

Motion till riksdagen 2017/18:3462

av **Nina Lundström m.fl. (L)**

Transport och it

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur för hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett tillgängligt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett jämställt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om gränsöverskridande trafik till andra länder och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fyrstegsprincipen och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samplanering av infrastruktur och bostäder och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om forskning och innovationer och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att följa teknikutvecklingen inom infrastrukturuområdet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell mobilitetsplan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samhällsekonomiska analyser och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansiering och offentlig–privat samverkan (OPS) och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ekonomiska styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftfart och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om marktransporter till flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöburen kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykling och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordon och bilpooler och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om dubbdäcksavgift och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägar och enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om intermodalitet och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om yrkestrafik och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationella leder samt skoterleder och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hästvägar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om posten och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om digital infrastruktur och bredband och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Möjligheten att resa mellan orter och länder ger kunskap och skapar nya affärsmöjligheter som bidrar till tillväxt. 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. Vi transporterar oss mellan bostaden, arbetet, studier och fritidsaktiviteter. Infrastrukturen är samhällets blodomlopp som även skapar förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Det behövs nya innovativa lösningar för att skapa förutsättningar för klimatsmarta transporter som leder till minskade koldioxidutsläpp och minskat trafikbuller. Sverige ska driva på och vara en förebild i arbetet mot en bättre miljö men våra nationella krav ska inte leda till att utsläppen flyttar utomlands.

Vi lever i en tid där globalisering, digitalisering och urbanisering påverkar samhällsutvecklingen. För att möta den snabba utvecklingen måste vårt transportsystem vara modernt, tillgängligt och uppkopplat mot digitala strukturer. Inom transportsektorn ser vi ett teknikskifte vilket skapar nya förutsättningar för transporter av både människor och gods. Sverige bör delta i utvecklingen av framtidens lösningar genom att sprida kunskap, uppmuntra innovativa lösningar och stötta entreprenörskap. På så sätt kan vi vara proaktiva och möta globaliseringens utmaningar och samtidigt värna klimatet på

vår jordglob. Den värld vi lämnar till kommande generationer ska vara bättre än den vi ärvde.

Motionen är indelad i fem kapitel som 1) beskriver vår vision om transportsystemet som helhet, 2) beskriver vår syn på finansiering, 3) behandlar de olika trafikslagen, 4) behandlar vägar, åkerinäring, trafiksäkerhet och leder och sist 5) belyser vår politik på området om post och it.

1 Principer för ett attraktivt transportsystem

Infrastruktur för hela Sverige

Ett fungerande infrastrukturensystem är avgörande för att hela Sverige ska kunna leva. De resurser som satsas på infrastruktur bör beakta de geografiskt skilda behoven i hela landet. Tillgången till bra vägar, järnväg och kollektivtrafik är grundläggande för alla invånares möjlighet att ta sig till och från jobbet, skolan och fritidsaktiviteter.

Verkligheten visar dock på stora skillnader i transportstandard över landet. Ett exempel är att fungerande kollektivtrafik saknas på många håll runt om i landet vilket gör att bilen blir det naturliga alternativet för att kunna ta sig fram. I norr är järnvägen eftersatt vilket gör att de smala vägarna används för att frakta tungt gods. På dessa ställen krävs investeringar i bra vägar.

Ett tillgängligt transportsystem

Transportsystemet ska vara tillgängligt för samtliga resenärer. Planering och utformning av olika trafikslag ska utgå från ett perspektiv som tillgodoser behoven även för äldre eller dem med funktionsnedsättning, både fysisk och kognitiv. Ombyggnationer av perronger och hållplatser ska alltid prioritera tillgänglighet för alla. Fordon ska möjliggöra för medtag av permobil.

Ett jämställt transportsystem

Mäns och kvinnors färdssätt skiljer sig åt. Män använder bil i högre utsträckning, medan kvinnor gör en större andel av sina resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik. En pålitlig, trygg och attraktiv kollektivtrafik är således inte bara en trafikfråga utan även en jämställdhetsfråga. Jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling. För att uppnå detta krävs det att både kvinnor och män deltar i samtal om transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet av ny transportinfrastruktur är av stor vikt. Jämställdhetsaspekter behövs även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering.

Gränsöverskridande trafik till andra länder

Vi har behov av infrastruktur och transportlösningar som knyter samman Sverige med våra grannar. Den gränsöverskridande infrastrukturen till Norge, Danmark och Finland

behöver utvecklas och det behövs fler vägar söderut till Europa. Ett tydligt exempel är att Skåne har tio av landets hårdast belastade järnvägssträckor eftersom det är en transitregion som binder samman Sverige med övriga Europa. Den gränsöverskridande infrastrukturen är viktig för tillväxten både regionalt och nationellt.

Sveriges förbindelser med öst och väst är viktiga för näringslivet. Om den nordligaste delen av Östersjöregionen ska kunna utvecklas och växa inom turism, student- och arbetskraftsutbyte samt näringsliv måste det finnas kommunikationer som främjar detta. Sjöfarten spelar en viktig roll genom att binda samman E12. En förbindelse som sträcker sig från Træna vid norska kusten till Petrozavodsk i Ryssland skulle kunna utvecklas. Kvarkestrafiken är inte bara en regional fråga, utan i högsta grad en nationell och europeisk fråga. Det är därför av stor vikt att värdet av en hållbar färjetrafik utreds. Frågan har bäring på Sveriges relationer med både Finland och EU, därmed krävs samverkan för att utreda möjligheterna till utveckling.

Fyrstegsprincipen

All transportplanering bör utgå från fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som går ut på att man ska analysera befintliga problem och behov. Man undersöker 1) först om det går att lösa problemet på ett sätt som minskar eller optimerar transportbehovet. Om det inte är möjligt går man vidare till de övriga stegen: 2) att utnyttja befintliga transportalternativ, 3) att genomföra mindre förbättringsåtgärder och 4) i sista hand att satsa på nyinvesteringar och ombyggnadsåtgärder. Slutresultatet kan ibland bli en kombination av flera steg. Fyrstegsprincipen blir extra viktig när resurserna för investeringar är begränsade. Undantag och avsteg från denna princip ska tydligt motiveras och redovisas.

Samplanering infrastruktur och bostäder

Bostadsbyggandet har potential att öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är därför nödvändigt för att skapa framtidens städer som är attraktiva för invånarna. Liberalerna anser att det behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommun och andra intressenter. I det samspelet spelar Trafikverket en stor roll. Trafikverket bör både ha i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder men även återkommande redovisa vilka åtgärder som vidtagits. Vi välkomnar att regeringen har lyssnat på de synpunkter som Alliansen lagt fram om Trafikverkets viktiga roll avseende detta.

Forskning och innovationer

Sverige har en viktig roll att spela i att utveckla framtidens kommunikationer och transporter. Det handlar både om att utveckla nya alternativ för transporter och drivmedel. Klimatutmaningen innebär att framtidens fordon på sikt måste närma sig nollutsläpp. En ökad elektrifiering av transportsektorn är centralt vilket kräver mer forskning och utveckling på området. En större elektrifierad transportsektor kräver utbyggd laddinfrastruktur. Nya klimatsmarta drivmedel behöver användas där det gör mest nytta, till exempel inom flyg och tyngre transporter.

Maglev, hyperloop, eldrivna flygplan, drönare och satsningar på rymden kan verka orelevanta för den svenska transportmarknaden men utvecklingen går snabbt framåt. Sverige måste möta framtiden med ett öppet proaktivt sinne. Självkörande bilar och elvägar är projekt som redan prövas med framgång. Magnetstågen har inte utretts för svenska förhållanden vilket är under all kritik då den prognostiserade kostnaden är lägre än alternativet höghastighetståg. Testbäddar för hyperloop diskuteras i andra länder. Det är en utveckling som Sverige borde följa noggrant. Postdistributionen kan anta nya former med framväxten av drönare. Rymdsatelliter ger möjligheter till nya digitala produkter som kan påverka framväxten av förarlösa farkoster och fordon. Sverige behöver vara med på tåget in i framtiden och delta mer aktivt i innovativa processer.

Nationell mobilitetsplan

Sverige behöver utforma en modern mobilitetsplan som omfattar alla transportslag och som sätter konsumenten i centrum. De som reser ska enkelt kunna göra klimatsmarta val genom att alternativ som buss, pendeltåg, elcykel och bilpooler finns valbara på en och samma plattform. En bredare definition av vilka transportmedel som kan ingå i kollektivtrafiken underlättar för smidigare och effektivare transporter. Mobilitetsplanen ska göra det enkelt att jämföra priser och tidtabeller.

En integrering av olika mobilitetstjänster förutsätter digitala plattformar. Vi ser att flexibla nationella biljettlösningar behöver utvecklas i syfte att underlätta för resenären att använda flera transportmedel. Med ett nationellt kollektivtrafikkort för hela Sverige skulle det bli möjligt att på förhand betala för en eller flera givna kollektivtrafikregioner. Liberalerna har avsatt medel till Trafikverket i höstens budget för att genomföra en pilotstudie kring hur en mobilitetsplan kan möjliggöras med både offentliga och privata aktörer.

2 Finansiering

Samhällsekonomiska analyser

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. 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.

Infrastrukturavgifter och offentlig-privat samverkan (OPS)

Bredare användning av OPS öppnar upp för fler projekt och snabbare utbyggnad av infrastruktur. Idag finansieras de flesta infrastrukturinvesteringar främst genom statliga anslag. Medfinansiering förekommer i viss utsträckning i form av bidrag från kommuner, landsting, företag, EU samt brukaravgifter och trängselskatt. Det finns stor positiv erfarenhet internationellt av samverkan mellan det offentliga och privata aktörer vid utbyggnad och drift av infrastruktur.

Även infrastrukturavgifter, såsom bropeng eller trängselskatt, skapar möjlighet att anlägga mer infrastruktur. Öresundsbron, Svinesundsbron, Skurusundsbron, E4 över Sundsvallsfjärden och väg 50 över Motalaviken är några exempel på projekt som idag är avgiftsbelagda.

Ekonomiska styrmedel för ett bättre klimat

Vi utgår från principen att förorenaren betalar och grön skatteväxling. Vår gröna politik syns till stor del i skattetabellerna där vi i förhållande till regeringen höjer miljö- och klimatskatterna med 5 miljarder 2018. En klimatsmart politik kräver generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel som koldioxidskatt på fossila bränslen och ett utvecklat och reformerat utsläppshandelssystem inom EU. Transportsektorn måste sänka utsläppen och här föreslår vi en omvänd miljöbilsbonus, regionaliserat reseavdrag, höjt förmånsvärde för icke-miljöbilar m.m. Vi är mycket kritiska till regeringens subventioner till privata inköp av till exempel bilar och elcyklar. Varför slösa skattepengar på dem som har råd att köpa en Tesla?

Vägen mot ett klimatsmart samhälle kräver också långsiktiga investeringar. Det handlar om strukturella investeringar som till exempel är kopplade till infrastruktur och där det offentliga är avgörande för att investeringarna ska bli av. Fokus ska vara på att få ner utsläppen och stöd ska inriktas mot insatser där investerade medel har störst klimateffekt. Det handlar om åtgärder som kommer många till del och som bidrar till omställningen mot ett klimatsmartare samhälle. Det kan handla om att anlägga biogasanläggningar, cykelinfrastruktur för att underlätta cykelpendling eller laddinfrastruktur för att främja användandet av elbilar. I utvecklingen av hållbara städer kan eldrivna stadsbussar vara en del av lösningen. Det är dock viktigt att elskatten ges en översyn. Elskatten hämmar utvecklingen av elbussar och gynnar spårbunden trafik. Ett reduktionspliktssystem med krav på drivmedelsleverantörer att leverera en viss andel biodrivmedel och viss klimatprestanda per år behövs men vi ser gärna ett tydligt fokus på tunga fordon.

3 Transportmedel

Järnväg

Tåget har en avgörande roll i arbetet mot målet om ett fossilfritt Sverige år 2030. Utsläppen kan minska markant om fler väljer tåg istället för flyg eller bil. Tågtrafiken drabbas dock återkommande av förseningar till följd av haverier på spår, signalfel och störningar i luftledningarna. Behoven av investeringar och underhåll av järnvägen är därmed stora. Ett robust och punktligt järnvägssystem är en förutsättning för att fler ska välja tåget. Det är viktigt att resenärerna kan lita på att tåget kommer fram i tid och kan använda restiden effektivt. För att uppnå högre punktlighet behöver flaskhalsar som stoppar upp trafiken byggas bort. Lågtrafikerade banor kan öka tillgängligheten och bör i vissa fall prioriteras i högre utsträckning.

Vi anser att konkurrens inom järnvägssektorn är bra. Forskning från bl.a. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har visat att järnvägsmarknaden påverkats

positivt av avregleringen och att konkurrens har bidragit till effektiviseringar och innovationer.

Höghastighetståg

Liberalerna har sagt nej till regeringens satsning på höghastighetsbanor. Skälet är att kalkylerna har en prognos på hundratals 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 kommer prioriteras bort.

Underhåll

Det är viktigt att Sveriges befintliga järnvägar underhålls. Nya satsningar får inte påverka det långsiktiga underhållet negativt. Det behövs ett robust, tryggt och säkert järnvägssystem. Men det är inte bara stora satsningar på underhåll som krävs utan även att de medel som avsätts används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Det är viktigt att ansvarigt verk systematiskt arbetar med uppföljning och att förbättra sin roll.

ERTMS

Tanken bakom implementeringen av det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS är att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik. Det finns dock stora problem med implementeringen av signalsystemet och kritiken mot införandet är omfattande i flera berörda länder. En stor del av kritiken ligger i att ERTMS är inte är färdigutvecklat eller standardiserat på EU-nivå. Liberalerna tillsammans med flertalet aktörer i branschen har tydligt uttryckt att det finns starka skäl att pausa införandet i Sverige till dess att problemen med signalsystemet är lösta. Samtidigt måste kostnaderna på runt 20 miljarder och den tekniska funktionaliteten tas i beaktning. Ett nära samarbete med branschen är avgörande i ett sådant analysarbete.

Säkerhet

Vikten av hög säkerhet i transportsystemet är en aktuell fråga. Järnvägssystemet med ett stort antal passagerare både på tåg och på anslutande stationer är ett öppet system jämfört med exempelvis luftfarten och den kontroll som sker i anslutning till flyg. Det finns skäl att se över om åtgärder behöver vidtas eller lagstiftning justeras för att förstärka säkerheten för dem som befinner sig på tåg och järnvägsstationer. Det bör därmed tillsättas en utredning kring järnvägens säkerhet.

Längre och tyngre godståg

Att införa längre och tyngre godståg är ett sätt att öka kapaciteten i järnvägssystemet. I delar av Europa, t.ex. Danmark, tillåts tåg på upp till 835 meter. För att möjliggöra för längre godståg behövs en del små investeringar i bl.a. mötesstationer och förbispår som är tillräckligt långa. Genom små åtgärder kan kapaciteten ökas på landets järnvägar på ett kostnadseffektivt sätt.

Luftfart

Svenskarna reser allt mer – det är positivt i en globaliserad värld. Liberalerna vill inte förhindra resandet i sig utan fokusera på att minska utsläppen. Flyget liksom andra transportslag ska stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen. Samtidigt måste högre kostnader för flygtrafiken också beakta den roll som flyget har att hålla Sverige, ett land med långa avstånd, samman. Det är utsläppen – inte flygtrafiken i sig – som är problemet.

Sverige ska driva på för en europeisk flygskatt och att flyget internationellt ska betala för sina klimatkostnader. På nationell nivå vill vi pröva ett system med differentierade landningsavgifter utifrån hur mycket biobränsle som används vid flygningar tillsammans med ett reduktionspliktssystem och klimatdeklarationer. En framtida europeisk flygskatt bör vara utformad på ett sätt så att den inte träffar all flygtrafik lika utan att den istället främjar flyg med lägre klimat- och miljöpåverkan till exempel genom att vara differentierad med avseende på bränsle, flygplansvikt och bullernivåer. Vi vill utreda konsekvenser och effekter av mervärdesskatt för utrikesflyget.

Tillgång till flyg bidrar till den regionala konkurrenskraften

De mindre regionala flygplatserna finansieras ofta av kommunerna tillsammans med staten. Flygplatserna bidrar till mindre städers konkurrenskraft och har på så sätt stor regional betydelse. Andra flygplatser gynnas även genom att de erhåller intäkter från resande till och från regionala flygplatser. Det behövs en översyn avseende de regionala flygplatsernas överlevnad.

Arlanda flygplats är en viktig central hub för både nationell trafik och utrikestrafik. En utveckling av preclearance till USA, dvs. amerikansk gränskontroll, har diskuterats men på grund av regeringens planer på att införa en nationell flygskatt ändras nu förutsättningarna. Vi vill utveckla Arlanda. Flygplatsens funktion säkerställer jobb och tillväxt i hela landet. Den nationella flygstrategin med exempelvis en ytterligare landningsbana är viktig för att utveckla Sveriges luftfart.

Marktransporter till flygplatser

De klimatsmarta marktransporterna måste öka till och från flygplatserna. Arlanda är ett exempel med goda marktransporter till och från flygplatsen. Det behövs mer åtgärder så att fler resenärer väljer klimatvänliga marktransporter. Till exempelvis Skavsta sker majoriteten av marktransporterna med bil, något som förhoppningsvis kommer att ändras när Ostlänken utvecklas och nya resvägar blir möjliga. Målsättningen för samtliga flygplatser bör vara att de klimatvänliga marktransporterna ökar.

Sjöfart

Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart. Liberalerna har bidragit till arbetet vad gäller en maritim strategi. Våra vattenvägar är viktiga för att öka andelen hållbara transporter. Ur klimatsynpunkt är det bra att det sker en omlastning av gods från exempelvis väg till sjöss.

Inre vattenvägar

Det finns flera vattenvägar och ett stort antal hamnar i Sverige, vilket innebär att det finns goda möjligheter att avlasta vägnätet. Inlands- och kustsjöfarten måste bli mer konkurrenskraftiga. Våra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren måste värnas och rustas upp.

Östersjön

Östersjön är känslig ur miljösynpunkt. Vi har kommit långt när det gäller utsläpp av avgaser och spillvatten från färjetrafiken på Östersjön. Sverige bör, i samarbete med övriga Östersjöländer, arbeta för att ytterligare förbättra krav på emissioner från övriga sjöfarten. På längre sikt bör Sverige arbeta genom EU för att eliminera användningen av tjockolja för all fartygstrafik som trafikerar europeiska hamnar.

Tjockolja

Tjockolja innehåller stora mängder svavel som ger ifrån sig svarta partiklar. De svarta partiklarna drar till sig värme när de hamnar på is. Oljan används ofta av fartyg på internationella vatten och prisskillnaden mot alternativa bränslen gör användningen av tunga oljor ekonomiskt fördelaktig. Ekonomiska styrmedel måste utvecklas även för sjöfart. Det är nödvändigt att överväga ett globalt förbud genom FN:s sjöfartsorgan IMO. Sverige har länge drivit frågan i Arktiska rådet om åtgärder för att minska utsläppen av sot.

Farledsavgifter och vinterunderhåll

Sjöfartsverket betalar för vinterunderhållet av transportleder genom att farledsavgifter tas ut och finansierar isbrytningen. Det behövs en översyn av hur finansieringen av farledsunderhåll ska se ut för att inte belasta sjöfarten negativt ur konkurrenssynpunkt. Fyrstegsprincipen ska dessutom även gälla sjöfartens infrastruktur och undantag och avsteg från principen ska tydligt motiveras och redovisas.

Vattenvägarna kan ibland hamna i konflikt med att känslig miljö ska skyddas. Det kan vara att havsmiljön i sig ska värnas eller frågor som stranderosion med mera. Det bör vara möjligt att ändra rutter för att undvika eller minska sjöfart i särskilt känsliga områden.

Kollektivtrafik till sjöss

Sjöburen kollektivtrafik har potential att i större utsträckning fungera som ett avlastande komplement till buss, spårvagn och tunnelbana. Kollektivtrafik till sjöss gynnar resenärerna och därför bör regeringen aktivt vidta åtgärder för att underlätta och öka möjligheterna att bedriva kollektivtrafik till sjöss.

Hamnar och mindre vägar

Sjöfarten har en stor betydelse för trafikintensiteten i övriga transportsystemet, därför är det viktigt att transporten till och från hamnarna är effektiv. Mycket av godset som anländer till hamnarna lastas om till lastbil eller tåg. Det måste därför säkerställas att vägarna i anslutning till hamnarna har tillräcklig bärighet.

Cykling

Vi ser behovet av att införa ett nationellt kunskapscenter för cykling som stöttar kommuner och regioner i relaterade frågor. Kunskapscentret ska kunna bidra till utvecklingen av regelverk på nationell nivå men det finns även ett ökat behov av att samordna strategier, dela kunskap om hur cykling ska prioriteras vid målkonflikter, sprida goda exempel och underlätta för samverkan mellan olika huvudmän, både statliga och lokala. Stöd behövs även i frågor som rör infrastrukturinvesteringar, exempelvis vad som är god standard vid nyanläggning av cykelvägar. Statsbidrag till kommunerna hjälper inte om berörda aktörer inte har kunskap om utformning och anläggning av infrastruktur. Exempelen är många på hur nyanlagda stråk kan ha hinder mitt i vägbanan eller på hur stråk plötsligt tar slut.

Därtill vill vi se över vissa skatteregler kopplat till cykelpendling. Om en arbetsgivare köper en cykel till en anställd för cykelpendling ska cykeln förmånsbeskattas. Om samma anställd istället cyklar på gymmet kan avdrag göras. Det vore rimligt att se över reglerna så att incitamenten för cykelpendling ökar. Att fler cyklar istället för att ta bilen till jobbet är bra för klimatet och för folkhälsan. Barnens möjligheter att cykla ska uppmuntras. Liberalernas helhetsförslag för att skapa förutsättningar för cykling återfinns i vår cykelmotion.

Bilar och samåkningspooler

Fler miljöbilar istället för fossila bilar behövs. Kraven för miljöbilar ska förenklas, förtydligas men också skärpas. Bilar som drivs med fossilt bränsle ska inte klassas som miljöbilar. Fler elbilar och olika former av laddhybrider på vägarna är en viktig del av lösningen. Mycket kan lösas av marknadskrafterna men det är rimligt att skattemedel används för att stimulera utbyggnad av en laddinfrastruktur till exempel för att öka möjligheterna att åka längre sträckor med elbil. Miljöbilar ska gynnas i förhållande till fossilbilar. Miljözoner bör införas i fler städer där endast miljöbilar får köra. Inom vissa områden ska endast fossilfria fordon tillåtas. Det är positivt att fler avstår från att äga egen bil för att istället till exempel nyttja bilpooler. Bilpooler och smart korttidshyra av miljöbilar bör främjas på kommunal nivå genom förbättrade och förenklade regler, till exempel genom attraktiv parkering, differentierade parkeringsavgifter eller möjlighet att använda bussfiler i lågtrafik.

Bilåkandet måste minska framförallt där kollektivtrafiken är väl utbyggd. Därför vill vi kraftigt begränsa reseavdraget där det finns en fungerande kollektivtrafik i förhållande till de delar av landet där människor på ett helt annat sätt är beroende av bilen. Vi vill pröva vägavgifter på motorvägssträckor där det finns särskilt goda kollektivtrafikalternativ. Miljöbilar ska kunna undantas från vägavgifterna. Utifrån principen att förorenaren ska betala är det rimligt att bensinskatten höjts och att bränsleskatten indexeras.

En översyn och uppdatering av lagstiftning och regelverk för att kunna tillåta självkörande bilar på våra vägar är nödvändig. Den förändring som självkörande bilar innebär kommer att gynna såväl miljön som trafiksäkerheten och även erbjuda möjligheter till investeringar och jobb. Sverige ligger långt fram i teknikutvecklingen för självkörande fordon. Regelverket är tillåtande när det kommer till testverksamhet men lagar och regler kommer att behöva ändras för att självkörande bilar ska kunna

rulla på svenska vägar. Regeringen behöver ta ett grepp om detta och undanröja hinder för att påskynda utvecklingen.

Dubbdäcksavgift

En dubbdäcksavgift bör vara möjlig att införa för att påverka dubbdäcksanvändning och minska utsläpp av partiklar. Möjligheten att välja dubbdäck, när vägförhållandena så kräver, är viktig. Delar av Sverige har vägförhållanden som är besvärliga vilket gör att bilisten bör kunna göra de val man anser nödvändiga av trafiksäkerhetsskäl. Därför är förbud inte en optimal lösning. Ett alternativ till att minska dubbdäcksanvändning i regioner som har förutsättningar för detta är en avgift. Systemet bör vara differentierat utifrån dels klimatförhållanden, dels stora problem med lokala luftföroreningar. Avgifter ska kunna tas ut för olika tidsperioder. De medel som dubbdäcksavgiften inbringar ska gå tillbaka till regionerna för lokala förbättringsåtgärder och underhåll. Det kan innebära dammbindningsmetoder, ökad sandsopning, förbättrad infrastruktur, lagning av vägbanor och fler åtgärder. Systemet har prövats i kommuner i Norge och gett många positiva effekter. Där gäller ”piggedekkegebyr” i Oslo och några städer till. Klimatförhållandena i Norge och Sverige är liknande. Vi förordar att ett liknande system prövas i Sverige.

4 Vägar, åkerinäring och säkerhet

Vägar och enskilda vägar

Vägrafiken är viktig för att hela landet ska fungera. Sverige är ett glesbefolkat land men mycket av svensk basindustri kommer från lands- och glesbygd. Regioner som saknar fungerande kollektivtrafik eller har näringar som kräver transporter är helt beroende av att det finns ett vägnät som fungerar.

Även de enskilda vägarna är viktiga och bidrar till framkomlighet för både allmänheten och godstrafik. Många transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar. Det finmaskiga vägnätet måste vara hållbart och ha en bra standard för bärighet och belastning. Regelverket kring statsbidrag för broar på enskilda vägar bör ses över.

Vägar för 74-tonslastbilar

Regeringens förslag är att 74-tonslastbilar ska tillåtas på 8 % av Sveriges vägar. Att begränsa vägnätet för tyngre lastbilar i syfte att leda över transporter till andra trafikslag är inte effektivt. Vi anser istället att bärigheten ska vara det som avgör om lastbilarna tillåts eller ej. För näringslivet är det viktigt att sammanhängande stråk upplåts. Bli vägnätet för avgränsat kan omlastning behöva ske vilket hämmar intermodaliteten. Det kan även ge effekten att många näringar saknar incitament att investera i nya större fordon. Självklart är det bra om järnväg och sjöfart används i större utsträckning där så är lämpligt och möjligt, men Sverige och de svenska basnäringarna behöver alla trafikslag i kombination. Överflyttning mellan trafikslag sker även i flera riktningar. Ofta är goda vägförbindelser en förutsättning för att gods ska kunna lastas om till sjöfart och järnväg.

Intermodalitet

Intermodalitet bör stå i fokus när stråk för godstransporter planeras. Intermodalitet innebär att gods eller personer kan transporteras med flera olika transportsätt för att förflytta sig mellan position A och B. Transporter av varor inleds ofta på mindre vägar där lastbilstransporter är det enda alternativet, för att sedan lastas om till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss. Intermodaliteten i systemet är en viktig faktor för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Om vägnätet inte får utnyttjas fullt ut för transporter med tungt gods trots att bärighet finns, riskerar utvecklingen mot ökad intermodalitet att hämmas. Vi anser mot denna bakgrund att begränsningar av vägnätet i syfte att förhindra en överflyttning av gods från järnväg och sjöfart till lastbil är ytterst olämpliga. Möjligheten att frakta gods på järnväg och till sjöss ska underlättas genom attraktivitet och tillgänglighet – inte genom politiska beslut som hindrar vägtransporter.

Yrkestrafik

Yrkestrafikens villkor måste ses över. Åkerinäringens kör- och vilotider är inte anpassade för den verklighet som råder. Flexibilitet saknas vid exempelvis extraordinära händelser. Om extraordinära händelser som laviner och stormar kräver evakuering av passagerare på tåg eller andra ställen kan evakueringsinsatser påverkas negativt av kör- och vilotider. Detta kan hindra att en insats fullföljs. Kravet på vila och pauser oavsett insats är inte anpassat för extraordinära händelser. Om regelverken inte följs åläggs dessutom transportören höga vitesbelopp. Regleringen av kör- och vilotider måste ses över.

Rekrytering

Yrkestrafiken har stora rekryteringsbehov. Det saknas tiotusentals förare i framtiden och behoven kommer att öka med stora pensionsavgångar. Kraven på yrkesförarkompetens gäller i alla länder inom EU samt i Norge, Island och Liechtenstein, det vill säga alla EES-stater. Enbart inom lastbilsförarområdet behövs det årligen upp till 6 000 nya förare. Yrkets attraktivitet påverkas negativt av regler och förutsättningar att finansiera körkortsutbildningen. Arbetsförmedlingen upphandlar utbildningar men dessa riktas till sökande på arbetsmarknaden; rekryteringen måste breddas. Det tar även tid att validera körkort från andra länder vilket bör påskyndas.

En yrkesförarutbildning för att utföra persontransporter med buss inom gymnasieskolan ger D-körkort vid 18 års ålder. Efter studier vid en utbildning tillhandahållen av aktör på uppdrag av Transportstyrelsen eller vid komvux kan D-körkort tas vid 21 år i stället för 24 år som gäller normalt sett. Vi anser att åldersgränserna bör ses över. Att upprätthålla en ålder på 24 år påverkar rekryteringen negativt. Möjligheten att sänka åldersgränsen bör övervägas och fokus bör läggas på vilken utbildning som ska vara genomförd och godkänd.

Det måste även vara möjligt att byta yrke och bli yrkesförare senare i livet. Finansieringen för att ta körkort är bristfällig. Yrkesförare som utför gods- eller persontransporter med lastbil eller buss måste förutom förarutbildningen gå en yrkeskompetensutbildning. Från september 2016 krävs ett yrkeskompetensbevis för att få köra godstransporter med tung lastbil. Motsvarande krav gäller för persontransporter

med buss sedan september 2015. Det krävs en fortbildning på minst 35 timmar för att erhålla ett yrkeskompetensbevis.

Vinterdäckskrav för fordon över 3,5 ton

I Sverige finns det sedan år 2013 ett vinterdäckskrav när vinterväglag råder även för tunga fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Kravet på vinterdäck gäller fordonets drivaxel men inte tillhörande hjul på släp. Om väggreppet är sämre på släpets hjul finns det en risk för att ekipaget viker sig vid inbromsning. Det är angeläget med lagkrav på godkända däck som är anpassade för vinterklimat på alla fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Detta är av stor vikt för en högre trafiksäkerhet på vägarna.

Trafiksäkerhet

År 1997 beslutade riksdagen om nollvisionen. Den innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Det finns enkla åtgärder som kan införas som kan leda till färre olyckor. Oskyddade trafikanter såsom cyklister drabbas. Reglerna i trafikförordningen gällande väjningsplikten bör ses över. Uppkomsten av döda vinklar måste förebyggas. Regelverken och utformningen av vägmarkeringar behöver en översyn. Ökad tydlighet i reglerna underlättar tillvaron för alla trafikanter och de oskyddade trafikanterna värnas bättre med förhoppningsvis färre olyckor och ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten bör även gälla vägar som klassas som länsvägar. Möjligheten att ta sig till en busshållplats under säkra förhållanden är viktig. Inte minst för skolbarn. Nollvisionen bör även omfatta kollektivtrafiken.

Nationella leder och skoterleder

Skotern är ett hjälpmedel för att förflytta sig i de mer obebodda delarna av landet, inte minst i fjällvärlden. Skotern gör det möjligt att idka näringsverksamhet, utöva fritidssysselsättningar, utveckla besöksnäringen samt möjliggör viss samhällsservice som exempelvis räddningstjänst. Det statliga ledsystemet och skoterlederna måste underhållas och rustas upp. Ledsystemet består av ca 550 mil leder varav en del är tillgängliga för skoterkörning. Det finns en stor underhållsskuld i infrastrukturen där delar av lederna, broarna och skyltningen förfaller. Prioriteringar har lett till sämre underhåll av skoterlederna vilket ökar risken för olyckor och minskar framkomligheten.

Ett fungerande ledsystem skyddar känslig miljö från skotertrafik. Anvisad led kan begränsa körning i andra områden där idag konflikter kan uppstå mellan markägare och skoterägare. Vi ser att märkning av passager på sjöisar behöver förbättras och sladdning av leder måste finansieras. Det lokala ansvaret för lederna är i huvudsak baserat på ideella organisationer. Dagens ansvar och ekonomiska modeller som berör lederna behöver ses över.

Hästvägar

Bristen på säkra hästvägar ökar risken för olyckor och för konflikter. Hästrelaterade vägar bör ingå i infrastrukturplaneringen för att bl.a. säkerställa att det finns säkra passager för hästkipage som ofta framförs av barn och ungdomar. För den som leder en

häst eller rider där gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar. För den som kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Enligt Transportstyrelsen ska den som ger sig ut med häst i trafiken färdas på höger sida av vägen, så nära kanten som möjligt. Man får inte färdas på gång- eller cykelbanor, och hastigheten får inte vara högre än att man behåller kontrollen över hästen och kan stanna om det behövs. Bestämmelserna om väjningsplikt och stopplikt gäller. En ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn bör prioriteras. Därför bör säkra hästvägar utformas och en översyn göras vad gäller trafiksäkerheten för hästrelaterade verksamheter.

5 Post och it

Post

En fungerande postservice är en del av samhällets basservice. Utvecklingen av digitala tjänster har lett till minskat antal brevfrösendelser. Men genom e-handel ökar samtidigt mängden paketfrösendelser. Denna utveckling påverkar medborgarna i Sverige olika. Det är viktigt att garantera rimlig service även på landsbygden. Vi vill se möjlighet till differentierade avgifter för t.ex. övernattbefordran. Ett differentierat porto är rimligt att överväga. Konsumenten ska kunna välja och en snabbare leverans kan få kosta mer. Vi ser möjligheten att samordna samhällstjänster med aktörer på lokal nivå som kan skapa den moderna "lanthandeln". Detta kan bli ett lokalt nav för en rad tjänster.

En viktig frågeställning är om samdistribution av brev och tidningar kan effektivisera postutdelningen. Det skulle sannolikt leda till bättre service och färre transporter. Villkoren i postförordningen reglerar övernattbefordran och villkoret förhindrar möjligheten att samordna distribution av brev och tidningar. Dessa villkor bör ses över.

Digital infrastruktur och bredband

Till infrastruktur hör även möjligheter att kommunicera genom digitala lösningar. I dag har Sverige en stark position inom it-området, men många som bor i lands- och glesbygd har fortfarande inte tillgång till bredband. Det påverkar inte bara möjligheten att kommunicera, umgås och få tillgång till nöjen utan även möjlighet att driva företag. Allt fler välfärdstjänster utvecklas även utifrån digitala möjligheter. Dels för att hantera privatekonomin och arbete men även för att ta del av framtidens sjukvård och omsorg. När tjänster flyttar över till framtidens tekniklösningar måste även invånare i de gleasa delarna av Sverige ges möjlighet att kliva på det digitala tåget. Det behövs strategier kring hur tele- och kommunikationsnät kan stödja det framtida servicebehovet inom transport och kommunikation. Vi anser att kopparnätets avveckling tidigast kan ske när alternativa lösningar finns att tillgå. Auktionering av 700 MHz ska ta hänsyn till blåljusmyndigheternas behov och vissa frekvenser måste reserveras för deras användning.

Bredband skapar digital infrastruktur som möjliggör tillväxt över hela landet. Liberalerna vill fortsätta verka för bättre it-kapacitet såväl i städer som i glesbygd. Lokaliseringsprincipen enligt kommunallagen bör ses över. Den hämmar utbredningen

av fiber. Energibolag kan enligt kommunallagen verka över kommungränser; bredband bör även vara möjligt att anlägga på liknande sätt. Administrativa gränser bör inte hämma byggandet av nödvändig infrastruktur.

Resfri kommunikation

Alla ska kunna vara en del av det digitala samhället och därför vill Liberalerna utveckla en digital allemansrätt som garanterar stabil och snabb uppkoppling och bredband i hela landet. Det möjliggör utvecklingen av resfri kommunikation, något som bidrar till att vi transporterar oss mindre. Skype, Facetime, Viber och andra plattformar gör det möjligt att kommunicera inte bara med släkt och vänner utan också med sjukvård, utbildningsanordnare, hemtjänst och företag. Med god tillgänglighet till bredband underlättas möjligheten att bo och verka i hela landet.

Nina Lundström (L)

Christer Nylander (L)

Emma Carlsson Löfdahl (L)

Maria Weimer (L)

Tina Acketoft (L)

Mats Persson (L)