SVERIGES RIKSDAG

Kommittémotion C

Motion till riksdagen 2026/27:2632

av Ulrika Heie m.fl. (C)

En infrastruktur som fungerar i hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en partiöverskridande infrastrukturberedning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra till nationella infrastruktursatsningar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektivare planering av vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underhåll av statliga vägar och järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta hänsyn till näringslivets behov inom infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kollektivtrafikbonus och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken och gällande lagstiftning i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap och för att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att enskilda vägar behöver ges förutsättningar att rusta sig för tyngre fordon och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begreppet ”en lägsta godtagbar vägstandard” bör införas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägföreningar själva ges möjlighet att fastställa ändringar av andelstal och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre vägbelysning på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur Trafikverket kan få i uppdrag att utforma upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt andra, t.ex. enskilda vägsamfälligheter, och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att med stöd i genomförda utredningar och fattade beslut säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommuner, varuägare och godstransportörer i syfte att bistå kommuner i omklassningen av vägnätet från BK1 till BK4 och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör delegeras ett övergripande ansvar för dispenshantering avseende transporter av mobila kranar och tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska förekomsten av olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ändra nollvisionen från att gälla noll döda i trafiken till noll döda av trafiken och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för UNECE:s arbete ska tillse att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teknikutvecklingen på trafikområdet till större del måste kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorn på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna veteranbilarna som en del av kulturarvet och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hastighetsgränserna vid framförande av personbil med släp och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om spårspring och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att säkerställa byggandet av nya stambanor och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en task force som bygger bort förseningar inom tågtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör anslå medel till järnvägsunderhåll avseende lokala banor och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att återställa underhållsskulden i järnvägssystemet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda implementering av ERTMS och ta fram en handlingsplan för riskreduktion i samband med införandet och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa upp utfallet av Finlands implementering av ERTMS och utvärdera hur dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via Trafikverket ska se över möjligheten att direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när ordinarie trafik ligger nere så att den lägre trafikvolymen kan utnyttjas för underhåll och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nattåg ska finnas och fungera i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga fler lokala och regionala cykelbanor i syfte att öka framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anta nationella cykelmål och tillkännager detta för regeringen.

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv-, fjärr- och fjärrtågtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en nationell elflygsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser samt att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att systemkritiska trafik- och säkerhetssystem fungerar även i en kris och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt konkurrenskraft samt en mer effektiv och bättre analyserad miljöstyrning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hamnverksamheten i kraft av sin strategiska betydelse i större utsträckning ska ingå som del i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för hamnverksamheten i syfte att öka hamnarnas kapacitet och betydelse och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge ansvariga myndigheter i uppdrag att se över hur lotskostnaden för lotsning på

vattenvägar kan minska sett till den totala transportkostnaden och tillkännager detta för regeringen.

52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar bör regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med kraven som finns på kontinenten och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett samlat grepp kring hur postverksamheten ska utvecklas framöver och tillkännager detta för regeringen.
54. 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.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om regelverk som främjar innovation, klimatsmarta lösningar och rättvis konkurrens när det gäller distribution av paket och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att postnummersystemet ska vara tillgängligt för alla postoperatörer och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi och teknikutveckling inom transportsystemet, att förbättra mobilitetstjänster över hela landet samt att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför teknikspecifika krav och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en lägsta nivå för transporter även under en kris och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öppna för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet, och om att detta skattesystem ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningarna som råder i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för delad mobilitet i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en juridisk definition av begreppet bilpool, alternativt fordonspool, i syfte att ge kommuner

större rådighet över att avdela gatumark till delningstjänster inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.

63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöbilsdefinitionen ska vara teknikneutral och fokusera på fordonets utsläpp, ”well to wheels”, och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter, med elinfrastruktur till aktuellt vägnät, en utbyggnadsplan för lastbilsanpassad laddinfrastruktur, översyn av beslutsprocesser samt samarbete med andra länder för att sätta en standard, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter och avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentiering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fasa ut kvarvarande fossila drivmedel i tågsektorn och se över möjligheten att ge Trafikverket i uppdrag att upphandla vätgaståg på en eller flera utvalda sträckor och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra möjligheterna till konvertering av bilar till mer miljövänlig drift med stöd av det gröna avdraget samt se över pumplagen för att möjliggöra fler fossilfria drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka incitamenten att välja förnybara drivmedel framför fossila även inom sjötrafiken genom samarbete på internationell nivå och inom EU och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att klimatanpassa infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är i behov av stora satsningar och åtgärder för att bygga ett hållbart och modernt transportsystem. Effektiva och hållbara transporter är avgörande för Sveriges tillväxt, möjligheten att genomföra den gröna omställningen och för att vår trygghet i en orolig omvärld. Sverige behöver en infrastruktur som fungerar i hela landet.

Sverigelyftet

Sveriges infrastruktur har länge varit eftersatt. Potthål i vägarna, tåg som inte går i tid och en underhållsskuld som kommer att bestå under en lång framtid är några av konsekvenserna. I den nationella planen för transportinfrastrukturen som presenterades under 2026 redovisade regeringen hur man avser lägga 1 171 miljarder kronor på infrastrukturen fram till 2037. I planen är det tydligt att väg prioriteras framför järnväg och att trafikslag ställs mot varandra. Centerpartiet välkomnade att man nu sätter tydliga mål om att åtgärda underhållsskulden i vägnätet, men vi ser också stora behov inom andra trafikslag, inte minst järnvägen. Även på detta område behövs en tydlig plan för att komma ikapp med underhållet. Som Centerpartiet sedan tidigare framhållit vill vi göra ett Sverigelyft med massiva satsningar på infrastrukturen de kommande åren. Det är avgörande för att skapa tillväxt och utveckling i hela Sverige samtidigt som utsläppen går ner och jobben blir fler.

Ett Sverigelyft är viktigt av flera olika skäl, för att anpassa infrastrukturen efter de utmaningar samhället står inför i dag. För att privatpersoner ska kunna röra sig obehindrat mellan hem och jobb, för att företag ska kunna få material till sin produktion och för att utveckla svensk turism. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel

förnybara drivmedel kan bidra till fortsatt goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar.

Eftersom Centerpartiet värnar om hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över landet. Vi behöver förstärka möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna. För det behövs såväl en fossiloberoende fordonsflotta som investeringar i bättre vägar, järnvägar och kollektivtrafik.

Tillsätt en partiöverskridande infrastrukturberedning

Det behövs ett bredare grepp och mer samarbete över partigränser för att kunna göra de stora investeringar som svensk infrastruktur behöver. Centerpartiet uppmanar därför till samarbete över partigränserna för att skapa långsiktiga förutsättningar för människor och företag. Därför vill vi se en infrastrukturberedning som ska fungera likt försvarsberedningen och bidra till reformer och investeringar som är nödvändiga för att vända trenden för den svenska infrastrukturen.

Regeringens transportpolitiska mål måste analyseras

Sverige är ett stort land med långa avstånd där ett fungerande transportsystem är helt nödvändigt. Det ger människor frihet och mobilitet såväl som att det säkerställer nödvändig försörjning i hela landet. Det är dessutom centralt för både det civila och det militära försvaret. Till följd av Natomedlemskapet vet vi i dag att det kommer finnas tydliga behov av en bättre infrastruktur för att vi tillsammans med våra allierade ska kunna försvara Sverige och möta olika typer av hot. Samtidigt behöver den infrastruktur som ökar vår säkerhet kunna användas för civila transporter i fredstid. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet – i regeringens transportpolitiska arbete benämns detta som ”tillgänglighetsmålet”. Detta mål innebär att tillgängligheten över hela landet ska kunna tillhandahållas via transporter – både person- och godstransporter. En viktig uppgift inför arbetet med kommande infrastruktursatsningar måste vara att analysera hur vi på bästa sätt bygger ett effektivt transportsystem som bidrar till resiliens, kapacitet och samhällsekonomisk nytta. Därtill måste en viktig uppgift vara att knyta Sverige samman, och underlätta för människor att leva och verka i hela landet.

På Sveriges bebodda öar finns särskilda förutsättningar. Man är exempelvis starkt beroende av enskilda transportslag eller förbindelser. Detta kan riskera att skapa sårbarheter. På transportområdet liksom på en rad andra områden finns behov av en

särskild ö-politik som tar hänsyn till öarnas unika förutsättningar. Detta behöver därför vara en integrerad del av transportpolitiken.

Upprustning, investering och finansiering

För att göra ett Sverigelyft och för att åtgärda underhållsskulden behöver vi finna fler och bättre sätt att finansiera satsningarna. Vi behöver effektivare planering, mer samarbete över läns- och nationsgränser. Dessutom måste vi beräkna våra investeringar på ett sätt som stämmer överens med verkligheten. Då kan transportsystemet erbjuda större nytta för såväl privatpersoner som för näringslivet.

Finansiering av transportinfrastruktur

I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur i statsbudgeten. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur – samt beta av den upparbetade underhållsskulden – är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Både svenska och utländska investerare, bland annat pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, kan leda till att investeringar genomförs på betydligt kortare tid och genererar samhällsnytta samtidigt som en mindre andel av kostnaden måste bäras av skattebetalarna. Man möjliggör på så vis för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden, eller kanske aldrig bli av. Centerpartiet ser till hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. Med totalt sett mer resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar. Regeringen tillsatte i juni 2025 en särskild utredning som skulle se över hur infrastrukturinvesteringar kan genomföras snabbare och mer kostnadseffektivt genom att se över organisation och ersättningsmodell och peka ut lämpliga objekt för OPS-lösningar. Den utredningens slutsatser behöver tas vidare och om möjligt utvecklas ytterligare för att påskynda nödvändiga satsningar.

Effektivare planering av vägar och järnvägar

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Det gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden, såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många

punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Den lagstiftning som berör effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar. En sak som bör ses över är att vid planering av väg och/eller järnväg som sträcker sig över länsgränser måste tillståndsprocessen i princip tas om med den nya länsstyrelsen. Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. När ett flertal aktörer får verka på en marknad blir resultatet ökad konkurrens, lägre priser och bättre kvalitet. Centerpartiet har varit mycket kritiskt till den tidigare regeringens utredning om att överföra järnvägsunderhåll från Infranord AB och andra företag inom sektorn järnvägsunderhåll till Trafikverket och har varit pådrivande i införandet av tilläggsdirektiv som i stället säkerställer affärsmässighet, produktivitet och en utvecklad marknad för järnvägsunderhåll. Underhåll av statliga vägar och järnvägar ska upphandlas på marknadsmässiga villkor, och den upphandlande myndigheten ska besitta rätt kompetens för att säkerställa att underhållet blir effektivt och av hög kvalitet.

Den nordiska kontexten har i och med säkerhetsläget och Nato-inträdet också blivit alltmer relevant. I dag finns inget formellt nordiskt samarbete om infrastruktur och transporter trots att man inom Nordiska rådet har uppnått närmast total enighet om att ett sådant samarbete behövs. Ur Centerpartiets perspektiv är det självklart att Sverige måste vara drivande för att åstadkomma effektiva samarbeten med våra grannländer för att kraftigt underlätta gemensamma projekt som skapar bättre kommunikationer över landsgränserna i vårt närområde. Det är viktigt för den gemensamma nordiska arbetsmarknaden och för vår gemensamma säkerhet.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. Nyttan av tillförlitliga godstransporter framgår inte av dagens kalkylmodeller. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga investeringsbeslut att fattas. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem, som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av

godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation. Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kan göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, det vill säga robustheten i transportsystemen.

Näringslivets behov av infrastrukturplanering

Den gröna industrialisering som sker i stora delar av Sverige, både i norra Sverige och i Västsverige, ställer helt nya krav på infrastrukturen för att bolagen ska lyckas. Det gäller både järnvägar, vägar och regionala flygplatser för att nämna några. Större hänsyn behöver tas till näringslivet i den kommande utvecklingen av infrastrukturen. Även här kan det vara aktuellt att hitta finansieringslösningar tillsammans med näringslivet för att snabbare lösa knutar kring en viss tågsträcka eller väg som har akut behov av upprustning. De gröna industrisatsningarna i flera delar av landet kommer att kräva att företagen får rätt förutsättningar för att kunna vara konkurrenskraftiga på den internationella marknaden.

Kollektivtrafik

Bilen spelar en viktig roll i transportsystemet, men för att människor ska kunna arbetspendla, resa till släkt och vänner eller ha en rik fritid behövs också en fungerande kollektivtrafik. För klimatets skull och för minskad trängsel på våra vägar behöver också fler persontransporter ske kollektivt.

Förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken

Centerpartiet vill se mer kollektivtrafik, så att vi kan minska utsläppen i hela landet. För att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken vill vi införa en kollektivtrafikbonus. Det är många som i dag tar bilen som gärna hade åkt kollektivt i stället om bara turtätheten eller linjedragningen gjort det möjligt. För att sänka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar behöver bussar, spårvagnar, tunnelbanor och tåg bli ett realistiskt alternativ för fler.

Centerpartiet vill se ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige, något som även utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25)

pekade på. När det gäller översyn och förbättring av kollektivtrafiken delar Centerpartiet i hög grad utredningens slutsatser. Den digitala infrastruktur som förordas i utredningen för att utveckla det nationella biljettsystemet kommer att underlätta kollektiv- och regionaltrafiken i landet. Inte minst behovet av en konkurrensneutral nationell biljettplattform lyfts fram. Vi anser också att det ska vara betydligt lättare att resa kollektivt i hela landet och föreslår därför att man ska kunna använda sitt kort med reskassa över hela landet.

Centerpartiet vill också förenkla för personer att ta sig med tåg över länsgränser. Ett annat sätt att förenkla resandet – som kompletterar de förslag som lyfts fram i utredningen – är att se över de länsindelningar som i dag delar upp de olika zonerna för kollektivtrafik. Vi vill initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap så att gränserna inte utgör ett hinder för effektivt resande.

Färdtjänst

Färdtjänsten är helt avgörande för människor som inte har kollektivtrafik eller eget fordon som ett alternativ. Centerpartiet menar att färdtjänst ska finnas över hela landet. Det får inte vara så att regelverket är anpassat efter storstadsförhållanden med statiskt angivna avstånd till busshållplats, med mera, som avgör rätten till färdtjänst. Det kan få orimliga konsekvenser för personer i glesbygden. Det är behoven som ska avgöra möjligheten till färdtjänst – inte var man bor. Rätten till färdtjänst måste vara jämlik över hela landet.

Vägtrafik

Nästan alla människor berörs dagligen på ett eller annat sätt av trafiken på våra vägar, vare sig det handlar om egna resor, transporter, kollektivtrafik, gång eller cykel. I stora delar av landet sker mer eller mindre all trafik på vägnätet. Den största delen av vägnätet består dessutom inte av statliga vägar, utan av de enskilda vägarna. Hela vägsystemet behöver fungera för att Sverige ska rulla. Det kräver ständigt underhåll och långsiktig politik.

Enskilda vägar

Det är de enskilda vägarna som möjliggör att mer än en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Av det svenska vägnätet består 43 000

mil av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfälligheter. Av dessa 43 000 mil enskild väg får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna är allmänt tillgängliga, 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.

De enskilda vägarna är också mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att de enskilda vägarna, parallellt med statens och kommunernas vägsystem, ges förutsättningar att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4-vägar, på de svenska vägnäten. En orsak är att Sverige också i framtiden behöver en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri och övriga råvarutransporter. Centerpartiet medverkade i alliansregeringen 2010 till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de enskilda vägarna fortsatt ska främjas.

Det finmaskiga vägnätet, både statens och de delar som förvaltas av vägsamfälligheter, måste ha en hållbar och bra standard. En grund i detta är att rätt förutsättningar ges för de enskilda vägarna avseende statsbidrag för att upprätthålla och utveckla vägnätet. Lika viktigt för tillgänglighet i hela landet är statens mest finmaskiga och lågtrafikerade vägnät, ett vägnät som i dag i stora delar har en bristfällig standard och framkomlighet stora delar av året. Centerpartiet vill därför att det för det finmaskiga statliga vägnätet, vägklass 5–6, införs en lägsta godtagbar vägstandard.

Regelsystem för vägföreningar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De samfällt enskilda vägarna är en viktig del i detta, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och vägföreningar. REV har därför föreslagit att regeringen ska utreda förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från Finland. I dag är det Lantmäteriet som är ansvarigt för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, i enligt med vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i den finska modellen innebär att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en väg, till exempel när ett fritidshus övergår till helårsboende eller tvärtom. Ytterligare en förenkling skulle ske om detta kunde utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för cirka 40

procent av de föreningar som i dag avstår från att ansöka om ändringar hos Lantmäteriet på grund av att det är orimligt dyrt samt med anledning av långa handläggningstider.

Bättre vägbelysning på landsbygden

Efter rapporterna om Trafikverkets nedsläckning av vägbelysning i hela landet har Centerpartiet krävt att detta upphör. En vägbelysning på landsvägen är en trafiksäkerhetsfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. I dag ser det illa ut på många håll i landet. Då elnätsbolagen på flera platser i landet byter ut luftledningar mot markledningar tas en del belysning ned och kommuner har svårt att ersätta den gamla belysningen av ekonomiska skäl. Samtidigt har vanliga belysningsstolpar släckts av kostnadsskäl. Centerpartiet kräver inte bara att nedsläckningen av landsbygden upphör, utan att det skapas ekonomiska förutsättningar för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska kunna förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet.

Bättre snöröjning

I dag är vinterväghållningen på vissa enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning. Konsekvensen har blivit att snöröjningsentreprenörerna allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Detta leder till sämre förutsättningar för snöröjningen på mindre vägar, eftersom entreprenörerna riskerar viten från Trafikverket. Många vägsamfälligheter måste därför göra en separat upphandling/beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med uppfälld plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsträckan. Det är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, logistiskt irrationellt, och slöseri med resurser. Det leder till brist på plogbilar och är allt annat än miljövänligt. Bristande vinterväghållning innebär dessutom att brandkår, polis, ambulans eller för den delen hemtjänst riskerar att inte nå fram till människor som behöver hjälp. Centerpartiet anser att Trafikverkets upphandlingar bör utformas i dialog med entreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning åt såväl staten som enskilda vägsamfälligheter. Förslaget bör kunna minska byråkratin i den utsträckning att 25 miljoner kronor årligen skulle kunna sparas och i stället användas till att göra skillnad för det enskilda vägnätet. Vi föreslår därför att det skyndsamt utreds hur REV:s förslag kan implementeras i Sverige.

Tunga godstransporter

Transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan. Det finns stora miljö- och samhällsnyttor med att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer effektivt och utsläppen minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. En 74-tons lastbil på en BK4-klassad väg släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar. Sedan år 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än vad som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med mellan 5 och 17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton.

I Finland, som också är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt genomförts, från 60 ton till 76 ton. De legala förutsättningarna för en motsvarande reform finns i Sverige men implementeringstakten är på tok för låg. Det är viktigt att Trafikverket ges tillräckliga resurser samt skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå.

Det är också ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Centerpartiet vill se en snabbare implementering av BK4-standard för både statliga, enskilda och kommunala vägar, allt i syfte att få ett sammanhållet och funktionellt transportsystem för mer klimat- och transporteffektiva fordon. Branschen ser i dag en gradvis omklassning av det statliga vägnätet, men inte samma tempo i omklassningen av kommunala vägar. Kommunerna har i begränsad omfattning varit delaktiga i processen och därför är få kommunala vägar i dag utpekade som BK4. Detta riskerar att utgöra ett stort hinder eftersom gods transporteras till och från en industri, terminal eller hamn och delar av vägarna till dessa noder i de flesta fall är kommunala. För att möjliggöra färd med ett 74-tonsfordon måste hela sträckan vara klassad som BK4. Många kommunala vägar där det i dag fraktas mycket gods till olika noder är BK1-vägar och kan därför ofta relativt lätt klassas om till BK4. Undantag förekommer, bland annat i de fall en bro finns på vägsträckan, då en extra besiktning måste ske för att säkerställa brons bärighet. Emellertid är de flesta kommuner inte i tillräcklig grad involverade i planeringen av regionala transportstråk, varför de inte heller känner till alla samhällsnyttor kopplade till införandet. Att införandet i de flesta

fall inte kräver åtgärder i infrastrukturen utan främst är en administrativ åtgärd är heller inte välkänt.

För att få en helhet i vägnätet som medger tyngre fordon fordras att Trafikverket får en tydligare roll i dialog med kommunerna för fortsatt implementering av BK4-klassning. Finansieringen av omklassningen från BK1 till BK4 sker i dag ur Trafikverkets driftsbudget, vilket betyder att anslagen är högst begränsade på årlig basis. Vi föreslår i stället att Trafikverket i högre utsträckning ska finansiera BK4-klassningen ur sin investeringsbudget.

Mobila kranar

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

Ordning och reda på vägarna

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

tydliga, realistiska mål och rutiner för krav- och avtalsvillkor samt uppföljning för att säkerställa måluppfyllelse.

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

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Det finns tecken på att de åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal; dessa åkerier kan vara av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna handlar exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen samt utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter. Andra delar är bland andra brott mot kör- och vilotider, smuggling, människohandel och stölder. Fusk med körtider gör att trafiksäkerheten och konkurrensen hotas och att de anställdas villkor försämras. Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder för att minska fusket. Ett exempel kan vara att införa krav på ett icke manipulerbart GPS-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregelverket. Detta system skulle då kunna medföra omedelbar lagföring och sanktioner. Missbruk av cabotagebestämmelserna får stora konsekvenser – såväl ekonomiskt och miljömässigt som socialt. Centerpartiet vill därför även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter.

Regeringen har i september 2024 föreslagit ett förtydligat ansvar för kontrollplatser längs vägarna för att komma till rätta med oseriösa och kriminella aktörer inom transportbranschen. Det huvudsakliga ansvaret behöver ligga hos Trafikverket och Polismyndigheten. Det är dock viktigt att Trafikverket och Polismyndigheten får rätt förutsättningar för att kunna genomföra effektivare tillsyn av tunga transporter. Det behövs personal med rätt kompetens för att kunna genomföra adekvata kontroller på vägarna och få stopp på fusket och den kriminella verksamheten.

Trafiksäkerhet

Behovet av säkerhet i trafiken omfattar alla trafikanter och alla som berörs av trafiken. Att ständigt arbeta för att minska riskerna och förhindra olyckor är en viktig prioritering för Centerpartiet. Det handlar både om säkerheten på vägarna och att arbeta för att minska andra skadeverkningar som trafiken medför.

En vidgad nollvision

Nollvisionen i trafiken är en viktig del av den svenska trafikpolitiken. Däremot gäller visionen att inga ska dö i trafiken. Det vi ser i dag är att skador och dödsfall också kan vara en följd av luftföroreningar eller andra miljörelaterade frågor som trafiken orsakar. Enligt uppgifter från IVL Svenska Miljöinstitutet omkommer närmare 7 000 personer årligen i förtid av dålig luftkvalitet, vilket är långt högre än de runt 200–300 personer som årligen omkommer i trafiken. Med anledning av detta vill Centerpartiet att nollvisionen ska ändras från noll döda i trafiken till noll döda av trafiken.

Krockdockor

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

Euro NCAP, den samarbetsorganisation som säkerhetstestar bilar, använder flera olika krockdockor i dag. En genomsnittlig man används, och även dockor som är 5 procent större och 5 procent mindre än genomsnittet krocktestas. Den kvinnliga prototypen används alltså inte. Det är oacceptabelt. Sverige måste aktivt vara med och driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor. Det är framför allt FN-organisationen UNECE, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Centerpartiet anser att Trafikverket borde använda sitt medlemskap i Euro NCAP för att påverka och framför allt undersöka skyddet mot whiplashskador.

Teknikutvecklingen kan effektivisera polisens arbete

Teknikutvecklingen i vårt samhälle borde i högre utsträckning kunna användas för att komma till rätta med oseriösa aktörer i transportbranschen. Polisen verkar i stort sett enbart arbeta efter metoden ”vägkontroll”, det vill säga att man sätter upp en kontroll vid sidan av vägen och vinkar in de fordon som just då finns på vägen. Med dagens digitala hjälpmedel är det ganska lätt för oseriösa aktörer att skaffa sig information om var dessa kontroller för stunden äger rum, och de kan lätt välja en annan färdväg för att undgå kontroll. En mer grundläggande analys måste ligga till grund för hur flöden och transporter utförs, så att polisen med precision vet vilka knutpunkter och vilka transportörer som finns i riskzonen och därefter kan utforma kontrollerna så att det inte går att välja andra vägar och undvika kontroller. Denna analys skulle med fördel kunna göras tillsammans med transportköpare och åkerinäringen.

Ett annat sätt att öka effektiviteten är att använda möjligheten till automatisk registreringsskyltsavläsning utmed vägarna, gärna tillsammans med trafiksäkerhetskamerorna, så kallat ANPR-system. Detta har under 2023 börjats användas av svensk polis, främst i områden vid Sveriges gränser såsom vid Öresundsbron. Men det skulle behöva användas bredare för att automatiskt avläsa registreringsnumren, söka i riskvärderingssystemet och därmed noggrannare kunna välja ut fordon för kontroll från åkerier som polisen vill bevaka noggrannare.

Antalet viltolyckor på vägar och järnvägar måste ned

Under de senaste 10–15 åren har antalet viltolyckor ökat varje år. Detta ställer högre krav på trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Detta problem bör ytterst adresseras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men Trafikverket måste på kort sikt, i sin infrastrukturplanering, ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Olyckorna orsakar ett stort lidande för både människor och djur och dessutom samhällskostnader för miljarder. Enligt myndigheten VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) handlar det om samhällskostnader på 3–4 miljarder kronor årligen. Trafikverket har inte prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan sker med dödlig utgång.

Centerpartiet vill se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Vi måste ställa högre krav på trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Trafikverket måste i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Det handlar också om att se över vår viltförvaltning. Inte minst vildsvin och hjortdjur har stora stammar

och måste förvaltas så att riskerna för trafikolyckor kan minska. Detta måste ske i samarbete med både markägare, jägarkår och våra myndigheter. Centerpartiet vill ta ett samlat grepp och inrätta en viltmyndighet.

Körkort

I dag krävs inga synundersökningar för privatpersoner för att de ska få köra bil, bortsett från testen i samband med anskaffandet av körkortet. Centerpartiet anser att man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, efter den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras. Det finns givetvis stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfältsbortfall, och Centerpartiets inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra det.

För att råda bot på dagens situation fordras ett utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som skulle behöva utredas är bland annat vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill bör behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen klargöras, bland annat i fråga om möjligheten att genomföra körprover i en verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet. Detta i likhet med de tester som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke. Därför är det rimligt att snarast uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorn på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

Veteranbilar

Ett lagförslag från EU-kommissionen om hur gamla bilar ska hanteras, den så kallade ELV-förordningen, har väckt debatt eftersom förslaget skapat oro då grundförslaget innebar att veteranbilar skulle behöva tvångs-skrotas. I början av september 2025 kom Europaparlamentet tillsammans med ministerrådet fram till en kompromiss som innebar att veteranbilarna skyddas. Centerpartiet röstade för denna kompromiss och kommer fortsatt att försvara veteranbilarnas ställning, som en viktig del av det svenska kulturarvet och svensk motorkultur.

Övriga trafikregler

Trafikreglerna behöver vara anpassade för framkomlighet i hela landet. I vissa fall orsakar de onödiga problem och tidsåtgång exempelvis i glest befolkade delar av landet. Ett exempel är hastighetsgränserna vid framförande av personbild med släp. Centerpartiet ser positivt på att man utreder möjligheten att en personbil med tillkopplad och bromsad släpvagn ska kunna köra 100 km/h på mötesfria vägar och 80 km/h på vägar med möten.

Järnväg och tåg

Järnvägsnätet är en helt avgörande infrastruktur för såväl pendling som längre resor och transporter inom Sverige. Dessutom innebär järnvägstrafiken ett klimat- och miljövänligt alternativ till bil och flyg. För Centerpartiet är det tydligt att satsningarna på järnvägen behöver öka över tid.

Järnvägen har länge lidit av förseningar och en orsak till detta är så kallat spårspring. Detta är ett allvarligt problem som behöver stävjas, och Centerpartiet verkar för en utredning av höjda bötesbelopp samt huruvida vissa utsatta delar av järnvägen ska utses till skyddsobjekt för att öka skyddet mot spårspring. Samtidigt bör man se över hur man kan undvika totala trafikstopp, exempelvis genom möjligheten att trafiken ska kunna gå med siktfart.

Nya stambanor i Sverige

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

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till ett högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll. Samtidigt visar prognoserna på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter. Denna situation gör systemet mycket känsligt för störningar – både planerade, tekniska och väderbaserade. Slutresultatet blir låg

pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg. Enbart att vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet kräver en kraftigt förstärkt kapacitet. Att planerna på nya stambanor slopades var därför fel väg att gå. Nedprioriteringen av kapacitet och ny räls kommer ytterligare att skapa kapacitetsbrist på järnvägen och försvåra situationen för resenärer och gods. Därtill var de stoppade planerna på nya stambanor ett svek mot de kommuner som följt sin del av avtalet med staten och har byggt bostäder nära planerade järnvägsstationer som nu inte kommer att byggas.

Centerpartiet anser att det är av stor vikt att byggandet av de nya stambanorna mellan Stockholm och Malmö, respektive Stockholm och Göteborg samt Göteborg och Malmö säkerställs. Dessutom verkar vi för att såväl sträckan Oslo–Stockholm som Norra stambanan, Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan ska byggas.

Rusta upp järnvägen

Järnvägen lider av en stor underhållsskuld som behöver åtgärdas. Samtidigt behövs en ökad kapacitet för att åtgärda fel så att trafiken snabbt kan komma igång när ett problem uppstår. Centerpartiet vill därför etablera en task force som bygger bort förseningar inom tågtrafiken.

I det finmaskiga järnvägsnätet finns betydande problem. Trafikverket har pekat ut ett stort antal banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned, trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. En fungerande järnväg bidrar bland annat till att förstora arbetsmarknadsregionerna. Dessa banor är i många fall också helt avgörande för näringslivet. Centerpartiet vill öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden som är viktiga för pendling och godstransport. Dessa hamnar i regel långt ned i Trafikverkets prioritering. Centerpartiet anser att det är prioriterat att den underhållsskuld som finns kopplad till den svenska järnvägen ska betalas tillbaka. De brister som finns i det svenska järnvägsnätet behöver åtgärdas.

Utred nyttan med ERTMS och genomlys finansieringsfrågan

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

(Automatic Train Control). Centerpartiet anser att det är av högsta vikt att effektivisera och modernisera den svenska tågtrafiken. För att nå klimatmålen måste godset flyttas över till räls och tåget i större utsträckning än i dag ersätta flyget och bilen för privatpersoner. En översyn och utveckling av signalsystemet är en viktig beståndsdel för att modernisera järnvägen. Från operatörssidan av järnvägsindustrin har under denna tid framförts farhågor och frågor kring kostnadsutvecklingen. Centerpartiet vill därför att förutsättningarna för en riskminimerad implementering av ERTMS både i statens infrastruktur samt som ombordutrustning hos tågoperatörerna utreds och att man närmare analyserar möjligheterna att få delfinansiering genom EU:s finansieringsinitiativ CEF. Finland kommer att installera signalutrustning som medför att dagens fordon med ATC samt ombyggda fordon med ERTMS kan trafikera samma bana. Sverige skulle kunna göra på samma sätt, åtminstone de första fem–tio åren. Efter det är de flesta fordon utbytta eller utrustade med ERTMS (ETCS). Sammantaget vill Centerpartiet att regeringen följer upp utfallet av Finlands implementering i ERTMS-frågan och ser om samma implementering är möjlig i Sverige.

Utnyttja möjligheten till underhåll vid långvariga nedgångar i trafikvolym

Coronapandemin ledde till en kraftig nedgång i trafikarbete för en rad olika transportslag. När det inträffar så omfattande och långvariga störningar uppstår oväntat goda förutsättningar att bedriva underhåll. Till exempel föll persontågtrafiken med 80 procent under våren år 2020. Det innebar att det fanns möjlighet att utföra underhåll, reparationer och byggnation i en utsträckning som inte är möjlig vid ordinarie trafikintensitet. Vad Centerpartiet erfar var järnvägsunderhållsbranschen redo men beställningarna uteblev. Det tidsfönster som uppstår i dessa fall kan nyttjas bättre om upphandlande myndigheter kan få ett mer flexibelt regelverk att använda sig av. Annars riskerar man att upphandla underhåll som blir färdigt först när trafiken är åter till det normala. För att kunna maximera möjligheter till underhåll vill Centerpartiet därför man behöver se över möjligheten för Trafikverket att kunna direktupphandla järnvägsunderhåll i tider när mycket trafik ligger nere så att till exempel järnvägen kan utnyttjas för underhåll. I den mån detta är en EU-fråga så menar vi att regeringen bör driva på mot EU för att skaffa sig rådighet över situationen.

Nattåg

Nattågen fyller en viktig funktion och gör att resenärer på ett smidigt och klimatvänligt sätt kan ta sig långa sträckor medan de sover. Nattågen från Stockholm till övre

Norrland har sedan 1990-talet upphandlats av staten medan nattågstrafiken Stockholm–Duved har upphandlats av staten sedan 2018. Under det senaste dryga året har nattågstrafiken skurits ner, vilket lett till kraftfulla protester. Centerpartiet menar att nattågstrafiken behöver räddas då den är viktig som ett klimatsmart sätt att företa långväga resor. Trafiken är också viktig för jobb och företagande på berörda orter samt för Sverige som turistland och besöksmål.

Kvaliteten på nattågen har en del kvar att önska, och i somras avbröt Trafikverket sin upphandling av nya nattåg mellan Stockholm och övre Norrland då ingen av anbudsgivarna klarade Trafikverkets krav. Myndigheten behöver skyndsamt arbeta för att få på plats nya nattåg med tillräcklig kapacitet där funktionaliteten kvarstår och faciliteterna håller god kvalitet.

Cykel

Cykeln är ett viktigt transportslag som behöver goda förutsättningar. Inte minst i urbana miljöer är den ett viktigt och klimatsmart sätt att resa begränsade sträckor. Men även i Sveriges landsbygder fyller cykeln en viktig funktion och det behövs insatser för att förbättra framkomligheten och säkerheten för cyklande i hela landet.

Förbättrad framkomlighet för cyklister

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

En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer och då är cykel ofta ett bra alternativ. I dag sker knappt tio procent av våra resor med cykel. Intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka betydligt. En stor del av de beslut som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt. Det ställer krav på den nationella nivån att skapa förutsättningar för

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

Nationella cykelmål

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

Förenkla för cykel på tåg

Centerpartiet vill underlätta för resenärer att ta med cykeln på tåget. I dag är det dock inte helt enkelt. Utifrån ett ”hela resan”-perspektiv tillåter flertalet regionala tågoperatörer resenärer att ta med sig en cykel ombord, även om det finns begränsningar som främst betingas av platsbrist och säkerhetsaspekter. Det är huvudsakligen i städer och tätorter som cyklingen är utbredd eftersom de långa avstånden på landsbygden ofta begränsar cykelanvändningen. Centerpartiet vill att regeringen ska utreda hur det ska bli enklare att kunna ta med sig cykeln på tåget inom ramen för den nationella kollektiv- och fjärrtågtrafiken.

Flyg

Med de stora avstånd som präglar Sveriges geografi är och kommer flyget under överskådlig framtid vara en viktig del av transportsystemet. Flyget är givetvis också viktigt för möjligheten att ta sig till och från Sverige. Utsläppen är flygtrafikens baksida och det är avgörande att Sverige nationellt och globalt agerar för att dessa utsläpp ska kunna minska.

Sverige måste få en ny nationell flygpolitik

Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget. Därför behöver mål om att det svenska flyget ska vara fossilfritt före 2040 tas fram. Flyget ska stå för

sina utsläpp men samtidigt måste regionala flygplatser kunna vara konkurrenskraftiga eftersom de har stor betydelse för jobb och företag. För att höja omställningstempot i flygbranschen föreslår vi åtgärder för att öka användningen av biobränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat.

Tydliga politiska mål för elflyget

Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet. En snabb teknikutveckling sker just nu inom luftfarten, där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Ett större statligt engagemang krävs emellertid för att tillvarata elflygets fulla potential. Den dåvarande regeringen antog 2017 en flygstrategi, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, som dock endast summariskt behandlar elflyg. Som jämförelse är främjandet av elflyg som ett uttalat mål i Norge. I Norge finns även ett tydligt politiskt mål att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett sådant mål, men det finns sedan augusti 2024 en överenskommelse med de andra nordiska länderna om ett gemensamt regelverk för elflyg för att underlätta resor i Norden. Det är positivt men inte tillräckligt. Centerpartiet vill se tydliga mål och en strategi för att främja elflygets användning i hela landet.

Finansiering av flygtrafiksystemen

Som en följd av pandemin såg vi en kraftig nedgång i flygtrafiken. Minskningar som denna, kortsiktiga och/eller långsiktiga, får konsekvenser för flygtrafiksystemen. Inte minst när det gäller finansieringen. Transportstyrelsen har i egenskap av förvaltare av avgiftssystemen analyserat dels vilka konsekvenser som kan bli följden för den svenska luftfarten om avgifterna höjs kraftigt, dels vilka handlingsalternativ som kan vara möjliga. Myndigheten kom i juli år 2021 med rapporten Högre avgifter för systemkritisk infrastruktur inom luftfarten (TLS 2021–4744). Av denna framgår att flygets avgifter kommer att stiga och att denna kostnadsökning sannolikt flyttas över på konsumenterna i slutändan. I och med detta riskerar tillgängligheten till och från Sverige att försämras.

Ytterligare en aspekt är om överflygande trafik flyger en längre sträcka för att undvika svenskt luftrum med högre avgifter; då blir negativa klimateffekter en direkt följd. I den här analysen har Transportstyrelsen fokuserat på de avgiftssystem som administreras av myndigheten, men dessa avgifter utgör förstås bara en delmängd av

samtliga styrmedel och avgifter som påverkar luftfartssektorn. Allt detta sammantaget visar vikten av att regeringen har en nära dialog med företrädare för flygnäringen avseende avgiftssystemen och tillser att svensk flygtrafik inte tappar i konkurrenskraft mot utländska flygplatser och att tillgängligheten i landet inte försämras. Detta gäller såväl statliga som regionala flygplatser.

Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för människor, näringslivet och myndigheter att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna gör just detta, binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. När EU-kommissionen tidigare har genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa och därför måste regeringen verka för att denna osäkerhet upphör. Centerpartiet anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning samt stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Icke-statliga flygplatser har i flera fall en svår ekonomisk situation. Det är angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Detta är ännu mer angeläget i ljuset av de effekter på flygtrafiken som coronapandemin har och kommer att ge framgent. Detta styrks av den rapport som Trafikverket presentade sommaren år 2020 om beredskapsflygplatser som vittnar om behovet av ett vittförgrenat nät av regionala och statliga flygplatser över hela landet.

Under hösten 2026 presenterades utredningen Sveriges flygplatser i en förändrad omvärld – Flygets betydelse för nationens tillgänglighet och totalförsvar (SOU 2026:60). Där lämnas bland annat förslag om anslagen till flygplatser och om statligt övertagande av vissa regionala flygplatser. Utredningens slutsatser behöver nu analyseras och leda till åtgärder.

Kraftiga trafikbortfall i transportsystemen skapar finansieringsproblem

Viktiga system inom flyget, till exempel flygtrafikledning och säkerhetsverksamheten finansieras av flygbolagens passagerar- och godstrafik via avgifter som man kan ta ut under normal verksamhet. I en kris faller dessa avgifter ned till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande så kan flygtrafiken inte återupptas fullt ut ifall dessa system inte är finansierade. För att säkerställa att dessa system underhålls och driftas

även om flygtrafiken är väldigt svag, anser Centerpartiet att staten borde ta ett större ansvar. För de statliga flygplatserna innebär detta att Swedavia bör bemyndigas i detta avseende, och när det gäller landets regionala flygplatser måste staten kunna gå in via ekonomiska garantier och se till så att verksamheten fungerar.

Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och kunna bedriva en säker operativ verksamhet. Exakt hur detta ska gå till behöver utredas. Det kan handla om att staten behöver skjuta till pengar (kapitaltillskott) till Swedavia och till exempel se över anslagsfinansieringen till Luftfartsverket (LFV). Motsvarande ersättning för uteblivna rörelseintäkter måste även ges till regionala flygplatser och flygtrafikledningstjänster. Man kan också se över låneramar och ekonomisk styrning som avkastningsmålet för Swedavia.

Sjöfart

Det svenska transportsystemet behöver hänga samman och de olika transportslagen komplettera varandra. Ibland talas i dessa sammanhang om interoperabilitet. Att det som fraktats på väg smidigt kan föras över till ett tåg som kan rulla till en hamn för utskeppning, eller för vidare transport på något annat sätt. Om detta ska fungera är sjöfarten och våra hamnar en viktig nyckel. Sjöfarten är också avgörande för att öka såväl kapaciteten som för att begränsa klimatutsläppen. Men sjöfarten fyller också en viktig roll för persontrafiken. För exempelvis gotlänningarna är båten att räkna som landsvägen till fastlandet. Sammantaget behöver Sverige goda förutsättningar för en effektiv och hållbar sjöfart, nu och i framtiden.

Svenska hamnar är viktiga för den gröna omställningen

Totalt sett finns det i Sverige lite mer än 100 hamnar. Av dessa är ett drygt 50-tal utpekade som allmänna hamnar enligt Sjöfartsverkets författningssamling. Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna och är jämfört med andra länder mer autonoma och självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av hamnens ägare, inte sällan en kommun eller ett lokalt företag. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansiering av hamninfrastruktur genom egna medel eller genom lån. Att hamnarna drivs utifrån kommersiella förutsättningar tycker Centerpartiet är bra. Med konkurrensneutralitet och marknaden som bas kommer våra hamnar att utvecklas bäst. Ur ett nationellt perspektiv vore det dock bra att staten i

större utsträckning ser den svenska hamnverksamheten som en integrerad del av infrastrukturen.

Hamnarna ingår i en nationell och internationell logistikkedja och har en viktig del att spela i klimatomställningen, något som Sjöfartsnäringens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft tydligt beskriver. Därför blir hamnarnas lokala och regionala verksamhet även en nationell angelägenhet. En tydligare och mer sammanhållen målbild för hamnarna ur ett nationellt transportpolitiskt perspektiv skulle kunna bidra till ökad uppfyllelse av de svenska transportpolitiska målen. En sådan målbild skulle innehålla styrning och incitament och se till den samlade logistikkedjans bästa. Centerpartiet menar att när alltmer gods ska flyttas över från lastbil till räls och sjöfart kommer hamnarna att bli ännu viktigare.

Eftersom hamnverksamhet i dag inte behandlas som en tydlig del av det nationella transportsystemet, utan främst är en kommunal angelägenhet, medför detta även att väl motiverade och angelägna investeringar i anslutning till hamnar av betydelse för såväl sjöfarten, transportköpare och anslutande transporter riskerar att förbises eller falla mellan stolarna i planeringsprocessen. Här är Centerpartiets ingång att den totala marknaden för Sveriges hamnar kan öka om de ges större utrymme och uppmärksamhet inom ramen för en nationell infrastrukturplanering. Centerpartiet efterlyser en statlig strategisk plan för hamnverksamhet som tas fram i samverkan mellan godstransportköparna, hamnarna och andra berörda aktörer. En sådan plan skulle bland annat hantera och ta ställning till hur hamnarna kan bli en allt viktigare del av den svenska logistikkedjan och infrastrukturen och därmed växa i ekonomiskt och miljömässigt avseende. Det finns utredningar att falla tillbaka på inför ett sådant arbete, till exempel Hamnstrategiutredningen.

Centerpartiet menar att hamnverksamhetens möjligheter att öka sin lönsamhet hänger samman med dess roll i den gröna omställningen. Här kan staten bli bättre på att ge incitament och stöd så att hamnarna kan erbjuda fler gröna tjänster som rederier och andra transportköpare. I sammanhanget kan nämnas att Norges gröna kuststrategi som syftar till att minska koldioxidutsläpp, skapa gröna arbetsplatser och stimulera grön teknikutveckling. I denna strategi ingår både aktörer inom rederinäringen, kommuner och nationella myndigheter samt transportköparna. Till denna strategi har också knutits en budget ur vilken man kan söka medel för gröna investeringar. Centerpartiet menar att det angreppssätt som Norge har haft i denna plan – att samla relevanta aktörer och ta ett

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

Se över systemet med lotsplikt

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

Den 1 juni 2021 fick Sverige i gång sin första godspendel enligt tidtabell med trafik mellan Stockholm Norvik och Mälarhamnar. Trafiken kommer att bedrivas med ett fartyg som är EU-klassat för just inre vattenvägar, något som möjliggjorts genom den utökning av inre vattenvägar som precis blivit godkänd av Transportstyrelsen. Dessutom har Sjöfartsverket, med stöd av Trafikverket, genomfört åtgärder i farleden ut från Norvik för att möjliggöra denna typ av trafik. Transportstyrelsen reglerar lotsplikten för sjöfarten och har i sitt nya förslag till lotsföreskrifter visat att lotspliktsreglerna snarare blir ännu strängare för just Mälaren. Regeringen indikerade i den nationella godsstrategin att Sverige ska erbjuda det bästa regelverket för sjöfarten i Europa och att åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Vidare pekade regeringen på att ett mer riskbaserat lotspliktsregelverk bör utformas för att skapa ett modernt och enhetligt regelverk samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten. Vi vill att godspendlar på Mälaren och andra vattenvägar regleras genom mer funktionsbaserade lotskrav för att harmoniera med de krav som finns på kontinenten.

Sjöfartsverkets långsiktiga finansiering

Under 2025 blev Sjöfartsverkets ekonomiska situation ohållbar och räddningshelikoptrar hotades att läggas ned. Regeringen sköt till medel i vårbudgeten

2025 men den långsiktiga finansieringen är fortfarande oklar. Sjöfartsverket är ansvariga för räddningshelikoptrar och även våra isbrytare som spelar en stor roll för vår sjöfart och säkerhet till sjöss. Det är därför av stor vikt att Sjöfartsverkets finansiering långsiktigt blir hållbar så att dessa viktiga verksamheter kan fortlöpa.

Postservice

Postmarknaden har förändrats dramatiskt genom åren och genomgår nu ännu ett paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Det omvända gäller för paketförsändelser, som ökar till följd av e-handelns utveckling. För brev har digitala tjänster blivit vanligare. Detta gör att de brev som skickas mer sällan behöver nå mottagaren nästa dag. Detta är i kombination med kostnadsutvecklingen skälet till att fysiska brev i dag levereras först efter två eller ibland tre dagar. Samtidigt ser vi en ökande grad av klagomål och kritik mot Postnords service. Ur Centerpartiets perspektiv är det fullt logiskt att ställa höga krav på en god postservice. Brister behöver åtgärdas, och målet måste vara att servicen ska fungera i hela landet.

I den statliga utredaren Kristina Jonängs delbetänkande Som ett brev på posten (SOU 2016:27) återges postbranschens perspektiv på samdistribution av post, paket och tidningar. Det är tydligt att marknadsinriktade aktörer, exempelvis distributörerna, ser ett behov av att på andra sätt öka sin beläggning då både tidnings- och brevförsändelserna minskar. Att samdistribuera post, paket och tidningar skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt få en positiv miljöpåverkan när färre transporter behövs. Tidningar och brev har i dag olika tidpunkter för leverans till kund. Vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande tidningsdistributörers tidsordning. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet och service både på landsbygden och i tätorter. För att främja marknadens effektivitet bör alla postoperatörer få tillgång till den postala infrastrukturen, däribland postnummer. Det bör även gälla företag inom e-handel och digitala tjänster. Syftet är att underlätta konkurrens och etablering av nya verksamheter. Parallellt behöver regelverk främja innovation, klimatsmarta lösningar och rättvis konkurrens när det gäller distribution av paket.

Antalet paketförsändelser har ökat stadigt de senaste tio åren. I dag kännetecknas paketmarknaden av en fungerande konkurrens mellan olika aktörer. Det är viktigt att denna upprätthålls i hela landet. I de glesare delarna finns en risk att utbudet blir sämre,

och det är därför viktigt att det finns rätt förutsättningar för logistikföretagen att utveckla och tillhandahålla kompletterande tjänster. På det hela taget är det viktigt att hänsyn tas till behoven av postservice i Sveriges landsbygder, där möjligheten att bo, arbeta och driva företag är beroende av denna typ av tjänster.

Teknikutveckling och autonoma fordon

På transportområdet finns flera globala trender. Det handlar bland annat om autonomi, eldrift, klimat- och kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Självkörande fordon kan användas för minskat trafikarbete, ökad säkerhet och tillgänglighet samt mer hållbara stadsmiljöer. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter.

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

Robusthet i infrastrukturen

I en orolig omvärld och med erfarenheter av pandemin är det tydligt att vi behöver ett transportsystem och en infrastruktur som klarar påfrestningar, kriser och till och med

krig. Det är en stor och viktig uppgift de kommande åren att öka robustheten på detta område.

Säkerställ en miniminivå för transportkapaciteten även under kris eller krig

I dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika transportslagen ska se ut, det skapar osäkerhet för både allmänhet och näringsliv. Under coronapandemin såg vi till exempel att staten fick gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. På samma sätt har sjöfarten saknat riktlinjer för var, hur och när en del sträckor ska hållas i gång. Centerpartiet vill att det blir tydligt vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris. Det behöver – tillsammans med myndigheter och näringsliv – säkerställas miniminivåer för transporter inom flyg, sjöfart och tåg även under en allvarlig störning. Detta behöver gälla både person- och godstrafik. Till detta kommer också risken att ändpunkterna i logistikkedjan ställs utan försörjning när underlaget för gods- och linjetrafik upphör, det vill säga att logistikkedjan bryts ”i mitten”, vilket skapar stora sårbarheter. I dag fraktas mycket av godset från olika transportköpare på samma rutt. Såvitt vi kan bedöma saknar myndigheterna en gemensam bild av vad som skulle kunna utgöra ”en lägsta kritisk nivå” av trafik inom sjöfart, flyg, buss, tåg och landsvägstransporter. Detta behöver åtgärdas.

Gränsöverskridande infrastruktur

Den gränsöverskridande infrastrukturen har kommit att bli alltmer aktuell med anledning av Sveriges inträde i Nato. Alla de nordiska grannländerna är nu fullvärdiga medlemmar och det innebär större samarbete över landsgränserna för att öka den civila och militära rörligheten. Försvarsmakten har utpekade stråk där infrastrukturen behöver stärkas för att bättre kunna transportera trupper och utrustning, för övning men även i beredskapssyfte. Men den gränsöverskridande infrastrukturen behöver också bli bättre för människor och företag i Norden. Därför har Centerpartiet tagit initiativ till ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transport för att samarbetet i Norden på sikt ska öka.

Grön omställning av alla transportslag

Klimatet är en ödesfråga för hela mänskligheten. Rätt hanterad kan den samtidigt leda till gröna jobb och tillväxt. Sverige har redan tidigare visat att ekonomin kan växa

samtidigt som utsläppen går ner. Transportsektorn är en av de avgörande delarna för att vi ska kunna hantera klimatförändringarna och genomföra den gröna omställningen.

Behov av en reform för fordonsbeskattning och grön skatteväxling

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

Flera expertinstanser har börjat tala om ett nytt skattesystem inom transportsektorn, till exempel Svenska Miljöinstitutet och Klimatpolitiska rådet. Centerpartiet vill utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn. Målet måste vara ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet samtidigt som det är långsiktigt hållbart. Hur en sådan skattereform ska utformas måste ske i en bred dialog med alla berörda. Vi tror att i den mån trafik ska beskattas måste man förhålla sig till att dagens skattebas, det fossila bränslet, kraftigt eroderar. Om och när den ska ersättas med andra skattebaser måste dessa, bland annat, differentiera beskattning av vägtrafik i städer och på landsbygd och i glesbygd. I städer bidrar trafiken med problem som inte förekommer i samma utsträckning på landsbygden, till exempel sämre luftkvalitet, trängsel och buller. Det handlar även om att beskattning tillåts att variera mellan olika tider och platser.

Delad mobilitet och fordonspooler

Delad mobilitet omfattar allt från elsparkcyklar till bilpooler, taxi och samåkningstjänster – liksom tillhörande bokningssystem och tillhandahållande av tjänsterna. Delad mobilitet har potential att minska behovet av privatägda bilar och leda till ökad flexibilitet, prisvärdhet och tillgång till transporter för olika samhällsgrupper. Tjänsterna kan komplettera kollektivtrafiken i städer genom att avlasta i rusningstrafik eller erbjuda alternativa resvägar. Särskilt för boende på landsbygd och i mindre städer har olika typer av delade mobilitetstjänster potential att ge ökad tillgänglighet i anslutning till kollektivtrafiken eller som komplement.

En övergripande utmaning för delad mobilitet är att olika transportslag faller inom olika lagstiftning. Elsparkcyklar och bilpooler är två exempel som lyfts fram i denna motion. Därutöver faller ansvaret ofta på olika politiska nivåer. Exempelvis regleras elsparkcyklar i huvudsak på kommunal nivå samtidigt som taxilagstiftningen är nationell. Kollektivtrafiken är främst regionernas ansvar. EU:s nya ram för mobilitet i städer pekar ut kollektivtrafik, kombinerad med delade mobilitetslösningar, som en prioritet eftersom det ger låga utsläpp, är kostnadseffektivt och inkluderande. World Economic Forum lyfter fram den globala trenden mot att integrera delad mobilitet i hållbara stadstransportstrategier, vilket återspeglar den roll som delad mobilitet spelar för att uppnå bredare hållbarhetsmål.

Allt fler länder och städer tar fram strategier för delad mobilitet. Både för att främja utvecklingen och hantera utmaningar och målkonflikter. Sverige har potential att vara ett föregångsland och Centerpartiet anser att en strategi för delad mobilitet i Sverige behöver tas fram.

Användningen av bilpooler kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. I dag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar i bland annat moms- och regelfrågor. En annan konsekvens är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Centerpartiet är pådrivande för att ta fram en juridisk definition av bilpool. I dag används begreppet bilpool för att referera till en tjänst som i grunden handlar om den så kallade delningsekonomin. Utvecklingen på detta område avseende fordon går dock snabbt, och i dag finns elsparkcyklar och elmopeder med mera. Ett bättre uttryck vore därför ”fordonspool”, och det gäller då att vi får en juridisk definition av detta begrepp. Mobilitet innebär i grunden att människor ska kunna röra sig på ett fritt, effektivt och klimatvänligt sätt. Tjänsten kopplad till fordon ska vara en allmänt tillgänglig tjänst där allmänhet, företag och organisationer kan nyttja fordon dygnet runt samt erbjuda uthyrning under kortare tid, och användaren ska ha förhandsgodkänts – genom medlemskap – för att nyttja tjänsten.

Trängsel- och vägavgifter

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om

fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Mer logiskt vore att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift. Antingen att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då faktureras, eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Centerpartiet vill reformera trängselskatten för att gynna miljöbilar. Vi föreslår att trängselskatten reformeras så att halva avgiften avser trängsel och den andra halvan avser utsläpp och miljöpåverkan. Det leder till att elbilar, biogasbilar och vätgasbilar endast betalar en avgift för trängsel, det vill säga en halv avgift. Vi vill också att rådighet över trängselskattens utformning blir en kommunal eller regional fråga. Centerpartiet vill också stärka den lokala klimatmakten genom att återinföra rätten för kommuner att använda differentierade parkeringsavgifter efter fordonstyp, för att stimulera de mest klimateffektiva fordonen. Kommuners möjlighet att ta ut en avgift för parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Högsta förvaltningsdomstolen har i en dom från 2014 konstaterat att lagen inte tillåter att parkeringsavgifter differentieras på andra grunder än de som uttryckligen framgår av lagtexten, det vill säga boendeparkering, nyttoparkering och parkering för rörelsehindrade. Därför behöver lagen ändras för att kunna differentiera parkeringsavgifter för fossildrivna och miljövänliga fordon och främja gröna städer.

Ökad mobilitet med minskad klimatpåverkan

Utsläppen från transportsektorn till år 2030 ska minska med 70 procent. Det innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara energi- och resurseffektiva. Vidare vill vi att politiken i högre grad tar hänsyn till utsläppen från fordonet ur ett livscykelperspektiv eller ”well-to-wheel”. Att som i dag endast räkna utsläppen ur avgasröret ger en missvisande bild av utsläppen från fordonssektorn, och det ger inte den mest effektiva politiken för utbytet av fordonsparken. I takt med att branschen presenterar system där det på individuell nivå går att påvisa vad som tankas i varje bör skatte- och bonussystemen premiera fordon som tankas med förnybara bränslen.

Sverige är och ska vara en föregångare inom klimatpolitiken också för transportsektorn, men det är viktigt att våra styrmedel är samstämmiga med våra grannländers, för att främja rättvis konkurrens och så att utbyggnaden av nödvändig infrastruktur går i samklang. Därför vill vi fokusera på effektiva styrmedel på EU-nivå,

inte minst när det gäller att skärpa nuvarande lagstiftning, såsom koldioxidstandarder för transporter inom EU. Det minskar också risken för att utsläppen endast flyttas till andra medlemsländer. Att sträva efter utsläppsfria fordon är ett rimligt mål, men vi kommer fortsatt att behöva biodrivmedel som framställs på ett hållbart sätt för att minska utsläppen från transportsektorn i EU. Att människor kan resa och att företag kan transportera varor är centralt i dagens samhälle och ekonomi. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer att fortsätta att öka när digitaliseringen och e-handeln växer. Att man kan transportera sig snabbt mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan växa i hela landet. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaserna.

Inte minst i stadstrafiken är utsläppen av partiklar och andra ämnen en stor källa till luftföroreningar. Det sker en snabb teknikutveckling med effektivisering, elektrifiering och nya förnybara drivmedel. Det skapar stora möjligheter till mer hållbara transportmodeller och transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar – men inte mobiliteten. Grön teknik är en framgångsfaktor.

Digitalisering och automatisering skapar helt nya möjligheter med autonoma fordon och delningstjänster. För att minska miljöpåverkan men behålla mobiliteten måste transporterna bli effektivare. Därför behövs mer forskning och introduktion av ny teknik på marknaden. För att bryta beroendet av fossila bränslen och minska klimatutsläppen krävs många olika lösningar och tekniker med mer energieffektiva fordon, en ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller, men också nya praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Centerpartiet anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över. Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras – något som gäller för alla trafikslag. Fler transportslag måste elektrifieras för att vi ska nå klimatmålet till år 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter.

Strategi för elektrifiering av vägnätet

Eldrivna fordon, såväl batteridrivna som fordon som framdrivs av bränsleceller, och elektrifierade vägar kommer att behövas för att transportsektorn ska kunna minska utsläppen från inrikestransporter med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010 års nivå.

Som en del i målet är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden, och elektrifiering av transporter kan bidra till måluppfyllelse även i fråga om andra samhällsproblem, som till exempel trängsel och buller, och ge en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt, och elbilarnas räckvidd ökar för varje år, samtidigt som det finns en potential i Sverige att bli en internationellt betydande nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster. Centerpartiet vill att den nationella elektrifieringsstrategin ska inkludera ambitiösa mål för ökad elektrifiering av den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Vi vill se en bred definition av elektrifiering som inkluderar såväl batteridrift som vätgas och bränsleceller. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk är viktigt, och Trafikverket måste i högre utsträckning än i dag prioritera kommersialisering och utrullning av system för eldrift.

Internationellt klimatarbete för flyg och sjöfart

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

Det behövs en hållbar omställning av flygsektorn. Det EU-interna flyget omfattas från 2026 av EU:s utsläppshandel, men kraven på hur det tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas. Att den internationella flygorganisationen ICAO enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är positivt, men Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Centerpartiet anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAO:s grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras.

Den allra största delen av vår export och import går via våra drygt 50 hamnar vidare ut på havet. Globalt sker 90 procent av världens handel via internationella sjötransporter. Havet och luften utgör också en befintlig, och till sin natur mer gränslös, infrastruktur med helt andra förutsättningar än vägar och järnvägar, vilka behöver planeras, finansieras och byggas. Skandinavien och Sverige omges av vatten, och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välstånd och vår handel.

Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Incitamenten för förnybara drivmedel behöver stärkas genom samarbete inom EU och på internationell nivå. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Genom ett aktivt internationellt samarbete kan Sverige stärka sjöfartens fördelar ytterligare. För Centerpartiet är det viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen. Sveriges röst i internationella sammanhang och därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjönäringen riskerar att tystna om antalet svenskflaggade fartyg inte är tillräckligt stort.

Miljöstyrande farledsavgifter

När det gäller den internationella sjöfarten har den internationella sjöfartsorganisationen IMO sedan 1990-talet jobbat på en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp. IMO tog under våren 2018 beslut om en strategi för reduktion av växthusgaser från internationell sjöfart. Strategin innehåller målet att minska sjöfartens totala växthusgasutsläpp med minst 50 procent till år 2050 jämfört med 2008 samtidigt som man ska sträva efter nollutsläpp så snart som möjligt. Detta är glädjande, och även här bör Sverige vara pådrivande för att dessa åtaganden uppfylls. Det är också viktigt att det sker en effektiv uppföljning av de regelverk och krav som redan har implementerats, till exempel en kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer inom SECA-området. Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferentierade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferentiera på ett tillfredsställande sätt. I dag får till exempel fartyg som har eldrift – och inte släpper ut koldioxid – höjda avgifter. Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus-modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Vi vill därför att Sjöfartsverket får i uppdrag att bättre analysera effekterna av dess befintliga avgifter samt avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferentiering med avseende på deras effekter på överflyttning av gods till sjöfart.

Upphandla vätgaståg

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

Miljöstyrning för förmånsbilar

Miljöstyrningen måste öka även för förmånsbilar. Centerpartiet anser därför att parkering bör avskaffas som skattebefriad förmån. På sikt bör endast miljöbilar kvalificeras som förmånsbilar. Vi anser även att alla fordon som staten, landstingen, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar. Det finns också skäl att se över möjligheten till stöd för konvertering från fossil till förnybar drift samt att se över pumplagen. De bilar som konverteras ska självklart kunna ta del av stimulansåtgärder som ges till miljöbilar. Om en bilägare väljer att konvertera sin bil ska hen kunna finansiera det inom ramen för det gröna avdraget. Det gröna avdraget är Centerpartiets förslag för skatteavdrag för gröna investeringar, där privatpersoner kan göra avdrag för kostnaden direkt på fakturan, likt rot och rut, till exempel vid investering i solceller, energilagring och laddboxar. Vi vill också synliggöra alla olika typer av bränslens hållbarhetsegenskaper och att EU ställer rättvisande livscykelkrav på både fossila och förnybara bränslen samt att bränslet ursprungsmärks vid pumpen.

Jordbruksavdrag för svenska lantbrukare

För att kompensera svenska lantbrukare för högre priser på diesel vill Centerpartiet införa ett jordbruksavdrag, detta för att kunna behålla dieselskatten och fortsätta skiftet mot en grön skatteväxling men ändå kompensera lantbrukare som är i behov av diesel för sina jordbruksmaskiner och för sin dagliga verksamhet. Vi menar att man också bör se över hur detta avdrag bör utformas för att så effektivt som möjligt leder till att vi klarar ambitiösa klimatmål samtidigt som vi värnar de gröna näringarnas konkurrenskraft.

Klimatanpassning av infrastrukturen

Klimatförändringarna ställer högre krav på Sveriges infrastruktur och får redan i dag konsekvenser såsom att risken ökar för erosion, översvämningar, ras och skred. Genom att ställa om samhället för att stoppa den globala uppvärmningen minskar vi också risken för påverkan på infrastrukturen. Det kan handla om reformer för att stärka va-systemen för att klara ökade flöden vid skyfall eller att det varmare klimatet innebär förlust av tjälens bärighetshöjande faktor under vintermånaderna, vilket ökar risken för skador på vägar. Att klimatanpassa infrastrukturen innebär att höja befintlig infrastruktur, reducera klimatrelaterade risker och planera för omledningsmöjligheter. Klimatanpassning måste tas i beaktning både i byggandet av ny infrastruktur och i ombyggnationer. Vi behöver också se till att de enskilda vägarna kan klimatanpassas och att stöd finns att söka när exempelvis extrema väderhändelser inträffar.

Ulrika Heie (C)

Emma Brihall (C)

Julia Algotsson (C)

Anders Ådahl (C)

Helena Vilhelmsson (C)

Stina Larsson (C)

Martin Ådahl (C)

Rickard Nordin (C)

Birte Sandberg (C)