

Kommittémotion

## Motion till riksdagen 2015/16:3059

av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD)

### Infrastruktur för mobilitet och hållbarhet

---

#### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla mer rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen kontinuerligt bör fortsätta arbetet med att ta fram kunskapsunderlag och se över trafikslagens kostnadsansvar för att nå en rättvis och effektiv prissättning av transporter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lokala och regionala infrastrukturinvesteringar i högre grad bör samspela och genomföras i dialog med nationella infrastrukturförbindelser så att suboptimering undviks, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ökad mobilitet går att förena med en minskad klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbetet med att minska transportsektorns fossilberoende är prioriterat för att nå visionen om att Sverige ska vara klimatneutralt till år 2050, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja teknikutveckling och att det krävs ytterligare insatser inom transportsystemet för att nå ett hållbart samhälle och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en nationell underhållsplan och i större utsträckning arbeta för

en mer aggregerad bild av tillståndet på järnvägsspåren och planering av underhåll och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att det finns en konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att i högre utsträckning offentliggöra marknadsdata och statistik över järnvägssystemet i form av exempelvis resenärsvolymmer för att främja konkurrens på spåren och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utvärdering av den nya kollektivtrafiklagen för stärkt konkurrens, öppenhet och transparens och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa en nationell flygstrategi för att säkerställa flygets konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om flygtrafikledningstjänst och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Single European Sky och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa s.k. one-stop shop för tillståndsansökningar inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet för att främja en sund konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet för att stärka inlandssjöfarten samt att motverka svenska särregler för inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det krävs en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynskostnader med incitament för att nå effektivitetsökning och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning för att tillåta längre lastbilar på det svenska vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att vid alkobommar i hamnar även kontrollera körkort och deras giltighet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att underlätta för människor att bo och arbeta i hela landet genom att skapa rätt bredbandsförutsättningar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra nödvändiga justeringar i kommunallagen så att lokaliseringsprincipen inte står i vägen för att bygga bredband över kommungränser i de fall då det är den samhällsekonomiskt bästa lösningen och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de olika fibernäten i statlig ägo ska tillgängliggöras för marknaden, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samtliga myndigheter bör få i uppdrag att strategiskt arbeta för att öka utbudet och tillgängligheten av öppna data, samt att samtliga myndigheter bör tillgängliggöra de offentliga handlingar som med liten eller ingen kostnad kan bli öppna data, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gemensamma e-förvaltningsprojekt för att effektivisera myndigheternas arbete och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en europeisk digital inre marknad där roamingavgifter avskaffas samt att grossistpriser regleras snarast, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det krävs konkreta förslag till nödvändiga lagändringar för införande av samdistribution av post och tidningar och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av Logistikforum eller ett motsvarande transportslagsövergripande forum och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att frågan om trafiksäkerhet bör prioriteras och att berörda myndigheter bör ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikslag, däribland motorcykel, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool så att kommuner därmed kan få rätt att reservera plats för bilpool, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta gränsöverskridande skoterkörning mellan Sverige och Norge och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en sammanhängande och säker cykelinfrastruktur som bl.a. underlättar för arbetspendling, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

## **Motivering**

För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur så att företag kan frakta sina varor, så att människor enkelt kan resa till och från Sverige och så att det enkelt går att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur blir då Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det av yttersta vikt att satsningar görs, ny infrastruktur byggs och att vi vårdar den infrastruktur vi har.

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

## **Samhällsekonomiskt kloka investeringar och kostnadsbilder**

Infrastruktursatsningar är ofta omfattande, och i den nationella planen för åren 2014–2025 avsätts 522 miljarder kronor för fler jobb och ökad tillväxt. Därför är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Finanspolitiska rådets rapport 2015 väcker frågan om alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Därmed bör arbetet med att utveckla mer rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller prioriteras.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har påbörjat arbetet med att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader för att skapa en rättvis och effektiv prissättning av transporter. En ökad hänsyn till samhällsekonomiska kostnader kan även leda till en ökad konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där till exempel 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.

### **Ett hållbart transportsystem**

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Denna sektor bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och här finns det största beroendet av import av energiråvara. Alliansregeringen har gjort en lång rad insatser och vi kan redan se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt. Under Alliansens tid i regering ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger, och målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med råge. Dock måste fler insatser komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporterens klimatpåverkan genom mer förnybara drivmedel, hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel och effektivare transporter.

Det krävs långsiktiga och effektiva mål och styrmedel för en ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt för effektivare transporter. I Alliansen vill vi se långsiktiga styrmedel som på ett förutsägbart sätt ökar andelen förnybart i transportsektorn. Att främja teknikutveckling inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel. I Alliansen anser vi att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Människor kommer att fortsätta efterfråga resandet, därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Biodrivmedel kan användas för att ersätta fossila drivmedel i såväl vägtrafik som luft- och sjöfart.

Sverige är och ska vara ett grönt föregångsland. De klimat- och miljöutmaningar som vårt samhälle står inför vill Alliansen möta med åtgärder som bygger på kunskap, på bästa

tillgängliga teknik och på vad som är samhällsekonomiskt effektivt. På så sätt ger våra åtgärder största möjliga resultat för miljön. Tillväxt är en förutsättning för att vi ska kunna komma tillrätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet. Klimathotet möts bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till både teknikutveckling och förändrat beteende och en ökad användning av mer hållbara lösningar.

Den som förorenar klimatet ska betala för sig. Grunden i vår klimatpolitik är principen om ett pris på koldioxid. Den långsiktiga vision som Alliansen antagit är att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. För att uppnå detta mål kommer delmålet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 vara oerhört viktigt. Det är därför viktigt att regeringen omgående ger besked om vilka styrmedel som ska gälla från år 2016.

Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter inom till exempel nya drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Därför bör regeringen prioritera frågan om teknikutveckling för att nå ett hållbart samhälle.

## **Järnväg**

Både människor och företag måste känna sig trygga med att använda sig av tåget. Alliansregeringen ärvde en järnväg i stort behov av ökat underhåll och därför gjorde vi historiskt stora satsningar på järnvägsunderhåll. Men det krävs mer än stora satsningar, pengarna måste ut på spåren på ett effektivt sätt. Det är av yttersta vikt att Trafikverket mer systematiskt arbetar med att effektivisera och förbättra sin roll samt få en bättre koll på järnvägens faktiska status. Därmed bör Trafikverket få i uppdrag att enligt förslag från utredningen ”Koll på anläggningen” ta fram en nationell underhållsplan.

Genom en konkurrens på järnvägen kan konsumenterna få fler avgångar och lägre priser. Det bidrar även till effektivisering och ett utbud som är anpassat utifrån efterfrågan.

I etapper har tågmarknaden avreglerats och sedan 2011 kan privata tågoperatörer ansöka om att köra på samtliga tåglinjer i Sverige. Enligt forskning från bland annat VTI har marknaden påverkats positivt av avregleringen och konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer. Dock kvarstår flera problem för att nå en fri konkurrens.

Ett stort problem är att tåglägestilldelningen ska utgå från att alla aktörer på marknaden söker på lika villkor men då SJ har haft monopol på marknaden så pass länge har systemet byggts upp på anpassade anslutningar. Det innebär att SJ har kunnat anpassa tågavgångar och tågankomster så att de passar ihop med exempelvis pendeltågs- och regionalstågstrafik. Det gör att när en ny aktör kommer in kan det vara svårt att pussla ihop

den nya aktörens ansökta tåglägen med annan, befintlig trafik. Vid konflikter mellan ansökta tåglägen tillämpar Trafikverket en kvantitativ modell där den samhällsekonomiska kostnaden jämförs för olika alternativ. I enkelhet kan man säga att ju fler avgångar som behöver justeras, desto högre blir kostnaden. Detta kan då få till följd SJ alltid får fler önskemål tillgodosedda eftersom deras lösning innebär att inga, eller färre, avgångar behöver justeras eftersom hela pusslet redan är lagt.

Andra problem är depåttillgången där SJ:s tidigare monopol har satt sina avtryck, likaså vad gäller signalsystem. X 2000 är den enda tågtyp i Sverige som Trafikverkets regelverk och signalsystem är fullt anpassat för, men idag finns minst tre ytterligare tågtyper i Sverige som klassas som snabbtåg. Det leder till att det finns raksträckor längs Västra Stambanan där dessa tågtyper bara får köra 175 km/h, medan X 2000 får köra 200 km/h. Det finns heller ingen officiell marknadsdata vad gäller exempelvis passagerarvolymer på olika sträckor, vilket är nödvändigt för att kunna anpassa utbud och efterfrågan. För att nå en bättre konkurrens på spåren krävs det att regeringen vidtar åtgärder för att jämna ut konkurrensvillkoren mellan de olika aktörerna.

Alliansregeringens stora satsning Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen, är en historisk och långsiktig investering i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Syftet med Sverigeförhandlingen är att skapa ett öppet, modernt och mobilt land. Sverigeförhandlingen knyter ihop vårt land och stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. Sverigeförhandlingen inkluderar nya stambanor för höghastighetståg, ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark, förhandlingar om kollektivtrafik och annan infrastruktur samt att pröva förutsättningarna för att bygga ut järnvägen i norra Sverige. En förhandlingsperson har tillsatts för att skapa samordningsvinster och för att säkerställa en ansvarsfull finansiering. Det är viktigt att Sverigeförhandlingens arbete fullföljs.

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft år 2012 och innebar att kommersiella aktörer kan starta linjetrafik. Genom att öppna för konkurrens ökas dynamiken på kollektivtrafikmarknaden och syftet är att bidra till ett större utbud och ett ökat resande. Avregleringen är till för att skapa ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. Men det är långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med de intentioner som kollektivtrafiklagen eftersträvar. Det finns fortfarande mycket stora hinder för att nå stärkt konkurrens, öppenhet och transparens. Exempelvis finns det problem med trafikpliktsbeslut, tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter, informationssystem samt till betalssystem. Därmed bör regeringen snarast utreda och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen i syfte att stärka konkurrens, öppenhet och transparens.

## **Luftfart**

Alliansregeringen initierade ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Den av regeringen aviserade flygstrategin bör fortsätta under dessa former. De förslag som hittills har presenterats av regeringen vad gäller flyg har inte haft som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Alliansen ser med stor oro att regeringens förslag i stället har handlat om en nedläggning av Bromma flygplats och införande av en flygskatt. Det vänder vi oss kraftigt mot.

Goda villkor och förutsättningar för svenskt flyg gör att flygbolagen har råd att investera i framtidens tekniker som minskar miljöpåverkan och bidrar till hållbart resande. Flyget är av stor vikt för att dels binda samman Sverige och dels göra Sverige lättillgängligt för övriga världen.

År 2010 trädde den nya luftfartslagen i kraft som öppnade för möjligheten att den som driver en flygplats själv kan ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst. Den dåvarande oppositionen valde dock att avskaffa denna rätt för luftrummet i anslutning till en flygplats som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande.

Många regionala flygplatser går med förlust och att flygtrafikledningstjänsten öppnades för konkurrens berodde på starka önskemål från ett antal flygplatser som menade att Luftfartsverkets priser var för höga och svåra att påverka på grund av brist på konkurrens. De regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning sänkte sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, en mycket betydelsefull sänkning med hänsyn till att kostnaden för flygtrafiktjänst ofta är den enskilt största kostnadsposten i driften av en flygplats. Utan att statliga flygplatser får lov att upphandla flygtrafikledningstjänst är marknaden för liten för att kunna tillgodose de kommunala flygplatserna.

De regionala flygplatserna liksom Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) framhåller att avregleringen, som trädde i kraft 2010, har fungerat utan problem. Detta överensstämmer också med uppgifter från Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet. Därför var dåvarande oppositions beslut att återförstatliga flygtrafikledningstjänsten för statliga flygplatser mycket illa genomtänkt och därmed bör nuvarande regeringen återöppna marknaden.



Ineffektivitet inom det europeiska luftrummet beräknas kosta cirka 4 miljarder euro per år. Flygtrafiken växer för varje år och till 2020 kan antalet flygningar inom Europa ha tredubblats jämfört med år 2000. Single European Sky bidrar till ett effektivt användande av luftrummet genom att möjliggöra för flygbolag att frångå landsgränser och i stället flyga den rakaste och snabbaste sträckan. Det innebär även att man frångår dagens 67 flygtrafikkontrollcenter i Europa för att i stället endast ha ett. Det skapar rakare flygvägar och ger kortare väntetid i luften innan flygen kan landa. Flygets utsläpp skulle minska med 10–12 procent genom att ha ett gemensamt luftrum. Därmed är det av yttersta vikt att regeringen prioriterar arbetet med Single European Sky.

## **Sjöfart**

Alliansregeringen tog fram en handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen och påbörjade även arbetet med en maritim strategi. Vi välkomnar att regeringen nu har fortsatt det arbetet. Många i branschen upplever att myndighetskontakter är komplicerade och det bör därför införas en så kallad one-stop shop för myndighetskontakter, där det räcker med en enda kontakt in i myndighetsvärlden, för att i så hög utsträckning som möjligt minska den byråkratiska börda som drabbar branschen.

Från och med årsskiftet 2014/15 började EU:s nya svaveldirektiv gälla för Östersjön. Det nya direktivet innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till år 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, gäller dock hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel år 2015. Att successivt skärpa utsläppskraven är viktigt för miljön men samtidigt innebär svaveldirektivet ökade kostnader för den svenska sjöfartsnäringen. Därför är det av yttersta vikt att det finns ett effektivt kontrollsystem för att säkerställa efterlevnaden av direktivet så att det lönar sig för rederier som gör rätt för sig.

För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser fortsätta minskas radikalt. Det kräver naturligtvis många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer, där minskade utsläpp från transportsystemet är avgörande. Genom att flytta över mer transporter till järnväg och sjöfart kan vi minska utsläppen. År 2012 meddelade alliansregeringen att den hade för avsikt att införliva EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk lagstiftning. Föreskriftsarbetet och nödvändiga lagändringar för att möjliggöra inlandssjöfart i Sverige är nu genomfört. Genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med sjöfart på Göta älv, Vänern och Mälaren. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det finns kapacitet för den samlade godsvolymen att öka. De områden som i ett första steg undersökts för att eventuellt klassas som inre vattenvägar är Vänern,

Mälaren, Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal samt Göteborgs, Södertälje och Stockholms hamnar. Arbetet med att skapa förutsättningar för trafik på inre vattenvägar i Sverige pågår hos Transportstyrelsen. Vattendragen som kommer att bli aktuella för att klassas som inre vattenväg kommer att delas in i zonsystem, där våghöjden avgör zonen. Det europeiska systemet är anpassat för zon 3, som omfattar vattendrag med lägre våghöjder. I den kategorin hamnade Mälaren, där det i princip skulle gå att köra med sådana fartyg som finns på kontinenten. Kraven på fartygen i Göta älv (zon 2) och Väneren inklusive Göteborgs Hamn (zon 1) är högre. Det är angeläget i utformning av regelverk att det inte införs svenska särregler som försvårar etablerandet och nyttjandet av de inre vattenvägarna utan att noggranna konsekvensanalyser genomförs, det gäller exempelvis särkrav för Väneren på grund av våghöjd.

Människors entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. Statlig tillsyn och godkännande, till exempel genom Transportstyrelsen, är ibland en förutsättning för detta företagandes genomförande. Vid utformande av taxor för denna statliga tillsyn och godkännande är det viktigt att det görs ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren, till exempel så att ett nyetablerat kustfiskföretag inte påförs en tillsynsavgift på vart och ett av sina ofta många men mindre flytetyg utan att det i stället är företaget i sin helhet som blir utsatt för en tillsyn och en avgift.

## **Yrkestrafik**

Genom att tillåta längre och tyngre lastbilar går det att minska utsläppen samtidigt som effektiviteten och lönsamheten ökar eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods per lastbil. Alliansregeringen gjorde ett gediget förarbete för att kunna introducera tyngre lastbilar, 74 ton, i Sverige. Dock har nuvarande regering valt att begrava frågan i ytterligare en utredning. Svenska företag måste ges möjlighet att konkurrera på så goda villkor som möjligt, och genom att förhålla frågan sviker regeringen svenska företag.

Vi förväntar oss ett snabbt införande av tyngre lastbilar med anledning av riksdagens tillkännagivande i frågan. Men det krävs mer än bara tyngre lastbilar. Genom att även tillåta längre fordon kan vi nå ännu bättre resultat. Exempelvis har det gjorts försök med så kallade ETT-fordon som är upp till 30 meter och försöken visar att antalet tunga transporter i trafiken har minskat, likaså miljöbelastningen och vägslitage. Efter 62 månaders försök med ETT-lastbilen mellan Överkalix och Munksund har man sparat in transporter motsvarande 17 varv runt jorden. Miljöbesparingen ligger på drygt 20 procent. Det är därmed mycket angeläget att regeringen tillsätter en utredning för att se hur vi även kan tillåta längre lastbilar på våra vägar.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande gällande att se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna kan genomföras har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att titta på införandet av automatiska nykterhetskontroller, så kallade alkobommar. Vi välkomnar detta eftersom 19 procent av dem som omkom i trafiken år 2013 var i en alkoholrelaterad olycka. I genomsnitt är en av femhundra bilister rattfull. Alkobommar utgör den i särklass viktigaste kontrollen för att hindra lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder att i onyktert tillstånd köra in och trafikera vägarna. Försök som har gjorts visar att alkobommar är både snabbt och effektivt och att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. När nu regeringen har påbörjat arbetet utifrån riksdagens tillkännagivande bör det undersökas huruvida det även går att kontrollera körkort och dess giltighet i samband med dessa alkobommar. Dock under förutsättning att detta går att genomföra utan att trafikflödet påverkas allt för negativt.

Åkerinäringen är en mycket viktig näring för Sverige, den binder samman landet, skapar jobb och bidrar till den ekonomiska tillväxten men svensk åkerinäring har svårt att hävda sig i en internationell konkurrens där lönerna många gånger är lägre och regelefterlevnaden likaså. Det är därför av yttersta vikt att regeringen tillsätter en utredning för hur vi kan stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Åkerinäringen är viktig för att binda samman och försörja vårt land med varor, inte minst på de sträckor där tåget inte kan gå. Åkerinäringen omsätter 103,8 miljarder kronor vilket motsvarar cirka 4 procent av Sveriges BNP. Branschen sysselsätter drygt 86 000 personer.

## **Bredband, it**

Ett fungerande bredband runtom i vårt land är en förutsättning för att det ska gå att bo och arbeta i hela Sverige. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta.

På flera platser i landet har det uppmärksammats att kommunallagens lokaliseringsprincip sätter käppar i hjulet för de kommunala stadsnät som vill erbjuda fiberlösningar till dem som bor på andra sidan en kommungräns. Våra administrativa gränser är inte nödvändigtvis naturliga avgränsningar för ett fibernätverk och att hålla fast vid de principer som idag hindrar kommunöverskridande stadsnät riskerar att innebära ökade kostnader eller utebliven fiberutbyggnad. Därför är det av särskild vikt att arbetet med att göra nödvändiga justeringar i kommunallagen sker skyndsamt om det ska kunna bidra till uppfyllelsen av statens bredbandsmål till 2020. Lokaliseringsprincipen bör inte

stå i vägen för att bygga bredband över kommungränser i de fall då det är den samhällsekonomiskt bästa lösningen och en regeländring liknande den som skett för kommunalägda energibolag bör införas.

Kapaciteten i datanäten blir en allt större utmaning när nya tjänster tillkommer och vi blir allt mer uppkopplade med ständigt höjda krav på hög hastighet. Trafikverket såväl som Svenska kraftnät samt ytterligare några statliga aktörer har fiberoptiska nätverk som sträcker sig över Sverige. De används i huvudsak för att styra järnvägs- och kraftledningsanläggningar. Delar av dessa fibernät är i dagsläget inte fullt utnyttjade, vilket innebär att redan befintliga anläggningar skulle kunna bidra till att uppnå målet om att 90 procent av hushållen ska ha tillgång till fiber. Utöver detta skulle det kunna skapas en mer driftssäker nätverksstruktur om dessa fibernät sammankopplades. Därmed bör de olika fibernäten i statlig ägo tillgängliggöras för marknaden.

Svensk tillväxt och välfärd blir i allt större utsträckning beroende av den digitala utvecklingen och möjligheterna till digital innovation. Även statliga verksamheter behöver följa med i utvecklingen och understödja den. Staten har inom ramen för sina myndigheter en stor mängd information som antingen är offentlig handling eller avgiftsbelagda data som kan vara av värde för innovatörer. Om fler data skulle bli öppna och tillhandahållas på sätt som är avläsbara för maskiner kunde det skapas ytterligare värden, som även kommer staten och det allmänna till del.

Med stor sannolikhet kan ett fritt flöde av data inom ramen för statens egen verksamhet skapa större effektivitet och bättre service till medborgarna. Det värde som skulle skapas i ekonomin om fler data släpptes fria för allmänheten skulle även med största sannolikhet vida överstiga kostnaden för att tillgängliggöra informationen. Därmed bör samtliga myndigheter få i uppdrag att strategiskt arbeta för att öka utbudet och tillgängligheten av öppen data, samt tillgängliggöra de offentliga handlingar som med liten eller ingen kostnad kan bli öppen data.

Syftet med e-förvaltningsstrategin är att få våra myndigheter att samverka bättre över myndighetsgränserna och få dem att ta fram fler e-tjänster som gör vardagen enklare för oss som medborgare och företagare. Samordningsvinster är möjliga i och med att e-förvaltningsprojekt genomförs i hela statsförvaltningen, och det har möjlighet att skapa stora effektivitetsvinster. Dock har regeringen valt att skära ner på anslaget för e-förvaltning, vilket vi finner mycket oroande.

Den digitala inre marknaden skapar många mervärden och uppskattas ha en potentiell effektivitetsvinst på 260 miljarder euro per år. Den skapar nya möjligheter att stärka ekonomin genom e-handel, samtidigt som det blir lättare för företagen att följa administrativa och finansiella regler och kunderna får större inflytande. För att uppnå en fungerande digital inre marknad inom EU är det av yttersta vikt att roamingavgifterna

försvinner. Det kräver dock att även grossistpriserna regleras och inte bara konsumentpriserna som är dagens överenskommelse. Endast en reglering av konsumentpriser kommer med stor sannolikhet att leda till högre avgift operatörer emellan. Det i sin tur blir till nackdel för svenska operatörer då svenskar i högre utsträckning surfar utomlands än vad andra européer gör i Sverige. Därför är det viktigt att en reglering av grossistpriserna införs snarast.

## **Post**

För att människor och företag ska vilja bo och verka i hela Sverige är det viktigt att det finns tillgång till en fungerande, grundläggande service på rimligt avstånd. Inom begreppet grundläggande service ryms såväl tillfredsställande vård, skola och omsorg som post- och tidningsservice.

För Alliansen är det viktigt att bejaka behovet och betydelsen av välfungerande distribution och postservice i hela landet. Alliansen anser att samdistribution av tidningar och post är en viktig del i arbetet med att uppnå bättre tillgänglighet, samt spara på miljö och ekonomi. Det skall vara ”morgontidningens tidslogik” som styr flödet av utdelning. Samdistribution av tidningar och post är särskilt angeläget på landsbygden. Genom att samordna distribution av post och tidningar skapas det bättre förutsättningar att upprätthålla servicegraden på landsbygden, trots vikande volymer för både tidningar och brev. Leverans av en morgontidning är mer tidskänslig än postleveranser, och därför bör tidningsdistributionen styra postdistributionen.

## **Logistikforum**

Svenska företag är mycket beroende av export och import, vilket i sin tur ställer krav på logistik. Därför inrättade alliansregeringen Logistikforum med 26 medlemmar bestående av representanter för transportföretag, myndigheter, intresseorganisationer och högskolor. Logistikforum var till för att skapa en öppen dialog mellan forumets ledamöter och regeringen för att utbyta erfarenheter, synpunkter och framtida utmaningar. Ledamöterna i Logistikforum skulle bistå Näringsdepartementet med omvärldsanalys både nationellt och internationellt, föreslå genomförbara anpassningar av transportsystemet i riktning mot främst miljömässigt men även social och ekonomisk hållbarhet.

I slutet av år 2012 gjordes en utvärdering av Logistikforum och slutsatsen blev att forumet är viktigt då det bidragit till bättre dialog och kommunikation mellan statliga aktörer och transportköpare, transportföretag och transportforskning. Forumet har fungerat som en katalysator för att få upp viktiga frågor på agendan. Ändå beslutade nuvarande regering att lägga ned Logistikforum. Regeringen hänvisar i stället till att man

ska jobba vidare med de branschråd som redan finns. Dock är dessa branschråd uppdelade på respektive transportslag och en viktig poäng med Logistikforum var det transportslagsövergripande perspektivet. Därför menar vi att det finns ett stort behov av att Logistikforum, eller liknande transportslagsövergripande forum, återinrättas.

## **Trafiksäkerhet**

Under 2013 hade Sverige i genomsnitt 2,7 trafikdödade per 100 000 invånare. Därmed har Sverige en av de lägsta andelarna omkomna i vägtrafiken. Motsvarande genomsnitt för EU-länderna var 5,2. År 2009 fastställde riksdagen ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som innebär att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och påverkar utformningen av trafiksäkerhetspolitiken och sättet vi arbetar med trafiksäkerhet. I nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Men mer behöver göras. Frågan om trafiksäkerhet berör flertalet områden och risken är att den därmed hamnar mellan stolarna. Därför är det angeläget att frågan prioriteras och att berörda myndigheter ges tydliga uppdrag att arbeta strategiskt med förbättrad trafiksäkerhet.

Många ska samsas på vägarna – bilar, lastbilar, kollektivtrafik, cyklister, fotgängare och motorcyklister. Det innebär att trafiksäkerhetsarbetet måste ta hänsyn till alla dessa variabler. Dock kvarstår det en del att göra, exempelvis är vajerräckena så som de är utformade idag en stor risk för motorcyklister. Trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll men samtidigt ökar exempelvis antalet skadade i cykelolyckor och år 2014 fördubblades antalet döda cyklister i trafiken. Därför bör Trafikverket få i uppdrag att återkomma med en strategi för att i framtida infrastruktursatsningar göra vägarna säkra för alla trafikslag.

## **Fordon**

Ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten är bilpooler. Konceptet växer och fler och fler nyttjar denna tjänst. Idag finns det dock ingen juridisk definition av begreppet bilpool. Det leder till att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommunen inte kan tilldela platser till fristående bolag. Därmed bör regeringen få uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att öka lättillgängligheten för bilpoolsbilar.

Dagens lagstiftning gör det möjligt för normmän som har norska förarbevis för skoter att köra in i Sverige. Svenskar som har svenska förarbevis för skoter åtnjuter dock inte rätten att köra in i Norge. Detta efter en omtolkning av den norska lagstiftningen som

Norge gjorde i januari 2015. Följden av detta är att bland annat att renägare, räddningspersonal och fritidsåkare som enbart innehar svenskt förarbevis för skoter numera riskerar böter ifall de korsar gränsen mot Norge. Detta är olyckligt och problematiskt. Därför bör regeringen arbeta för att tillåta gränsöverskridande skoterkörning mellan Sverige och Norge.

Riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen angående skapandet av en nationell cykelstrategi. Cykelstrategin bör betona cykelns roll i transportsystemet samt ses som eget transportslag. Trafikseparering är eftersträvansvärt av trafiksäkerhetsskäl och arbetet med regelförändringar som underlättar för cykling i våra städer bör prioriteras. Trafiksäkerhetsarbetet går åt rätt håll men samtidigt ökar exempelvis antalet skadade i cykelolyckor. År 2014 fördubblades antalet döda cyklister i trafiken och antalet allvarligt skadade ökade med nästan 11 procent. För att fler ska våga använda sig av cykeln måste det bli säkrare att cykla. Cykelpendling behöver underlättas genom planering av snabbcykelvägar i tätort. Det är även viktigt med dialog och samarbete över kommungränser för att nå en sammanhängande infrastruktur.

*Jessica Rosencrantz (M)*

*Anders Åkesson (C)*

*Said Abdu (FP)*

*Robert Halef (KD)*