

Motion till riksdagen 2017/18:3758

av **Anders Åkesson m.fl. (C)**

En hållbar infrastruktur för hela landet

Sammanfattning

En välfungerande transport och IT-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till att fortsatt goda kommunikationer i hela landet kan ske utan att miljö och klimatpåverkan ökar. Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Centerpartiet prioriterar att öka underhållet av järnvägen, ökade och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och ytterligare investeringar i IT- och bredbandsutbyggnad.

Ur hållbarhetssynpunkt är det viktigt att det tas ett samlat grepp kring planering av infrastruktur och nya bostäder. När investeringar i exempelvis järnväg görs bör det gå hand i hand med bostadsbyggande så att kapaciteten i infrastruktursystemen kan utnyttjas på bästa sätt och klimatsmart pendling möjliggörs. På samma sätt är det viktigt att planerade nya bostadsområden också förses med fullgoda kollektivtrafiklösningar. Centerpartiet ser ett fungerande samspel mellan infrastruktur och bostadsbyggande som en självklar del av modern och resurseffektiv samhällsbyggnad.

Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning	2
Förslag till riksdagsbeslut.....	3
Ökad mobilitet med minskad klimatpåverkan.....	5
Ändra beskattningsnormen för att beskatta fossilt mer än förnybart	6
Flygskatt	6
Obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle	7
Regionala flygplatser.....	7
Internationellt klimatarbete för flyg och sjöfart	7
Klimatinriktad och konkurrenskraftig svensk sjöfart	8
Strategi för eldrift	9
Bilpooler	9
Höghastighetsjärnvägar i Sverige.....	9
Planering vid investering i infrastruktur.....	10
Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller.....	11
Förbättrad framkomlighet för cyklister	12
Jämställdhet	12
Enskilda vägar	13
Regelsystem för vägföreningar.....	13
Tunga godstransporter	14
Ordning och reda på vägarna.....	14
Finansiering av transportinfrastruktur	15
Trafikverkets investeringsanslag	16
Pausa införandet av ERTMS	16
Rusta upp regionala och lokala järnvägsbanor	17
IT – det femte transportslaget.....	17
Tillgång till mobiltelefoni och bredbandstjänster.....	17
Nedläggning av kopparnätet.....	19
Autonomi, teknikutveckling och mobilitetstjänster	19
Postservice.....	20
Trängsel- och vägavgifter.....	21

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för starkare incitament för en omställning av alla transporter, vilket 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 byggandet av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska utsläppen från flyget och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en god, hållbar och konkurrenskraftig luftfart i hela landet som möjliggör att en god mobilitet säkerställs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra Swedavias uppdrag i syfte att de ska ta ett större nationellt ansvar för fler flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande inom ICAO, IMO och EU för att skapa internationella lösningar där flyget och sjöfarten kan bära sina utsläpp och sin klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimatteffektiva drivmedel inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
10. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en nationell strategi för en ökad elektrifiering av Sveriges transporter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en juridisk definition av begreppet bilpool och tillkännager detta för regeringen.
13. 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett ökat och mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken i syfte att minska klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att it och cykel ska räknas som egna transportslag jämte bil, båt, flyg och tåg och tillkännager detta för regeringen.

17. 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.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom ramen för Trafikverkets resurser verka för att säkerställa att de enskilda vägarnas 43 000 mil ska ha en bra standard, rätt sträckning och god bärighet och tillkännager detta för regeringen.
19. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
20. 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.
21. 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.
22. 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.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att identifiera ett antal projekt från nuvarande och kommande infrastrukturplan som är lämpliga att hanteras med extern medfinansiering och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att Trafikverkets anslag för underhåll ska kunna förskjutas över budgetår och tillkännager detta för regeringen.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för 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, samtidigt som blåljusmyndigheternas funktion och tillgång till bandbredd tillgodoses, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. 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.
29. 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.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att postnummersystemet ska vara tillgängligt för alla postoperatörer och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att pausa införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att garantera en fullgod ersättning till en rimlig kostnad för telefoni- och bredbandstjänster innan den fasta förbindelsen tillåts brytas och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att främja autonomi, teknikutveckling inom transportsystemet och förbättrade mobilitetstjänster och att lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas på funktionalitet framför tekniks specifika krav och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett klargörande av konkurrenssituationen för paketdistribution i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningen för en automatisering av Transportstyrelsens hantering av trängsel- och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.

Ökad mobilitet med minskad klimatpåverkan

Centerpartiet anser att det går att förena en ökad mobilitet med en minskad klimatpåverkan. Utsläppen från transportsektorn är den största kvarvarande klimatutmaningen i Sverige. 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.

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. 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 och järnvägar, 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. Centerpartiet har sedan länge förespråkat ett system med reduktionsplikt

som tvingar de som säljer drivmedel att årligen minska utsläppen med en viss procentsats genom inblandning av biodrivmedel. Det är positivt att en sådan reduktionsplikt nu införs, men det är viktigt att den är tillräckligt ambitiös, förutsägbar och att kvoterna sätts så de ligger i linje med målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, transporter och arbetsmaskiner är angeläget. Kvoterna av inblandning måste vara tydliga, långsiktigt förutsägbara och tillräckligt ambitiösa för att driva utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Utöver reduktionsplikten är rena och höginblandade biodrivmedel oerhört viktiga för omställningen av transportsektorn och det är angeläget att dessa fortsatt har hög konkurrenskraft gentemot fossila drivmedel. Centerpartiet avvisade, som enda parti, regeringens höjning av skatten på biodrivmedel i samband med budgetpropositionen för 2016. Det har nu bekräftats att Centerpartiets ståndpunkt, att biodrivmedel inte var överkompenserade på det sätt regeringen hävdade, var den riktiga och att regeringen hade fel. Det är glädjande att regeringen tagit till sig av bland andra Centerpartiets kritik och nu föreslår sänkt skatt på E85 och höginblandad FAME. För att investeringar ska komma till i biodrivmedelssektorn är långsiktiga och tydliga spelregler helt avgörande. Detta gäller på såväl nationell som internationell nivå.

Ändra beskattningsnormen för att beskatta fossilt mer än förnybart

Sverige har ett statsstödsgodkännande för att få tillämpa skattenedsättning på biodrivmedel, dessa godkännanden löper ut 2018 respektive 2020. Hur beskattningen av rena biodrivmedel därefter kommer att se ut är oklart. Skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsatt skattebefria förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan.

Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om.

Flygskatt

Regeringen har aviserat att man avser att införa en nationell flygskatt i syfte att minska utsläppen från flyget. Införandet av en nationell flygskatt skulle försämra Sveriges konkurrenskraft gentemot andra länder och försämra tillgängligheten i vårt land. Bland annat Holland och Danmark har avskaffat sina respektive flygskatter då de visat sig ge oönskade samhällsekonomiska effekter. Regeringens justering av skattenivåerna nedåt från flygskatteutredningens initiala nivåer, samt aviseringen av ekonomisk

komensation till vissa regionala flygplatser bekräftar den omfattande kritiken mot flygskattens utformning. Det är även osäkert på vilket sätt regeringens föreslagna subventioner kommer att kompensera andra aktörer, exempelvis företag, som verkar i anslutning till de berörda flygplatserna.

Obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle

Centerpartiet anser att flygsektorn i ökad omfattning behöver bära kostnaderna av sin klimatpåverkan. Den flygskatt som regeringen aviserat ger dock inga incitament till en omställning av flygets energianvändning eftersom skatten inte gör skillnad på ett flygplans faktiska utsläpp eller om de använder förnybara drivmedel.

Istället för regeringens ineffektiva flygskatt vill Centerpartiet införa ett krav på obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle för alla flygplan som tankas i Sverige. Det är ett mer klimat- och kostnadseffektivt sätt att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt ställa om till en hållbar flygsektor. Potentialen för inblandning av förnybart flygbränsle är i dag 50 procent och det finns stor potential att minska utsläppen långt mer än med regeringens flygskatt – samtidigt som vi bidrar till en grön omställning av flyget med bibehållen tillgänglighet. Att satsa på grönt flygbränsle gör dessutom att bolagen får större anledning att effektivisera, vilket ger ännu mer miljövinster.

Vi anser också att Swedavia bör öka möjligheterna till rabatter för start och landning för de bästa planen och att statliga bolag och myndigheter bör ställa krav på och klimatkompensera sina tjänsteresor.

Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Centerpartiet anser att Swedavias vinstdelningsmodell bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet.

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, resor med flyg ökar dock kraftigt. Vi anser att både flyget och sjöfarten ska bära sina miljökostnader och på så sätt stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen.

Det EU-interna flyget omfattas idag av EU:s utsläppshandel, men kraven på hur de tilldelas utsläppsrätter behöver skärpas. Att den internationella flygorganisationen ICAO enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg är positivt. Centerpartiet anser dock att flygsektorn i utökad omfattning behöver bära kostnaderna av sin klimatpåverkan. Den flygskatt som regeringen aviserat ger dock inga incitament till en omställning av flygets energianvändning eftersom skatten inte gör skillnad på ett flygplans faktiska utsläpp eller om de använder förnybara drivmedel.

Den internationella luftfartsorganisationen, ICAO, nådde 2016 efter många års förhandlingar en överenskommelse för att minska utsläppen från flygtrafiken. Sverige måste vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt levererar. Centerpartiet anser också att de delar av Chicagokonventionen, ICAOs grunddokument från 1940-talet, som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras.

Åtgärder för internationella lösningar kan inkludera utvecklandet av strategier för hållbara bränslen inom flyget eller bättre tillgänglighet för alternativa drivmedel inom sjöfarten. Centerpartiet vill 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 välbefinnande 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.

Alla sektorer behöver ta sitt klimatansvar och därför vill vi inkludera sjöfartssektorn i utsläppshandeln senast 2023 om de inte har fått till stånd ett internationellt avtal till dess. Skärpta krav och en tydlig deadline är viktigt. När det gäller den internationella sjöfarten har den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, sedan 1990-talet jobbat på en internationell överenskommelse för att minska sjöfartens utsläpp, men har ännu inte kommit till skott. Sverige måste vara pådrivande för att ett ambitiöst avtal kommer på plats. Det är också viktigt att det sker en effektiv uppföljning av de regelverk och krav

som redan implementerats, till exempel kontroll av de bestämmelser som ligger till grund för utsläppsnivåer inom SECA-området.

Strategi för eldrift

De eldrivna fordonen kommer att behövas för att nå det nationella målet 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 måluppfyllelse 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 införa en nationell strategi för en ökad elektrifiering i den svenska fordonsflottan, inklusive tunga transporter, och tillhörande laddinfrastruktur. Fortsatta satsningar på elektrifiering av vägstråk bör vara en del av den kommande nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029 där lämpliga stråk pekas ut för en fortsatt utbyggnad av elvägar, i samverkan med regioner och näringsliv. När ny teknik implementeras ökar också behovet av att nya affärsmodeller växer fram och utvecklas.

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.

Höghastighetsjärnvägar i Sverige

En väl utbyggd infrastruktur knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. Arbetsmarknadsregioner breddas, och det möjliggör fler hållbara transporter, minskad klimatpåverkan och att nya bostäder växer fram. Snabbare tåg skapar dessutom möjlighet till enklare och effektivare pendling. Det handlar om modern, grön infrastruktur som knyter samman Sverige och som Centerpartiet därför har en positiv inställning till.

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Denna situation gör systemet mycket

känsligt för störningar, både planerade, tekniska och väderberoende. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg.

Centerpartiet är övertygade om att det krävs kraftiga satsningar på både nyinvesteringar i räls för exempelvis kapacitetshöjningar och driftsäkerhet men även satsningar på tillgänglighet i transportinfrastrukturen och på drift och underhåll av befintlig sådan i hela landet. Mot bakgrund av detta, samt behovet av ökat bostadsbyggande, tog Centerpartiet i alliansregeringen initiativ till Sverigebygget, som efter valet bytte namn till Sverigeförhandlingen. Sverigebygget syftade till att binda samman hela Sverige genom att satsa på höghastighetståg, fler tågstopp i mindre orter, förstärkningar av järnvägen i norra Sverige och byggandet av 100 000 nya bostäder. Att med modern infrastruktur knyta samman Sverige är av största vikt för att hela landet ska ges möjligheter att skapa jobb och bidra till klimatomställningen.

Centerpartiet har en positiv grundinställning till höghastighetsjärnvägar, till modern, grön infrastruktur som leder till ökad rörlighet. Vi har en stor tilltro till de möjligheter tekniken medför. Höghastighetståg öppnar även för kommande systemförändringar och utveckling som vi i dag inte exakt kan förutse, såsom förstoring av arbetsmarknads- och utbildningsregionerna. Det påverkar även människors benägenhet att se nya möjligheter i kommunikationsmöjligheterna och därmed förändra sina liv. Exempel på tidigare infrastruktur som lett till större påverkan än analyserna visat är Svealandsbanan som byggdes med enkelspår men som i dag byggs ut med dubbelspår för att resandet har blivit mycket större än man trodde. Så är fallet även med Öresundsbron som kommer att vara avbetald mycket tidigare än beräknat tack vare mer resande än man prognostiserat. Båda exemplen är systemförändringar som inte kunde fångas av förstudier. Ett projekt med höghastighetsbanor bär med andra ord på stor potential, men Centerpartiet är samtidigt måna om en hållbar finansiering och att Trafikverket förmår att vidmakthålla en hög grad av kostnadskontroll i projektet. Finansieringen måste ske på ett ansvarsfullt sätt och får inte äventyra andra viktiga nyinvesteringar och reinvesteringar samt underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

Projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på höghastighetståg måste även inkludera att höghastighetsbanorna och deras stationer länkas till och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Planering vid investering i infrastruktur

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare. Alliansregeringen tog 2013 fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare

planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är Alliansen fortsatt angelägna om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där t.ex. trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. Exempel på sådant är Götaälvsförbindelsen genom Göteborg upp i Vänern. För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

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.

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.

Förbättrad framkomlighet för cyklister

Centerpartiet anser att cykeln bör ses som ett eget transportslag i Trafikverkets planeringsarbete. 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.

En stor del av besluten som rör cykeltrafik sker lokalt eller regionalt, så den nationella nivån måste skapa förutsättningar för regionalt och kommunalt samarbete och kunskapsutbyte, enklare regler för uppförande av cykelinfrastruktur såsom cykel-parkeringar, och möjlighet att införa anpassade trafikföreskrifter för cykel, t.ex. förtur vid grönt ljus eller möjlighet att cykla mot enkelriktat.

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

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.

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. De enskilda vägarna är 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 och för övriga råvarutransporter. Centerpartiet medverkade i alliansregeringen till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de enskilda vägarna ska fortsätta främjas.

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 helårsboende 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. Det är därför bra att riksdagen har sagt ja till att högsta möjliga bruttovikt ska höjas från 64 till 74 ton. Förslaget från regeringen var dock undermåligt och kraftigt begränsat till en liten del av Sveriges vägnät. Därför var det glädjande att riksdagen gick emot regeringens förslag om att de tyngre fordonen bara ska få rulla på särskilt utpekade vägar inom fem områden, för att inte konkurrera med järnvägs- och sjötrafik. I stället ska de få gå på alla vägar som klarar deras tyngd, ett arbete som Centerpartiet varit pådrivande i. I vårt grannland Finland, som också är ett konkurrentland för den svenska skogsnäringen, har en ökning av högsta tillåten bruttovikt nyligen genomförts, från 60 ton till 76 ton. En liknande reform måste omedelbart sjösättas i Sverige och omfatta hela det svenska väg- och järnvägsnätet. Det är därför även viktigt att de enskilda vägarna ges förutsättningar att klara av 74-tons-lastbilar på de svenska vägnäten. Det är nu viktigt att Trafikverket skyndsamt tar fram anvisningar för var den tunga trafiken ska få gå.

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. Det är också ett prioriterat arbete att gå vidare med hur längre fordon än i dag ska kunna introduceras i trafiken. Tyngre och längre fordon är en effektiv åtgärd för att öka transporteffektiviteten och minska antalet fronter längs vägarna och därmed öka trafiksäkerheten.

Ordning och reda på vägarna

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. Arbetet 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 måluppfyllelse, men också för att verka för sund konkurrens.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotage transporter i Sverige och vice versa. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotage transporter 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.

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal och är av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen och utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter. Andra delar är bland andra brott mot kör- och vilotider, smuggling, människohandel och stölder (främst diesel). Fusk med körtider gör att trafiksäkerheten och konkurrensen hotas och att de anställdas villkor försämrats. Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare förslag för att minska fusket, ett exempel kan vara att införa krav på GPS-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen. Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Centerpartiet vill därför även se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Brist på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem idag. Förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter skulle kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, till exempel via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Centerpartiet anser att den kompetens som finns utanför polisens eller Transportstyrelsens struktur bör kunna stärka upp bemanningen för tillsyn på vägarna i perioder av större belastning, kampanjer eller liknande.

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 samhällsliga 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.

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.

Pausa införandet av ERTMS

En prioriterad åtgärd i infrastrukturpolitiken är att minska underhållsskulden för väg och järnväg. Centerpartiet vill därför pausa införandet av det ännu icke färdigutvecklade tågsignalsystemet (ERTMS). ERTMS är en dyr och tekniskt sett vanskelig investering som enligt många bedömare inte innebär någon kapacitetsförbättring för svensk järnväg. Det skulle i närtid frigöra 15–19 miljarder kronor som skulle användas mer effektivt på underhåll av i första hand järnvägar samt för att upprätthålla funktionen i det befintliga signalsystemet ATC. Därför föreslår Centerpartiet att investeringarna pausas och istället flyttas till drift- och underhållsåtgärder av järnvägen.

Rusta upp regionala och lokala järnvägsbanor

Trafikverket har pekat ut 68 banor där hastigheten måste sänkas för att banorna är i så dåligt skick. Det är ett av många exempel på hur det regionala och lokala järnvägsnätet prioriterats ned. Detta trots att flera av banorna är mycket viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Fungerande järnväg bidrar bland annat till att förstora nuvarande arbetsmarknadsregioner och är en viktig tillgång för en allt rörligare befolkning.

Centerpartiet vill därför öronmärka en del av järnvägsunderhållet till att rusta upp lokala banor på den svenska landsbygden med viktig pendlingsfunktion och godstransportfunktion, som har stor betydelse för jobb och tillväxt. Dessa hamnar i regel långt ned på Trafikverkets prioriteringar där stambanorna alltid ligger först och de regionalt viktiga men mindre banorna utanför stornätet blir därför i många fall aldrig upprustade.

Centerpartiet satsar därför i ett första steg 1,5 miljarder kronor över de kommande tre åren för att rusta upp regionala och lokala banor på landsbygden för att underlätta tågpendlande och godstransport.

IT – det femte transportslaget

Globalisering och digitalisering för människor närmare varandra och den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. För Centerpartiet är IT ”det femte transportslaget”, som vid sidan av vägar, järnvägar, sjöfart och flyg möjliggör liv, arbete och boende i hela landet. Över tiden måste därför IT-lösningar göras till ett valbart alternativ vid de åtgärdsvalstudier (ÅVS) Trafikverket gör, i syfte att öka tillgängligheten för människor i hela landet och bli en del i Trafikverkets årliga anslag för nyinvesteringar och underhåll av transportinfrastrukturen. Centerpartiet anser att en logisk följd av detta borde vara att IT, det femte transportslaget, bör övervägas att göras till ett av Trafikverkets ansvarsområden för att på ett mer naturligt sätt få in it som möjlig del av åtgärder i en ÅVS och som steg i fyrstegsprincipen.

Tillgång till mobiltelefoni och bredbandstjänster

Tack vare teknikutvecklingen ökar användningsområdena 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. Regeringen har dock misskött hanteringen vilket försenat öppnandet av 700 MHz-bandet för mobila telefonitjänster. För Centerpartiet är det av högsta prioritet att tillgodose såväl civilsamhället som blåljusmyndigheternas behov av nytt frekvensutrymme så snart som möjligt.

Ett av de viktigaste sätten att ge förutsättningar för jobb, tillväxt och tillgång till välfärdstjänster i hela landet handlar om att bättre ta tillvara den digitala utvecklingen. Centerpartiet vill att alla hushåll och arbetsplatser där efterfrågan finns, ska vara uppkopplade senast 2025. För att digitaliseringen av hela Sverige ska ta ytterligare fart krävs utbyggnad av fiber och annan modern kommunikationsteknik i hela landet. För att genomföra detta behövs kreativa lösningar som exempelvis samförläggning av bredbandsinfrastruktur med annan infrastruktur och en mer snabbfotad användning av frekvenser för mobilt bredband.

Inom landsbygdsprogrammet avsattes 3,25 miljarder kronor för en ökad utbyggnad av bredband på landsbygden. Dessa pengar skulle satsas under åren fram till 2020. Så kallade byalagslösningar har, med stor ideell kraft, drivit på och inneburit en kostnadseffektiv utbyggnad. Intresset för dessa pengar har varit stort, vilket resulterat i att avsatta medel inte räcker till mer än cirka två tredjedelar av ansökningarna. För att den pågående digitaliseringen av hela Sverige ska kunna fortsätta har Centerpartiet därför föreslagit att ytterligare en miljard kronor ska avsättas för en förbättrad bredbandsinfrastruktur i hela landet.

Utöver ökade resurser krävs andra insatser för att påskynda och underlätta utbyggnaden av bredband. En sådan är att öka samkanalisationen av kablar i marken. Ytterligare åtgärder är att säkerställa att bredbandsstödet i första hand går till utbyggnad till hushåll och företag (fastigheter) som inte finns i kommersiellt attraktiva områden. Vi tycker även att det bör ske en kartläggning av ansökningsprocessen av bredbandsstöden i syfte att effektivisera handläggningen.

För att öka möjligheterna till samkanalisation anser Centerpartiet att det bör ställas krav på Trafikverket och Svenska kraftnät att planera för fiberutbyggnad samtidigt som infrastruktur för elnät och vägar. När det finns potential till samförläggning av bredbandsinfrastruktur med annan infrastruktur, till exempel när man bygger vägar eller drar elkablar, bör detta ske för att byggande av samhällsinfrastruktur ska bli så kostnadseffektiv som möjligt. Ett exempel på hur detta kan göras är att myndigheter som Trafikverket och Svenska kraftnät ges instruktion i regleringsbrev om att aktörer som önskar ska få lägga bredband i deras väg- eller nätområde och att berörda myndigheter ska förverkliga det. Myndigheterna får sedan räkna av sin extrakostnad för detta via pengar som kommer från det generella anslaget för en ökad bredbandsutbyggnad.

En viktig åtgärd för att fler ska få tillgång till bredband är att handläggningstider ses över och kortas. Trafikverkets långa handläggningstider för att förlägga ledning i väg- och banområde har länge varit en stor utmaning för bredbandsbyggande aktörer. Sedan hösten 2016 är frågan akut för bolagen som försöker bygga bredband till sina kunder men hindras att göra det, i väntan på tillstånd från Trafikverket. I början av året fanns runt 1 500 ärenden i kön, antalet ärenden ökar och är nu enligt Trafikverket närmare 2 000 stycken. Dagens tillståndprocesser upplevs komplicerade och

tidskrävande vilket kan påverka investeringsvilja och utbyggnadstakt i negativ riktning och Trafikverkets hantering utgör idag en flaskhals i bredbandsutbyggnaden.

I betänkandet Statens bredbandsinfrastruktur som resurs (SOU 2016:1) finns förslag om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att dels tydliggöra vad som krävs för att en ansökan om att förlägga kanalisation eller ledningar för bredband i vägområdet ska kunna handläggas, dels hantera sådana ansökningar inom en månad från det att en fullständig ansökan lämnats in. Centerpartiet anser att det är ett bra förslag att ta vidare.

Nedläggning av kopparnätet

Den senaste tiden har en nedmontering av det gamla statliga telefonikopparnätet accelererat, något som påverkar tillgången på telefoni- och bredbandstjänster. Detta slår hårdast mot landsbygden där alternativen till en fast förbindelse, till exempel ett fibernät eller mobilt nät med hög överföringshastighet, inte finns eller är alltför kostsamma. För att förhindra att människor lämnas utan möjlighet till en fungerande kommunikation anser Centerpartiet att den aktör som idag distribuerar telefoni- och bredbandstjänster inte ska tillåtas avbryta den, om det inte finns en fullgod ersättning till en rimlig kostnad på plats.

Autonomi, teknikutveckling och mobilitetstjänster

Inom framtidens teknik är några trender extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat/kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen bör det tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter. I en sådan strategi bör de krav som ställs i berörda motioner utgöra viktiga delar, till exempel genomlysning av behovet av nödvändiga lagförändringar och utreda hur självkörande fordon kan användas för ett minskat trafikarbete, en ökad säkerhet och tillgänglighet och mer hållbara stadsmiljöer.

Teknikutveckling får ofta stor effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering i och med IoT ”Internet of things” och implementering av 5G, den femte generationens internet, kan få en genomgripande effekt på hela transportsystemet. Den pågående testverksamheten med självkörande fordon i Göteborg visar att Sverige har stor potential men det finns också exempel på en tröghet för att få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet, till exempel i Kista. Centerpartiet anser att det är viktigt att lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller eventuella säkerhetsaspekter. Principiellt bör funktionalitet gå före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Sidospeglar är ett sådant exempel vars funktion lika väl kan uppnås med kameraalternativ. Lagstiftningen bör följa

teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa teknisk-specifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Postservice

Postmarknaden genomgår nu ett betydande paradigmskifte. Teknikskiften och snabbare kommunikation har förändrat behovet av stora brevvolymer. Snabb elektronisk kommunikation har bidragit till minskat antal brevöversändelser, och omvänd utveckling går att se på paketöversändelser 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 brevöversändelser minskar. Att samdistribuera brev och tidningar skulle öka både tids- och kostnads-effektiviteten 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.

Antalet paketöversändelser har ökat stadigt de senaste tio åren. Idag kännetecknas paketmarknaden av en fungerande konkurrens mellan olika aktörer, det är viktigt att denna upprätthålls. Efter en dom i EU-domstolen 2015 slogs det fast att Sverige måste upphöra med att ta ut moms på posttjänster för de aktörer som ålagts att tillhandahålla samhällsomfattande tjänster. Sverige har en omfattande definition av dessa tjänster, som inte endast inkluderar brev, utan även paket upp till 20 kg. Detta har bidragit till farhågor om att momsbefrielse för konkurrensutsatta tjänster skulle kunna snedvrída konkurrensen. Postnord skulle därmed kunna erbjuda kunder väsentligt lägre priser och därmed tränga undan konkurrens inom e-handel. Även om så inte skett, så föreligger ett latent hot som påverkar andra aktörers beslut om investeringar i sina distributionsnät, då konkurrensförhållandena snabbt skulle kunna ändras. Det är därför angeläget att frågan

om konkurrens inom pakettjänster snabbt klargörs för att främja en fortsatt fungerande konkurrens och utveckling av pakettjänster i hela Sverige.

Trängsel- och vägavgifter

Transportstyrelsen fakturerar fordonsägare för avgifter från trängselskatter och andra vägavgifter. För folkbokförda i större städer eller i anslutning till broar med motsvarande avgift sker detta ofta automatiserat men för många engångsbesökare är det vanligt att en faktura med väldigt små summor skrivs ut och skickas med posten. Därtill skickas fakturan med postdistributör som kritiserats för sin opålitliga postgång. Om fakturan inte betalas i tid är påminnelseavgiften 500 kronor. Mer logiskt vore att Transportstyrelsen utreder automatiserade system för faktureringsavgift. Endera att trängselavgifterna ackumuleras per fordon intill dess att beloppet överstiger en viss större summa och först då fakturerar, eller att den årliga summan belastar fordonsägarens skattekonto.

Anders Åkesson (C)

Daniel Bäckström (C)

Johan Hedin (C)

Per-Ingvar Johnsson (C)

Staffan Danielsson (C)

Ola Johansson (C)

Kerstin Lundgren (C)