

## Motion till riksdagen 2021/22:3394

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

# Liberal infrastrukturpolitik för framtiden

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en infrastruktur för utveckling och tillväxt i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att såväl samhällsekonomisk som klimatmässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtida investeringar i infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka samarbetet vad gäller infrastrukturplaneringen med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att se över skyddet av transportsystemet mot olycksrisker orsakade av vandalisering, kriminalitet, sabotage och terrorhot och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen bör göras teknikneutral och inriktas på funktionalitet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att transporter ska ses ur ett dörr-till-dörr-perspektiv där totaltid för en transport och resurseffektivitet är viktiga parametrar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka godstrafikens betydelse vid prioritering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att tillse att myndigheter ställer krav på hållbara hastigheter vid upphandling och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underhållet av vägmarkeringar som syftar till att stärka trafiksäkerheten bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda dispensförfarandet för mobila lyftkranar i syfte att underlätta processen och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att väglagens regler om ansvaret för de samfällda enskilda vägarna bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de samfällda enskilda vägarnas standard i förhållande till de statliga och kommunala vägarna och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Trafikverkets upphandlingar med entreprenörer om att utföra snöröjning för staten och åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en handlingsplan för hur självkörande bilar ska introduceras i samhället och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för att underlätta en successiv introduktion av självkörande bilar måste politiska beslut möjliggöra storskaliga tester av piloter i verklig miljö samt om att upphandlingar bör ske framtidsinriktat och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera laddmöjligheter för fordon i flerbostadshus utan omprövning av gemensamhetsanläggningen och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ansvarig myndighet bör få i uppdrag att utvärdera mopedbilar och A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att skyndsamt se över regelverket gällande A-traktorer för att omöjliggöra manipulation av A-traktorers hastighet och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att se över körkortskriterierna för att få framföra en mopedbil eller en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder behöver vidtas för att säkra framkomligheten i offentlig miljö för personer med synnedsättning och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i större utsträckning använda geofencing för att kunna utnyttja vägnätet mer effektivt och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en långsiktig nationell tillgång till infrastruktur för flygets utveckling och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga de regionala flygplatsernas ekonomiska situation och att arbeta fram en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveckling och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av avgifter bör ses över som en följd av pandemin så att staten tar en utökad del av dessa avgifter och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta kommuner och regioner att upphandla flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över elflygets behov av infrastruktur och dess påverkan på flygplatsstrategin och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att ta fram en strategi för en samverkan kring elflyg i Norden och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att samverkansplattformen för fossilfritt flyg fortsatt kan verka för målet om ett fossilfritt flyg 2045 och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att driva på i frågan om en miljödifferenterad flygbränsleskatt inom EU:s energiskattedirektiv för att uppnå ökad konkurrensneutralitet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar samt hur farleds- och lotsavgifterna påverkar den svenska sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principen att Sjöfartsverkets avgifter ska användas som styrmedel för att minska sjöfartens miljöpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att ge Sjöfartsverket i uppdrag att utreda en administrativ avgift för att täcka hanteringskostnaden vid registrering av nya fartyg och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att se över beskattningen av den kustnära sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket för de inre vattenvägarna bör utredas vad gäller prämtrafik i syfte att identifiera lagstiftning som hindrar prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsatt främja transporter på inre och kustnära vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en ökad användning av landström för fartyg som ligger i hamn, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör ske en strategisk utbyggnad av infrastrukturen runt våra hamnar för att underlätta omlastning och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en upphandling av nya isbrytare bäst kan genomföras utifrån olika myndighetsbehov och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man ska se över möjligheten att likställa färjetrafiken till och från Gotland med vägar och järnvägar och låta den ingå i den nationella infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda större möjligheter att använda driftsmedel för färjor till finansiering av broar och tillkännager detta för regeringen.

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera och följa upp de nya regler om utbildning och förarbevis för vattenskoter som införts och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja en fortsatt konkurrensutsatt marknad för underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investeringar i järnvägar bör fokuseras på att bygga bort kapacitetsbrister och därmed kraftigt öka utnyttjandegraden av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den s.k. fyrstegsprincipens genomslag i samband med beslut om infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avvakta med och utreda förutsättningarna för att underlätta implementering av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de planerade höghastighetsbanorna ska bedömas med samma utgångspunkt som övriga infraprojekt och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principerna för utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i hela landet för att uppnå de trafikpolitiska målen och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att göra en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rätt till färdtjänst över de nordiska nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om enhetlig nationell skyltning för cykling och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,5 meters avstånd vid omkörning av cyklisterna och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för kombinationsresor med cykel och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av reglering av elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av en rikstäckande trafikmedicinsk kompetens och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att införa enhetliga nationella regler för bedömning av körförmågan och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av att införa regelbundna synkontroller för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer

- som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter och tillkännager detta för regeringen.
  60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck med syftet att åstadkomma en regional differentiering och tillkännager detta för regeringen.
  61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att resultatet från utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg skyndsamt tillvaratas och av att verka för att myndigheterna samverkar i större omfattning och tillkännager detta för regeringen.
  62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om e-legitimering för att få tillgång till fordonsuppgifter i syfte att öka säkerheten och tillkännager detta för regeringen.
  63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en gemensam europeisk infrastruktur för 5G med en fullvärdig digital inre marknad som mål och tillkännager detta för regeringen.
  64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kopparnätet bör behållas tills annan digital kommunikation finns tillgänglig och tillkännager detta för regeringen.
  65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av god tillgång till posttjänster i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
  66. 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.

## Motivering

Covid-19-pandemin har slagit hårt mot transport- och resebranschen, framför allt vad gäller persontransporter, men även när det gäller godstransporterna som också har minskat även om de globala varuflödena har fungerat väl och den befarade varubristen uteblivit. Även om den djupaste delen av krisen för transportbranschen kanske är förbi är krisen långt ifrån över. Läget är fortfarande besvärligt. För att inte behöva bygga upp stora delar av transportsektorn på nytt efter krisen är det troligt att de omfattande och viktiga stödinsatser som riksdagen beslutat om bör fortsätta under 2022.

## En väl fungerande infrastruktur i hela Sverige

Pålitliga och miljövänliga transporter blir allt viktigare i en globaliserad värld. Väl fungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och öppna gräns-överskridande marknader. Människor transporterar sig mellan skolan, jobbet och hemmet. Kraven på fungerande transporter för pendling ökar i takt med att arbetsgivare efterfrågar mer specifika kompetenser och att arbetstagare också skaffar sig mer

specialiserade utbildningar. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin.

Transportsystemet är på sätt och vis en grundbult för landets utveckling framåt och därför är det viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Liberalerna står bakom de övergripande transportpolitiska målen. Där betonas vikten av att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet och vi anser därför att den grundläggande principen måste vara att samhällsekonomisk och klimatmässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av framtidens infrastrukturprojekt.

Den gränsöverskridande infrastruktur vi delar med grannländerna ska rustas upp och byggas ut i samverkan där samordningen mellan nordiska länder är helt avgörande. För att detta ska bli möjligt bör regeringen ges i uppdrag att se över möjligheten att organisatoriskt underlätta framtida gemensamma nordiska infrastruktursatsningar.

Det svenska trafiksystemet och infrastrukturen är mycket sårbar. Olyckor, sabotage, vandalisering och kriminell verksamhet riskerar att ge stora störningar, vilket leder till att trafiken stannar upp, kanske ibland under flera veckor. Detta visar hur utsatt svensk infrastruktur också kan vara för eventuella terrorattacker. Liberalerna anser att regeringen bör ges i uppdrag att utreda hur infrastrukturen kan bli mer robust och mindre sårbar, inte minst vid ut- och infarterna vid landets svenska storstäder.

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen. Drygt 90 procent av sektorns utsläpp kommer från vägtransporter. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att reducera miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare, elektrifieringen påskyndas och såväl användningen av biodrivmedel som forskning om och introduktion av ny teknik öka. Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. De långa avstånden i Sverige får inte vara hämmande för konkurrenskraften. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor och för att människor enkelt ska kunna resa inom Sverige och till utlandet.

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

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

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft. Liberalerna tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra; vi behöver både väg, järnväg, flyg, sjöfart och inte minst i våra städer kollektivtrafik och cykelbanor för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige.

Dessa transporter sker ofta i samverkan mellan olika transportslag. Liberalerna vill därför att transporter ses ur ett dörr-till-dörr-perspektiv, där totaltid för en transport och resurseffektivitet är viktiga parametrar. För att få en sammanhängande infrastruktur är det därför angeläget att prioritera fungerande knutpunkter för lastning och lossning av gods och genomtänkta platser för byte av transportslag för persontransporter.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet och det är därför viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter.

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

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

## Ett väl fungerande vägtransportnät i hela landet

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

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

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

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

Vägarnas bärighet är också viktig för de mobila lyftkranarna. De spelar en viktig roll vid t ex byggen och vid olyckor. De mobila lyftkranarna behöver få dispens för att utnyttja de kommunala vägarna, för att säkra upp att de vägar som ska utnyttjas har rätt bärighet. Denna tillståndsprocess kan ta tid och mindre kommuner kan ha brist på

kompetens vid enbart sporadisk hantering av tillståndsprövning. Trafikverket bör därför kunna erbjuda att överta dispensgivningen. Innehållet i dispensen bör också ses över för att underlätta och minimera behovet av upprepade dispenser.

Liberalerna vill att vägnätet ska fortsätta att rustas upp och förstärkas så att det kan trafikeras av längre och tyngre lastbilar. Det bidrar till minskade utsläpp, mindre energianvändning och ökad trafiksäkerhet då färre transporter med tyngre gods trafikerar våra vägar. Liberalerna har i sin budget lagt in investeringsmedel för att möjliggöra tillgången till 450 mil större stråk för längre lastbilar.

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

Det svenska vägnätet består för närvarande av 98 500 km statliga vägar, 42 800 km kommunala vägar och gator, 75 100 km enskilda vägar med statsbidrag samt 394 100 km enskilda vägar utan statsbidrag. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfälligheter. Av dessa får alltså en mindre del statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta.

I vår budgetmotion för 2022 avsätter vi extra medel för att öka takten i vägunderhållet i syfte att minska olyckorna och undvika tvingande nedsättningar av hastighetsbegränsningarna som i första hand beror på bristande underhåll.

Staten bör även fortsättningsvis ta ett betydande ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll av och reinvestering i dessa vägar. Ett exempel är snöröjning som är ett återkommande problem, där en effektiv samordning av snöröjning på statliga, kommunal och enskilda vägar kan underlätta snöröjningen och sänka kostnaderna för väghållarna av det enskilda vägnätet.

Liberalerna anser att regeringen bör uppdra åt Trafikverket att se över upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning på både statliga och enskilda vägsamfälligheter.

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

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

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



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

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

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

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

Fler miljöbilar istället för fossila bilar behövs. Kraven för miljöbilar ska förenklas och förtydligas men också skärpas. Fler rena elbilar och även laddhybrider på vägarna är den viktigaste delen av lösningen. Mycket kan lösas av marknadskrafterna, men det är rimligt att skattemedel används för att stimulera utbyggnad av en laddinfrastruktur för att öka möjligheterna att åka längre sträckor med elbil.

Liberalerna vill därför att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska främjas. Liberalerna vill att kraven på laddinfrastruktur i nybyggnation, vid ombyggnad och även i befintligt flerbostadsbestånd skärps. Även parkeringsytor där bilar parkeras mellan 2 timmar och ett dygn ska förses med laddmöjligheter. Därför har Liberalerna i sin budgetmotion för 2022 lagt sin största satsning på klimatet just på laddinfrastruktur.

Mopedbilar har ökat kraftigt under de senaste två åren och tagit över en stor del av marknaden från A-traktorer, som har en maximal hastighet av 30 km/h. Det krävs samma körkort som för en EU-moped, då mopedbilen har 45 km/h som maximal fart. Trafikverket har nu slagit larm om den dåliga trafiksäkerheten i mopedbilarna. Vid all introduktion av nya typer av vägfordon är det väsentligt att det sker en utvärdering efter en tid, inte minst vad gäller trafiksäkerhet. En mopedbil har helt andra vägegenskaper än en moped, då den får väga 425 kg utan last. Regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att utvärdera de nya fordonen, bland annat vad gäller olycksstatistik, trafiksäkerhet och användning. Den 15 juli 2020 ändrades reglerna för A-traktorer. Det tidigare kravet på att bilens hastighet på lägsta växeln ska vara högst 10 km/tim vid två tredjedelar av ursprungsmotorns maximala varvtal togs bort. Nuvarande krav är att hastigheten begränsas genom en elektronisk spärrning i bilens ordinarie databox. Det har medfört att det är betydligt enklare att manipulera hastigheten och ställa om bilen till att inte ha någon hastighetsbegränsning. Förändringen i lagen har gjort att antalet A-traktorer har ökat med ca 30 % och tyvärr också antalet olyckor. Regeringen bör

skyndsamt se över regelverket för att omöjliggöra manipulation av A-traktors hastighet och i det sammanhanget också se över vilken del av vägnätet dessa bör trafikera.

Mopedbilar och A-traktorer har alltså ökat kraftigt på våra vägar. De är rätt använda ett sätt att smidigt transportera sig, inte minst med de längre avstånden på landsbygden. Med de nya reglerna för A-traktorer har antalet ökat kraftigt och det registreras också andra typer av bilar, större och tyngre personbilar och t o m dragbilar för lastbil. Samtidigt har antalet olyckor ökat kraftigt. För att få traktorkort för A-traktor krävs ingen uppkörning, däremot ett teoriprov hos Trafikverket. För mopedbil krävs minst körkort för EU-moped, s k AM-körkort, där uppkörning görs på en tvåhjulig moped. Nollvisionen för Sveriges trafiksäkerhetsarbete gäller även för fordon i lägre hastigheter. Mot bakgrund av ökningen av de tunga fordon som registreras som A-traktorer, att körkortsprov inte görs alls eller i annat enklare fordon samt den ökande olycksstatistiken, behövs en översyn av vilka kriterier som ska ställas för att få framföra A-traktorer och mopedbilar.

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

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

## Ett flyg som knyter ihop Sverige

Flygbranschen är det transportslag som drabbats hårdast av covid-19-pandemin. Sverige är beroende av ett livskraftigt flyg såväl internationellt som nationellt, men flyget, servicebolagen och infrastrukturen som omger flyget är mer eller mindre slaget i spillror när resenärerna försvann på kort tid. Riksdagen fattade under åren 2020 och 2021 beslut om kapitaltillskott till bl a SAS, Swedavia och flertalet regionala flygplatser samt ekonomiskt stöd för uteblivna intäkter till Luftfartsverket. Det sistnämnda stödet utnyttjades inte, vilket nu försvårar flygets återstart.

Hela flygets infrastruktur, såsom flygtrafikledning och säkerhet, finansieras av flygbolagens passagerar- och godstrafik genom egenavgifter. Under pandemin, när flygplanen tvingats stå stilla på marken, har dessa avgifter i stort sett uteblivit. Eftersom säkerhet är grundläggande så kan flyget inte komma igång om dessa system inte är finansierade. Av det skälet anser Liberalerna att frågan om hur ett statligt ansvar ska utformas under en kris i syfte att säkerställa att systemen underhålls och driftas när flygtrafiken ligger nere p g a myndighetsbeslut bör utredas.

Även andra flygtrafikledningsaktörer utöver de statliga i landet har tappat merparten av sina intäkter, vilket hotar driften på de regionala flygplatserna och kan innebära en

risk för samhällsviktigt flyg i framtiden. Det kan komma att kräva ytterligare stöd i framtiden för att säkra flygtrafiken i landet.

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

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

Vi anser därför att regeringen med anledning av ovanstående måste säkerställa en långsiktig nationell tillgång till infrastruktur för flygets utveckling. Vi vill påminna om att riksdagen, på Liberalernas initiativ, nyligen riktat ett tillkännagivande till regeringen om att vidareutveckla Bromma till en modern flygplats för klimatneutralt flyg och att regeringen får i uppdrag att färdigställa planen inklusive beslut avseende miljötillstånd och utveckling av Arlanda.

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

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

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

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

Liberalerna anser att omställningstempot för ökad användning av förnybara drivmedel inom flygbranschen behöver höjas och att detta kräver flera olika åtgärder.

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

Liberalerna vill framhålla elflygets behov av infrastruktur, och dess påverkan på flygplatsstrategin samt behovet av att stödja forskning och utveckling om elflyg är viktiga områden att lägga ett ökat fokus på. En satsning på elflyg blir sannolikt både snabbare och billigare om Sverige på ett systematiskt sätt samarbetar med övriga nordiska länder. Regeringen bör därför samverka på ett nordiskt plan för att skapa en infrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och en nordisk marknad med elflyg kan växa fram. Liberalerna anser också att samverkansplattformen för fossilfritt flyg med målet att uppnå klimatneutralitet 2045 bör återskapas för att möjliggöra en väl avvägd handlingsplan för att nå klimatmålet i tid.

Liberalerna ställer sig tveksamma till den nuvarande nationella flygskatten. Den bör avvecklas i takt med att andra miljöstyrande avgifter införs. Sverige skall inom EU driva på för gemensamma regler för hela flygsektorn. Sverige bör gå före med klimatåtgärder inom flyget, bland annat genom reduktionsplikten, men för att svenska företag ska kunna verka på en konkurrensneutral marknad bör Sverige driva på för gemensamma regler för flygsektorn i hela Europa. Det gäller inte minst EU:s nya energiskattedirektiv, som bland annat innehåller ett förslag om flygbränsleskatt. Regeringen bör verka för att påskynda införandet av miljödifferentierade skatter och avgifter, lika för hela EU.

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

## En konkurrenskraftig och klimatsmart sjöfart

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

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

Sjöfarten har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel mätt i volym transporteras sjövägen. Vid sidan av dessa godstransporter transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer.

Sjöfartsverket har under en rad av år gått med underskott. Pandemin har ytterligare förstärkt trenden. Det är angeläget att följa utvecklingen och vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa fungerande verksamhetsförutsättningar och ändamålsenlig styrning av

den verksamhet som i dag bedrivs i affärsverksform. De rekommendationer som framförs i Riksrevisionens rapport (skr. 2017/18:297) bör ingå i ett underlag för framtida beslut om styrningen av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets verksamhet ska finansieras med avgifter och finansieras idag i huvudsak med avgifter från handelssjöfarten. Avgiftsmodellen för handelssjöfarten har en viktig uppgift för att säkerställa en långsiktigt stark ekonomi. Det är en viktig princip att användarna betalar för de tjänster de utnyttjar, och vi anser att det är bra att Sjöfartsverket tillsammans med företrädare för sjöfartsbranschen för en dialog om hur ett taxsystem kan utformas, där transporteffektivitet och incitament för kloka miljöval styr och där långsiktiga ekonomiska förutsättningar säkerställs. Därutöver ska den som är med och ställer om mot hållbara och transporteffektiva transporter också kunna få en avgiftsreduktion.

Liberalerna anser att stämpelskatten för inregistrering av nya fartyg bör avskaffas. Den påverkar inregistreringen av nya fartyg i den svenska fartygsflottan negativt, då våra största konkurrenter inte har en sådan skatt och slår dessutom mot de ägare som vill investera extra i grön teknik. Sjöfartsverket bör i stället ges i uppdrag att utreda en administrativ avgift för att täcka hanteringskostnaden vid registrering av fartyg.

Liberalerna har länge drivit frågan om införandet av ett tonnageskattesystem. Att ett införande dröjde fram till 2017 var allvarligt för svensk sjöfart och innebar att antalet svenskflaggade fartyg minskade drastiskt. Sedan systemet infördes har utvecklingen vänt och antalet fartyg under svensk flagg har ökat med drygt 20 procent, vilket Liberalerna ser som positivt. Det är avgörande för svensk sjöfart att skattevillkoren för svensk rederinäring blir konkurrenskraftiga.

Liberalerna vill underlätta för insjöfarten, och i detta ingår i högsta grad att se över beskattningen för den kustnära sjöfarten. Syftet med att införa ett system med tonnagebeskattning var att ge svenska rederier konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i jämförbara länder i Europa. Den nuvarande avgränsningen i lagen avspeglar dock inte detta då det nu ställs krav på att fartyget ska vara i huvudsaklig användning i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land (39b:6 inkomstskattelagen), vilket bland annat utesluter viss kustnära sjöfart.

Skälet till avgränsningen var enligt regeringen att ”en avgränsning till fartyg som är utsatta för internationell konkurrens skulle vidare medföra svåra bedömningsfrågor och gränsdragningsproblem” (prop. 2015/16:127 s 54).

Vi menar dock att det finns skäl att se över denna bedömning. Det bör, inom ramen för en statlig utredning, ses över huruvida en mer träffande avgränsning kan göras. Som regleringen nu är utformad uppfylls inte syftet – det vill säga att ge svenska rederier konkurrenskraftiga villkor i en europeisk kontext.

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

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

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

Liberalerna anser därför att det är av stor vikt att arbeta för att säkerställa att infrastrukturen till och från våra hamnar fungerar väl tillsammans med en effektiv omlastningsfunktion. T.ex. är det viktigt att uppmärksamma hamnarnas strategiska roll som naturliga knutpunkter där gods, människor och transportslag möts och effektiva logistiklösningar uppstår.

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

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

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

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

Trafikverket genomför nu en egeninitierad förstudie om Gotlandstrafikens klimatpåverkan med sikte på det nya färjeavtalet 2027. Liberalerna vill att man som ett alternativ i arbetet med det nya avtalet ska se över möjligheten att färjetrafiken till och från Gotland ska likställas med vägar och järnvägar, och ingå i den nationella infrastrukturen. Liberalerna vill ge regeringen i uppdrag att utreda större möjligheter att använda driftsmedel för färjor till finansiering av broar. Det kräver självfallet en längre tidshorisont än de 20–25 år som tillämpas idag, men också möjligheten till medfinansiering för att underlätta ett längre åtagande och delfinansiering.

Vattenskotrar är ett smidigt sätt att förflytta sig på vattnet som underlättar transporter i våra kustnära områden. Under senare tid har dock antalet olyckor med vattenskotrar ökat och de problem som en oreglerad okynneskörning lett till har uppmärksammats. Miljöpåverkan på djurlivet, inte minst när det gäller buller, och fara för badande och

annan sjöfart är några av de negativa konsekvenserna. Nyligen infördes en åldersgräns på 15 år. Dessvärre har det inte hjälpt för att få ner olyckorna eftersom användningen av vattenskotrar samtidigt ökat. Vattenskotrar ska likt snöskotrar i första hand betraktas som ett bruksföremål och inte som en leksak för nöjesåkning. Riksdagen har beslutat om ett obligatoriskt förarbevis som ska föregås av både praktisk och teoretisk utbildning, vilket träder i kraft under 2022. Regeringen bör ges i uppdrag att utvärdera och följa upp effekterna av den nya lagstiftningen.

## Ett järnvägsnät för klimatsmarta transporter

Covid-19-pandemin har påverkat tågresandet kraftigt, i det korta perspektivet genom kraftigt minskat antal resenärer och stora intäktsförluster, men med stor sannolikhet även på lång sikt. När pandemin är över kan vi förvänta oss förändrade resvanor som under rätt förutsättningar kan gynna järnvägen, men också nya rutiner och ny teknik som kan underlätta tågresandet.

Godstransport på järnväg har en viktig funktion att fylla för att Sverige ska nå sina klimatmål och det är därför viktigt att säkerställa fortsatt tillgänglighet av godstransporter på järnväg i hela landet efter pandemin.

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

Behoven av investeringar i och underhåll av järnvägen är stora. Ett robust och punktligt järnvägssystem är en förutsättning för att fler ska välja tåget. För att uppnå högre punktlighet behöver flaskhalsar som stoppar upp trafiken byggas bort.

Lågtrafikerade banor kan öka tillgängligheten och bör i vissa fall prioriteras i högre utsträckning. Nya satsningar får dock inte påverka det långsiktiga underhållet negativt.

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

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

om hur man gör goda upphandlingar för att kunna säkerställa mesta och bästa möjliga underhåll per investerad skattekrona.

Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. Sedan 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med i genomsnitt 10 procent per transporterat ton. Vi anser att åtgärder ska vidtas för att med stöd av genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

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

Järnvägens signalsystem och ställverk är i behov av upprustning. Liberalerna är fortsatt skeptiska till ett för snabbt införande av det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS då vi oroas över de problem som riskerar att uppstå i samband med att det införs. Det nya signalsystemet ERTMS behöver därför kvalitetssäkras och finansiering ses över före en utrullning i stor nationell skala. Sverige bör avvakta och följa erfarenheterna av införandet som just nu sker i Tyskland för att få del av de erfarenheterna.

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

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

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



Liberalerna är skeptiska till regeringens satsning på höghastighetsbanor. Skälet är att kalkylerna har en prognos på flera hundra miljarder kronor. Till detta tillkommer kostnader för kompletterande infrastruktur. Den finmaskiga infrastrukturen för att knyta an till snabbspåren finns inte medräknad. Regeringen har dessutom angett att anslagsfinansiering ska råda och användas för utbyggnaden i den takt den ekonomiska utvecklingen tillåter.

Det saknas därmed långsiktig finansiering för höghastighetsbanorna. Avsaknaden av finansiering leder till att tillgängliga medel för underhåll av befintlig järnväg och lönsamma projekt riskerar att prioriteras bort. Liberalernas uppfattning är att höghastighetsbanor ska bedömas utifrån samma utgångspunkt som övriga infraprojekt.

Liberalernas utgångspunkt är att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet. Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur, vilket har varit bra för hela landets utveckling. Investeringar i järnvägar bör fokuseras på att bygga bort kapacitetsbrister och därmed kraftigt öka utnyttjandegraden av järnvägen.

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

## Kollektivtrafik för alla i hela landet

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

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

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

Regeringen bör därutöver ges i uppdrag att göra en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik som möjliggör nya kollektiva transportlösningar.

De nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem för personer med funktionsnedsättning. Gemensamt för dessa system är att de ska bidra till att personer

med funktionsnedsättning ska kunna delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Det finns dock ingen möjlighet att resa över gränserna med färdtjänst idag. Möjligheterna för personer som är bosatta i gränsområdena att resa med färdtjänst över gränserna i Norden bör därför undersökas.

## Ett sammanhängande och trafiksäkert cykelbanenät

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

Därför vill Liberalerna satsa på fler sammanhängande regionala cykelstråk för att göra det lättare att cykla längre sträckor. Liberalerna vill också göra det enklare att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Detta är något som avgörs i respektive region, men på många håll är det Liberalerna som är pådrivande. Kombinationen kollektivtrafik och cykel innebär ett verkligt alternativ till bilen. Ju fler som kan ta med cykeln på pendeltåget, desto fler kan låta bilen stå. Det tjänar miljön på.

Liberalerna vill att kommuner och regioner med trafikproblem själva ska kunna besluta om och införa trängselskatter. Intäkterna från vägavgifter ska kunna användas för att förbättra den lokala infrastrukturen och komma till rätta med flaskhalsar i trafiken, t ex för att förbättra cykelinfrastrukturen. Allt fler upptäcker också cykelns fördelar för framkomlighet och hälsa. Det är därför av vikt att utveckla lagar som förebygger en ökning av antalet cykelolyckor i takt med att antalet cyklister ökar.

Omfattande forskning från flera länder visar dock att där motorfordon och cyklister delar vägbanan ökar omkörning risken för cykelolyckor. Lagar i många länder i Europa innehåller ett specifikt avstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister. Kritik mot dessa lagar har varit att de inte tar hänsyn till hastighetens betydelse och att det är svårt att bestämma avstånd och att kontrollera efterlevnaden. Sverige är främst i världen på trafiksäkerhet och bör ta ledarskapet även på detta området. Ett första steg vore att införa ett hastighetsberoende avstånd vid omkörning av en cyklist. Därmed signalerar lagstiftningen att fler faktorer än bara avståndet påverkar trafiksäkerheten och att det krävs riskkompensation vid omkörningar. Samtidigt måste villkoret vara enkelt att komma ihåg för regelefterlevnaden.

Arbetet bakom Tysklands införda förordning som föreskriver att omkörning av cyklister endast får göras med ett säkerhetsavstånd på minst 1,5 meter i tätorter och 2 meter utanför tätort kan utgöra en vägledning. Liberalerna vill att regeringen skyndsamt utreder och inför ett hastighetsberoende avståndsvillkor på minst 1,5 meter för motorfordons omkörning av cyklister.

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

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

## Kontinuerligt trafiksäkerhetsarbete mot nollvisionen

Sveriges nollvision mot dödsolyckor i trafiken har blivit en förebild för många andra länder och Sveriges arbete för att förverkliga visionen har resulterat i ett minskat antal omkomna i trafiken över tid. Liberalerna vill att statens insatser för trafiksäkerhet ska ske där de bäst gör nytta. Liberalerna välkomnar att ambitionsnivån i det svenska trafiksäkerhetsarbetet nyligen höjts ytterligare som en följd av det regeringsuppdrag som Trafikanalys redovisade 2017, vilket ledde till ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen, ett etappmål som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras jämfört med medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Liberalerna välkomnar det nya etappmålet, och ser särskilt positivt på att målet är tidsatt och omfattar alla trafikslag.

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

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

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

Liberalerna anser att regelverket för offentlig upphandling av transporttjänster kan ge stora möjligheter att ställa krav på såväl miljöhänsyn som trafiksäkerhet och konstaterar att det sedan 2016 finns en antagen nationell upphandlingsstrategi som syftar till att fler myndigheter använder offentliga inköp som ett strategiskt verktyg i sin verksamhet. Förutom det arbete som sker från Trafikverkets sida för att samla alla aktörer och transportköpare och bidra till en attitydförändring är det viktigt att det förs en dialog och att det görs överenskommelser med transportköpare och transportutförare för att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken.

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

Vi vill påminna om att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen baserat på Liberalernas motion om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en

underhållsstrategi för vägmarkeringar, i syfte att driva på regeringens arbete med att utveckla självkörande fordon och för att öka trafiksäkerheten.

Att vi har bilförare som kan framföra sitt fordon på ett säkert sätt i en säker trafikmiljö med vägar av god kvalitet är avgörande för att nå de högt uppsatta målen i arbetet med en nollvision i trafiken. Tyvärr förekommer det att personer tillåts köra bil trots att de av medicinska skäl inte borde göra det.

Eftersom ansvaret för trafikmedicinska bedömningar och intyg ligger på regionerna som ansvarar för hälso- och sjukvården i landet behövs det en organisation inom respektive region för dessa bedömningar. Då det saknas nationella riktlinjer för hur dessa bedömningar ska gå till är det var personen bor i landet som avgör hur bedömningen går till.

Det är alltså uppenbart att de trafikmedicinska bedömningarna i Sverige är av olika kvalitet och förenade med långa väntetider. Mot bakgrund av ovanstående anser vi det därför vara nödvändigt att regeringen, genom ett uppdrag till ansvarig myndighet, tillser att trafikmedicinska bedömningar sker utan dröjsmål, med hög kompetens och med likhet över landet för att säkra att man lever upp till gällande trafikmedicinska säkerhetskrav.

Därutöver behöver regeringen dessutom tillse att det utformas enhetliga nationella riktlinjer för hur bedömningen av körförmåga hos en patient bör genomföras.

Personer med mindre allvarliga funktionsnedsättningar såsom synfältsbortfall bör kunna få sin lämplighet som förare av motorfordon prövad. Flertalet personer med synfeldefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsatt framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. Dessa personer bör kunna få dispens och behålla körkortet.

Riksdagen har på Liberalernas initiativ uppmanat regeringen genom ett tillkännagivande att återinföra möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall och att utreda ett nytt system för körprov på väg för personer med synfeldefekter, där möjligheten att få utvärdera körförmågan i verklig trafikmiljö innan körkortet eventuellt dras in ska utredas.

I Sverige gäller att förare av tyngre fordon ska kontrollera synen, som en av flera hälsoaspekter, vart femte år efter att de har fyllt 45 år. Idag finns inga motsvarande krav för privatpersoner. Det finns endast krav på synkontroll vid anskaffande av körkort. Ett säkert trafikkörsbeteende bygger på en god överblick av trafikmiljön. Därför bör regeringen utreda om det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv bör införas obligatoriska syntester även för privatpersoner efter en viss ålder.

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

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

## En konkurrensneutral åkeribransch

Åkerinäringen har klarat covid-19-pandemins påfrestningar bättre än många andra branscher då varuflödena fungerat. Pandemins påverkan skiljer sig åt mellan olika regioner och kan också ha att göra med vilken näringsgren som dominerar på orten.

Bygg och anläggning, skog och stycke gods har i stort sett inte påverkats, transporter till matvaruhandeln har i stället ökat samtidigt som åkerier som levererar till industri eller i gränshandeln har påverkats stort.

Åkerinäringens betydelse för svenska företags konkurrenskraft och godshanteringen och jobbtillfällena i Sverige kan inte nog understrykas. Till detta kan läggas ett stort antal utländska företag som transporterar gods i Sverige. Vi har höga ambitioner att få till en överflyttning av gods till järnväg och sjöfart, men med nuvarande ökning av behovet av godstransporter så kommer åkerinäringen för lång tid framöver att stå för majoriteten av godstransporterna i Sverige.

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

Liberalerna vill stärka arbetet mot utländska och svenska åkerier som bedriver illegal verksamhet. Även om polisen har fått ökade befogenheter, så måste det paras med tillräckligt med trafikpoliser i yttre tjänst och utökade kontroller av tung trafik. Annars riskerar fusk med bl.a. cabotage, kör- och vilotider och rattfylleri att öka. I rapporten ”Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg” presenterades flera förslag om hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämnades förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området.

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

För att minska risken för stölder av attraktiva fordon och missbruk av personuppgifter bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över och i vissa fall begränsas, t ex genom att den som vill hämta uppgifter måste legitimera sig via e-legitimation. Ett sådant legitimationsförfarande skulle avsevärt kunna minska möjligheten för obehöriga att plocka ut uppgifter, men inte hindra ett legitimt bruk.

## En liberal post- och digitaliseringspolitik för hela landet

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

Sverige ska därför ha en digital uppkoppling i världsklass. Bredband och annan digital uppkoppling är i dag en lika viktig del i infrastrukturen som t ex. el- och

vägnäten. En god utbyggnad är viktigt för såväl privatpersoner som företag och oerhört viktigt för regional tillväxt. Glesbygden måste få bättre digital kapacitet och statens huvudsakliga uppgift bör vara att skapa förutsättningar genom att undanröja hinder för utvecklingen, men även att stötta där lönsamheten för utbyggnad är bristfällig.

De åtgärder som riksdagen har beslutat om för att stärka styrningen och ökningen av det ekonomiska stödet för bredbandsutbyggnaden står Liberalerna bakom. Det är av stor vikt att hela landet kan ta del av stödet; det finns vita fläckar utspridda på hela Sveriges bredbandskarta. Tempot i bredbandsutbyggnaden måste öka för att nå målen om täckning i hela landet.

Det är angeläget att riksdagen tydligt uttalar att det gamla kopparnätet för fast telefoni inte får avvecklas innan det finns fullgoda digitala alternativ för de abonnenter som berörs av omställningen till ny teknik och att det finns andra kommunikationsmöjligheter för dem som inte har tillgång till digitala tjänster.

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

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

Även om allt färre har behov av leverans över natt värderas däremot leveranssäkerhet för brev och paket fortsatt högt liksom möjligheten att påverka var ett paket levereras. Det blir därför allt viktigare att säkerställa leverans kvalitet och frihet att välja utlämningsställe snarare än övernattbefordran. För att säkra att framtidens behov av grundläggande posttjänster kan tillgodoses över hela landet på ett klimatsmart sätt kommer det att bli nödvändigt för användarna och samhället i stort att ta till sig nya leveranslösningar och en större samverkan t.ex. genom samtransporter av post, paket och tidningar.

*Helena Gellerman (L)*

*Johan Pehrson (L)*

*Maria Nilsson (L)*

*Lina Nordquist (L)*

*Gulan Avci (L)*

*Christer Nylander (L)*

*Mats Persson (L)*

*Allan Widman (L)*