

## Motion till riksdagen 2020/21:3168

av Mikael Larsson m.fl. (C)

# Ökad motståndskraft för transporter

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram beredskapsplaner för personalens återstart med fokus på behörighet och tillstånd och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nyckelkompetens inom t.ex. it, sjöfart och flyg ska kunna röra sig fritt över gränserna även i händelse

av stängda gränser och att in- och utreseförbud därför bör hanteras i särskild ordning för denna personalkategori och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Coronapandemin år 2020 fick – och kommer framgent att få – stora konsekvenser för hela samhället och inte minst transportsektorn. En del transportslag slogs i princip ut över en natt, medan andra klarade sig lindrigare. Många regelverk sattes under hårt tryck och denna kris satte fingret på, enligt vårt förmenande, en del brister som det politiska systemet, tillsammans med myndigheter och näringsliv, måste arbeta med för att vi ska stå starkare inför framtida allvarliga störningar. Kriser – det lär oss historien – kommer i olika former och skepnader och allt vi kan göra är att lära oss av dem och rusta för nästa. Transporter, infrastruktur och kommunikationer är så centrala att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) utpekar transporter som en samhällskritisk verksamhet.<sup>1</sup> Man beskriver detta i termer av verksamhet som ”anläggningar, noder, infrastrukturer och tjänster som är av avgörande betydelse för att kunna upprätthålla viktiga samhällsfunktioner”.<sup>2</sup>

## Regeringens transportpolitiska mål måste analyseras

Sverige är ett stort land med långa avstånd där ett fungerande transportsystem är väldigt viktigt. Det ger människor frihet och mobilitet såväl som att det säkerställer nödvändig försörjning i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet – i regeringens transportpolitiska arbete benämns detta som ”tillgänglighetsmålet”.<sup>3</sup> Detta mål innebär att tillgänglighet över hela landet ska kunna tillhandahållas via transporter – både för person- och godstransporter.

## Säkerställ en miniminivå av transportkapacitet även under en kris

Idag saknas dock en plan för hur en miniminivå av transporter inom de olika transportslagen ska se ut; det skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv.<sup>4</sup> Under coronapandemin har vi till exempel sett att staten under krisens gång har fått gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades av en ad hoc-hantering. På samma sätt har sjöfarten saknat riktlinjer för var, hur och när en del sträckor ska hållas igång.<sup>5</sup>

Centerpartiet vill se att det blir tydligt vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Vi vill att regeringen tydliggör och gör tillgängligt

<sup>1</sup> MSB 2019, *Vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet*.

<sup>2</sup> Ibid, sida 7.

<sup>3</sup> Näringsdepartementet (2009), *Mål för framtidens resor och transporter*.

<sup>4</sup> I RUT-rapporten ”Samhällskritiska transporter” från den 11 maj år 2020 (dnr 2020:553) skriver utredaren: I Sverige finns inget som kan beskrivas som att det ska finnas en ”lågsta kritisk nivå” för kommunikationer med olika transportslag, s. 11.

<sup>5</sup> Avseende sjöfarten har vi ju även situationen med att uteblivet statligt stöd – på grund av att tonnaget (kombitrafik med gods färja) lagts upp då man saknar ekonomiska förutsättningar att bedriva trafik vilket förvärrar rederiernas situation.

en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheter och näringsliv – säkerställa miniminivåer av transporter inom flyg, sjöfart och tåg även under en allvarlig störning. Resonemanget gäller både person- och godstrafik. Till detta kommer risken för att ändpunkterna i logistikkedjan ställs utan försörjning när underlaget för gods- och linjetrafik upphör, det vill säga logistikkedjan bryts ”i mitten”, något som skapar stora sårbarheter. Idag fraktas mycket av godset från olika transportköpare på samma rutt.

Vad som konkret saknas är en diskussion och beredskap för vad som måste vara ett golv för det svenska transportsystemet. Så vitt vi kan bedöma så saknar myndigheterna en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra ”en lägsta kritisk nivå” av trafik inom sjöfart, landsvägstransporter, flyg, buss, tåg och landsvägstransporter.

## Fungerande kollektivtrafik viktigt

Under pandemin har resandet inom kollektivtrafiken sjunkit kraftigt. Vi vet att kvinnor åker mer kollektivt än män – 30 procent av kvinnorna och 23 procent av männen reser kollektivt. (Källa: Kollektivtrafikbarometern). Att upprätthålla en fungerande miniminivå i kollektivtrafiken blir därför viktigt sett ur ett jämställdhetsperspektiv. Åtgärder som stärker kollektivtrafiken även i händelse av kris bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle.

## Kraftiga trafikbortfall i transportsystemen skapar finansieringsproblem

Viktiga system inom flyget – till exempel flygtrafikledning och säkerhetsverksamheten – finansieras av flygbolagens passagerar- och godstrafik själva via avgifter som man kan ta ut under normal verksamhet. I en kris så faller dessa avgifter ner till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande så kan flyget inte starta upp fullt ut om inte dessa system är finansierade. För att säkerställa att dessa system underhålls och drifas även om flygtrafiken är väldigt svag anser Centerpartiet att staten borde ta ett större ansvar.

För de statliga flygplatserna innebär detta att Swedavia bör bemyndigas i detta avseende och när det gäller landets 30-tal regionala flygplatser så måste staten också kunna gå in och via ekonomiska garantier se till så att verksamheten fungerar. Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och kunna bedriva en säker operativ verksamhet. Exakt hur detta ska gå till behöver utredas. Det kan handla om att staten behöver skjuta till pengar (kapitaltillskott) till Swedavia och till exempel se över anslagsfinansieringen till Luftfartsverket (LFV). Motsvarande ersättning för uteblivna rörelseintäkter måste även ges till regionala flygplatser och flygtrafikledningstjänster. Man kan också se över låneramar och ekonomisk styrning som avkastningsmålet för Swedavia. Avseende de icke-statliga flygplatserna så hemställde Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) till Infrastrukturdepartementet i april år 2020 om riktade statsbidrag till regionala flygplatser.

Motsvarande resonemang kan användas avseende Sjöfartsverket och deras farledsavgifter samt för tågtrafiken och Trafikverket avseende banavgifter, med mera, för de olika tågoperatörerna.

## Vinstdelning från Swedavia gynnar regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. När EU-kommissionen tidigare genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Centerpartiet anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Icke-statliga flygplatser har i flera fall en svår ekonomisk situation. Regeringen tillsatte en flygplatsöversyn för att se över statens långsiktiga roll som stödgivare för icke-statliga flygplatser. Denna översyn har ännu inte redovisats. Det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna.

## Stillestånd i transportsystemen hotar personalens certifieringar

Stillestånd inom transportsektorn innebär som regel att personal friställs eller permitteras. Många anställda inom transportsystemet har en certifiering, behörighet eller en säkerhetsklassning vars giltighet kräver en kontinuerlig tjänstgöring. Under coronapandemin har mycket personal inte kunnat arbeta eller har arbetat färre timmar än normalt. Om de dessutom varslas eller avskedas uppstår komplexa rekryteringsproblem, i synnerhet för landets mindre flygplatser där personalen inte sällan har en rad olika kompetenser som fordras för att kunna sätta ihop en tillsvidareanställning. Dessa riskerar således att inte komma upp i rätt antal tjänstgöringstimmar som krävs för att ha ett giltigt certifikat; för flygsektorn gäller det till exempel piloter men även ombord- och markservicepersonal. När delar av verksamheten ska starta upp igen blir det ”flaskhalsproblem” vid till exempel simulatorer när personalstyrkan ska återfå sina certifieringar. Det i sin tur leder till att det byggs in en tröghet i återstarten. Byråkrati ska inte behöva fördröja en återstart. Myndigheterna behöver därför ta fram beredskapsplaner för hur man kan starta upp utan onödiga dröjsmål. Vi anser att det är regeringen genom MSB som ska hantera detta.

Centerpartiet anser att regeringen och Transportstyrelsen borde ha en beredskap (inom ramen för internationella flygsamarbetsorganisationer) för att snabbt kunna besluta om en förlängning av giltighetstid för certifikat och tillstånd. Vi anser att man i en situation som den som uppstått under coronapandemin borde kunna överväga att förlänga befintliga certifikat och tillstånd. Det skulle kunna underlätta validering/förnyelse av tillstånd och därmed undvika köbildning till simulatorer och myndigheter.

En del av detta kan vara att myndigheten tillfälligt får ett förstärkt anslag för utökade möjligheter till handläggning. Det har historiskt gjorts när enskilda myndigheter av olika anledningar fått en extrem arbetsbelastning, som till exempel Migrationsverket år 2015 i samband med den kraftiga migrationsvågen.

## Utnyttja möjligheten till underhåll vid långvariga nedgångar i trafikvolym

Coronapandemin ledde till en kraftig nedgång i trafikarbete för en rad olika transportslag. När det inträffar så omfattande och långvariga störningar uppstår oväntat goda förutsättningar att bedriva underhåll. Till exempel föll persontågtrafiken med 80 procent

under våren år 2020. Det innebar att det fanns möjlighet att utföra underhåll, reparationer och byggnation i en utsträckning som inte är möjlig vid ordinarie trafikintensitet. Vad Centerpartiet erfar var järnvägsunderhållsbranschen redo men beställningarna uteblev. Det tidsfönster som öppnas upp i dessa fall kan nyttjas bättre om upphandlande myndigheter kan få ett mer flexibelt regelverk att använda sig av. Annars riskerar man att upphandla underhåll som blir färdigt först när trafiken är åter till det normala. För att kunna maximera möjligheter till underhåll vill Centerpartiet därför att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att kunna direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när mycket trafik ligger nere så att till exempel järnvägen kan utnyttjas för underhåll. I den mån detta är en EU-fråga så menar vi att regeringen bör driva på mot EU för att skaffa sig rådighet över situationen.

## Rörlighet över landsgränser viktigt för nyckelkompetens

Under coronapandemin kunde delar av särskilda personalkategorier, bland annat inom sjöfarten, inte ta sig till sina arbetsplatser. Gränserna mellan länderna stärktes på ett sätt som försvårade för besättningar att mönstra på och av. Även inom andra transportslag, till exempel IT, där det finns nyckelkompetens inom till exempel säkerhetsområdet som nyttjas av olika företag, blev de stängda gränserna ett problem. Samtidigt som det är viktigt att iaktta de restriktioner som sätts upp avseende rörlighet i en pandemi eller annan särskild händelse, anser Centerpartiet att personer verksamma inom samhällskritiska sektorer ska kunna resa fritt i så stor utsträckning som möjligt om de kan konstateras vara friska. Denna kategori borde därför övervägas specialhantering i detta avseende, vilket faller på regeringen att utreda.

*Mikael Larsson (C)*

*Anders Åkesson (C)*

*Ola Johansson (C)*

*Rickard Nordin (C)*

*Ulrika Heie (C)*

*Magnus Ek (C)*

*Stina Larsson (C)*

*Anne-Li Sjölund (C)*