

Motion till riksdagen 2016/17:3512

av **Nina Lundström m.fl. (L)**

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

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor.
2. Riksdagen beslutar att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska uppgå till 623,5 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 333,5 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet.
4. Riksdagen beslutar att 315,5 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till utveckling av transportsystemet och projekt aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).
5. Riksdagen avslår regeringens förslag om att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt 2 ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
6. Riksdagen beslutar att den del av den ekonomiska ramen som enligt punkt 2 ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, cykelstråk, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., delfinansiering till åtgärder i allmänna farleder och hamnar och slussar, räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

7. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 125 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar och till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
8. Riksdagen beslutar att 144 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar, till statlig medfinansiering till enskilda vägar samt åtgärder i det statliga ledsystemet.
9. Riksdagen avslår regeringens förslag om att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029.
10. Riksdagen beslutar att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 80 miljarder kronor för perioden 2010–2029.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) ska senareläggas i syfte att frigöra anslag för vidmakthållande av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koncession för elförsörjning för spårbunden trafik bör prövas och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trimningsåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell underhållsplan och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lågtrafikerade banor och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ny infrastruktur genom offentlig-privat samverkan (OPS) och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat underhåll av spår och vägar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyrstegsprincipen för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastrukturavgifter och dynamiska trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trädröjning och spår och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen av flygplatser och om marktransporter till och från flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsning på regionala spår och vägar och tillkännager detta för regeringen.

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur till omvärlden och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad tillgänglighet i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och om klimat- och miljöåtgärder och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om framtidens infrastrukturlösningar och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en handlingsplan för att främja resfri kommunikation och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Rörligheten för människor, idéer, kapital, varor och tjänster ska därför underlättas såväl i städer som på landsbygden. En väl fungerande infrastruktur behövs för jobben, tillväxten och välfärden. Våra transportsystem ska därför vara tillförlitliga, tillgängliga och bekväma samt givetvis vara uppkopplade mot digitala strukturer.

Vi lever i en tid där globalisering, digitalisering och urbanisering påverkar samhällsutvecklingen. Inom transportsektorn ser vi att det sker ett teknikskifte på alla nivåer, vilket skapar nya förutsättningar för transport av både människor och gods. Vi ser att det behövs nya innovativa lösningar för att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. I det avseendet kan god samhällsplanering underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik, gång och cykling i stället för bil. Liberalernas mål är att skapa en miljövänlig, hållbar och tillgänglig transportlösning.

Liberalerna har i olika sammanhang tagit ställning till en lång rad viktiga projekt, såsom exempelvis Öresundsförbindelsen, Bromma flygplats, fyrspårsutbyggnad mellan Lund och Hässleholm, fyra filer på E20 och riksväg 40 för att nämna några. I denna motion berörs dock endast några få exempel på åtgärder som kan vara relevanta i förhållande till ramarna. Vi avser att återkomma med synpunkter i samband med den fortsatta beredningen av propositionen.

Förutsättningarna i Sverige ser olika ut. Halva Sveriges befolkning bor i de 58 mest tätbefolkade kommunerna. Men Sverige är generellt sett ett glest befolkat land med en befolkning på 23 invånare per kvadratkilometer. Den mest tätbebyggda kommunen har 5 307 invånare per kvadratkilometer. Den minst tätbebyggda kommunen har 0,2 invånare per kvadratkilometer. Det finns därmed en utmaning i att skapa, och erbjuda, alla medborgare i hela landet tillgänglighet till spårbundna kollektivtrafiklösningar. Glesheten innebär även svårigheter kring att erbjuda kollektivtrafiklösningar baserade på busstrafik. I dessa områden fyller bilen en viktig funktion.

Mot denna bakgrund tar Liberalernas trafikpolitik hänsyn till att glesbygden har andra förutsättningar än storstadsregionerna vad gäller daglig kommunikation. Vi fokuserar därför på lokalanpassade, miljövänliga, ofta spårbundna alternativ för att knyta samman landsbygden med storstaden. Planering och utformning av kollektivtrafiken ska överbrygga fysiska barriärer och utgå från ett perspektiv som tillgodoser behoven, även för dem med andra förutsättningar.

Liberalernas trafikpolitik utgår från ett jämställdhetsperspektiv. En pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik är inte bara en trafikfråga, det är också en jämställdhetsfråga. Det behövs fler åtgärder för att underlätta för resenärer som åker kollektivt, cyklar och går. Cykling bidrar till transporter i urbana miljöer, till minskade koldioxidutsläpp och till minskat buller. Gångtrafikanter behöver egen infrastruktur som är fri från möten med både bilar och cyklister. Det är dessutom både en klimatsmart investering och en insats för folkhälsan att underlätta för gående och cyklister.

Vi ser även att klimatutmaningen behöver adresseras på allvar och i det avseendet spelar transportsektorn en avgörande roll. Vårt svar på utmaningen är att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter. Det behövs ny kunskap och nya idéer samt spridning av goda exempel för att bygga nya strukturer för framtidens lösningar. Det behövs utveckling av nya drivmedel.

En fungerande transportsektor är även avgörande för tillväxt och företagande, vilket skapar arbetstillfällen på många platser runt om i landet. Handeln med andra länder

bidrar till Sveriges tillväxt, därför är förutsättningarna för export och import av gods beroende av god transport. Infrastrukturen till våra nordiska grannar måste utvecklas men så även våra flygplatser och hamnar som ger Sverige en plats i världen. För att Sverige även i framtiden ska vara ett betydande exportland behövs en attraktiv miljö för produktion, forskning och utveckling.

Liberalerna lägger inte fram en politik bara för dagens Sverige – vi planerar för framtiden.

Resmönster

Enligt Trafikanalys sker hälften av alla personresor med bil, ungefär en tredjedel med cykel eller till fots och 15 procent med kollektiva färdstätt.

Resandet med bil dominerar främst bland män när det gäller resor till och från arbetet. Kvinnor reser i betydligt större utsträckning kollektivt eller tar sig till jobbet till fots eller på cykel, framför allt i storstadskommunerna och i de större städerna. Av andelen lokala resor i Stockholm, kortare än sju kilometer, uppgår andelen kvinnor som transporterar sig med buss till ungefär 60 procent. Det är viktigt att åtgärder i infrastrukturpolitiken förhåller sig till faktiska resmönster.

Liberalerna föreslår ytterligare satsningar på cykelinfrastruktur som under planperioden uppgår till 770 miljoner kronor.¹ I regeringens budget lades i stället förslaget om utvidgade stadsmiljöavtal fram, vilket syftar till att ge kommuner bidrag för byggnation av cykelinfrastruktur. Vi anser dock att det är oroande att den faktiska ambitionsnivån med bidraget inte framgår då anslaget på cykelinfrastruktur inte finns specificerat. Avtalet är även en kortsiktig satsning som skapar svårigheter att planera åtgärder på lång sikt. En viktig långsiktig målsättning bör exempelvis vara att separera stråk för gående och cyklister för att öka framkomligheten och minska risken för olyckor. Även underhållet måste prioriteras. Den största enskilda grupp trafikanter som blir allvarligt skadade i trafiken är cyklister, därmed finns en viktig utmaning i att vidta åtgärder som förbättrar resultatet kring hänsynsmålet avseende säkerhet. Nollvisionen måste gälla alla trafikanter.

Tillgänglighet

I Liberalernas trafikpolitik är tillgänglighet och användbarhet centralt. Det handlar om ett smart, inkluderande och hållbart förhållningssätt. Planering och utformning av kollektivtrafiken ska överbrygga fysiska och upplevda barriärer och utgå från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för dem med andra förutsättningar. När ny infrastruktur formas behöver utgångsläget vara både människors likheter och olikheter.

Järnväg

Det finns flera utmaningar när det gäller Sveriges järnvägar. För det första finns ett stort underhållsbehov. För det andra behövs investeringar i kompletterande stråk och nya spår för att lösa upp flaskhalsar och öka effektiviteten. Spårbunden trafik bidrar till att minska utsläppen och måste därför ges hög prioritet i fråga om både underhåll och

¹ Kommittémotion 2016/17:3373 av Nina Lundström (L), Cykling och hållbara samhällen.

nyinvesteringar. Satsningar på området måste genomföras om miljö- och klimatmålen ska uppnås, och mer gods måste kunna flyttas över från väg till järnväg.

Åtgärder som syftar till att bibehålla funktion benämns som att ”vidmakthålla”, vilket innebär att vidta åtgärder så att anläggningens funktion bibehålls. Om nödvändiga förbättringsåtgärder och underhåll inte genomförs ökar risken för att järnvägens funktion försämras fortare än väntat. Om underhållsåtgärder inte kan finansieras genom reinvesteringar så kommer åtgärdsbehovet skapa akuta driftsstörningar. Åtgärder som syftar till att återställa funktioner leder till långsiktigt minskade kostnader för underhåll. Oplanerade akuta åtgärder blir i slutändan alltid dyrare än att genomföra planerat underhåll. Till detta tillkommer driftsstörningar för både persontransporter och godstrafik, vilket leder till att aktörer och resenärer kan tvingas välja andra transportsätt. I slutändan är det en fråga om tillförlitlighet och punktlighet. Det är därför mycket viktigt att förebygga störningar på järnvägsnätet och den spårbundna trafiken. Svensk järnväg har under flera år haft återkommande problem med brister i underhåll, vilket ger grund för att det behövs en nationell underhållsplan.

Att underhålla och reinvestera i redan befintlig infrastruktur är därmed högt prioriterat. Nya investeringar i kompletterande spårlösningar måste ske utifrån att dessa inte försämrar möjligheten att underhålla det spårnät som redan finns. Därför föreslår Liberalerna även att nya alternativa finansieringsformer övervägs, vilket beskrivs närmare i avsnittet Utveckla finansieringen, styrmedel och partnerskap.

Det finns mängder av mindre åtgärder som kan öka effektiviteten i redan befintliga spår. Störningar kan förebyggas genom att t.ex. satsa på trädsäkring utmed järnvägen. Återstående mil som ännu inte trädsäkrats bör därför prioriteras. Det bör även successivt vidtas åtgärder för ökad kapacitet med längre mötesspår som ger utrymme för längre tåg och samtidig infart till mötesplatser. Ytterligare åtgärder som specifikt berör godstransporter beskrivs i avsnittet Godstransporter.

Järnvägsprojektet Ostlänken knyter Östergötland och Södermanland närmare Stockholm. Med Ostlänken skapas potential att föra över såväl persontrafik som gods till järnväg. Det utökar även Stockholms arbetsmarknadsregion, stärker tillväxtpotentialerna och ökar tillförlitligheten på hela södra stambanan. Genom kopplingen till Skavsta flygplats förbättras också tillgängligheten från Stockholmsregionen.

Liberalerna vill på kort sikt fokusera på att lösa upp flaskhalsar på järnvägen. Det bristande järnvägsunderhållet orsakar alltför många driftsstörningar och bidrar dessutom till bristande kapacitet och begränsad hastighet, vilket gör transportsystemet inte kan utnyttjas effektivt, vilket höjer kostnaderna.

Det gäller t.ex. flaskhalsarna kring Göteborg, där mycket av svensk export passerar. I Göteborgsregionen öppnar vi även upp för en utbyggd järnväg med snabba tåg mellan Göteborg och Borås. På sträckan skulle även ett stopp vid Landvetter flygplats vara till stor nytta för resenärerna.

Problemen med flaskhalsar finns över hela Sverige, men bara som exempel kan banan Kornsjö–Mellerud belysas, som är en del Norges huvudjärnväg för både gods- och persontrafik mot Norges största hamn, Göteborg, och vidare mot kontinenten. Lastbilstransporter på sträckan Oslo–Göteborg har en transporttid som är ungefär hälften så lång som en godstågstransport.

Det finns många exempel från hela Sverige med liknande flaskhalsar orsakade av dåligt underhåll och bristande investeringar. Ett exempel är Väst kustbanan där passagen genom Varberg och sträckningen söder om Hallandsåstunneln är flaskhalsar som

hindrar utnyttjandet av den samlade investeringen. Drygt 10 procent av Västkustbanan är fortfarande enkelspår och det fattas en tunnel i Varberg.

Regeringen har signalerat att regionala järnvägar helt ska finansieras av regionerna, både i fråga om underhåll och i fråga om investeringar. Detta kan få stora konsekvenser eftersom många av dessa banor tjänar som alternativbanor för stambanorna. Det är av ett riksintresse att staten ska finansiera minst den standard som behövs för att trafik av riksintresse kan ledas om på länsjärnvägarna.

Liberalerna har sagt nej till regeringens satsning på höghastighetsbanor våren 2016. Skälet är att kalkylerna har en prognos uppemot 320 miljarder kronor. Till detta tillkommer kostnader för kompletterande infrastruktur. Den finmaskiga infrastrukturen för att knyta an till snabbspåren finns inte medräknad. Regeringen har dessutom angett att anslagsfinansiering ska råda och användas för utbyggnaden ”i den takt ekonomin tillåter”. Det saknas därmed långsiktig finansiering för höghastighetsbanorna. Avsaknaden av finansiering leder till att tillgängliga medel för underhåll riskeras.

Knyt samman Sverige med omvärlden

Det finns gemensamma behov av att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen tillsammans med Norge, Danmark och Finland.² Sverige är beroende av fungerande transporter till och från Europa.

Skåne har tio av landets hårdast belastade järnvägssträckor. Det är en transitregion som binder samman Sverige med övriga Europa. Frågan om gemensamma sammanslutningar mellan t.ex. Sverige och Danmark för bygget av nya förbindelser under Öresund bör prövas.

Vi bör även ta initiativ till att utforma enhetliga system för avgiftsupptagning för biltrafik så att avgiftssystem runt om i Europa kan samordnas.

Vägar

Förutsättningarna för landsbygdens vägar är delvis annorlunda jämfört med storstädernas. En stor del av vägnätet på landsbygden utgörs av enskilda vägar. Det är kapillärer som ansluter till de större statliga vägarna. Den statliga medfinansieringen är nödvändig. Det krävs ett kontinuerligt arbete med att upprätthålla bärighet och tjälsäkra vägarna. Vägarnas standard är viktigt på landsbygd och i mindre orter då vägen ofta är det enda alternativet vad gäller transportmöjligheter.

Även för vägtrafik bör alternativa finansieringsformer prövas. Det finns en rad olika infrastrukturprojekt i olika regioner som är möjliga att genomföra genom alternativa finansieringsformer.

Just nu sker t.ex. investeringar i transportinfrastruktur i huvudstadsregionen. Stockholmsområdet är i dag mycket expansivt och har varit eftersatt under många år. Kollektivtrafiken saknar tillräcklig kapacitet och åtgärder för regionala stråk för cyklisterna saknas. Nationella genomfartsleder kräver mycket stor andel av de samlade investeringarna under flera år. Det innebär att det inte kommer att finnas tillräckligt mycket kapital för nödvändiga investeringar i infrastruktur under kommande år; även framkomligheten i trafiken bör förbättras genom styrmedel. Alternativa åtgärder som kan övervägas är exempelvis att ta ut vägavgifter på kommande nytt stråk på östlig

² Kommittémotion 2016/17:3374 av Nina Lundström (L), Kommunikationer.

förbindelse. Det kan även övervägas att ta ut avgift på ytterligare en fil på en större förbindelse. Dessa dynamiska avgifter bidrar till finansieringen av infrastruktur men kan även öka framkomligheten. Trängselskatter bör även kunna användas för åtgärder relaterat till kollektivtrafik liksom åtgärder för gående och cyklister. Om en överflyttning kan ske från bil till gång, cykel och kollektivtrafik kan det i viss mån förbättra kapaciteten i vägsystemet framför allt i storstäder.

Utveckla finansiering, styrmedel och partnerskap

Den stora utmaningen i infrastrukturplaneringen för 2018–2029 är hur anslagen ska fördelas för att dels täcka upp för att underhålla den transportinfrastruktur som redan finns, dels för att utveckla ny. Regeringen har en negativ hållning till att studera fler finansieringsalternativ än statliga anslag och därför anges i propositionen att ”utbyggnaden ska utvecklas i en takt som ekonomin tillåter”. Här uppstår ett dilemma. Har man väl börjat bygga så måste det som byggs färdigställas – annars kan anläggningen inte tas i anspråk. Därför måste analyser ske innan byggandet börjar. Hur ska infrastruktur utvecklas som gör det möjligt att resa från A till B på det mest kostnads- och tidseffektiva sättet?

Satsningar på transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029 bör ta avstamp i fyrstegsprincipen, vilket gäller för all transportplanering. Det är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som går ut på att man ska analysera vilka problem och behov man har. Man undersöker först om det går att lösa problemet/behovet på ett sätt som minskar eller optimerar transportbehovet (1). Om det inte är möjligt går man vidare till de övriga stegen: att utnyttja det befintliga väg- och järnvägsnätet effektivare (2), att genomföra mindre förbättringsåtgärder (3), och i sista hand satsar man på nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (4). Slutresultatet kan ibland bli en kombination av flera steg.

Det är nödvändigt att skapa finansiellt utrymme för trimningsåtgärder och underhåll i redan befintlig infrastruktur. Det behövs ytterligare resurser för att åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i viktiga godsstråk och noder. Det är också viktigt att Sverige maximerar återflödet från EU till medfinansiering av bl.a. angelägna järnvägsinvesteringar. Vi behöver noggrant överväga om driften av vissa delar i anläggningsverksamheten kan överlåtas på andra för att skapa mer utrymme för andra åtgärder. En sådan fråga är elförsörjningen på vissa banor. Vad skulle det innebära att lägga ut elförsörjning genom koncession?

Enligt Trafikverket bör tillgängligt utrymme för investeringar användas för att genomföra trimningsåtgärder tillsammans med förstärkning av medel till vidmakthållande samt ett ökat inslag av styrmedel, även om det sker på bekostnad av att större investeringar skjuts på framtiden. Vi ställer oss frågan varför alternativa finansieringsformer inte kan prövas? Alternativa finansieringsmetoder är att föredra framför att skjuta upp vissa angelägna investeringar på framtiden.

Staten kan identifiera projekt som lämpar sig för offentlig-privat samverkan, s.k. OPS-lösning. OPS är en finansieringsform som i vissa fall kan fungera tillfredsställande. Staten kan visserligen låna pengar till lägre ränta än privata aktörer, men alltför ofta präglas anslagsfinansierade objekt av förseningar och fördyringar. Med rätt utformad OPS-modell ökar drivkraften i infrastrukturprojekten att hålla tidsplanen och kostnadsnivån. OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av. I praktiken går det att investera mer på kortare

tid utan att statens finanser äventyras. Med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar. Underhållet regleras i avtal och därmed slipper staten underhållet under avtalsperioden.

Andra länder har andra utvecklade metoder exempelvis Danmark som finansierar strategiska infrastruktur, såsom Stora Bältbron, Öresundsbron och Fehmarn Bältförbindelsen utan att Maastrichtkriterierna hämmar möjligheterna. Exempel visar att det kan ske om ett statligt självständigt bolag tar ett lån med statlig garanti under förutsättning att bolaget har egna intäkter som säkrar minst en viss del av amorteringarna. Det är viktigt att analysera exempel från andra länder som aktivt arbetar med andra lösningar för att investera i ny infrastruktur.

Vi liberaler anser att ekonomiska styrmedel såsom infrastrukturavgifter och trängselskatter bör utformas på ett dynamiskt sätt genom de möjligheter som uppstår med den digitala utvecklingen. Framkomligheten kan påverkas genom prismekanismer, och avgifter kan användas mer differentierat, vilket sker på många håll i världen. Priset kan variera och vara i korta intervaller beroende på vilket mål som ska uppfyllas. När framkomlighet ska premieras är prismekanismen ett effektivt instrument. Trängselskatter bör även kunna användas för åtgärder för kollektivtrafik liksom åtgärder för gående och cyklister.

Godstransporter

Genom mindre åtgärder kan vi på ett kostnadseffektivt sätt öka kapaciteten på landets järnvägar. Det finns fyra sätt att öka kapaciteten: längre, tyngre, bredare och snabbare tåg. Att skapa förutsättningar för längre tåg, och nästa generations tågbredd, ökar effektiviteten.

Liberalerna har som ambition att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Vi ser det viktigt att utreda möjligheten för längre tåg än 750 meter som är minimikravet i TEN-T (Trans-European Transport Network). I Danmark bygger man nu för 1 000 meter långa tåg och Öresundsbron har kapacitet för 1 000 meter långa tåg. Det kan finnas en högre kostnad i att anpassa infrastruktur för längre tåg än 750 meter men samtidigt undviks nya anpassningar inom en kort tidsram. Om det visar sig i en utredning att det långsiktigt behövs infrastruktur som klarar längre tåg än 750 meter bör detta vägas in i kommande beslut. En sträcka bör utredas för olika alternativ upp till 1 000 meter långa tåg. I Sverige har vi en lastprofil A som gäller på alla banor. På nya banor bygger man för lastprofil C. Redan i dag körs tåg med virke och specialcontainrar som är större än lastprofil A. Infrastrukturen är dock inte anpassad hela vägen, vilket leder till låga hastigheter för att passera hinder som står farligt nära längs banan. För en marginell kostnad kan hinder åtgärdas längs med spåren och skapa en sammanhängande kapacitet att köra med breda tåg.

Det finns många exempel på sträckor där mindre åtgärder kan ge ökade transportmöjligheter, t.ex. Borlänge–Göteborg, Göteborg–Trelleborg och Ludvika–Norrköping. Det kan vara små åtgärder såsom ändrade perrongtak, flyttade stolpar och justering av spår i sidled.

Skogstid är tid som godståg använder stående på en mötesplats för att invänta mötande tåg. På grund av kapacitetsbrist ökar skogstiden och det kostar pengar. Persontrafikens skogstid är 2 procent av den totala tidtabellstiden medan godstågen får stå och vänta ”i skogen” 11 procent av tidtabellstiden. För alla godstågsbolag blir det en betydande kostnad. Varje skogsstopp innebär också extra energiåtgång för att starta

tågen. Åtgärder behövs för att minska skogstiden. Det kan bl.a. vara fler mötesstationer, dubbelspår och ett möjliggörande av flygande möten. Färre eller effektivare möten påverkar det ekonomiska utfallet och kommer att leda till kortare gångtider. Då kan ytterligare en faktor påverkas som gör att gods på tåg kan konkurrera med lastbilstransporter.

Lågtrafikerade banor är ett begrepp som inte är rättvisande. En del av de lågtrafikerade banorna har betydande trafik. Det lågtrafikerade järnvägsnätet omfattar ca 2 250 spårkilometer, vilket motsvarar ca 15 procent av det statliga järnvägsnätet. De framtida transportbehoven kommer att ställa högre krav på funktionaliteten på vissa av banorna. Över 10 procent av banorna kommer att behöva högre krav på anläggningen i framtiden. Det krävs en strategi för hur det lågtrafikerade järnvägsnätet ska prioriteras på längre sikt där deras roll klargörs ur ett systemperspektiv för hela järnvägssystemet. Inom ramen för arbetet med den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 genomfördes en översyn av de lågtrafikerade banorna som resulterade i att det bedömdes vara samhällsekonomiskt motiverat med fortsatt trafikering på majoriteten av de lågtrafikerade banorna.

Utbyggnaden av signalsystemet ERTMS innebär stora investeringskostnader. Vi föreslår att ERTMS-satsningen skjuts framåt i tiden, vilket skapar finansiellt utrymme för angelägna underhållsåtgärder.

Framtidens infrastrukturlösningar för framtidens fordon

Utvecklingen inom transportsektorn går framåt i en rasande takt, vilket har resulterat i att nya transportslag ständigt introduceras på olika ställen runt om i världen. Vi anser att olika alternativ till höghastighetsbanor borde utredas ingående innan teknik och byggnation fastställs och påbörjas. Järnvägen är i grunden en långt utvecklad teknologi från mitten av 1800-talet som nu börjar närma sig sin gräns. Det yttrar sig bl.a. i väldigt höga underhållskostnader och hög känslighet för störningar, bl.a. klimatstörningar. Ju snabbare, desto högre underhållskostnader som utvecklas exponentiellt.

Vi står inför ett teknikskifte. Bland de nya system som finns i bruk är Maglevtågen det som har kommit längst och är redan i drift i Kina. Principen är att tågen drivs fram med en linjär motor – de svävar på magnetfältet och har ingen fysisk kontakt med underlaget. På så sätt undviks friktion och slitage på banan, det kan gå väldigt fort och snö och is är inget hinder.

Hyperloop är ett annat nytt transportsätt, ännu väldigt tidigt i utvecklingen men med stor potential. Liberalerna anser att teknikutvecklingen ska följas noga och att svenska myndigheter bör involvera sig och bidra till utvecklingen av en möjlig hyperloop i Sverige.

Mycket pekar även på att flera olika sorters fordon i allt högre grad blir självkörande, autonoma. Förarlösa tåg finns redan på många håll i världen. Utvecklingen för bilar har kommit långt och när detta får genomslag på marknaden kan det innebära stora förändringar för väginfrastruktur och stadsplanering. Autonoma fordon kan innebära möjligheter för individuellt utformade transportmöjligheter, med en blandning av bilar, lastbilar, drönare och andra tekniker. Regelverk och lagstiftning måste utvecklas i samma takt så att inte teknikskiftet bromsas upp. Infrastruktur måste uppdateras så att denna kan kommunicera med de autonoma fordonen. Elvägar testas i dag, även i Sverige. Teknikutvecklingen är snabb och vi behöver beakta framtidsmöjligheterna innan vi bygger fast oss i gårdagens teknik.

Statliga ledssystem

Transporter handlar även om motordrivna fordon i känslig miljö. Snöskotern är ett hjälpmedel för att förflytta sig i de mer obebodda delarna av landet och inte minst i fjällvärlden. Skotern gör det möjligt att idka näringsverksamhet och fritidssysselsättningar och att utveckla besöksnäringen samt möjliggör viss samhällsservice som exempelvis räddningstjänst. Ibland får även hemtjänsten använda sig av skotern för att bistå brukarna i dåligt väder.

Ett ledssystem skyddar känslig miljö från skotertrafik. En anvisad led kan begränsa körning i andra områden där i dag konflikter kan uppstå mellan näringar, markägare och miljömål. Väl underhållna leder möjliggör framkomlighet och minskar risken för olyckor. Där ser vi att märkning av passager på sjöisar behöver förbättras och sladdning av leder måste finansieras.

Dagens ansvar och ekonomiska modeller för ledssystemet behöver ses över. Statliga prioriteringar har lett till att lederna inte kan skötas vintertid och det lokala ansvaret är i huvudsak baserat på ideella organisationer. Det nationella ansvaret i fjällen utövas bl.a. genom det statliga ledssystemet bestående av ca 550 mil leder varav en del är möjliga för skoterkörning. Det finns en stor underhållsskuld i infrastrukturen där delar av lederna, broarna och skyltningen förfaller. Felaktiga prioriteringar har lett till sämre underhåll av skoterleder. Liberalerna föreslår att riksdagen tillkännager som sin mening att det statliga ledssystemet och skoterlederna ska underhållas och rustas upp.

Infrastruktur samt klimat- och miljöåtgärder

För att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska kunna minska behövs insatser inom framför allt tre åtgärdsområden: transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och förnybara drivmedel. Inom dessa områden är det nödvändigt med ökad styrning på övergripande nivå i form av effektiv prissättning men även med riktade styrmedel.

För att minska transportsektorns utsläpp behövs även ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete i det långsiktiga omställningsarbetet. En del i detta är att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till normgivande i planeringen i större tätorter, samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastrukturlösningar mellan tätorter.

Infrastrukturplaneringen bör utgå från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem. (SOU 2016:47 s. 221 f.)

Åtgärder behövs också för att öka användbarheten av digital teknik och andra tekniska lösningar kopplade till kollektivtrafik och infrastruktur, för att påverka beteendeförändringar och för att avlägsna eventuella hinder i befintliga regelverk.

För alla mer betydelsefulla flygplatser måste målet vara att öka de klimatsmarta marktransporternas utsläppsandel. Arlanda är vår största flygplats och utvecklas alltmer som ett nav. Samtidigt sker omfattande marktransporter till och från flygplatsen och även om många åtgärder varit framgångsrika kvarstår problemet. Mer infrastruktur bör knytas ihop med Arlanda, både för att koppla ihop nordostsektorn med spårbunden kollektivtrafik till flygplatsen, men även till det nationella järnvägsnätet via Arlanda central. I dag åker få kollektivt till Arlanda från nordostsektorn. En förlängning till Arlanda är miljömässigt starkt motiverad. För t.ex. Skavsta gäller att över hälften av

marktransporterna sker med bil. När Ostlänken utvecklas kan detta leda till att resandet ökar och att nya resmönster etableras. Målsättningen bör vara att de klimatvänliga marktransporterna ökar betydligt till Skavsta. Marktransporterna diskuteras även avseende fler flygplatser såsom Landvetter och Bromma flygplats.

Bilen

För att minska bilens negativa inverkan på klimatet och miljön ska utbyggnaden av och tillgängligheten till laddstationer för elbilar snabbas på och främjas. Det offentliga och privata måste samverka för att underlätta omställningen och bidra till målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

Utbyggnaden av laddstationer kan med fördel samordnas med elektrifieringen av busstrafiken och utbyggnaden av laddmöjligheter för elcyklar. Men även en fossilfri bilkö är en kö och oavsett hur miljövänliga bilarna är eller blir, så kvarstår dock trängselproblematiken.

Målet bör vara att skapa en smidig, miljövänlig, hållbar och tillgänglig transportlösning. Lösningar och ekonomiska styrmedel för ökad framkomlighet på vägnätet behöver utvecklas, där rullande trafik prioriteras framför stillastående. Förberedelse för framtidens färsätt och fordon måste tas i beaktande redan i dag. Förarlösa fordon och elvägar kommer påverka utformningen av infrastrukturen.

Utvecklingen av miljö kvalitetsmålet Frisk luft är positiv men bedöms inte kunna nås med dagens planerade åtgärder. Utsläppen av bl.a. partiklar beräknas vara för höga i stadsmiljö. Liberalerna förslår möjliggörande av dubbdäcksavgift i Stockholm, Malmö och Göteborg och intäkterna ska återföras till städerna för lokala åtgärder.

Sjöfart

För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minskas radikalt, och då inte minst inom transportsektorn. Ser man på frågan ur energisynpunkt är det bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, närmast kommer järnväg, sedan lastbilstrafik och sist flyg. För att inre sjöfart ska kunna utvecklas måste den dock vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag, och så är inte fallet i dag.

Sverige bör intensifiera samarbetet om miljövänlig färjetrafik i Östersjön och Kattegatt. Nya drivmedel är viktiga för att minska utsläppen av hälsovådliga sotpartiklar. De nya nu gällande svavelreglerna med högst 0,1 procent svavel i bränslet inom SECA-området Engelska kanalen, Nordsjön och Östersjön har lett till att svavelutsläppen från fartyg i Östersjön minskat med 88 procent 2015 jämfört med 2014. Samtidigt har partikelutsläppen minskat med 36 procent, vilket delvis också hänger samman med den minskade svavelhalten i bränslet.

Det kommer dessutom en ny generation av stora containerskepp. Göteborgs hamn är Nordens största hamn och är därför mycket viktig inte bara för Sverige utan också för Finland, Norge, Danmark, de baltiska länderna och Polen. Hit kommer skepp på direktlinjer från hela världen som lastas om till andra, mindre båtar, till lastbil och till tåg, för vidare befördran till Östersjöländerna samt Danmark och Norge. Det är viktigt att hamnen förbereds för denna typ av trafik med nya stora båtar genom t.ex. muddring av grunda partier. Om så inte sker är det risk att en stor del av trafiken i stället lastas om

i Rotterdam, Antwerpen och andra stora hamnar, och Sverige förlorar en stor konkurrensfördel.

Staten har fullt ansvar för de statliga farlederna, och när det gäller de s.k. core-hamnarna har staten därutöver ett ansvar att medverka till nödvändiga följdinvesteringar inom hamnområdena vid åtgärder i farlederna.

Utöver detta behöver inlandssjöfarten få svenska särregler och det måste vara utgångspunkten i kommande beslut. Detta måste självfallet ske utan att sjösäkerheten på något sätt äventyras. Det är inte minst viktigt med tanke på att våra inre vattenvägar också är vattentäkter för ett stort antal människor.

En annan förutsättning är att infrastrukturen, i form av järnvägar och vägar, kopplade till hamnarna ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport.

Vänern måste också fortsättningsvis vara en viktig transportled, och Trollhätte kanal måste vara i gott skick. Slussarna är dimensionerade för de fartyg som trafikerade kanalen 1916 och kanalen måste anpassas efter moderna fartyg. Det behövs nya slussar i Trollhätte kanal och det är absolut nödvändigt att planeringsprocessen för detta genomförs så snart som möjligt, samt att nya slussar är på plats senast 2029. En kostnad för nya slussar är beräknad till ca 3 miljarder. (Spannet har beräknats till 2,6–3,5 miljarder men Trafikverket säger ca 3 miljarder.)

Samplanering av infrastruktur och bostäder

Bostadsbyggandet har stora möjligheter att öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Utformningen av infrastrukturlösningar kan se olika ut, ibland handlar det om spår och vägar, ibland om stråk för gående och cyklister. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande. Här spelar Trafikverket en stor roll för hur samplanering kan utvecklas och bör därför få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder. Dessutom bör verket ges ett tydligt uppdrag kring dess roll i att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. Det behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Stockholmsförhandlingen 2013 är ett exempel på hur infrastruktur och planering av bostäder kan samordnas. Framtida modeller bör beakta geografiska avgränsningar på ett vidare sätt än vad som sker i dag. Boendeunderlaget för en investering är betydligt större än vad som ibland pekas ut beroende på om t.ex. attraktiva gång- och cykelstråk ingår i planeringen till kollektivtrafikens knypunkter i exploateringsplanerna.

Alliansens utgångspunkter för infrastrukturpolitik

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Infrastruktursatsningar är ofta omfattande, i den nationella planen för åren 2014–2025 avsatte Alliansen 522 miljarder kronor för fler jobb och ökad tillväxt.

För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Bland annat Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit

samhällsekonomiskt effektiva. Därmed bör regeringen arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Exempelvis bör det övervägas att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där t.ex. trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. Exempel på sådant är Götaälvsförbindelsen genom Göteborg upp i Väneren.

För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

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

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Alliansregeringen tog 2013 fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är Alliansen fortsatt angelägen om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och en möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen i dag genomför

granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Vi förutsätter att regeringen tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever i sin kommande flygstrategi. Alliansen menar att regeringen bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Nina Lundström (L)

Lars Tysklind (L)

Tina Acketoft (L)

Mats Persson (L)

Christer Nylander (L)

Emma Carlsson Löfdahl (L)

Maria Weimer (L)