkerställa fyrstegsprincipens genomslag, arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar och tydligt definiera vad som avses med trafikslagsövergripande anslag i arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen. Snabba och hållbara järnvägsförbindelser är en av nycklarna till en sund ekonomisk utveckling med expanderande arbetsmarknadsregioner, tillväxt och minskad känslighet mot ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher.

Liberalernas utgångspunkt är att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet. Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur, vilket har varit bra för hela landets utveckling.

Tyvärr har den västsvenska arbetsmarknadsregionen och den västsvenska infrastrukturen inte utvecklats lika starkt. Detta exemplifieras tydligast av att den största kapacitetsbristen i hela Sverige på nuvarande järnvägsnät ligger på sträckan Alingsås–Göteborg, vilket starkt begränsar pendeltrafiken, fjärrtågen mellan Stockholm och Göteborg samt godstransporterna. Drygt 60 % av godstransporterna från Göteborgs Hamn till övriga Sverige går på Västra Stambanan. Denna infrastrukturbrist i Västsverige är ett problem för hela landet.

Kollektivtrafik för alla

Covid-19-pandemin har slagit hårt mot kollektivtrafiken. Under stora delar av våren minskade kollektivtrafikresenärerna sitt resande rejält. Trafikföretagens intäkter föll drastiskt när resenärerna uteblev när många valde hemarbete eller reste med andra trafikslag. Det blev också allt svårare att kräva in avgifterna då avgiftskontrollerna ställdes in på grund av smittorisken.

Trafikföretagen har under hösten börjat hämta sig, men pandemin har inneburit ett hårt slag mot deras ekonomi när intäkterna uteblivit samtidigt som myndigheterna ställt krav på att inte dra ner på utbudet för att säkerställa den fysiska distansen i kollektivtrafiken för de som måste resa med kollektivtrafiken. Minskat resande i kollektivtrafiken gör det svårt att uppnå de nationella målen om klimat och tillgänglighet som regering och riksdag har fastställt.

En väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Resande med buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. En välfungerande kollektivtrafik är även centralt för att människor enkelt ska kunna ta sig till jobb och skola. Ökat kollektivt resande bidrar till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Därför vill Liberalerna att kollektivtrafiken fortsätter att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

De nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem för personer med funktionsnedsättning. Gemensamt för dessa system är att de ska bidra till att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Det finns dock ingen möjlighet att resa över gränserna med färdtjänst idag. Möjligheterna för personer som är bosatta i gränsområdena att kunna resa med färdtjänst över gränserna i Norden bör därför undersökas.

Helena Gellerman (L)

Johan Pehrson (L)

Lina Nordquist (L)

Christer Nylander (L)

Allan Widman (L)

Maria Nilsson (L)

Gulan Avci (L)

Mats Persson (L)