

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:3507

av **Anders Åkesson (C)**

med anledning av prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att minska underhållsskulden för både vägar och järnvägar till 2029 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 km ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för regionalt ansvar för lågtrafikerade banor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om byggandet av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om färdigställande av Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det behövs starkare incitament för en omställning av alla transporter för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja förnybara drivmedel med ökad inblandning och kvotpliktssystem och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på avstånd, en vägslitageavgift, skulle skada svenskt näringsliv och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i stället för att arbeta för nationella incitament till internationella transportslag ska vara pådrivande inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att 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.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett helhetsgrepp kring cykelfrågor och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försöksverksamhet för självkörande bilar ska regleras i en särskild lag och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett helhetsgrepp och en långsiktig strategi behövs kring elektrifiering av transporter och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att se it som det femte transportslaget jämte väg, järnväg, sjö- och luftfart och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar OPS och motsvarande och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Övergripande utgångspunkter

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, så att människor enkelt ska resa till och från och inom Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. 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 stärka transportsystemet.

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösmarta lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Alliansen tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra, vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt.

Regeringens transportpolitik försvagar Sverige

Regeringens transportpolitik urholkar svensk konkurrenskraft och slår mot jobb och tillväxt i hela landet. Utgångspunkten är att höja skatter och fördyra för transporter, vilket slår hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ. Det kommer i förlängningen att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland Europas längsta avstånd och långt till marknaderna i Europa.

Kilometerskatt för lastbilar

Sverige är beroende av konkurrenskraftiga transporter. Vi säger därmed nej till att införa en kilometerskatt för lastbilar. Det vore en ren straffskatt på avstånd och skulle slå hårt mot jobb, företagande och tillväxt i hela landet. Vår skogs- och basindustri skulle drabbas av ökade transportkostnader och Sverige skulle få svårare att hävda sig i en allt tuffare global konkurrens med de långa avstånd vi dessutom har. Järnvägen kommer aldrig att kunna dras till varenda ort, skogsglänta eller matbutik och att införa en straffskatt som slår hårdast mot de som saknar alternativ är ett skadligt sätt att bedriva transportpolitik på.

Vi vet ännu inte hur den exakta utformningen av skatten kommer att se ut. Inledningsvis diskuterades en nivå på 14 kronor per mil och i Socialdemokraternas infrastrukturmotion från 2012 uppges att införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilar skulle ge 4 miljarder kronor per år. Nu vet vi att utredaren även studerat en nivå på hela 26 kronor per mil. Så kraftigt höjda transportkostnader skulle innebära ett dråpslag mot svensk industri men också i förlängningen övervältras på konsumenterna i form av höjda priser på varor och exempelvis livsmedel, särskilt på landsbygden.

Kilometerskatten slår mot en hårt ansatt åkerinäring som redan i dag har svårt att konkurrera med omvärlden och mot 63 000 lastbilschaufförer som är ett av vårt lands vanligaste yrken.

Nationell flygskatt

Flyget är 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 då flyget inte behöver några anlagda vägar eller järnvägar för att kunna ta sig fram.

I ljuset av att Sverige är det land i Europa som har längst mellan landsändarna och är relativt glesbefolkat, är vikten av goda flygförbindelser än mer betydelsefull. Därför tror vi inte på straffskatter på avstånd i form av den av regeringen aviserade nationella flygskatten. Det är en skatt på mobilitet som skulle skada Sveriges konkurrenskraft och försämra tillgängligheten i vårt land. Både Danmark och Holland har infört för att därefter avskaffa en nationell flygskatt eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa.

I oktober 2016 fattade den internationella luftfartsorganisationen ICAO beslut om ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget. Vi välkomnar beslutet då det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen är genom ökat samarbete och internationella avtal. Beslutet innebär att det internationella flyget från 2020 kommer att bidra till att nå Parisavtalets mål om minskade utsläpp. När vi nu nått en överenskommelse om ett internationellt system så förutsätter vi att regeringen omprövar sitt beslut att införa en nationell flygskatt. Globala utmaningar kräver globala lösningar, inte nationella särregler.

Höjd bensin- och dieselskatt

Regeringen har utöver vanlig indexering infört en årlig uppräknings av bensin- och dieselskattesatserna. Denna överindexering och skattehöjning kommer över ett par år att driva upp bensinskatten. Alla de som är beroende av bilen för jobb och försörjning ska inte straffas för att man bor utanför storstäderna eller långt från en tågstation. Sverige behöver en ansvarsfull och verklighetsförankrad transportpolitik som inte ensidigt baserar sig på jobb- och tillväxthämmande skattehöjningar.

Regeringen bedriver en allmänt vägfientlig politik

Det är tydligt att den nuvarande regeringen nedprioriterar det svenska vägnätet och att Miljöpartiet tillåtit få ett alltför stort inflytande. I infrastrukturpropositionen anslår regeringen 164 miljarder kronor till vägunderhåll, vilket inte är en tillräcklig nivå. Detta trots att Trafikverket betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon kommenterade detta till Aftonbladet den 11 oktober med ”Det här motsvarar inte vad vi sa” samtidigt som hennes bedömning är att viss del av vägnätet därmed kommer att släpa efter och tappa i funktion. Lena Erixon förklarade även att följden blir att mer lågtrafikerade vägar kommer få sänkt standard.

I vårändringsbudgeten för 2016 valde regeringen att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som

hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

Det kanske mest publika exemplet på att regeringen inte klarar av att hantera vägfrågor var när man 2014 valde att stoppa bygget av Förbifart Stockholm. Alliansen motsatte sig detta starkt vilket senare ledde till att en riksdagsmajoritet tvingade regeringen att återuppta byggandet. Kostnaden för att regeringen försenade bygget av Förbifarten uppgick totalt till 170 miljoner kronor av skattebetalarnas pengar. Regeringen agerade ansvarslost i frågan då man vid ett tidigt stadium visste med sig att man hade en majoritet av riksdagen emot sig i den här frågan men ändå tog beslutet att stoppa bygget. Agerandet ledde till att infrastrukturminister Anna Johansson KU-anmälades och sedermera blev prickad av riksdagens konstitutionsutskott.

Återförstatligande av järnvägsunderhållet

I infrastrukturpropositionen uppger regeringen att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna. För ett år sedan presenterades den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren ekonomie doktor Gunnar Alexandersson gav tillsammans med en rad tunga företrädare för transportnäring, industri och samhälle en rad förslag som skulle både stärka och öka effektiviteten på spåren. Att regeringen inte på sedvanligt sätt har remitterat utredningen utan begravt den på departementet är respektlöst inte bara mot det gedigna arbete som genomförts och tågbranschen som ser stora behov av förändringar, utan även mot de företag och människor som varje dag drabbas av tågens förseningar eller urspårningar. Regeringens stora ord om höjning av underhållet blir ett luftslott när man i samma veva inte har för avsikt att komma till rätta med de många organisatoriska brister som finns och få så mycket underhåll som de pengar som satsas.

Att regeringen varken har förmågan eller viljan att använda skattebetalarnas pengar effektivt visas även av infrastrukturministerns ambition att återförstatliga järnvägsunderhållet. All forskning och utredning som görs om ämnet visar att det är en utveckling åt fel håll. Den ökade kvalitet och sjunkande kostnadsbild som blir resultatet av konkurrensutsättning genom upphandling verkar regeringen inte vara intresserad av. Enligt en studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling lett till sänkta kostnader med ca 12 procent.

Järnvägen har många organisatoriska brister men att det är många aktörer som är med och bidrar till utveckling och innovation är inte problemet. På vägsidan har underhåll upphandlats i konkurrens sedan länge och fungerar mycket bra. Trafikverket behöver få bättre kunskap om hur man gör goda upphandlingar för att vi ska kunna säkerställa mesta och bästa möjliga underhåll per investerad skattekrone. Det är positivt att Trafikverket tar ett mer samlat ansvar för verksamheten vilket inkluderar besiktningsverksamheten. Men ett fullständigt återförstatligande är inte rätt väg att gå.

Underhåll/vidmakthållande av väg och järnväg

Person- och godstransporter på de svenska vägarna och järnvägarna samt via flyg och sjöfart ökar för varje år. Städer, landsbygd, näringsliv och i princip varenda invånare är beroende av att dessa ska fungera. Underhållet av vägar och järnvägar är tyvärr eftersatt

på många sträckor samtidigt som belastningen ökar. Därför är det angeläget med fortsatta satsningar på underhåll. Centerpartiet dubblade i alliansregeringen satsningarna på järnvägens drift och underhåll jämfört med tidigare socialdemokratiska regeringar. Behoven är dock fortsatt stora.

I propositionen finner vi många textrader vi är eniga om, såsom att fungerande godstransporter är viktiga och att bärighet och tjälsäkring av vägar är angelägna. Regeringen använder stora ord vad gäller ökningen av medel till underhåll av infrastruktur men vid närmare granskning av siffrorna är det tydligt att underhållsskulden ökar efter 12 år med regeringens föreslagna finansieringsram. I Trafikverkets eget inriktningsunderlag för vidmakthållande av väg och järnväg förklaras dels den summa som måste till för att bibehålla dagens funktionalitet över 12 år, dels den nivå som behövs för att hålla funktionaliteten på dagens nivå inklusive återtagande av eftersläpning på 12 år. Över 110 miljarder kronor saknas för att återhämta infrastrukturens skick och 56,2 miljarder kronor för att behålla dagens funktionalitet (Trafikverkets förslag i Vidmakthållande – Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018–2029, jämfört med anslag i prop. 2016/17:21). Vad som dock behöver tas i beaktande är att transportbehovet förväntas öka över 12 år, och att dagens funktionalitet inte kommer att räcka till om 12 år. Propositionen bygger därmed in fortsatta brister i hela transportsystemet med avsevärt risktagande för raserad funktionalitet i väg- och järnvägsnätet utanför storstadsområdena och de större mest prioriterade stråken. Centerpartiet vill inte se en undermålig järnväg om 12 år. Inte heller vill vi se en situation där 80 procent av vägnätet är sämre än i dag, vilket riskerar blir resultatet av regeringens politik. Centerpartiet vill se vägar och järnvägar som är funktionellt bättre och effektivare än i dag och som näringsliv och människor vågar lita på. Genom att bl.a. säga nej till stadsmiljöavtalen och genom att pausa införandet av ett ännu icke färdigutvecklat signalsystem (ERTMS) vill vi möjliggöra en högre finansieringsram för vidmakthållande och underhåll, med betoning på de första åren i planeringsperioden. Sammantaget bedömer Centerpartiet att 15–19 miljarder kronor kan frigöras för detta. Med en framtung inriktning möjliggör vi en tidigare upprustning, en bättre driftsekonomi och hushållning med offentliga medel, vilket innebär minskade kostnader längre fram för avhjälpande underhåll. Särskilt bör de tidiga satsningarna fokusera på väg, eftersom regeringens föreslagna ökning av 7 procent under en 12-årsperiod är en oacceptabelt låg inriktning.

Centerpartiet vill se större satsningar men vi efterlyser även en effektivare organisation för underhållet. Tack vare att järnvägens underhåll och investeringar numera och i ökande utsträckning upphandlas genom konkurrens har våra skattemedel kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling lett till sänkta kostnader med ca 12 procent, med bibehållen kvalitet. Trots att experter och regeringens egen utredare är positiva till den konkurrensutsatta upphandlingen av underhållsåtgärder har regeringen beslutat om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet. Regeringens beslut strider mot en samlad expertis och innebär ett ineffektivt användande av skattemedel. Centerpartiet menar att regeringen bör främja fortsatt konkurrens vad gäller investeringar och underhållsentsprenader av järnvägen för att ge fortsatta förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet.

För ett år sedan presenterades den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren Gunnar Alexandersson gav tillsammans med en rad tunga företrädare för transportnäring, industri och samhälle en rad förslag som skulle både stärka och öka

effektiviteten på spåren. Givet de effektiviseringsbehov som finns är det mycket anmärkningsvärt att utredningens slutsatser inte återfinns i regeringens Infrastrukturproposition och att regeringen inte tar utredningens resultat på allvar och i stället aviserar att man inte kommer låta slutbetänkandet gå på remiss.

Enskilda vägar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för att hela landet ska ges förutsättning att leva och utvecklas. De enskilda vägarna, en mycket omfattande del av den svenska transportinfrastrukturen som säkerställer tillgängligheten för boende och industri, är en viktig del i detta. Regeringen skriver i propositionen att de enskilda vägarna för många orter är det enda transportalternativet. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Samtidigt ger de oss tillgång till exempelvis friluftsliv och är en förutsättning för stora delar av vår besöksnäring.

Det svenska vägnätet består av 43 000 mil 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 tillgodoser behoven, är publikt tillgängliga och håller en hög transportkvalitet. Givet att propositionens skrivningar åtföljs av reala anslag i ett senare regeringsbeslut välkomnar Centerpartiet skrivningarna om vikten av fortsatta satsningar på bärighet och tjälsäkring, vilka gör det möjligt att upprätthålla full bärighet året runt på de vägar som bedöms som viktiga för näringslivet. De enskilda vägarna är även mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är därför viktigt att de enskilda vägarna ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar på de svenska vägnäten, till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för övriga råvarutransporter. Många tunga transporter går på enskilda vägar både för jord- och skogsbruk samt övrig industri. Centerpartiet medverkade i alliansregeringen till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de enskilda vägarna ska fortsätta främjas. Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och belastning. Därför måste prioritetsgraden för de enskilda vägarna höjas och förutsättningar ges för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Regelsystem för vägföreningar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och vägföreningar. Det statliga ansvaret i denna förvaltning har visat sig vara både dyr och avancerad. Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har därför föreslagit regeringen att utreda förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från Finland.

I dag är det Lantmäterimyndigheten som är ansvarig för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, enligt vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i den finska modellen innebär i stället att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en

väg, t.ex. när ett fritidshus övergår till helårsboende eller tvärtom. Ytterligare en förenkling skulle ske om detta kan utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för de ca 40 procent av föreningarna som i dag avstår från att ansöka om ändringar hos Lantmäteriet, dels på grund av att det är orimligt dyrt, dels på grund av att handläggningstiderna bara det senaste året ökat från sju till sexton veckor.

Förslaget bör kunna innebära en minskad byråkrati i en omfattning av 25 miljoner kronor årligen, dessa pengar kan i stället användas till att göra skillnad för det enskilda vägnätet. Vi föreslår därför att det skyndsamt bör utredas hur REV:s förslag till regelförenkling enligt ovanstående kan implementeras i Sverige.

Lågtrafikerade banor

Trafikverket genomförde under 2016 en utredning av de lågtrafikerade banornas betydelse i järnvägssystemet. Utredningen påvisar att det i många fall behövs stora utbyten av framför allt gammal räls, vilket kommer att generera stora kostnader. En handfull banor har även identifierats där det bedöms att det kommer att krävas en höjd funktionalitet i framtiden. På ett fåtal banor är bedömningen också att det kan räcka med lägre funktionalitet, då det inte finns någon efterfrågan för att trafikera banorna i dagsläget. Centerpartiet anser att man nu bör överväga att låta regionerna ta ett ansvar för beslutanderätt och förvaltning av lågtrafikerade delar av järnvägssystemet. En grundläggande förutsättning för detta är självklart att Trafikverket/staten först gör rätt bedömningar av och också varaktigt avsätter erforderliga resurser för det eftersatta underhållet av dessa järnvägssträckor. Ett regionalt ansvarstagande skulle, enligt vårt sätt att se det, öppna upp för en effektivare förvaltning kopplad till övrigt regionalt utvecklingsarbete i regionernas länstrafikplaner och öppna för en möjlighet till att medfinansiera denna del av järnvägssystemet med resurser från EU:s strukturfondsprogram. Modellen har med framgång tillämpats i Tyskland och Österrike. En grundförutsättning för detta är att staten kan garantera och försäkra den delfinansiering som krävs.

Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen i dag genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Vi förutsätter att regeringen tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever i sin kommande flygstrategi. Alliansen menar att regeringen bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Nya investeringar

Sverigeförhandlingen

En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Arbetsmarknadsregioner breddas, det möjliggör fler hållbara transporter, minskad klimatpåverkan och att nya bostäder växer fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Det handlar om modern, grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som Centerpartiet därför har en positiv inställning till.

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar, både planerade, tekniska och väderberoende. 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.

Centerpartiet är övertygade om att det krävs kraftiga satsningar på både nyinvesteringar i räls för exempelvis kapacitetshöjningar och driftsäkerhet men även satsningar på tillgänglighet i transportinfrastrukturen och på drift och underhåll av befintlig sådan i hela landet. Mot bakgrund av detta, samt behovet av ökat bostadsbyggande, tog Centerpartiet i alliansregeringen initiativ till Sverigebygget, som efter valet bytte namn till Sverigeförhandlingen. Sverigebygget syftade till att binda samman hela Sverige genom att satsa på höghastighetståg, fler tågstopp i mindre orter, förstärkningar av järnvägen i norra Sverige och byggandet av 100 000 nya bostäder. Att med modern infrastruktur knyta samman Sverige är av största vikt för att hela landet ska ges möjligheter att skapa jobb och bidra till klimatomställningen.

Centerpartiet har en positiv grundinställning till höghastighetsjärnvägar, till modern, grön infrastruktur som leder till ökad rörlighet. Vi har en stor tilltro till de möjligheter tekniken medför. Höghastighetståg öppnar även för kommande systemförändringar och utveckling som vi i dag inte exakt kan förutse, såsom förstoring av arbetsmarknads- och utbildningsregionerna. Det påverkar även människors benägenhet att se nya möjligheter i kommunikationsmöjligheterna och därmed förändra sina liv. Exempel på tidigare infrastruktur som lett till större påverkan än analyserna visat är Svealandsbanan som byggdes med enkelspår men som i dag byggs ut med dubbelspår för att resandet har blivit mycket större än man trodde. Så är fallet även med Öresundsbron som kommer att vara avbetald mycket tidigare än beräknat tack vare mer resande än man prognostiserat. Båda exemplen är systemförändringar som inte kunde fångas av förstudier. Ett projekt med höghastighetsbanor bär med andra ord på stor potential, men Centerpartiet är samtidigt måna om en hållbar finansiering och att Trafikverket förmår att vidmakthålla en hög grad av kostnadskontroll i projektet. Finansieringen måste ske på ett ansvarsfullt sätt och får inte äventyra andra viktiga nyinvesteringar och reinvesteringar samt underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

Projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på höghastighetståg måste även inkludera att höghastighetsbanorna och deras stationer länkas till och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Norrbotniabanan

Norra Sveriges näringsliv har ett behov av en fungerande och effektiv infrastruktur för såväl gods som människor. Trots stora avstånd och glest befolkade län har norra Sverige en viktig roll i svensk export, en roll som måste vårdas och vässas. Där fyller besked om ett färdigställande av Norrbotniabanan en viktig funktion. Centerpartiet drev i alliansregeringen för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige som en del i Sverigebygget. Skogen, malmen och stålet är viktiga exportvaror som utgör en stor del av Sveriges ekonomi. Den norra delen av landet, med sina rika naturresurser, bidrar stort till denna utveckling. En viktig förutsättning för export är fungerande transporter. Därför är regeringens löfte om en byggstart av Norrbotniabanan närmast ett hån mot norra Sverige när det som aviseras i budgetproposition för 2017 är byggstart från Umeå till Dåva, en deponianläggning 9 km norr om Umeå. I denna infrastrukturproposition nämns inte en fortsatt utbyggnad Norrbotniabana som en tydlig målsättning.

Projektet är stort och skulle i likhet med många andra motsvarande projekt lämpa sig att genomföras i offentlig-privat samverkan. I korthet innebär det att privat kapital skjuts till och att investerarna i gengäld får tillbaka sina pengar över en längre tidsperiod i form av avgifter. Använder man även EU:s medfinansiering så blir byggandet än mer möjligt att genomföra. Erfarenheten visar att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara ett effektivt sätt att snabbt genomföra stora infrastrukturprojekt och rätt använt leder det till snabbare genomförande, en lägre livscykelkostnad, sammantaget blir det mera kostnadseffektivt.

Regeringens tydligaste besked avseende transportinfrastruktur och kommunikationerna i norra Sverige har så här långt inskränkt sig till att meddela införande av vägslitageavgift, en skatt på avstånd, att dränera SJ på medel så till den grad att de behöver stänga ned nattågen samt att man avser att införa en nationell flygskatt. Till skillnad från regeringen vill Centerpartiet utveckla och investera i kommunikationer i hela landet och kräver att regeringen så snart som möjligt utser en särskild förhandlingsperson för investeringar i infrastruktur i norra Sverige. Förhandlingspersonen ska tillsammans med kommuner, regioner och näringsliv i regionen, undersöka behov och möjligheter till alternativ finansiering, exempelvis OPS samt EU:s medfinansiering. Alla delar i transportsystemet hänger ihop och bör samverka och frågan behöver ett brett anslag. Förhandlingspersonen bör därför även se till att investeringar i framför allt järnväg kopplas ihop med frågor som rör vägnätet och godstransporterna och att detta koordineras med landsändans och landets behov, detta för att inte tappa tempo ännu mer.

Planering vid investering i infrastruktur

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta 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. Alliansregeringen tog 2013 fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare

planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är Alliansen fortsatt angelägna om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där t.ex. trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. Exempel på sådant är Götaälvsförbindelsen genom Göteborg upp i Vänern. För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

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. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande; i den nationella planen för åren 2014–2025 avsatte Alliansen 522 miljarder kronor för fler jobb och ökad tillväxt. För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Bland annat Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Därmed bör regeringen arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Exempelvis bör det övervägas att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter.

Transporteffektivitet och minskade utsläpp

Utsläppen från transportsektorn är den största klimatutmaningen i Sverige. Enbart inrikestransporterna står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. Fossila bränslen ger dessutom negativa hälsoeffekter på grund av utsläpp av luftföroreningar. Med Centerpartiet och alliansregeringen ökade andelen förnybar energi i transportsektorn från 3 procent till 18,7 procent. Centerpartiet ska fortsätta vara pådrivande i denna omställning och främja det förnybara och miljövänliga i hela landet.

Huvuddelen av utsläppen från inrikes transporter kommer från vägtrafiken, vilken domineras av personbilar. Dessa utsläpp har visat på en minskande trend mellan 2008 och 2014 men siffrorna för 2015 visar chockartat nog att minskningen har avstannat. För att stävja detta har den blocköverskridande miljömålsberedningen nu satt upp mål om 70 procents minskning av utsläppen inom inrikes transporter till 2030 jämfört med 2010 års nivå. Genom långsiktiga målsättningar och styrmedel som premierar de förnybara alternativen framför de fossila har Centerpartiet under dåvarande tid i

regeringsställning åstadkommit goda resultat så att Sverige som första land uppnådde vårt 2020-mål om 10 procent förnybart i transportsektorn. Centerpartiet vill bygga vidare på detta och se än mer förnybart i transportsektorn med det mål vi har satt om att ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Som ett delmål mot en fossiloberoende fordonsflotta anser vi att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020. Mycket pekar på att den mest effektiva och framkomliga metoden för detta är att införa en kvotplikt för förnybart bränsle, alternativt en reduktionsplikt för fossilt bränsle.

Skatt på avstånd

Svensk landsbygd är rik på såväl naturresurser och företagsamma människor som engagemang. Det finns med andra ord alla förutsättningar i världen att bedriva framgångsrik och lönsam produktion som skapar arbetstillfällen och välstånd även utanför storstäderna. Men landsbygden är även rik på avstånd, något som Centerpartiet inte tycker ska ligga landet utanför de tre storstadsområdena och dess människor och företag i fatet. Regeringen har under mandatperioden spikat aggressiva höjningar av drivmedelsskatterna utan att genom grön skatteväxling kompensera det med lägre kostnader för mindre miljöskadliga drivmedel. Man höjer på så sätt kostnaderna över hela linjen och undviker därmed med kirurgisk precision att motivera en övergång till drivmedel som belastar miljön mindre.

I regeringens budgetproposition framgår i klartext att regeringen avser att införa både vägslitageavgiften och flygskatten. Detta skulle vara förödande för konkurrenskraften och utvecklingen av svensk industri. Inte minst skogsindustrin (som finns över hela landet) skulle drabbas mycket hårt. Centerpartiet har ingen avsikt att medverka till att avstånd beskattas och att landsbygdens företag, jobb och möjligheter minskar i takt med att kostnaderna på grund av en avståndsbaserad vägslitageavgift ökar. Skatten saknar dessutom helt miljöstyrning, då den straffar åkare per mil med samma nivå oavsett förnybart eller fossilt bränsle. Till exempel har företaget Norrmejerier och företagarorganisationen LRF förklarat att en kilometerskatt enligt den modell som regeringens utredare avslöjats jobba med skulle innebära kostnader på hundratusentals kronor för ett mjölkföretag i Norrland. Likadant ser det ut på en lång rad andra företag som är transportberoende och som ligger på avstånd från sin förädlingsindustri och marknad, bl.a. inom övrig livsmedelsproduktion och skogsnäring. Företaget Stora Enso och branschorganisationen Skogsindustrierna har räknat ut att kilometerskatten skulle motsvara en kostnadsökning på över 2 miljarder kronor per år för skogsnäringen. Det är en kostnad som motsvarar 25 000 jobb och 20 miljarder i missade investeringar för skogsindustrin. Den svenska skogsnäringen sysselsätter i dagsläget omkring 100 000 människor och bidrar med ca 100 miljarder till svensk nettoexport. Dessutom är skogen och den bevuxna marken den resurs som kommer att behöva användas för att producera dagens och framtidens miljövänliga drivmedel. Därför är det mycket oroande och att betrakta som en direkt ologisk tanke att se regeringen och miljöministern argumentera för en vägslitageavgift, bl.a. med miljöargument. Centerpartiet tror inte att vägen för minskade utsläpp i transportsektorn går via att kväva svensk skogsnäring

Vi behöver finna system för att göra alla trafikslag mer miljövänliga. Flyget knyter ihop orter och länder och möjliggör för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir alltmer

energieffektiva. Centerpartiet anser att alla transportslag ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering, framställning och övergång till att använda förnybara bränslen. FN:s organ för flygbranschen, ICAO, har nyligen enats om ett tak för det internationella flygets CO₂-utsläpp, som ska fastslås på den nivå som flyget släpper ut 2020. Efter det kommer flygbranschen behöva kompensera för utsläpp som överstiger 2020 års nivå, t.ex. genom utsläppsminskande åtgärder, alltså en form av internationell flygskatt. Centerpartiet anser att en internationell CO₂-skatt på flyget är ett första viktigt steg mot ett bättre klimat, utan att det till skillnad från vad nationella särregler skulle hota göra, drabbar Sveriges konkurrenskraft gentemot andra länder. Men beskedet innebär också att regeringen borde kunna skrota sina planer på en svensk flygskatt. En nationell flygskatt skulle minska Sveriges tillgänglighet avsevärt, försämra konkurrenskraften och drabba tiotusentals arbetstillfällen över hela landet.

En internationell CO₂-skatt för flyg utesluter dock inte behovet av fortsatt arbete för energieffektivisering och framtagande av förnybara bränslen. Åtgärder för internationella lösningar kan inkludera utvecklandet av strategier för hållbara bränslen inom flyget. Centerpartiet vill därför även främja forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin.

Längre och tyngre lastbilar och tåg

År 2014 kördes 84 procent av transporterna på fossila bränslen vilket resulterade i att transportsektorn stod för 34 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Det är därför 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. Dessa nyttor spillas över för företagen genom transporteffektivitet och lägre transportkostnader för företaget. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bl.a. koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för landet som helhet och i synnerhet för dess 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 släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar.

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 5–17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton. För att kunna tillvarata dessa samhällsnyttor tillsatte alliansregeringen en utredning för att möjliggöra transport med tyngre och längre fordon, lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton. I augusti 2014 lämnade Transportstyrelsen och Trafikverket ett förslag till regeringen om hur 74 ton som ny viktklass ska implementeras i Sverige. Förslaget fick positivt gehör i remissvar från såväl branschen som myndigheterna och således finns förarbetet färdigställt. I vårt grannland Finland, vilket även är ett konkurrensland för svenska skogsnäringen, har en generell ökning av högsta tillåten bruttovikt nyligen genomförts, från 60 ton till 76 ton. Finlands lagstiftare baserade sitt införande på svenska utredningar och tester men gjorde slag i saken snabbare än vi i Sverige själva lyckades med.

Men den rödgröna regeringen valde att vänta ända till oktober 2016 med att ta ett beslut i frågan om en ny bärighetsklass. Regeringen meddelade då att de avser att

sjösätta detta den 1 mars 2017. Därför är det med förvåning vi ser att detta klimatsmarta beslut inte nämns en enda gång i propositionen. Centerpartiet anser att detta måste sjösättas i Sverige omedelbart och omfatta hela det svenska väg- och järnvägsnätet. Det är därför även viktigt att hela det svenska vägnätet ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, till förmån bl.a. för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri.

Även med längre fordon, som inte nödvändigtvis också innebär tyngre fordon, kan mycket stora miljövinster göras. I Sverige har vi sedan ett par år lyckade försök med längre fordon än 25,25 meter. Mellan Överkalix och Piteå samt mellan Göteborg och Malmö har 30 meter långa kombinationer kört sedan 2009 med mycket lyckade resultat. Centerpartiet vill betona vikten av att försöken ska få fortsätta så att en lagstiftning om detsamma ska kunna införas så snart det finns nog med underlag.

I dag är det tillåtet att köra tåg på upp till 630 meter, med några få undantag. Näringslivet vill kunna köra längre och tyngre godståg. Trafikverket har på regeringens uppdrag utrett möjligheterna, och översiktligt bedömt nytta och kostnader. I vissa delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. Det skapar bättre förutsättningar för näringslivets godstransporter. Men den svenska järnvägen var tidig och därför byggd för förutsättningar från förra sekelskiftet. Dessutom har vi ett annat landskap än många delar av Europa där längre tåg tillåts. I propositionen föreslår regeringen införandet av tyngre och längre godståg. Centerpartiet välkomnar detta förslag, som Centerpartiet nu drivit en längre tid. Införandet av längre och tyngre godståg är ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet med en gång, i avvaktan på utbyggnaden av bl.a. fler spår. För att möjliggöra längre godståg behövs en del mindre investeringar, bl.a. till mötesstationer och förbigångspår som är tillräckligt långa, samt att se över bromstabeller och signalsystemet på grund av längre bromssträckor.

Cykel

Riksdagen har gjort ett tillkännagivande angående att regeringen snarast bör presentera en nationell cykelstrategi. Vi beklagar att denna försenats men noterar att regeringen avser presentera en sådan under 2016.

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 s.k. cykelmotorvägar och minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Centerpartiet anser att cykling ska ha en given plats som ett eget transportslag i infrastrukturplanering. I trafikplaneringen ska cyklister och gångtrafikanter ges en säkrare plats genom exempelvis cykelfartsgator, säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält. En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer och då är cykel ofta ett bra alternativ. I dag sker knappt 10 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 för såväl miljön och hälsan som för trängseln i våra städer.

Den nationella cykelstrategin måste ta ett helhetsgrepp om frågorna och skapa förutsättningar för fortsatt utbyggnad av cykelleder, cykelbanor och åtgärder som främjar framkomlighet och säkerhet. Andra länder och städer, kanske främst Köpenhamn, har visat att när cykelåtgärder prioriteras eller jämföras med annan infrastruktur kan cyklingens andel av trafiken ökat kraftigt. I Köpenhamn görs 45

procent av alla resor med cykeln och 7 av 10 köpenhamnare cyklar varje dag. Den kommande nationella cykelplanen måste ta ett helhetsgrepp om frågan och både skapa enklare nationella regler, t.ex. när det gäller färg på cykelbanor, skyltning och trafiksignaler. Trafikverket bör också utreda om det går att komplettera säkerhetskrav för tunga fordon. Olyckor där tunga fordon på grund av den s.k. döda vinkeln inte upptäcker cyklister är den vanligaste orsaken till att cyklister förolyckas i trafiken. En stor del av 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, och möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid grönt ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat. En viktig del i arbetet bör vara att stärka kompetensen och stödet som Trafikverket kan ge, genom inrättande av ett nationellt cykelkansli.

Sjöfart

I regeringens budgetproposition behandlas sjöfarten, via Sjöfartsverkets budget, styvmoderligt. Den av Alliansen initierade sjöfartsmiljarden har ebbat ut och förlängs inte. Samtidigt skriver regeringen i infrastrukturpropositionen återkommande om att mer gods, särskilt långväga, ska flyttas från väg till sjöfart. Med ökade pålagor för sjöfartens aktörer, som mest troligt kommer att avspegla sig i transporterbjudandet till potentiella kunder, kommer man inte att kunna attrahera mer gods till sjöfarten. Regeringens vision om överflyttning av gods är vacker, men det saknas i propositionen en trovärdig beskrivning av metoden för hur regeringen har tänkt att det ska gå till.

I Sverige finns stora möjligheter för ökade godstransporter via kust- och inlandssjöfart. Först sedan 2015 har EU:s regelverk för inlandssjöfart blivit implementerat i Sverige. Reglerna gör det möjligt att bygga och utrusta fartyg enligt de regler som gäller för Kontinentaleuropas inre vattenvägar, vilket möjliggör för mer kostnadseffektiv sjöfart, än exempelvis för havsgående fartyg där kraven är högre. Därför klassas inlandssjöfart i Europa som ett trafikslag som är likvärdigt väg och järnväg. Att överföra och samordna godstransporter mellan de tre trafikslagen anser vi därför är ett viktigt steg i ett systemtänkande transportslagen emellan.

Centerpartiet efterlyser en helhetssyn när det kommer till transportsystemet. Grunden för Trafikverkets bildande – att sluta behandla trafikslagen i separata stuprör – får en rejäl törn när regeringen väljer att besluta om medel ur perspektivet trafikslag och inte perspektivet transportsystem. Genom en ökad systemsyn där sjöfartens och alla de andra transportslagens potential tas till vara minskas belastningen både samhällsekonomiskt, miljömässigt och säkerhetsmässigt. Samtidigt ökar det svenska näringslivets konkurrenskraft, vilket i förlängningen kan leda till fler arbetstillfällen, ökad handel och ökade skatteintäkter. Vi menar alltså att ökat fokus ska läggas på godstransporterna och de olika transportslagens förmåga att samverka i hela det svenska transportsystemet.

Ny teknik

Nytt signalsystem

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem för järnvägen. ERTMS är ännu inte standardiserat på EU-nivå och både Danmark och Tyskland har nu valt att skjuta på införandet av systemet i respektive land. Centerpartiet anser att det finns starka skäl för att inte införa ERTMS innan det är en gemensam europeisk standard. Sverige behöver inte vara föregångsland på en i vissa avseenden redan föråldrad teknik utan vill avvakta tills nästa och då förhoppningsvis färdigutvecklade generation av ERTMS lanseras så att effekten blir ökad effektivitet/säkerhet och möjliggör landgränsöverskridande järnvägstrafik. Risken är annars att vi ger oss in i ett dyrt och osäkert utvecklingsarbete, utan några garantier för ett ökat transportarbete och därtill stora problem vid själva teknikskiftet. Centerpartiet vill därför pausa införandet av ERTMS till dess att det åter är ett gemensamt alleuropeiskt trafiksignalsystem som bygger på en gemensam EU-standard och som innehåller trovärdiga garantier för ökad kapacitet i järnvägssystemet, och inte som i dag en EU-standard fragmentiserad i nationella versioner. I avvaktan på detta ska självklart de delar av järnvägssystemet som redan och enbart utrustats med ERTMS, t.ex. Botniabanan, utrustas med det gängse signalsystemet ATC.

Under perioden 2018–2029 förväntar vi oss att 15–19 miljarder kronor kan frigöras vid en avbruten implementering av ERTMS. Vårt förslag är att i stället använda detta frigjorda finansiella utrymme inom ramen till en högre underhållsnivå för vägarna tidigt i planperioden samt för att ytterligare satsa på eftersatt underhåll av det lågtrafikerade järnvägsnätet.

Självkörande fordon

Utvecklingen med autonoma fordon kan få en genomgripande effekt på hela vägtrafiksystemet. Flera globala trender driver på utvecklingen av teknik och nya affärsmodeller, bl.a. automatiseringen, digitaliseringen, elektrifieringen och delningsekonomin, och bidrar till ett snabbt utvecklingstempo. Personbilarna är det vi ser och hör mest av, men självkörande fordon handlar inte bara om dessa. Det är också i hög grad en fråga om gods- och distributionstrafik, buss och taxi och olika arbetsfordon, alltifrån sopmaskiner på våra trottoarer och lastbilar i gruvnäringen till traktorer i lantbruket. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar att Sverige ligger i framkant av teknikutvecklingen. Samtidigt deltar både Volvo och Scania i europeiska utvecklingsprojekt av långtradarplutoner. Detta innebär att de självkörande fordonen samlas i en konvoj där de kör tätt efter varandra, med bara runt tio meters mellanrum och håller jämn fart. De är sinsemellan uppkopplade med varandra och informationen utväxlas i realtid så att de kan bromsa eller gasa i takt med den långtradar som kör först. Framtidens teknik för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i fortsatt framkant och främja samhällsutvecklingen bör regeringen därmed ta fram en strategi för självkörande fordon.

I SOU 2016:28 Självkörande fordon på väg – testverksamhet konstateras att de internationella konventionerna om vägtrafik inte hindrar försöksverksamhet med självkörande fordon på väg i Sverige. Den tekniska utvecklingen går snabbt, flera standardbilar har i dag redan varierad grad av automatisering, exempelvis automatisk filhållning, avståndshållning och parkeringsassistans. Centerpartiet anser därför att försöksverksamhet med autonoma bilar och långtradarplutoner i Sverige inte bör vänta. Centerpartiet föreslår att försöksverksamhet för självkörande bilar ska regleras i en särskild lag, i enlighet med utredningens förslag. Här behöver även nya regler för kameraövervakning införas. Vidare bör Transportstyrelsen utöva tillsyn över försöksverksamheten.

Elvägar

Teknikerna för elvägar har utvecklats kraftigt de senaste åren och är nu så pass mogna att de kan demonstreras. År 2016 invigdes världens första elväg i Sverige på E16 mellan Sandviken och Kungsgården. En strömvatagare på lastbilens tak matar ner strömmen till lastbilens hybridmotor. Lastbilar som körs med denna teknik står i princip inte för några utsläpp av växthusgaser samtidigt som bullret som vanligtvis uppstår från den här typen av transporter mer eller mindre helt elimineras. Vid sidan av den teknik som testas i Sandviken pågår förberedelser för ytterligare ett försöksprojekt i Sverige idag. Vid Arlanda byggs en testanläggning där man kommer använda sig av en elskena i vägbanan som driver och laddar fordonet under resan.

Genom den här typen av tekniska innovationer kan vi utveckla och värna alla transportslag och samtidigt nå ett mer hållbart samhälle. Beräkningar som WSP har gjort visar att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Att elektrifiera Sveriges alla större statliga vägar med elskenor, skulle kosta omkring 120 miljarder kronor, enligt en beräkning från VTI. Därför är det angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar i Sverige.

En av de största utmaningarna med ny disruptiv teknik är hur affärsmodellerna ska se ut. Det är tydligt att åkerier och kunder tjänar på elektrifieringen eftersom driftskostnaden sänks med 75 procent. Frågan återstår vem som ska göra investeringen och elektrifiera vägnätet. Det kommer sannolikt utvecklas flera helt marknadsbaserade lösningarna där industrier själva kommer elektrifiera vissa för dem viktiga delsträckor. I det fall att staten behöver ta ansvar för de tungt trafikerade vägarna, såsom E4, E6 och E20 anser Centerpartiet att privata finansörer och kombinationer av affärsmodeller är ett självskrivet inslag. Här skulle den offentlig-privata samverkansmodellen vara en möjliggörande lösning som inte belastar statsbudgeten för mycket samtidigt som den bjuder in aktörer för långsiktig avkastning. Centerpartiet anser att detta är en lösning som behöver ses över.

Helhetsgrepp inom elektrifiering

För att nå miljömålsberedningens förslag till mål för transportsektorn om att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå behövs ny teknik, nya beteenden och ett helhetsgrepp om hela transportsektorn. Elektrifiering ska ses som en viktig möjliggörare mot en fossilfri framtid. Elektrifiering

av transporter kan även bidra till måloppfyllelse inom andra samhällsproblem, till exempel trängsel, buller och en förbättrad luftkvalitet. När det kommer till personbilar har utvecklingen redan kommit en bra bit, men snabb utveckling sker även på andra områden såsom elfärjor, elvägar för tunga lastbilar och elcyklar medan elektrifiering sedan länge är vedertaget för tåg, spårvagn och tunnelbana. Teknikleverantörerna är helt eniga om ett viktigt budskap på elektrifieringsområdet, och det är att tekniken finns. Utmaningarna ligger i dagsläget snarare i affärsmodellerna och att komma igång med större implementeringar. Demonstrationer av flera elektrifierade transportslag, exempelvis eltaxi och elfärjor har visat sig bli mycket mer lönsamma än med fossila bränslen, och till och med mer lönsamma än förstudierna visat. Sådana positiva exempel borde motivera att redan nu plocka de lågt hängande frukterna. Exempelvis kan det redan nu kartläggas vilka färjesträckor som skulle passa för elfärjor och vilka bussträckor som skulle passa för elbussar.

Centerpartiet anser att det behövs ett helhetsgrepp inom elektrifiering av transporter. Exempelvis behöver eventuella lagar, regler och snedvridna incitament som hindrar kommande försöksverksamhet och implementering av elektrifierade transporter kartläggas och förändras. Det behövs en långsiktig plan och strategi över hur de olika transportslagen kan samverka, självklart med det femte transportslaget it som en viktig möjliggörare.

Informationsteknik

Globalisering och digitalisering för människor närmare varandra och den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. En fungerande informationsteknologi i form av tillgänglig bredbandsuppkoppling med hög kapacitet i hela landet innebär enorma möjligheter för nya mötesplatser, kunskap, frihet och utveckling. Centerpartiet har i alliansregeringen stärkt investeringarna i bredbandsutbyggnad och öppnat för en mer tillgänglig data- och telekommunikation, inte minst på landsbygden. Centerpartiet satsar även mer pengar än regeringen i budgeten för 2017–2020. Snabba och fungerande uppkopplingar är även en förutsättning för introduktion av nya teknologier, inte minst för självkörande fordon.

För Centerpartiet är it ”det femte transportslaget”, som vid sidan av vägar, järnvägar, sjöfart och flyg möjliggör liv, arbete och boende i hela landet. Över tiden måste därför it-lösningar göras till ett valbart alternativ vid de åtgärdsvalstudier (ÅVS) Trafikverket gör, i syfte att öka tillgängligheten för människor i hela landet och bli en del i Trafikverkets årliga anslag för nyinvesteringar och underhåll av transportinfrastrukturen. Centerpartiet anser att en logisk följd av detta borde vara att it, det femte transportslaget, bör övervägas att göras till ett av Trafikverkets ansvarsområden för att på ett mer naturligt sätt få in it som möjlig del av åtgärder i en ÅVS och som steg i fyrstegsprincipen.

Finansiering

Finansieringsformer

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som efterfrågas. I många andra länder som t.ex. Norge, Storbritannien och Australien är erfarenheterna från när det offentliga och privata samverkar vid utbyggnad och drift av infrastruktur större än i Sverige. Ett av få svenska exempel på alternativt finansierade infrastrukturprojekt är Arlandabanan. För att på allvar kunna utvärdera och jämföra ifall exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. Därför bör Trafikverket få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar.

För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur samt beta av den upparbetade infrastrukturens skulden är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Staten kan då identifiera projekt som lämpar sig för en OPS-lösning. Både svenska och utländska investerare, bl.a. pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i svensk transportinfrastruktur. Det kan röra sig om en järnväg, en utbyggd hamn, en flygplats eller en motorvägssträcka. OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av. Flygplatser och tågstationer har på andra ställen visat sig drivas minst lika effektivt vid annat än statligt ägande. Flera flygplatser och tågstationer ägs i dag av kommunerna själva. Samtidigt finns det ett stort intresse bland pensionsfonder att investera i skandinavisk infrastruktur, exempelvis ägs Köpenhamns flygplats Kastrup delvis av den canadensiska pensionsfonden Ontario Teachers' Pension Plan Board samt den australienska Macquarie European Infrastructure.

Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs tidigare samtidigt som belastningen på statens direktanslag till transportinfrastruktur minskar. I praktiken kan man göra mer på kortare tid utan att statens finanser äventyras. I propositionen har regeringen ett ensidigt fokus på anslagsfinansiering och lånefinansiering genom Riksgälden. Centerpartiet anser att det bör finnas bättre möjligheter för privata investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. På så vis kan statens anslag fördelas till andra objekt och den totala finansieringen räcker till fler objekt och ett engagemang i än större vidmakthållande av befintliga infrastrukturer. Med totalt sett större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar. Centerpartiet vill därför att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera ett antal lämpliga större objekt, förslagsvis mellan 10–15, väl lämpade för att drivas som så kallade OPS-projekt, exempelvis Malmbanan och Inlandsbanan.

När OPS används är det viktigt att ställa rätt krav på entreprenören både avseende genomförande och objektets livscykelkostnad så att sådana projekt verkligen minskar kostnaderna, stärker effektiviteten och ökar tillgången på kapital. Det krävs också enklare och tydligare lagar och regler för att skapa möjligheter att samfinansiera utbyggd kollektivtrafik med privata aktörer.

Det är viktigt att det finns privat kapital i botten för OPS-lösningen för att skapa incitament för effektivitetsvinster. Två av de fördelar med OPS-finansiering som kunnat beläggas handlar om effektivitet, nämligen att sådana projekt oftare färdigställs på eller till och med före tidtabell, respektive att budgeten inte överskrids.

Anders Åkesson (C)