

Motion till riksdagen 2023/24:2465

av **Ulrika Heie m.fl. (C)**

Hållbara och tillgängliga transporter för hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande nationella infrastrukturplan som är lämpliga att hantera med extern medfinansiering samt att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar när det gäller väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken upphandlingsform som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta trygga och tillgängliga trafikmiljöer i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kollektivtrafikbonus och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öppna för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet, och detta skattesystem ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningarna som råder i Sverige, och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet samt att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning och vidmakthållande av GC-vägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta ett nationellt cykelmål och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabba på arbetet för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i våra största städer och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att cykelanpassa motorvägar och säkerställa att cykling prioriteras i infrastrukturplaneringen som ett eget trafikslag gentemot andra och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya vägar som byggs ska, som utgångspunkt, byggas med en tydlig anpassning för cykling och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner att cykeltrafik, där så är lämpligt, ska prioriteras framför biltrafik och tillkännager detta för regeringen.

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en inventering av de arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnväg och som skulle kunna klassas och utnyttjas som cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur kommuner kan ges större möjligheter att, genom upphandlingsverktyget, reglera och kravställa vilka elsparkcykeloperatörer med s.k. friflytande flottor som bör få vara verksamma i kommunen, och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning bör tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i slutrapporten Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska tillse att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut som VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en elflygsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmonisera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas i konkurrens på en marknad och att detta förutsätter att Trafikverket besitter rätt kunskap och kompetens och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet senast till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt implementera riksdagens tillkännagivande (2018/19:CU13 Fastighetsrätt) angående ett förenklat regelverk för att ändra andelstal i samfällighetsföreningar och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS i såväl statens infrastruktur som tågoperatörernas ombordutrustning och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket – i samverkan med övriga järnvägsintressenter – i uppdrag att ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införande av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan, dvs. att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning samordna arbetet från olika myndigheter när det gäller kontroll av yrkestrafiken för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då

el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt och tillkännager detta för regeringen.

51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 km/h, analogt med EU-moped, och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla i regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktor och EU-moped och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar samt andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av det primärkommunala vägnätet i anslutning till terminaler, hamnar och industrier m.m. från BK1 till BK4, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom rimlig tidsram – att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de samfälliga enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och rätt bärighet i relation till det system av statliga och kommunala vägar de utgör en del av i näringslivets totala behov av godsstråk med god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade

- parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, att förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniskspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.
 65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.
 66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.
 68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta ett mer samlat grepp, inom ramen för Postfinansieringsutredningen, kring hur postverksamheten och Postnord ska utvecklas framöver och tillkännager detta för regeringen.
 69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka postverksamhetens effektivitet och minska miljöpåverkan genom att möjliggöra samdistribution av post, paket och tidningar och tillkännager detta för regeringen.
 70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en fungerande post- och paketmarknad som främjar innovation och klimatsmarta lösningar och tillkännager detta för regeringen.
 71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett klagande av konkurrenssituationen för paketdistribution i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
 72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att postnummersystemet ska vara tillgängligt för alla postoperatörer och tillkännager detta för regeringen.
 73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ytterligare styrmedel och resultatfokuserad politik krävs för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
 74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidutsläpp från inrikes flyg bör inkluderas i etappmålet för inrikes transporter till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
 75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn till 2030, med vissa undantag, och tillkännager detta för regeringen.
 76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well to wheels”, och tillkännager detta för regeringen.
 77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de

samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att värdera industrins och godsflödets betydelse rätt och tillkännager detta för regeringen.

78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge ansvarig myndighet i uppdrag att se över möjligheten att upphandla vätgasbåtar och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddstolpar längs kusten för elbåtar i Trafikverkets uppdrag och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över formerna för Klimatklivet så att det går att söka stöd även för hamnarna och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en grön svensk kustfartsstrategi som lyfter fram både den svenska maritima strategin och den nationella godshandlingsplanen och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferential med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka stödet för att konvertera fordon till mer hållbar framdrift genom att inkludera det i det gröna avdraget och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka introduktionen av fossilfria drivmedel för att nå våra klimatmål och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det är viktigt att nationella standarder finns på plats för fossilfria drivmedel och att hinder, exempelvis avseende denaturering, undanröjs, och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta laddning av elfordon genom att den privatperson, det företag eller den bostadsrättsförening som äger en laddpunkt enkelt ska kunna tillgängliggöra den för uthyrning och tillkännager detta för regeringen.

92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppgift att utvärdera de besiktningsregler som gäller för gasfordon i syfte att se över om de är proportionerliga och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en nationell plan bör beredas för att identifiera kritiska stråk där nyttjandegraden av bränslecellsfordon väntas vara hög, för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av vätgasinfrastuktur med nationell samordning samt bör identifiera strategiska noder för vätgasproduktion och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag till nationell handlingsplan i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att skyndsamt genomföra biogasmarknadens (SOU 2019:63) andra stödpaket och tillkännager detta för regeringen.
96. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka de ekonomiska incitamenten att välja förnybara framför fossila drivmedel även inom sjötrafiken genom att sträva efter lagstiftning i första hand på internationell nivå och EU-nivå och tillkännager detta för regeringen.
97. 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.
98. 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.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
100. 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 tillkännager detta för regeringen.
101. 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.
102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris och tillkännager detta för regeringen.
103. 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.
104. 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.

Inledning

En väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till fortsatt goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar.

Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossilberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar på 70 procent till 2030 från våra inrikes transporter. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Centerpartiet prioriterar ökat underhåll av järnvägen, mer ambitiösa och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar, satsningar på elektrifiering, förnybar energi och mer kollektivtrafik samt ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad.

Ur hållbarhetssynpunkt är det viktigt att det tas ett samlat grepp kring planering av infrastruktur och nya bostäder. När investeringar i exempelvis järnväg görs bör det gå hand i hand med bostadsbyggande så att kapaciteten i infrastrukturen kan utnyttjas på bästa sätt och klimatsmart pendling möjliggörs. På samma sätt är det viktigt att planerade nya bostadsområden förses med fullgoda kollektivtrafiklösningar. Centerpartiet ser ett fungerande samspel mellan infrastruktur och bostadsbyggande som en självklar del av modern och resurseffektiv samhällsbyggnad.

Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet. Vi behöver förstärka möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna. För det behövs en fossiloberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar och järnvägar samt bättre kollektivtrafik såsom buss, tåg och taxi i hela landet, utan att de som har långa avstånd straffbeskattas.

Mer om Centerpartiets politik för klimatet och transportsektorns klimatomställning finns att läsa i partimotionen *En folkrörelse för klimatet* samt kommittémotionen *Ledarskap för klimat och grön omställning*.

Det är dags för framtidens infrastruktur

Infrastrukturen kan liknas vid blodådrorna i samhällskroppen. Ett fungerande och starkt nät av vägar, järnvägar, laddpunkter, bredband och överföringskapacitet för el behövs om hela landet ska kunna leva. Det kräver delvis ett nytt synsätt för hur infrastruktur byggs. Vi behöver lämna de kortsiktiga samhällsekonomiska kalkylerna och ta som utgångspunkt att med infrastruktur bygger vi Sverige.

Centerpartiet vill att en tydlig plan tas fram för att under de kommande 25 åren kraftigt förbättra vägarna, bygga ut laddpunkter, rusta befintlig järnväg och bygga såväl nya stambanor som spår inom det finmaskiga järnvägsnätet. Också omställningen av flyget och sjöfartens utveckling är viktiga delar i morgondagens transportsystem. Vi har inga illusioner om att det kommer att bli enkelt att genomföra allt detta. Det kommer att kräva investeringar utöver det vanliga, men det är investeringar som kommer att tjäna vårt land i generationer framåt och som är nödvändiga för att knyta ihop hela Sverige.

Det skapar robusthet och ökade arbetsmarknadsregioner, underlättar livspusslandet och är bra för klimatet.

Arbetet med en plan för framtidens infrastruktur måste påbörjas omgående. Under arbetets gång behövs en bred politisk förankring och möjlighet att ta ett helhetsgrepp om satsningarna. Därför vill Centerpartiet att en infrastrukturberedning tillsätts som likt Försvarsberedningen kan lämna förslag på insatser som behöver göras för infrastrukturen som helhet. Detta är också viktigt mot bakgrund av ett nytt säkerhetspolitiskt läge där nya krav kommer att ställas, och där robustheten i våra kommunikationssystem behöver öka.

Regeringens transportpolitiska mål måste analyseras

Sverige är ett stort land med långa avstånd där ett fungerande transportsystem är av stor vikt. 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”. Detta mål innebär att tillgänglighet över hela landet ska kunna tillhandahållas via transporter – både person- och godstransporter.

Säkerställ en miniminivå för transportkapaciteten även under en kris

Idag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika transportslagen ska se ut; det skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv. Under coronapandemin såg vi till exempel att staten fick gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. På samma sätt har sjöfarten saknat riktlinjer för var, hur och när en del sträckor ska hållas igång.

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 tillgänglig en plan för hur man från statligt håll avser att – tillsammans med myndigheter och näringsliv – säkerställa miniminivåer för 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. Såvitt vi kan bedöma saknar myndigheterna en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra ”en lägsta kritisk nivå” av trafik inom sjöfart, flyg, buss, tåg och landsvägstransporter.

Ett jämställt transportsystem

Centerpartiet anser att vårt transportsystem ska vara likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Idag reser kvinnor respektive män på olika sätt. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser idag mer hållbart genom att de reser kollektivt och utsätter därmed inte sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt – och därmed mer hållbart – transportsystem krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Över lag behöver kvinnor involveras i större utsträckning i planeringsprocessen; ett flertal studier visar att kvinnor inte är representerade i lika hög utsträckning som män vid planering av nya bostadsområden, vägar och annan samhällsinfrastruktur.

Vägen till ett jämställt transportsystem är dock inte helt enkel. Statistiken visar att män pendlar kollektivt i lägre utsträckning än kvinnor. För många utanför storstäderna och länscentrum är den egna bilen det enda alternativet oavsett kön. Med miljömålen i sikte är valet inte svårt. Men idag finns det en risk för att miljömål och metoder formuleras utifrån den målgrupp som redan väljer kollektivtrafik i större utsträckning än män, det vill säga kvinnor. Därför är det viktigt att inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering.

Ökad regional kollektivtrafik, med t.ex. buss, tåg och taxi, gynnar hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket mest gynnar gruppen kvinnor som på grund av brister i kollektivtrafiken har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. För att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan i planeringsstadiet beträffande ny transportinfrastruktur är av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Därför ska kvinnor och män ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta är att redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen för transportsystemet tillförsäkra att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor. Jämställdhetsbegreppet bör i detta sammanhang också definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där även funktionsvarierade blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

Ett betydande antal medborgare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bland annat med hänsyn till könsrelaterat våld. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller utformning och ljussättning av alltifrån gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

Tryggheten kan också förbättras i busstrafiken, för både personal och resenärer. Hot, våld och trakasserier som riktas mot bussförare och bussresenärer är ett växande problem. Detta skapar en otrygg och hotfull miljö i kollektivtrafiken och det riskerar att minska den enskildes vilja att åka kollektivt. Det är därtill ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

Regeringen tillsatte 2018 en utredning vars syfte var att underlätta kamerabevakning som sker i brottsbekämpande syfte. Centerpartiet ser positivt på en förenklad – och rättssäker – tillståndshantering av kameraövervakning.

Krockdockor för båda könen är viktigt för trafiksäkerheten

När bilföretag testar nya bilmodeller sker omfattande säkerhetstester med simulerade krockar. I dessa provbilar används då så kallade krockdockor. Trots att dessa tester genomförts under många år används fortfarande främst krockdockor som är modellerande utifrån den manliga kroppens egenskaper. Därmed blir det en ojämställdhet i utförandet och detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Det finns framtaget kvinnliga krockdockor – modellerade efter en genomsnittlig kvinna – och dessa skulle behöva implementeras. Undersökningar visar att resultaten av krocktester blir annorlunda om det är en manlig eller en kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Kvinnor råkar dessutom ut för whiplashskador dubbelt så ofta som män.

Trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagna används den inte i särskilt stor utsträckning. Krocktester blir därmed missvisande för hälften av befolkningen. Euro NCAP, den samarbetsorganisation som säkerhetstestar bilar, använder flera olika krockdockor idag. En genomsnittlig man används, och även dockor som är fem procent större och fem procent mindre än genomsnittet krocktestas. Den kvinnliga prototypen används alltså inte. Det är oacceptabelt. Detta är inget nationellt fenomen utan så ser det ut vid de internationella certifieringsorgan som bilbranschen använder sig av. Sverige måste aktivt vara med och påverka så att det sker en förbättring. Centerpartiet vill att regeringen genom sina myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor.

Det är framför allt FN-organisationen UNECE, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Centerpartiet anser att Trafikverket borde använda sitt medlemskap i Euro NCAP för att påverka och framförallt undersöka skyddet mot whiplash, som fler kvinnor än män drabbas av.

Finansiering av transportinfrastruktur

I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur i statsbudgeten. Det har genom åren skapats en ”infrastrukturskuld” på omkring 300 miljarder, eftersom statens reformutrymme är begränsat. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur – samt beta av den upparbetade infrastrukturskulden – är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur.

Både svenska och utländska investerare, bland annat pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många med Sverige jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga samhälleliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, kan leda till att investeringar genomförs på betydligt kortare tid och genererar samhällsnytta samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. Man öppnar på så vis upp för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller kanske aldrig bli av.

Centerpartiet ser till hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. Med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktur-satsningar. Centerpartiet vill därför att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera ett antal lämpliga större objekt väl lämpade för att drivas som så kallade OPS-projekt.

I en rapport, finansierad av Trafikverket, har konsultbolaget WSP granskat förutsättningar för ägarförändringar och förvaltning av svensk infrastruktur. I rapporten står det bland annat att samhället genom att privatisera lämplig infrastruktur får kapital till att utveckla projekt som är mer riskfyllda och osäkra, en utveckling som Centerpartiet ställer sig bakom.

Effektivare planering av vägar och järnvägar är nödvändig

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. Det gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare.

Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Den lagstiftning som berör effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar. En sak som bör ses över är att vid planering av väg och/eller järnväg som sträcker sig över länsgränser måste tillståndsprocessen i princip tas om med den nya länsstyrelsen.

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. När ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet.

Centerpartiet har varit mycket kritiskt till den tidigare regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom sektorn järnvägsunderhåll till Trafikverket och har varit pådrivande i införandet av tilläggsdirektiv som istället säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Järnvägsunderhåll på statliga järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. Nyttan av tillförlitliga godstransporter framgår inte av dagens kalkylmodeller. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem, som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, det vill säga robustheten i transportsystemen.

Behov av en reform för fordonsbeskattning

Centerpartiet vill verka för att en skatteväxling inom transportsektorn genomförs som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige. Transportsektorn i allmänhet och vägtrafiken i synnerhet står i centrum för klimatomställningen. Det finns därför anledning att initiera en översyn av skattesystemet i transportsektorn. Skälen är flera. Dels kommer den enskildas kostnad i form av skatt på bränsle att minska inom ramen för grön skatteväxling när fordon med förbränningsmotorer i allt högre utsträckning drivs av fossilfria gröna bränslen, dels ökar stadigt andelen eldrivna fordon i såväl privat som yrkesmässigt bruk. Flera expertinstanser har börjat tala om ett nytt skattesystem inom transportsektorn, till exempel Svenska miljöinstitutet och Klimatpolitiska rådet.

Centerpartiet vill öppna upp för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Hur en sådan skattereform ska utformas måste ske i en bred dialog med alla berörda. Vi tror att i den mån trafik skall beskattas – idag med ca 60 miljarder årligen – måste man förhålla sig till att dagens skattebas – det fossila bränslet – kraftigt eroderar. Om och när den ska ersättas med andra skattebaser måste dessa, bland annat, differentiera beskattning av vägtrafik i städer och på landsbygd och i glesbygd. I städer bidrar trafiken med problem som inte förekommer i samma utsträckning på landsbygden, till exempel sämre luftkvalitet, trängsel och buller. Det handlar även om att beskattning tillåts att variera mellan olika tider och platser.

Mer och bättre kollektivtrafik

För att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken vill Centerpartiet införa en kollektivtrafikbonus. Vi vill se mer kollektivtrafik, så att vi kan minska utsläppen i hela landet. Det är många som idag tar bilen som gärna hade tagit bussen, pendeltåget eller spårvagnen istället. Vi behöver öka kollektivtrafiken för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar.

Centerpartiet var pådrivande i att den dåvarande regeringen sommaren år 2019 tillsatte en utredning i syfte att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. En särskild utredare, Gerard Wennström, har levererat en utredning om hur ett sådant system kan införas så att det förenklar för resenärer: *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik* (SOU 2020:25). När det gäller översyn och förbättring av kollektivtrafiken delar Centerpartiet utredningens slutsatser. Som framgår av utredningen är utgångspunkter för förslagen att de ska verka för ökad tillgänglighet till kollektivtrafikens biljetter, främja innovation och ligga i linje med framtida invester-

ingar som branschen står inför. Utredningens förslag är indelade i tre huvudsakliga områden – infrastruktur, innovation och konsumenttillgång. Man ger också ett antal rekommendationer till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Den digitala infrastruktur som förordas för att utveckla det nationella biljettsystemet kommer att underlätta kollektiv- och regionaltrafiken i landet. Inte minst behovet av en konkurrensneutral nationell biljettplattform lyfts fram.

Centerpartiet vill förenkla för personer att ta sig med tåg över länsgränser. Ett annat sätt att förenkla resandet – som kompletterar de förslag som lyfts fram i Wennströms rapport – är att se över de länsindelningar som idag delar upp de olika zonerna för kollektivtrafik.

Vi vill initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för nuvarande länsgränzers inlåsning. Vi anser också att det ska vara betydligt lättare att resa kollektivt i hela landet och föreslår därför att man ska kunna använda sitt kort med reskassa över hela landet.

Ett annat transportmedel som tar vid när kollektivtrafik och eget fordon inte är en möjlighet är färdtjänst. Centerpartiet menar att färdtjänst ska finnas över hela landet. Det får inte vara så att regelverket är anpassat efter storstadsförhållanden med statiskt angivna avstånd till busshållplats, med mera, som avgör rätten till färdtjänst. Det kan få orimliga konsekvenser för personer i glesbygden. Det är behovet som ska avgöra möjligheten till färdtjänst – inte var man bor. Rätten till färdtjänst måste vara jämlik över hela landet.

Förbättrad framkomlighet för cyklister

Cykeln tar mindre plats än bilen och genererar inga utsläpp samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Därför vill vi öka framkomligheten med cykel genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och så kallade cykelmotorvägar samt minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Det är också viktigt att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör cykling i hela landet. I trafikplaneringen ska cyklister och gångtrafikanter ges en säkrare plats genom exempelvis cykelfartsgator och säkra korsningar och genom att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält.

Att kunna transportera sig med cykel är viktigt för en framtida hållbar stadsutveckling. Alltför ofta sker planering utifrån fordonsperspektiv och inte ur ett cykelperspektiv. Det är viktigt att man under utbildningstiden i stadsplanering och motsvarande lägger stor vikt vid att tänka in cykelperspektivet i planeringen.

En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer och då är cykel ofta ett bra alternativ. Idag sker knappt tio procent av våra resor med cykel. Intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka betydligt. Ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer.

I januariavtalet var Centerpartiet överens med regeringen och Liberalerna om att andelen som reser med cykel skulle öka samt att skattereglerna skulle underlättas för cykelpendling. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt så den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete

och kunskapsutbyte, enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur såsom cykelparkeringar samt möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, till exempel förtur vid rött ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

Rådighet över GC-vägar

Kommunerna har idag rådighet över anläggning av GC-vägar på kommunal mark. Om man däremot vill bygga GC-vägar parallellt med en statlig väg eller järnväg, så regleras detta av väglagen och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Väglagen innebär i praktiken att många viktiga infrastrukturinvesteringar i GC-vägar försvåras idag. Centerpartiet anser därför att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning; till exempel bör perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen utredas. I samband med en sådan översyn är det dock viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Att cykla mot enkelriktat

Stockholms stad försökte för några år sedan att på egen hand tolka Transportstyrelsens föreskrifter och skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades och som saken nu ligger, efter en kompromiss, har Stockholms stad infört enkelriktningsskyltar (de rödgula) på det hållet man inte får köra in med bil och en tillägsskylt om att det inte gäller cyklister. Dock leder dagens lagstiftning kring framförande av cykel mot enkelriktat till tolkningsproblematik och i slutändan sämre möjligheter att främja cykeltrafik, vilket Centerpartiet, bundet av stämmobeslut, vill främja. Denna lagstiftning måste därför ses över i riktning mot ett regelverk som medger för kommuner att ha en större rådighet över frågan.

Förenkla för cykel på tåg

Centerpartiet vill underlätta för resenärer att ta med cykeln på tåget. Idag är det dock inte helt enkelt. Utifrån ett ”hela resan”-perspektiv tillåter flertalet regionala tågoperatörer resenärer att ta med sig en cykel ombord, även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter. Det är huvudsakligen i städer och tätorter som cyklingen är utbredd eftersom de långa avstånden på landsbygden ofta begränsar cykelanvändningen. En av de frågor som behandlades i Cyklingsutredningens betänkande *Ökad och säkrare cykling* (SOU 2012:70) var möjligheten att ta med sig cykeln på tåg och bussar. Utredningen lämnade emellertid inga förslag för att göra det enklare för resenärer att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken. Centerpartiet vill därför att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Nationella cykelmål

Centerpartiet vill sätta upp nationella cykelmål för att styra arbetet inom cykelpolitiken effektivare. Regeringen gav under 2021, inom ramen för januariavtalet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att ta fram ett nationellt cykelmål i syfte att få fler svenskar att välja cykeln. Rimligen rör det sig om ett tidssatt och kvantifierat cykelandelsmål. Det är en förutsättning för att cyklingen ska prioriteras och kunna medverka till att de transportpolitiska målen nås. I flera andra länder finns redan nationella cyklingsmål. Målstyrningen behöver baseras på hur vi vill att trafiken ska se ut i framtiden, i stället för den prognosstyrning som vi menar sker idag. Det skulle ge myndigheterna möjlighet att arbeta för att klara mål inom klimat, tillgänglighet och folkhälsa.

Tydligare styrning mot våra myndigheter

För att kunna nå målen med att förbättra för cyklismen i framtiden krävs också att det finns resurser och rätt prioriteringar hos våra myndigheter för att arbetet ska gå i rätt riktning. Styrningen av myndigheter sker till stor del via regleringsbrev. Centerpartiet vill därför att regleringsbrevet till Trafikverket ska innehålla tydliga instruktioner om att ge arbetet med cykeltrafik högre prioritet. Inriktningen bör vara att cykeltrafik, där det är lämpligt, har prioritet framför biltrafik på våra vägar.

Inventera arbetsvägar för att öka framkomligheten

Vi behöver arbeta på flera fronter för att underlätta framkomlighet för cyklister. Centerpartiet vill därför att man ska göra en inventering av vilka arbetsvägar som löper parallellt med vägar och järnväg som kan utnyttjas som cykelvägar. Lämpligen ger regeringen Trafikverket detta i uppdrag.

Se över dagens situation med elsparkcyklar

Elsparkcyklar är sedan några år ett inslag i den urbana mobiliteten. De är klimatsmarta och underlättar framkomligheten på vägarna genom att uppta mindre plats än till exempel bilen. Dock måste det bli mer ordning och reda när det gäller elsparkcyklar i våra städer. Detta arbete och denna dialog förs i första hand mellan kommuner, i egenskap av markägare, och leverantörer av elsparkcyklar. På nationell nivå vill dock Centerpartiet ge fler verktyg åt dessa aktörer för att det ska bli en långsiktigt hållbar lösning. Vi vill bland annat att kommunerna ska få bättre förutsättningar att tillse att det blir ordning och reda på elsparkcyklarna. Upphandlingsinstrumentet behöver i detta fall ses över för att ge kommunerna större rådighet.

En annan del att se över handlar om en mer teknisk och regulatorisk aspekt av elsparkcykeln. Centerpartiet vill att begränsningen av motoreffekten på 250 watt för cyklar utan tramp- eller vevanordning tas bort, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon*,

Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar. Detta för att kvalitén och därmed användarvänligheten ska bli bättre för detta transportslag.

Sverige måste få en ny nationell flygpolitik

Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget. Det är inte en flygresor i sig som är problemet utan de utsläpp som den genererar. Det är därför inte lämpligt att beskatta flygresor utan miljöstyrning. Centerpartiet anser att biljettskatten för flyget bör ersättas med styrmedel som på riktigt förmår att minska utsläppen, såsom en koldioxidskatt på bränslet. För att höja omställningstempot i flygbranschen föreslår vi därtill åtgärder för att öka användningen av biojetbränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat.

Tydliga politiska mål för elflyget

Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. En snabb teknikutveckling sker just nu inom luftfarten, där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år.

Ett större statligt engagemang krävs emellertid för att tillvarata elflygets fulla potential. Den dåvarande regeringen antog 2017 en flygstrategi, *En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*, som dock endast summariskt behandlar elflyg. Som jämförelse ingår främjandet av elflyg som ett uttalat mål i den norska regeringsöverenskommelsen. I Norge finns även ett tydligt politiskt mål för elflyg – att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, varför detta är önskvärt för att accelerera omställningen inom näringslivet. För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs att regeringen agerar.

Utvecklingen av elflyg har också stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med mindre eldrivna flygplan kommer nya resrutter att uppstå som inte varit aktuella med den traditionella flygplansflottan. Detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden.

Finansiering av flygtrafiksystemen

Myndigheterna utvärderar löpande de långsiktiga konsekvenserna av den kraftiga nedgången i flygtrafik efter pandemins utbrott. Transportstyrelsen har i egenskap av förvaltare av avgiftssystemen dels analyserat vilka konsekvenser som kan bli följden för den svenska luftfarten om avgifterna höjs kraftigt, dels vilka handlingsalternativ som kan vara möjliga. Myndigheten kom i juli år 2021 med rapporten *Högre avgifter för systemkritisk infrastruktur inom luftfarten* (TLS 2021–4744). Av denna framgår att flygets avgifter kommer att stiga och att denna kostnadsökning sannolikt flyttas över på konsumenterna i slutändan. I och med detta riskerar tillgängligheten till och från Sverige att försämrats.

Transportstyrelsen skriver bland annat: ”Tillgängligheten inom landet kan komma att påverkas genom att stora delar av Sverige karaktäriseras av långa avstånd mellan orter och högre avgifter leder till att t.ex. den upphandlade trafiken kommer att bli dyrare där resor med bil inte är realistiska alternativ. Höjda avgifter kan även resultera i minskat intresse från utländska flygbolag att trafikera Sverige om avgifterna blir för höga i relation till närliggande stater, varpå turismnäringen kan påverkas negativt.”

Ytterligare en aspekt är om överflygande trafik flyger en längre sträcka för att undvika svenskt luftrum med högre avgifter; då blir negativa klimateffekter en direkt följd. I den här analysen har Transportstyrelsen fokuserat på de avgiftssystem som administreras av myndigheten, men dessa avgifter utgör förstås bara en delmängd av samtliga styrmedel och avgifter som påverkar luftfartssektorn och som även kan komma att förändras som ett resultat av pandemin.

Allt detta sammantaget visar vikten av att regeringen har en nära dialog med företrädare för flygnäringen avseende avgiftssystemen och tillser att svensk flygtrafik inte tappar i konkurrenskraft mot utländska flygplatser och att tillgängligheten i landet inte försämras.

Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för människor, näringslivet och myndigheter att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna gör just detta, binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. När EU-kommissionen tidigare har genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa och därför måste regeringen verka för att denna osäkerhet upphör. Centerpartiet anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning samt stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

Icke-statliga flygplatser har i flera fall en svår ekonomisk situation. Det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Detta är ännu mer angeläget i ljuset av de effekter på flygtrafiken som coronapandemin har och kommer att ge framgent. Detta styrks av den rapport som Trafikverket presenterade sommaren år 2020 om beredskapsflygplatser som vittnar om behovet av ett vittförgrenat nät av regionala och statliga flygplatser över hela landet.

Kraftiga trafikbortfall i transportsystemen skapar finansieringsproblem

Viktiga system inom flyget – till exempel flygtrafikledning och säkerhetsverksamheten – finansieras av flygbolagens passagerar- och godstrafik via avgifter som man kan ta ut under normal verksamhet. I en kris faller dessa avgifter ner till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande så kan flyget inte startas 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 dess farledsavgifter samt för tågtrafiken och Trafikverket avseende banavgifter med mera för de olika tågoperatörerna.

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 säkerhetsklassning vars giltighet kräver en kontinuerlig tjänstgöring. Under coronapandemin har mycket personal inte kunnat arbeta eller 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 startas 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 giltighetstiden 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 valideringar/förnyelser av tillstånd och därmed undviks 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.

Svenska hamnar är viktiga för den gröna omställningen

Totalt sett finns det i Sverige ett drygt hundratal hamnar, varav ett drygt 50-tal är utpekade som allmänna hamnar, enligt Sjöfartsverkets författningssamling. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansiering av hamninfrastruktur genom egna medel eller genom lån. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker Centerpartiet är bra. Med konkurrensneutralitet och marknaden som bas kommer våra hamnar att utvecklas bäst.

Ur ett nationellt perspektiv vore det dock bra att staten i större utsträckning ser den svenska hamnverksamheten som en integrerad del av infrastrukturen. Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig del att spela i klimat-omställningen, något som Sjöfartsnäringens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft tydligt beskriver. Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Centerpartiet menar att när alltmer gods ska flyttas över från lastbil till räls och sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare. Hamnarnas framtid i Sverige är ljus.

Den svenska hamnutbyggnaden sker idag inte samordnat ur ett nationellt perspektiv. Av rapporten *The Impact of Mega-Ships* framgår att detta har lett till att det nu pågår en parallell utbyggnad av flera svenska containerhamnar, initierad av de kommuner som äger hamnarna. Eftersom hamnverksamhet idag inte behandlas som en tydlig del av det nationella transportsystemet, utan främst är en kommunal angelägenhet, medför detta även att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för såväl sjöfarten, transportköpare och anslutande transporter riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. Här är Centerpartiets ingång att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för en nationell infrastrukturplanering.

Centerpartiet efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bland annat hantera och ta ställning till hur det svenska hamnnätet kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende. Det finns en del utredningar att falla tillbaka på inför ett sådant arbete, till exempel *Hamnstrategiutredningen*.

Centerpartiet menar att hamnverksamhetens möjligheter att växa i lönsamhet hänger samman med dess roll i den gröna omställningen. Här kan staten bli bättre på att ge incitament och stöd så att hamnarna kan erbjuda fler gröna tjänster som rederier och andra transportköpare.

I sammanhanget kan nämnas att Norge nyligen antagit en grön kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Centerpartiet menar att det angreppssätt som Norge har haft i denna plan – att samla relevanta aktörer och ta ett

helhetsgrepp kring en grön utveckling av branschen – är värt att eftersträva från svenskt håll.

Se över systemet med lotsplikt

Centerpartiet vill se mer godstrafik på sjön. Att nyttja sjöfarten mer än idag utgör en viktig del för att transportsektorn ska nå klimatmålen. Sjöfarten har idag tillgänglig kapacitet för att ta emot mer gods. För att kunna uppfylla detta krävs dock att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas mer än idag. Idag finansierar Sjöfartsverket sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter medan järnväg men framför allt väg hanteras av Trafikverket som är anslagsfinansierat. Denna uppdelning mellan trafikslagen, i olika myndigheter med olika grundfinansiering, samt de effekter det får på bland annat konkurrensvillkoren mellan trafikslagen bör utredas. I en sådan utredning bör även frågan om konkurrensvillkoren för inlandshamnar tas in. Därutöver bör ytterligare steg skyndsamt tas för att underlätta och effektivisera lotsverksamheten.

Den 1 juni år 2021 fick Sverige igång sin första godspendel i tidtabellsbunden trafik med trafik mellan Stockholm Norvik och Mälarenhamnar. Trafiken kommer att bedrivas med ett fartyg som är EU-klassat för just inre vattenvägar, något som möjliggjorts genom den utökning av inre vattenvägar som precis blivit godkänd av Transportstyrelsen. Dessutom har Sjöfartsverket, med stöd av Trafikverket, genomfört åtgärder i farleden ut från Norvik för att möjliggöra denna typ av trafik.

Transportstyrelsen reglerar lotsplikten för sjöfarten och har i sitt nya förslag till lotsföreskrifter visat att lotspliktsreglerna snarare blir ännu strängare för just Mälaren. Regeringen indikerar i den nationella godsstrategin att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa och att åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Vidare pekar regeringen på att den ska se över hur ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk kan utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.

Centerpartiet vill därför att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden. Vi vill också att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med de krav som finns på kontinenten.

Nya stambanor i Sverige

Tågtrafiken är viktig för vårt lands utveckling; därför vill vi både bygga nya stambanor och rusta upp den befintliga järnvägen. Om vi ska flytta över gods från de vanliga vägarna till räls måste kapaciteten öka. Mer järnväg är också viktigt för att förbättra tillgängligheten i hela landet. En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Det leder också till att möjligheten att ta en anställning längre ifrån bostaden ökar, vilket möjliggör fler hållbara transporter och minskad klimatpåverkan samt att nya jobb och bostäder kan växa fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare

pendling. Det handlar om modern och grön infrastruktur som knyter samman Sverige och möjliggör starkt tillväxt i hela landet.

Idag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till ett högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll. Samtidigt visar prognoserna på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar – både planerade, tekniska och väderbaserade. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg. Enbart att vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet kräver en kraftigt förstärkt kapacitet. Att i det läget avskriva långt gångna projekt på nya stambanor är helt fel väg att gå. Centerpartiet är därför mycket kritiskt till regeringens hantering av infrastrukturpolitiken. Vi anser att det är av stor vikt att byggandet av de nya stambanorna mellan Stockholm och Malmö, respektive Stockholm och Göteborg samt Göteborg och Malmö säkerställs. Dessutom verkar vi för att såväl sträckan Oslo–Stockholm som Norra stambanan och Norrbottenbanan ska byggas.

Rusta upp regionala och lokala järnvägsbanor

Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. En fungerande järnväg bidrar bland annat till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivets funktion och dess godstransporter.

Centerpartiet vill öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden med viktig pendlings- och godstransportfunktion, som har stor betydelse för jobb och tillväxt. Dessa hamnar i regel långt ned bland Trafikverkets prioriteringar, där stambanorna alltid ligger först och de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stomnätet därför i många fall aldrig blir upprustade.

Centerpartiet anser att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas. Tågen ska fungera och gå i tid.

Utred nyttan med ERTMS och genomlys finansieringsfrågan

ERTMS (European Railway Traffic Management System) är ett gemensamt europeiskt tågskyddssystem som ska underlätta gränsöverskridande trafik genom att förbättra medlemsstaternas tågtrafik över landsgränser. Sverige ska enligt EU-direktiv införa ERTMS på svenska järnvägar, vilket kommer att ersätta det tidigare systemet ATC (Automatic Train Control).

Centerpartiet anser att det är av högsta vikt att effektivisera och modernisera den svenska tågtrafiken. För att nå klimatmålen måste godset flyttas över till räls och tåget i

större utsträckning än idag ersätta flyget och bilen för privatpersoner. En översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel för att modernisera järnvägen.

Från operatörssidan av järnvägsindustrin har under denna tid framförts farhågor och frågor kring kostnadsutvecklingen. Centerpartiet vill därför att förutsättningarna för en riskminimerad implementering av ERTMS både i statens infrastruktur samt som ombordutrustning hos tågoperatörerna utreds och att man närmare analyserar möjligheterna att få delfinansiering genom EU:s finansieringsinitiativ CEF.

Finland kommer att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Sverige skulle kunna göra på samma sätt, åtminstone de första 5–10 åren. Efter det är de flesta fordon utbytta eller utrustade med ERTMS (ETCS). Finland började med detta vid årsskiftet 2022. Sammantaget vill Centerpartiet att regeringen följer upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan och ser om samma implementering är möjlig i Sverige.

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 innebär 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.

Enskilda vägar

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

Riksdagen beslutade den 7 maj 2019 att tillkännage för regeringen att frågan om en enklare förvaltning för landets samfälligheter snarast skulle utredas. Beslutet – följt av en regelförenkling – kan innebära att landets tusentals samfälligheter, vägsamfälligheter med flera själva ges mandat att besluta om förändrade andelstal med mera. Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har med inspiration från finsk lagstiftning tagit fram

och utvecklat en möjlig modell. Syftet är att uppnå aktuella och fungerande andelstal, vilket skulle innebära en förenkling och jämfört med i dag ge billigare och snabbare processer med vidmakthållen rättssäkerhet.

Riksdagens tillkännagivande drevs fram av Centerpartiet, och en majoritet av riksdagen ställde sig bakom det. Centerpartiets ingång i frågan var – och är – att regeringen skyndsamt bör utreda hur en lagreglering som innebär att en samfällighetsförening själv kan besluta om ändrade andelstal i en gemensamhetsanläggning kan utformas. Trots påtryckningar händer inget och överläggningarna mellan regeringen och aktörer som REV måste därför påskyndas.

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att mer än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. De enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att även de enskilda vägarna parallellt med statens och kommunernas vägsystem ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4-vägar, på de svenska vägnäten, till förmån bland annat för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter. Centerpartiet medverkade i alliansregeringen 2010 till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de enskilda vägarna fortsatt ska främjas. Det är noterbart att vare sig anslaget till statsbidrag för enskilda vägar eller till ”bärighetsåtgärder” i det allmänna vägnätet ökade i den nationella transportplan som regeringen fastställde 2018; detta riskerar att urholka vägkapitalet och ytterligare försämra standarden främst på det lågtrafikerade vägnätet. En annan effekt är att detta sänker tempot och utbredningen av implementeringen av högre bärighetsklass.

Det finmaskiga vägnätet, både statens och de som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att rätt förutsättningar ges för de enskilda vägarna avseende statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet.

Lika viktigt för tillgänglighet i hela landet är statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät, ett vägnät som idag i stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året. Centerpartiet vill därför att det för det finmaskiga statliga vägnätet, vägklass 5–6, införs en lägsta godtagbar vägstandard.

Regelsystem för vägföreningar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De samfällt enskilda vägarna är en viktig del i detta, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och vägföreningar.

REV har därför föreslagit regeringen att utreda förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från Finland.

Idag är det Lantmäteriet som är ansvarigt för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, i enlighet med vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i den finska modellen innebär istället att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en väg, till exempel när ett fritidshus övergår till helårsboende eller tvärtom. Ytterligare en förenkling skulle ske om detta kunde utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för de cirka 40 procent av föreningarna som idag avstår från att

ansöka om ändringar hos Lantmäteriet på grund av att det är orimligt dyrt samt med anledning av långa handläggningstider.

Bättre vägbelysning på landsbygden

En vägbelysning på landsvägen är både en trafiksäkerhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Idag ser det illa ut på många håll i landet på detta område. Frågan har utretts relativt nyligen i utredningen *Belysning där det behövs* som SKR och staten lade fram gemensamt 2017. Här konstateras att ”av olika anledningar har många anläggningar i dag ett eftersatt underhåll och den totala underhållsskulden bedöms vara 5–10 miljarder”. Centerpartiet vill därför att regeringen tillskjuter ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska kunna förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet.

Bättre snöröjning på enskilda vägar

Idag är vinterväghållningen på en del samfällt förvaldade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning. Konsekvensen har blivit att snöröjningsentreprenörerna allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Detta leder till sämre förutsättningar för snöröjningen på mindre vägar, eftersom entreprenörerna riskerar viten från Trafikverket. Följden har blivit att många vägsamfälligheter måste göra en separat upphandling/beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med uppfälld plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsträckan. Det är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, logistiskt orationellt, och det är ett dåligt utnyttjande av samhällsresurser, leder till brist på plogbilar och är inte särskilt vänligt mot miljön. De bidrag som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna räcker då inte långt.

Det torde inte vara någon större hemlighet att det under vintertid snöar relativt ofta i den norra delen av landet. Det innebär att brandkår, polis, ambulans eller för den delen hemtjänst riskerar att inte nå fram till en medborgare som behöver hjälp – om denna har oturen att bo längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet som drabbats av ovan nämnda problem.

Centerpartiet menar att det sätt på vilket Trafikverket upphandlar vinterväghållning riskerar att, avseende regelverket, bli ett samhällsproblem som kan gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Vi anser därför att regeringen genom Trafikverket bör utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt – inom en rimlig tidsram – att utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter.

Förslaget bör kunna minska byråkratin i den utsträckning att 25 miljoner kronor årligen skulle kunna sparas och istället användas till att göra skillnad för det enskilda vägnätet. Vi föreslår därför att det skyndsamt utreds hur REV:s förslag kan implementeras i Sverige.

Centerpartiet var med om att driva igenom ett tillkännagivande till regeringen våren år 2019 som förordar ett förenklat förfarande för att ändra andelstal i gemensamhetsanläggningar – främst med sikte på vägsamfälligheter. Vi anser att regeringen

skyndsamt bör utreda hur en lagreglering som innebär att en samfällighetsförening själv kan besluta om ändrade andelstal i en gemensamhetsanläggning kan utformas.

Tunga godstransporter

Det råder ingen tvekan om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bland annat koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. En 74 tons lastbil på en BK4-klassad väg släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Det är därför bra att riksdagen har sagt ja till att högsta möjliga bruttovikt ska höjas från 64 till 74 ton. Förslaget från regeringen var dock undermåligt och kraftigt begränsat till en liten del av Sveriges vägnät. Därför var det glädjande att riksdagen gick emot regeringens förslag om att de tyngre fordonen bara ska få rulla på särskilt utpekade vägar inom fem områden, av den anledningen att de inte ska konkurrera med järnvägs- och sjötrafik. I stället ska de få gå på de vägar som klarar deras tyngd, ett arbete som Centerpartiet varit pådrivande i. I vårt grannland Finland, som också är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt genomförts, från 60 ton till 76 ton. De legala förutsättningarna för en motsvarande reform finns i Sverige men implementeringstakten är på tok för låg. Det är nu viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser samt skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå i hela landet.

Sedan år 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med mellan 5 och 17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton. Det är också ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Tyngre och längre fordon är en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten, minska antalet fordon längs vägarna och därmed öka trafiksäkerheten.

Trafikverket presenterade under våren år 2019 en utredning som visar att det går att låta längre lastbilar trafikera en stor del av det svenska vägnätet. På relativt kort sikt kan 450 mil väg öppnas för längre transporter, vilket skulle ge positiva klimateffekter och minska transportkostnaderna med 150 miljoner kronor. I dag är den maximala tillåtna fordonslängden i Sverige 25,25 meter. En analys visar att det är möjligt att öppna delar av vägnätet för lastbilar som är upp till 34,5 meter långa. Den största nyttan med längre lastbilar är att det går att frakta samma mängd gods med färre fordon, vilket minskar koldioxidutsläppen, luftföroreningarna, olycksrisken och annan miljöpåverkan. Trafikverket skriver vidare i sin rapport att det på sikt finns potential att öppna ett nästan dubbelt så stort vägnät som det som föreslås i första steget.

Centerpartiet vill se en snabbare implementering av BK4-standard för både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Branschen ser idag en gradvis omklassning av det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassningen

av kommunala vägar. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar idag utpekade som BK4. Detta riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och delar av vägarna till dessa noder i de flesta fall är kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4.

Många kommunala vägar där det idag fraktas mycket gods till olika noder är BK1-vägar och kan därför ofta relativt lätt klassas om till BK4. Undantag förekommer, bland annat i de fall en bro finns på vägsträckan, då en extra besiktning måste ske för att säkerställa brons bärlast. Emellertid är de flesta kommuner inte i tillräcklig grad involverade i planeringen av regionala transportstråk, varför de inte heller känner till alla samhällsnyttor kopplade till införandet. Att införandet i de flesta fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är heller inte välkänt. För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att regeringen ger Trafikverket en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt implementering av BK4-klassning.

Finansieringen av omklassningen från BK1 till BK4 sker idag ur Trafikverkets driftsbudget, vilket betyder att anslagen är högst begränsade på årlig basis. Vi föreslår istället att Trafikverket i högre utsträckning ska finansiera BK4-klassningen ur dess investeringsbudget.

Ordning och reda på vägarna

Centerpartiet tycker även att det är viktigt att yrkestrafik på våra svenska vägar respekterar och arbetar med de värderingar som bland annat kommer till uttryck inom Fair Transport 2.0 (Sveriges Åkeriföretag) och som flera svenska åkeriföretag anslutit sig till. Arbetet inkluderar trafiksäkerhet, klimatarbete och rättvisa arbetsförhållanden. I en osund konkurrenssituation med dumpade priser på en hårt konkurrensutsatt marknad finns en risk för att både köpare och säljare av transporter tummar på säkerhet, miljö-tänk och socialt ansvar. Både köpare och säljare av transporter måste ta sitt ansvar för en säker, ren och långsiktigt hållbar åkerinäring. Det krävs kunskap för att kunna ställa rätt krav och se vad som utmärker en hållbar transport. Det behövs också tydliga, realistiska mål och rutiner för krav- och avtalsvillkor samt uppföljning för att säkerställa måluppfyllelse.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Detta är rätt hanterat bra eftersom det ökar effektiviteten i transportsystemet. Polisen har fått ökade befogenheter och verktyg att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage, men resurserna räcker inte till, något som RUT konstaterar i rapporten Yrkestrafik (dnr 2020:888) som lyfter fram att svenska myndigheter inte klarar av att fullgöra sina skyldigheter mot EU i kontrollhänseende. Ett problem av övergripande strukturell karaktär är att polisregioner – i bland annat södra Sverige – inte inkorporerats i det nationella trafikpolisarbetet.

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Det finns tecken på att de åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal; dessa åkerier kan vara av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen samt utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter. Andra delar är bland andra brott mot kör- och vilotider,

smuggling, människohandel och stölder. Fusk med körtider gör att trafiksäkerheten och konkurrensen hotas och att de anställdas villkor försämrats.

Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder för att minska fusket; ett exempel kan vara att införa krav på ett icke manipulerbart GPS-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket, som medför omedelbar lagföring och sanktion. Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Centerpartiet vill därför även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Brist på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem idag. Förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter skulle kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, till exempel via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Centerpartiet anser att den kompetens som finns utanför polisens eller Transportstyrelsens struktur bör kunna stärka upp bemanningen för tillsyn på vägarna i perioder av större belastning, kampanjer eller liknande.

En annan sak att se över är hur tillsyns- och kontrollarbetet i stort ska organiseras. Idag är ett drygt halvdussin myndigheter involverade i kontroll och tillsyn av yrkestrafiken, med Polismyndigheten och Transportstyrelsen som de mest involverade. Att samordna och utveckla det arbete som läggs ner från många olika håll för att kontrollera yrkestrafiken ur olika perspektiv (tull, arbetsmiljö, skatter, sociala villkor med mera) är en angelägen punkt för Centerpartiet. I detta förbättringsarbete ser vi gärna att branschen aktivt är med som en aktör.

Teknikutvecklingen kan effektivisera polisens arbete

Teknikutvecklingen i vårt samhälle borde till större del kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer. Polisen verkar i stort sett enbart arbeta efter metoden ”vägkontroll”, det vill säga att man sätter upp en kontroll vid sidan av vägen och vinkar in de fordon som just då finns på vägen. Sannolikt en snart 100-årig metod.

Med dagens digitala hjälpmedel så är det ganska lätt för oseriösa aktörer att skaffa sig information om var dessa kontroller för stunden äger rum och de kan lätt välja en annan färdväg för att undgå kontroll. En mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med precision vet vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter kan utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontroller. Denna analys skulle med fördel kunna göras tillsammans med transportköpare och åkerinäringen.

Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskamerorna. Det skulle då gå att genom automatik avläsa registreringsnumren, söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare kunna välja ut fordon för kontroll från åkerier som polisen vill bevaka noggrannare. Detta skulle även i framtiden kunna fungera för utländska registreringsnummer i och med att det blir krav, så som det redan

är idag i Sverige, att koppla ihop företagens trafiktillstånd med just registreringsnummer.

Mobila kranar

Mobila och snabbt flyttbara lyftkranar med hög lyftkapacitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Kranarna är tunga och för att skydda vägnätet finns ett regelverk för var och hur kranar och andra tunga transporter har tillstånd att åka. För att förflytta mobilkranar och tunga transporter behövs en dispens som anger vägsträcka, villkor för hastighet, tider och broar samt vägtransportledare. Både respektive kommun och Trafikverket är idag involverade i dispenshanteringen och branschen efterlyser ett förenklat regelverk för att öka tiden hos kunden – och därmed kunna skapa större nytta. Det är även vanligt att lyftarbetet på ett bygge förskjuts eller att en beställning ändras, och företaget behöver då snabbt kunna få en ny transportdispens. Även olyckor med behov av snabb inställelse och tunga lyft är ett problem att hantera inom ramen för dagens regelverk. Ett sätt att möta denna utmaning kan vara att Trafikverket delegeras att efter samråd med andra berörda väghållare, mestadels kommuner, hantera all dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon.

När det gäller dispenshanteringen så riktade trafikutskottet ett tillkännagivande i denna fråga i trafikutskottets betänkande 2019/20:TU11. Tillkännandegivandet går ut på att regeringen bör verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bland annat genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg. Centerpartiet anser detta vara något som regeringen nu skyndsamt måste expediera.

Se över gränsvärden för el- och gasbilar

Centerpartiet vill se över gränsvärdena för när det krävs behörighet till ett B96-körkort i takt med att el- och gasbilarna blir tyngre. Det handlar om att en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt.

Utökad behörighet, så kallad B96, infördes på Centerpartiets initiativ år 2013 och ger behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt på upp till 4 250 kilo, istället för 3 500 kilo med ett vanligt B-kort. Om man redan har ett B-körkort kan man göra ett körprov för att få utökad B-behörighet. Man kan även välja att ta utökad B-behörighet samtidigt som man tar sitt vanliga B-körkort. För att ta B96 behövs inget teoriprov.

Möjligheten att enkelt skaffa sig rätten att framföra ett fordonsekipage på 4 250 kg verkar ha varit uppskattad och är motiverad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären har dock en poäng i att om det blir vanligare med el- och gasbilar – vilket är fallet – och om dessa överlag väger mer än en traditionell bensin-/dieselbil så kan det bli aktuellt att se över gränsvärdena för när en förare måste skaffa en B96-behörighet.

Se över regler och lagar för A-traktorer

År 2020 förenklades de tekniska kraven vid ombyggnation av en bil till A-traktor. Förändringen genomfördes för att det skulle vara möjligt att också bygga om automatväxlade bilar till A-traktorer. Efter förändringen har antalet A-traktorer ökat kraftigt.

Tyvärr är regelefterlevnaden på sina håll bristfällig. Detta kommer sig sannolikt av att regelverken är krångliga och att hastighetsgränsen på 30 km/h upplevs som obegriplig när en EU-mopedbil får gå i 45 km/h. Att röja i regelverket för fordon för ungdomar och göra det enhetligare för både A-traktorer och EU-mopeder är angeläget, anser Centerpartiet.

Transportstyrelsen presenterade hösten 2022 en översyn av regelverket för A-traktorer. Dock föreslogs ingen förändring av hastighetsbegränsningen. Vi vill se en höjning av maxhastigheten till 45 km/h. En förutsättning för att höja hastigheten är att A-traktorerna blir säkra att framföra, både för dem som sitter i och för dem som påverkas vid en krock. Centerpartiet välkomnar de säkerhetsförbättringar som presenterades, såsom att bilbälte blir obligatoriskt och att vinterdäck blir standard vid vinterväglag. Även körkortsutbildningen kan bli längre. Polisen har flaggat för att regelefterlevnaden bland dem som framför A-traktorer måste bli bättre. Vi tror att ungdomarna tar mer ansvar när de får mer ansvar. När regelverket blir enklare kommer fler att göra rätt.

Antalet viltolyckor på vägar och järnvägar måste ner

Under de senaste 10–15 åren har antalet viltolyckor ökat varje år. Tillbudet med klövvilt – inte minst rådjur och vildsvin – har ökat dramatiskt. Detta ställer högre krav på trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Detta problem bör ytterst adresseras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men Trafikverket måste på kort sikt, i sin infrastrukturplanering, ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

Utvecklingen är oroande och oacceptabel. Olyckorna orsakar ett stort lidande för både människor och djur och dessutom samhällskostnader för miljarder. Enligt myndigheten VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor årligen.

Trafikverket har inte prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan sker med dödlig utgång. Arbetet med Nollvisionen som fokuserar på att minska antalet olyckor med dödlig utgång har gjort att viltolyckorna inte fått tillräcklig uppmärksamhet. Vi anser att dessa frågor måste upp på agendan.

Centerpartiet vill se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Vi måste ställa högre krav på trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Trafikverket måste i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

Det handlar också om att se över vår viltförvaltning. Inte minst vildsvin och hjortdjur (som rådjur, älg och dovhjort) har överstora stammar och måste förvaltas bättre. Detta måste ske i samarbete med både markägare, jägarkår och våra myndigheter. Centerpartiet vill ta ett samlat grepp och inrätta en viltmyndighet.

Autonomi, teknikutveckling och mobilitetstjänster

Inom framtidens teknik är några trender extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet samt mer hållbara stadsmiljöer. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter.

Oavsett tekniska framsteg så måste förarens varseblivning genom sinnen vara tillförlitlig. Idag krävs inga synundersökningar för privatpersoner för att de ska få köra bil, bortsett från testen i samband med anskaffandet av körkortet. Centerpartiet tycker att man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, efter en viss ålder, när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

Det finns alltså stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfälsbortfall, och vår inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så. För att råda bot på dagens situation fordras ett utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas är bland annat vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bland annat i fråga om möjligheten att genomföra körprover i en verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfälsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke.

Därför är det rimligt att snarast uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsbortfall. Därtill måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter kan införas.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IOT ("Internet of things") och implementering av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Tidigare genomförda testverksamheter visar att Sverige har stor potential – men också att det finns exempel på en tröghet för att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet, till exempel i Kista. Centerpartiet anser att det är viktigt att lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller kravställda säkerhetsaspekter. Principiellt sett anser vi att funktionalitet går före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Sidospeglar är ett sådant exempel vars funktion lika väl kan uppnås med kameraalternativ. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Bilpooler

En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och liksom i andra branscher kan ett ökat nyttjande av fordonen till exempel genom att man delar den med andra bidra till att resurserna används mer effektivt. Användningen av bilpooler är ett sådant exempel som kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Idag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar i bland annat moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Centerpartiet är pådrivande i att regeringen ska få i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga.

Idag används begreppet bilpool för att referera till en tjänst som i grunden handlar om den så kallade delningsekonomin. Utvecklingen på detta område avseende fordon går dock snabbt och idag finns elsparkcyklar och elmopeder med mera. Ett bättre uttryck vore därför ”fordonspool” och det gäller då att vi i så fall får en juridisk definition av detta begrepp.

Mobilitet innebär i grunden att människor ska kunna röra sig på ett fritt, effektivt och klimatvänligt sätt. Tjänsten kopplad till fordon ska vara en allmänt tillgänglig tjänst där allmänhet, företag och organisationer kan nyttja fordon dygnet runt samt erbjuda uthyrning under kortare tid och användaren ska ha förhandsgodkänts – genom medlemskap – för att nyttja tjänsten.

Strategi för elektrifiering av vägnätet

Eldrivna fordon och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå det nationella målet för transportsektorn som gör gällande att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och elektrifiering av transporter kan bidra till måluppfyllelse även i fråga om andra samhällsproblem, till exempel trängsel och buller, och ge en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt som det finns en potential i Sverige att bli en internationellt betydande nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster.

Centerpartiet vill införa en nationell strategi för ökad elektrifiering av den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt och Trafikverket måste i högre utsträckning än idag – och i större samverkan med transportbranschen, med flera, prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras.

Centerpartiet föreslår att regeringen utreder hur en snabb och effektiv utbyggnad av strategiska elvägar i Sverige ska gå till. Ur klimatsynpunkt är det en rationell investering. Branschen (Volvo och Scania med flera) har räknat ut att det behövs cirka 2,5 TWh el för att kunna elektrifiera triangeln mellan Stockholm, Malmö och Göteborg (E4, E6, E20 och Rv40); detta skulle minska CO₂-utsläppen från lastbilstrafiken med cirka 33 procent jämfört med i dag.

För att elvägar ska bli verklighet krävs konkreta åtgärder; det handlar om att dra el till vägarna, ta fram en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, se över beslutsprocesser och samarbeta med andra länder för att sätta en standard samt att skyndsamt gå från en pilotverksamhet till ett sammanhållet och storskaligt system baserat på godstransportnäringens behov av elväg. En del av detta är också att göra elskatten mer flexibel; idag ser vi att det finns ett högre skatteuttag på en del gröna transporter, till exempel elbussar. Elektrifieringen av vägnätet kräver förmodligen en övergripande översyn av det svenska elsystemet, där fokus läggs på översyn av ellagen och elnätregleringen.

Trängsel- och vägavgifter

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Mer logiskt vore att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift. Antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras, eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto. Centerpartiet vill reformera trängselskatten för att gynna miljöbilar. Vi föreslår att trängselskatten reformeras så att halva avgiften avser trängsel och den andra halvan avser utsläpp och miljöpåverkan. Det leder till att elbilar, biogasbilar och vätgasbilar endast betalar en avgift för trängsel, det vill säga en halv avgift. Vi vill också att rådighet över trängselskattens utformning blir en kommunal eller regional fråga. Centerpartiet vill också stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp, för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen.

Ökad mobilitet med minskad klimatpåverkan

Sveriges mål är att utsläppen från transportsektorn till år 2030 ska minska med 70 procent. Det är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara energi- och resurseffektiva.

Vidare vill vi att politiken i högre grad tar hänsyn till utsläppen från fordonet ur ett livscykelperspektiv eller ”well-to-wheel”. Att som idag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn, och det ger inte den mest effektiva politiken för utbytet av fordonsparken. När branschen kan presentera ett system där det på individuell nivå går att påvisa vad som tankas i varje enskild bil är vi öppna för att justera bonus malus-systemet utifrån de förutsättningarna i syfte att premiera fordon som tankas med förnybara bränslen.

Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken också för transportsektorn, men det är viktigt att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländers,

för att främja rättvis konkurrens och så att utbyggnaden av nödvändig infrastruktur går i samklang. Därför vill vi fokusera på effektiva styrmedel på EU-nivå, inte minst när det kommer till att skärpa nuvarande lagstiftning, såsom koldioxidstandarder för transporter inom EU. Det minskar också risken för att utsläppen endast flyttas till andra medlemsländer genom ”vattensängseffekten”.

Att sträva efter utsläppsfria fordon är ett värdefullt mål, men vi kommer fortsatt att behöva biodrivmedel som framställs på ett hållbart sätt för att minska utsläppen från transportsektorn i EU, sett till bilens normala livslängd.

Att människor kan resa och att företag kan transportera varor är centralt i dagens samhälle och ekonomi. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer att fortsätta att öka när digitaliseringen och e-handeln växer. Att man kan transportera sig snabbt mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan växa i hela landet. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaserna. Inte minst i stadstrafiken är utsläppen av partiklar och andra ämnen en stor källa till luftföroreningar. Det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Det skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. Grön teknik är en framgångsfaktor

Digitalisering och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten måste transporterna bli effektivare; vi behöver mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller men också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster.

Centerpartiet anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras – något som gäller för alla trafikslag. Fler transportslag måste elektrifieras för att vi ska nå klimatmålet till år 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter.

Strategi för elektrifiering av vägnätet

Eldrivna fordon, såväl batteridrivna som fordon som framdrivs av bränsleceller, och elektrifierade vägar kommer att behövas för att nå det nationella mål för transportsektorn som gör gällande att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och elektrifiering av transporter kan bidra till måluppfyllelse även i fråga om andra samhällsproblem, som till exempel trängsel och buller, och ge en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt

som det finns en potential i Sverige att bli en internationellt betydande nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster.

Centerpartiet vill att den nationella elektrifieringsstrategin ska inkludera ambitiösa mål för ökad elektrifiering av den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Vi vill se en bred definition av elektrifiering som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt och Trafikverket måste i högre utsträckning än idag prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas så att tekniken kan kommersialiseras.

Internationellt klimatarbete för flyg och sjöfart

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

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

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

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

För Centerpartiet är det viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen. Sveriges röst i internationella sammanhang och

därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjönäringen riskerar att tystna om antalet svenskflaggade fartyg inte är tillräckligt stort.

Miljöstyrande farledsavgifter

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

Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferentialiserade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferentialisera på ett tillfredsställande sätt. Idag får till exempel fartyg som har eldrift – och därmed släpper ut noll CO₂ – höjda avgifter. Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Vi vill därför att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av dess befintliga avgifter samt avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentialisering med avseende på deras effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Upphandla vätgaståg

Även järnvägssträckor som idag använder diesellok behöver hitta alternativ för att reducera de kvarvarande utsläppen inom sektorn. Att subventionera fossil diesel är långsiktigt inte hållbart, och alternativen till fossil energi till exempelvis lok och sjöfart måste utvecklas och främjas. Trafikverket bör få i uppdrag att testa vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor där elektrifiering inte är att vänta inom överskådlig tid, i syfte att ersätta diesellok. Längre och tyngre fordon i hela transportsystemet är också en viktig åtgärd för att öka klimateffektiviteten i transportarbetet.

Miljöstyrning för förmånsbilar

Miljöstyrningen måste öka även för förmånsbilar. Centerpartiet anser därför att parkering bör avskaffas som skattebefriad förmån. På sikt bör endast miljöbilar som faller inom ramen för att få en bonus enligt bonus malus kvalificeras som förmånsbilar. Vi anser även att alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar.

Det finns också skäl att se över möjligheten till stöd för konvertering från fossil till förnybar drift samt att se över pumplagen. De bilar som konverteras skall då självklart kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil ska hen kunna finansiera det inom ramen för det gröna avdraget. Det gröna avdraget är Centerpartiets förslag för skatteavdrag för gröna investeringar, där privatpersoner likt rot och rut kan göra avdrag för kostnaden direkt på fakturan, till exempel vid investering i solceller, energilagring och laddboxar.

Vi vill också synliggöra alla olika typer av bränslens hållbarhetsegenskaper och att EU ställer rättvisande livscykelkrav på både fossila och förnybara bränslen samt att bränslet ursprungsmärks vid pumpen.

Postservice

Postmarknaden genomgår nu ett paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Den omvända utvecklingen går att se för paketförsändelser, som ökar tack vare en effektivare och mer tillgänglig e-handel. Denna utveckling leder till att det i många fall inte är avgörande för användarna att de brev som väl skickas kommer fram över natten i stället för efter två eller ibland tre dagar. Samtidigt ser vi en ökande grad av klagomål och kritik mot Postnords service.

I den statliga utredaren Kristina Jonängs delbetänkande *Som ett brev på posten* (SOU 2016:27) återges postbranschens perspektiv på samdistribution av post, paket och tidningar. Det är tydligt att marknadsinriktade aktörer, exempelvis distributörerna, ser ett behov av att på andra sätt öka sin beläggning då både tidnings- och brev-försändelserna minskar. Att samdistribuera post, paket och tidningar skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt få en positiv miljöpåverkan när färre transporter behövs. Tidningar och brev har idag olika tidpunkter för leverans till kund. Vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande tidningsdistributörers tidsordning. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet och service både på landsbygden och i tätorter.

För att främja marknadens effektivitet bör alla postoperatörer få tillgång till den postala infrastrukturen, däribland postnummer. Det bör även gälla företag inom e-handel och digitala tjänster. Syftet är att underlätta konkurrens och etablering av nya verksamheter.

Antalet paketförsändelser har ökat stadigt de senaste tio åren. Idag kännetecknas paketmarknaden av en fungerande konkurrens mellan olika aktörer. Det är viktigt att denna upprätthålls – i hela landet. I de glesare delarna finns en risk att utbudet blir sämre och det är därför viktigt att det finns rätt förutsättningar för logistikföretagen att utveckla och tillhandahålla kompletterande tjänster.

Ulrika Heie (C)

Anders Ådahl (C)

Martin Ådahl (C)

Anders Karlsson (C)

Alireza Akhondi (C)

Stina Larsson (C)

Helena Lindahl (C)

Elisabeth Thand Ringqvist (C)

Daniel Bäckström (C)

Rickard Nordin (C)

Helena Vilhelmsson (C)