

Motion till riksdagen 2016/17:3119

av **Anders Åkesson m.fl. (C)**

En klimatsmart och jämställd transportinfrastruktur för hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att starkare incitament för en omställning av alla transporter behövs för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i stället för att arbeta för nationella incitament till internationella transportslag ska Sverige vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en stärkt konkurrenskraft inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi med tydliga mål för elfordon och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att via regelförändringar förbättra framkomligheten med cykel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid trafikplanering ge män och kvinnor mer lika förutsättningar att nyttja kollektivtrafiken än vad de har i dag i syfte att minska klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att trygga och tillgängliga trafikmiljöer beaktas i planeringsarbetet för infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 km ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt utreda hur ett regelsystem inspirerat av Finland för ett förenklat förfarande för att ändra andelstal i samfällighetsföreningar föreslaget av Riksförbundet Enskilda Vägar kan införas i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas för att säkerställa att längre och tyngre lastbilar och tåg skyndsamt tillåts på ett tillräckligt, funktionellt och sammanhållet väg- och järnvägsnät i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerhet och tillsyn samt minska olagliga cabotagetransporter och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna i syfte att rätt värdera industrins och godsflödets betydelse och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslag för underhåll ska kunna förskjutas över budgetår och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonder bör ges möjlighet att investera i infrastruktur i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att PTS mål om att öka mobiltäckningen där det i dag finns brister för att ge garanterad tillgång till mobilt bredband och telefoni i hela landet snarast uppnås via auktionen av 700 MHz-bandet och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett krav på tvådagarsbefordran av brev ska ersätta kravet på övernattbefordran för att möjliggöra samdistribution av tidningar och post och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka postverksamhetens effektivitet och minska miljöpåverkan genom att möjliggöra samdistribution av post och tidningar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att postnummersystemet ska vara tillgängligt för alla postoperatörer och tillkännager detta för regeringen.

Långsiktigt hållbara transporter

Många olika förnybara bränslen behöver utvecklas och kommersialiseras och fler transporter elektrifieras för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Detta innebär att starkare incitament behövs för fordonsflottan, men även för flyg- och sjötransporter. Vi behöver förstärka möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna. För det behövs en fossiloberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar, bättre kollektivtrafik såsom buss, tåg och taxi i hela landet, utan att straffbeskatta de som har långa avstånd. För att tydliggöra för branschen behövs långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel.

I takt med att fordonen blir allt energieffektivare och bränslesnåla kommer energiskatterna få en allt mindre styrande effekt och nya typer av styrmedel behöva utvecklas för att driva på utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta. När vi väl når målet om en fossiloberoende fordonsflotta bör det i teorin innebära att skatteintäkterna uteblir förutsatt att energiskatterna faller på fossila bränslen i en strävan efter att främja förnybara, mer hållbara drivmedel. Därför anser Centerpartiet att vi behöver titta på den långsiktiga beskattningen av fordonsflottan för att fortsatt vara miljöstyrande till år 2030 och därefter.

Höjd klimatambition för fordonsflottan

Utsläppen från transportsektorn är den största klimatutmaningen i Sverige. Enbart inrikestransporterna står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. Fossila bränslen ger dessutom negativa hälsoeffekter på grund av utsläpp av luftföroreningar. Med Centerpartiet och alliansregeringen ökade andelen förnybar energi i transportsektorn från tre procent till 18,7 procent. Centerpartiet fortsätter vara pådrivande i denna omställning och främjar det förnybara och miljövänliga i hela landet. Genom långsiktiga målsättningar och styrmedel som premierar de förnybara alternativen framför de fossila har vi åstadkommit goda resultat och som första land uppnått vårt 2020-mål om 10 procent förnybart i transportsektorn. Centerpartiet vill bygga vidare på detta och se än mer förnybart i transportsektorn med vårt mål att ha en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Som ett delmål mot en fossiloberoende fordonsflotta anser vi att Sverige bör höja ambitionerna till 30 procent förnybar energi i transportsektorn till år 2020.

En fossiloberoende fordonsflotta är ett ambitiöst mål som innebär en enorm möjlighet att ta ledningen i den globala omställningen när smarta lösningar skapas av innovatörer med teknikskiften till det förnybara, energi- och resurseffektiva. Svensk miljöteknik är och kan fortsatt vara en exportframgång som bereder väg för miljövänliga transporter världen över.

Internationellt klimatarbete för flyg och sjöfart

Vi behöver finna system för att göra flyg, sjöfart och tåg mer miljövänligt. Flyget knyter ihop orter och länder och möjliggör för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir allt mer energieffektiva. Men vi anser att både flyget och sjöfarten ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen. Det pågår förhandlingar för ett internationellt marknadsbaserat system för att

minska flygets miljöpåverkan vilket skulle vara det mest effektiva styrmedlet, men detta ser vi ännu inte resultatet av. Centerpartiet anser därför att Sverige ska vara pådrivande för att skapa internationella lösningar för både sjöfart och flyg istället för att, som regeringen vill, arbeta för att nationellt beskatta internationella transportslag. Det utesluter heller inte behovet av fortsatt arbete för energieffektivisering och framtagande av förnybara bränslen. Åtgärder för internationella lösningar kan inkludera utvecklandet av strategier för hållbara bränslen inom flyget eller bättre tillgänglighet för alternativa drivmedel inom sjöfarten. Centerpartiet vill därför främja forskning och utveckling av biodrivmedel för flygindustrin.

Klimatinriktad och konkurrenskraftig svensk sjöfart

Vad flyget är för människor är i stor utsträckning sjöfarten för vårt gods. Den allra största delen av vår export och import går via våra drygt 50 hamnar vidare ut på havet. Globalt sker 90 procent av världens handel via internationella sjötransporter. Havet och luften utgör också en befintlig, och till sin natur mer gränslös, infrastruktur med helt andra förutsättningar än vägar och järnvägar vilka behöver planeras, finansieras och byggas.

Skandinavien och Sverige är omgivet av vatten och sjöfartsnäringen är därför av central betydelse för vårt välstånd och vår handel. Sjöfarten är en relativt miljövänlig transportform med en stor potential att ytterligare minska sin miljö- och klimatpåverkan. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och miljömedvetenhet. Genom en stark svenskflaggad handelsflotta som även ligger i framkant i arbetet med lägre svavelutsläpp och en minskad klimatpåverkan kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten och dess anställda. Genom ett aktivt internationellt samarbete kan Sverige stärka sjöfartens fördelar ytterligare.

För Centerpartiet är det viktigt att den svenska sjöfartens konkurrenskraft inte försämras. Utflaggning av svenska fartyg inom rederier, handelsflotta och fiskefartyg riskerar att utarma kompetensen. Sveriges röst i internationella sammanhang och därmed vår möjlighet att påverka arbetsvillkoren för sjönäringen riskerar att tystna i takt med att allt färre fartyg bär svensk flagg.

Strategi för eldrift

De eldrivna fordonen kommer att behövas för att nå Miljömålsberedningens förslag till mål för transportsektorn om att utsläppen från inrikestransporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 års nivå. Som en del i målet är det viktigt att främja utvecklingen av eldrivna fordon genom att sätta upp långsiktiga regler för marknaden. Behovet av elektrifiering kommer att öka i framtiden och elektrifiering av transporter kan bidra till målpuppfyllelse även inom andra samhällsproblem, till exempel trängsel, buller och en förbättrad luftkvalitet. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt och elbilarnas räckvidd ökar betydligt för varje år, samtidigt som det finns en potential i Sverige att bli en viktig nation inom laddtjänster, laddteknik och smarta tjänster. Centerpartiet vill därför införa en nationell strategi med tydliga mål för elfordon i den svenska bilflottan och tillhörande laddinfrastruktur.

Bilpooler

En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och liksom i andra branscher kan ökat delande bidra till att resurserna används mer effektivt. Användningen av bilpooler är ett sådant exempel som kan vara ett viktigt steg för att minska utsläppen och samtidigt öka mobiliteten. Idag saknas dock en juridisk definition av begreppet bilpool, vilket försvårar för bland annat moms- och regelfrågor. En konsekvens är att kommuner inte kan skapa parkeringsytor för bilpoolsbilar eftersom kommuner inte kan tilldela platser till fristående bolag. Centerpartiet tycker därför att regeringen ska få i uppdrag att ta fram en juridisk definition av bilpool för att göra bilpooler mer lättillgängliga.

Förbättrad framkomlighet för cyklister

Cykeln tar mindre plats än bilen och genererar inga utsläpp samtidigt som cykling är bra för folkhälsan. Därför vill vi öka framkomligheten med cykel genom att bygga fler lokala och regionala cykelbanor och så kallade cykelmotorvägar och minska barriäreffekter från korsande spår och vägar. Centerpartiet anser att cykling ska ha en given plats som ett eget transportslag i infrastrukturplanering. I trafikplaneringen ska cyklister och gångtrafikanter ges en säkrare plats genom exempelvis cykelfartsgator, säkra korsningar och att parkeringsplatser längs gator omvandlas till cykelfält.

En tredjedel av våra resor är kortare än fem kilometer och då är cykel ofta ett bra alternativ. Idag sker knappt tio procent av våra resor med cykel. Intresset för cykeln som transportmedel har ökat. Med bra cykelleder, bättre vinterunderhåll på cykelvägarna och bättre bytespunkter mellan cykel och kollektiva färdmedel skulle cyklandet kunna öka betydligt. Ökat cyklande vore bra såväl för miljön och hälsan som för trängseln i våra städer.

Jämställdhet

Centerpartiet anser att vårt transportsystem ska vara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Idag reser kvinnor respektive män på olika sätt och värderar saker som säkerhet och miljö olika när det gäller trafiken. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser idag mer hållbart genom att de reser kollektivt och genom att de inte utsätter sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet.

Vägen till ett jämställt transportsystem är dock inte helt enkel. Statistiken visar att män pendlar mindre kollektivt än kvinnor, följaktligen finns olika förhållningssätt för att uppnå jämställdhet. För många utanför storstäderna och länscentrum är den egna bilen det enda alternativet oavsett kön. En lösning är att öka mäns kollektivåkande medan en annan är att öka kvinnors bilåkande. Med miljömålen i sikte är valet inte svårt. Men idag finns det en risk för att miljömål och metoder formuleras utifrån den målgrupp som redan väljer kollektivtrafik, det vill säga kvinnor. Därför är det viktigt att

inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering.

Ökad regional kollektivtrafik, såsom buss, tåg och taxi gynnar hållbar regionförstoring och därmed tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket mest gynnar gruppen kvinnor, som idag har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har. I syfte att uppnå en mera jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet beträffande ny transportinfrastruktur är alltså av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Därför ska kvinnor och män ha samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning, förvaltning och nyttjande. Ett sätt att göra detta är att redan i grupper med makt och inflytande i planeringsprocessen av transportsystemet tillförsäkra att det finns en jämn fördelning mellan män och kvinnor. Jämställdhetsbegreppet bör i detta sammanhang också definieras bredare än jämställdhet mellan könen och även ses i ett mångfaldsperspektiv där även funktionshindrade blir synliggjorda och bereds full tillgänglighet.

Kvinnor har starkare preferens för trygga trafikmiljöer. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn.

Enskilda vägar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. Det är de enskilda vägarna som möjliggör att en miljon människor dagligen kan påbörja och avsluta sin resa till jobb och hem. Samtidigt ger de oss tillgång såväl till friluftsliv som till stora delar av vår besöksnäring.

Av det svenska vägnätet består 43 000 mil av enskilda vägar, medan endast ca 10 000 mil är statliga och 4 100 mil kommunala. Ansvariga för de enskilda vägarna är väghållarna, exempelvis enskilda markägare, vägföreningar eller samfällighetsföreningar. Av dessa får 7 700 mil statsbidrag som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet.

De enskilda vägarna är även mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att de enskilda vägarna ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar på de svenska vägnäten, till förmån bland annat för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för övriga råvarutransporter. Många tunga transporter går på enskilda vägar både för jord- och skogsbruk och för övrig industri.

Centerpartiet medverkade i alliansregeringen till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de enskilda vägarna ska fortsätta främjas. Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och belastning. Därför måste prioritetsgraden för de enskilda vägarna höjas och förutsättningar ges för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Regelsystem för vägföreningar

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

Idag är det Lantmäteriet som är ansvarig för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, enligt vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i finska modellen innebär istället att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en väg, t ex när ett fritidshus övergår till helårs-boende eller tvärtom. Ytterligare en förenkling skulle ske om detta kan utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för de ca 40 procent av föreningarna som idag avstår från att ansöka om ändringar hos Lantmäteriet, dels på grund av att det är orimligt dyrt, dels på grund av att handläggningstiderna bara det senaste året ökat från sju till sexton veckor.

Förslaget bör kunna minska byråkratin i den utsträckning att 25 miljoner kronor årligen skulle kunna sparas och istället användas till att göra skillnad för det enskilda vägnätet. Vi föreslår därför att det skyndsamt utreds hur REV:s förslag kan implementeras i Sverige.

Tunga godstransporter

År 2014 kördes 84 procent av transportererna på fossila bränslen vilket resulterade i att transportsektorn stod för 34 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Det är därför ingen tvekan om att transportsektorn är en nyckel för att minska Sveriges totala klimatpåverkan.

Det finns stora miljö- och samhällsnyttor att tillvarata genom att möjliggöra transport av tyngre, längre och mer transporteffektiva fordon på det svenska väg- och järnvägsnätet. Samtidigt som ledig kapacitet utnyttjas mer optimalt och utsläppen av bland annat koldioxid minskar, förbättras konkurrenskraften för transportberoende näringar. Genom att möjliggöra för tyngre fordon att rulla på Sveriges vägar och järnvägar skulle näringar spara miljontals kronor samtidigt som det skulle skapa miljövinster. En 74-tons lastbil släpper ut betydligt mindre per transporterat ton än konventionella lastbilar.

Sedan 2009 pågår försök med längre och tyngre fordonståg än de som tillåts i Sverige i dag. Tillsammans med en rad olika studier visar försöken att utsläppen minskar med mellan 5 och 17 procent (i genomsnitt ungefär 10 procent) per transporterat ton. För att kunna tillvarata dessa samhällsnyttor tillsatte alliansregeringen en utredning för att möjliggöra transport med tyngre och längre fordon, lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton. Förslaget fick positivt gehör i remissvar från såväl branschen som myndigheterna och således finns förarbetet färdigställt. I vårt grannland Finland, som även är ett konkurrensland för svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt nyligen genomförts, från 60 ton till 76 ton.

I april 2014 gav alliansregeringen Trafikverket och Transportstyrelsen ett uppdrag om tyngre fordon på det allmänna vägnätet. I augusti 2014 lämnade Transportstyrelsen och Trafikverket ett förslag till regeringen om hur 74 ton ska implementeras i Sverige.

Myndigheternas förslag har sänts på remiss och flera relevanta remissinstanser och intressenter har lämnat konstruktiva förslag samt ställt sig bakom förslaget. Nu dröjer den rödgröna regeringen med implementering av beslutet, men klimatet väntar inte på en passiv regering. Reformen måste sjösättas i Sverige omedelbart och omfatta hela det svenska väg- och järnvägsnätet. Det är därför även viktigt att hela det svenska vägnätet ges förutsättningar att klara av att rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, till förmån bland annat för en väl fungerande konkurrenssituation för svensk skogsindustri.

Trafikpoliser

Centerpartiet tycker även det är viktigt att åkare på våra svenska vägar respekterar och arbetar med de värderingar som kommer till uttryck inom ”Fair Transport” (Sveriges Åkeriföretag) och som flera svenska åkeriföretag anslutit sig till. Arbete inkluderar trafiksäkerhet, klimatarbete och rättvisa arbetsförhållanden. I en osund konkurrenssituation med dumpade priser på en överetablerad marknad finns risk att både köpare och säljare av transporter tummar på säkerhet, miljötänk och socialt ansvar. Både köpare och säljare av transporter måste ta sitt ansvar för en säker, ren och långsiktigt hållbar åkerinäring. Det krävs kunskap för att kunna ställa rätt krav och se vad som utmärker en hållbar transport, och det behövs tydliga, men realistiska mål och rutiner för såväl krav och avtalsvillkor som uppföljning för att säkerställa målpuppfyllelse, men också för att verka för sund konkurrens.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage. Samtidigt minskar antalet trafikpoliser och tunga trafikkontroller vilket riskerar leda till ökat fusk med cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken.

Centerpartiet har föreslagit en ökning med minst 2 000 poliser fram till år 2020 och bättre möjligheter för polisen att bekämpa brott. Men detta är bara en av flera åtgärder som behövs för att komma tillrätta med problemen med olagliga cabotagetransporter. Det minskande antalet trafikpoliser består till stor del på pensionsavgångar av kompetenta och erfarna personer, och därför finns det nu ett behov av att fler poliser ska få utbildning inom bilinspektion.

Finansiering av transportinfrastruktur

I dagsläget finansieras den absolut största delen av all infrastruktur över statsbudgeten. Det har genom åren skapats en ”infrastrukturskuld” på omkring 300 miljarder, eftersom statens reformutrymme har en ekonomisk begränsning. För att genomföra nödvändiga investeringar i Sveriges infrastruktur samt beta av den upparbetade infrastrukturskulden är det nödvändigt att hitta nya finansieringsvägar för infrastruktur. Både svenska och utländska investerare, bland annat pensionsfonder, har visat intresse för långsiktiga investeringar i Sverige. I många med Sverige jämförbara länder finansieras sedan länge viktiga samhällseliga infrastrukturprojekt i offentlig-privat samverkan (OPS). Staten kan då identifiera projekt som lämpar sig för en OPS-lösning. Det kan röra sig om en

järnväg, en utbyggd hamn eller en motorvägssträcka. OPS-finansiering öppnar för nya projekt som annars skulle skjutas på framtiden eller möjligen aldrig bli av.

Nya former av finansiering av infrastruktur, utöver statsbudgeten, leder till att investeringar genomförs samtidigt som kostnaden för statskassan minskar. I praktiken kan man göra mer på kortare tid utan att statens finanser äventyras. Centerpartiet ser hela landet och vill att det ska finnas bättre möjligheter för investerare att aktivt bidra inom exempelvis större nationella projekt. På så vis kan en större del av statens pengar användas till investeringar som är viktiga lokalt eller regionalt. Med större resurser får hela landet möjlighet att genomföra viktiga tillväxthöjande infrastruktursatsningar. Centerpartiet vill därför att Trafikverket ska få i uppdrag att identifiera ett antal lämpliga större objekt väl lämpade för att drivas som så kallade OPS-projekt.

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

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller

Samhällsekonomiska kalkylmodeller ligger till grund för vilka beslut om investeringar som fattas. Det är därför helt avgörande att kalkylmodellerna är rättvisande. I dagens modeller framgår inte nyttan av tillförlitliga godstransporter i kalkylmodellerna. Med en felaktig eller ofullständig kalkyl kommer felaktiga samhälleliga investeringsbeslut att fattas.

För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem som är konstant undervärderat. Det behöver genomföras en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar deras betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen och skapar stora mervärden för Sverige. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, dvs. robustheten i transportsystemen.

Trafikverkets investeringsanslag

I Trafikverkets anslag för investeringar är det möjligt att förskjuta medel över budgetår för att på så sätt kunna utforma längre och långsiktigare kontrakt med leverantörer. För Trafikverkets årsvisa underhållsanslag är detta inte möjligt, vilket resulterar i mer kortsiktiga kontrakt och svårigheter att göra en god långsiktig planering över de underhållsarbeten som behöver göras. Vi föreslår därför att även underhållsanslaget, i likhet med investeringsanslaget, ska vara möjligt för Trafikverket att flytta över budgetår.

It- och postservice

Tack vare teknikutvecklingen ökar användningsområden för telefoner och surfplattor. Ökad täckning och allt högre överföringshastighet efterfrågas för att möjliggöra att de internetbaserade tjänsterna ska kunna användas överallt. Framförallt i glesbefolkade områden kan trådlös infrastruktur vara ett mer ekonomiskt sätt att nå ut till alla bostäder och verksamhetsställen i avvaktan på att fast fiber byggs ut. En väl utbyggd infrastruktur för mobiltelefoni- och bredbandstjänster är en förutsättning för fortsatta möjligheter för människor att bo kvar, driva företag, delta i undervisning, utöva kultur och sociala kontakter också i landsbygdsdelarna av vårt land.

En av de tekniska egenskaper som avgör hur bra yttäckning en frekvens har är frekvensens vågutbredning. Frekvenser under 1 GHz har vågutbredningsegenskaper som lämpar sig väl för nationellt täckande nät. Det är i regel dyrare att bygga yttäckning i högre än lägre frekvensband. Frekvensbandet 470–790 MHz har egenskaper som gör det lämpligt för tjänster där yttäckning och inomhustäckning är önskvärda, exempelvis marksänd tv och mobil datakommunikation.

Centerpartiet är av uppfattningen att ett kommersiellt tillgängliggörande av 700 MHz-bandet är en viktig del i att skapa högre bredbandstäckning i hela landet. En analys gjord av PTS visar att den användning som bedöms generera högst samhällsnytta i 700 MHz-bandet är mobilt bredband för kommersiella tjänster. Tillgängliggörande av 700 MHz-bandet skulle ge operatörerna minskade kostnader, vilket på en väl fungerande marknad skulle spilla över och ge minskade konsumentpriser. En konsekvens blir att kapaciteten i näten i glesbygden ökar, vilket även ger ökade möjligheter att uppnå EU:s mål om 30 Mbit per sekund till alla.

PTS har annonserat att auktionen av 60 MHz i 700 MHz-bandet startar den 1 december 2016. Detta går helt i linje med Centerpartiets tidigare arbete med satsningar på bredband för landsbygden och högre bredbandstäckning i hela landet. Det är därför av högsta vikt att auktionen nu fortgår som planerat för att snarast ge ökad tillgång till bredband i landet.

Posten

Postmarknaden genomgår nu ett betydande paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Snabb elektronisk kommunikation har bidragit till minskat antal brevfrösendelser, och omvänd utveckling går att se på paketfrösendelser som ökar tack vare effektivare och mer tillgänglig e-handel. Denna utveckling leder till att det i många fall inte är avgörande för användarna att de brev som väl skickas kommer fram över natten i stället för efter två eller ibland tre dagar. Samtidigt ser vi en ökande grad av klagomål och kritik mot Postnords service.

I den statliga utredaren Kristina Jonängs delbetänkande ”Som ett brev på posten” (SOU 2016:27) återges postbranschens perspektiv på samdistribution av brev och tidningar. Det är tydligt att marknadsinriktade aktörer, exempelvis distributörerna, ser ett behov av att på andra sätt öka sin beläggning då både tidnings- och brevfrösendelser minskar. Att samdistribuera brev och tidningar skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt påverka positivt ur miljösynpunkt då färre transporter behövs. Tidningar och brev har idag olika tidpunkt för leverans till kund. Vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande

tidningsdistributörers tidsordning. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet/service både på landsbygd och i tätort.

Enligt postförordningen ska minst 85 procent av de brev som lämnats in för övernattbefordran före angiven senaste inlämningstid ha delats ut inom landet påföljande arbetsdag, oavsett var i landet de har lämnats in. Minst 97 procent av breven ska ha delats ut inom tre påföljande arbetsdagar. De här kraven förhindrar möjligheten att samordna distribution av brev och tidningar, vilka har skilda tider för distribution. För att underlätta för förändringen bör kravet på övernattbefordran i posttjänsten tas bort samt ersättas med en tvådagars bastjänst med brevbefordran där minst 95 procent av breven ska ha delats ut senast den andra arbetsdagen räknat från inlämningsdagen. Detta förslag är i enlighet med delbetänkande SOU 2016:27.

För att främja marknadens effektivitet bör alla postoperatörer få tillgång till den postala infrastrukturen, däribland postnummer. Det bör även gälla företag inom e-handel och digitala tjänster. Syftet är att underlätta konkurrens och etablering av nya verksamheter.

Anders Åkesson (C)

Johan Hedin (C)

Daniel Bäckström (C)

Per-Ingvar Johnsson (C)

Ola Johansson (C)

Kerstin Lundgren (C)