



MEDBORGERLIG
SAMLING

Infrastrukturpolitiskt program för Medborgerlig Samling

Antaget av partistämman den 3-5 maj 2019



Infrastrukturpolitiskt program för Medborgerlig Samling

Inledning

Till infrastruktur räknas grundläggande funktioner som gör att samhället som helhet fungerar. Dit hör transportvägar för gods, människor, energi och information. Bredden i begreppet resulterar i att infrastruktur som politiskt område har nära koppling till flera angränsande områden som exempelvis regionalpolitik, miljö- och energipolitik.

Infrastrukturen ska utgöra en stabil grund för att stötta samhället att möta de utmaningar det ställs inför. Basala samhällsfunktioner ska ges förutsättningar att fungera. Till exempel krävs stabila och fungerande försörjningsvägar liksom fungerande el-, kommunikations- och vattenledningsnät.

Sverige står inför flera stora utmaningar inom infrastruktur bland annat genom ökande befolkning, ökande välstånd och en till viss del äldre infrastruktur samtidigt som nya fordons- och transportslag är på väg att komplettera och ersätta de traditionella. Urbaniseringen, där Sveriges medborgare i allt större sträckning flyttar till tätortsområden, påverkar också. Det krävs stora satsningar på infrastruktur i tätbebyggda områden samtidigt som glesbygden måste ges förutsättningar att fortsätta att fungera.



Långsiktig strategi

Medborgerlig Samling vill verka för en stabil infrastruktur där medborgare och verksamheter ges valmöjligheten att själv välja det transportsätt som passar bäst.

Medborgerlig samling menar att Sveriges infrastruktur måste i första hand underhållas och varsamt byggas ut, med anpassning till de nya krav som ställs på infrastrukturen på grund av nya tekniker.

De senaste decennierna har svensk infrastrukturpolitik drivits främst av mantrat att Sverige måste satsa på trafik i form av järnväg, buss, cykel och gång.

Medborgerlig Samling vill ersätta detta mantra med synsättet att alla transportslag samverkar och behövs i ett modernt samhälle. Sverige är ett glesbefolkat land där till exempel järnväg inte alltid är lika kostnadseffektivt som i mer tätbefolkade länder. Infrastrukturpolitiken måste också vara öppen för att anpassas till nya tekniker – såsom eldrivna autonoma vägfordon – som på kort tid helt kan komma att förändra infrastrukturens spelplan.

Styrande investerings-strategi

Medborgerlig Samling menar att fokus inom infrastruktur ska gå från större satsningar på prestigefyllda projekt mot underhåll, bevarande och stärkande av befintlig infrastruktur.

Investering i Sveriges infrastruktur ska styras utifrån ökad kapacitet och redundans.

Sveriges befolkning ökar, främst genom invandring. Välståndet för Sveriges befolkning ökar. Det är inte troligt att Sveriges nya medborgare kommer att nöja sig med lägre välstånd än tidigare generationer. Prognosen pekar mot ökat utnyttjande av Sveriges infrastruktur. Infrastrukturens kapacitet måste därmed ökas, för att bibehålla Sveriges välstånd och konkurrenskraft.

På samma sätt måste infrastrukturen planeras och byggas så att den är redundant och robust. Infrastruktur med hög kapacitet men som alltför ofta inte fungerar, är sämre än infrastruktur med något lägre kapacitet men som fungerar i högre grad. Även ur nationell säkerhetssynvinkel är det oerhört viktigt att ha en redundant och robust infrastruktur, som klarar att stå emot attacker av olika slag.

Miljö

Det är viktigt att bevara den levandemiljö som Sverige utgör. Infrastruktur har miljöpåverkan till exempel i form av buller, avgaser och som störande inslag i naturen. Det är Medborgerlig Samlings avsikt att låta miljökrav påverka samtliga planer för svensk infrastruktur, men helt utifrån faktabaserade avvägningar. Forskning inom förnybara drivmedel ska premieras.

Ny teknik

Med tanke på de stora teknikförändringar som just nu sker inom främst transportsektorn är det Medborgerlig Samlings inriktning att Sverige ska avvakta med satsningar på nuvarande framkantsteknik. Istället vill Medborgerlig Samling att satsningar görs på beprövade tekniker som oavsett framtida teknikförändringar även i framtiden kommer att vara en fullt ut användbar del av infrastrukturen. Ett exempel på detta är höghastighetsbanor för tåg, där Medborgerlig Samling hellre avvaktar för att låta nya konkurrerande tekniker mogna och utvärderas. För mer info se avsnittet Framtida transportslag och tekniker, längre ner.

Medborgerlig Samling anser att en utredning behöver göras av det juridiska läget (inklusive ansvarsfrågor och försäkringsfrågor) för de nya transporttekniker som är under uppstart, för att underlätta dessas intåg i den svenska infrastrukturen.

Utökad privat infrastruktur

I en tid då statens budget inte kommer att räcka till och nya transport-tekniker är under utprovning anser Medborgerlig Samling att det är viktigt att utmana den traditionella statliga infrastrukturen genom att öppna upp för privata investeringar.

Medborgerlig Samling menar att detta bland annat bör underlättas genom att införa nationella lösningar för avgifter, såsom nationella vägavgifter.

Alla vägar ska använda samma prismodell för nationella vägavgifter. Det ska alltså inte gå för ett privat konsortium att bygga en ny väg som har högre vägavgift än motsvarande befintlig väg.

Prioriteringar

Det är viktigt att öka investeringarna i väg och järnväg. Urbaniseringen och den snabba ökning av antalet medborgare i Sverige som skett de senaste decennierna måste motsvaras av en utbyggnad av landets kommunikationsmöjligheter. Här står Medborgerlig Samling för två huvudprinciper:

1. Investering i väg och järnväg ska balanseras utifrån verklighetsbaserade nyttokalkyler. Detta är dessvärre inte fallet idag då en övervikt görs åt järnvägsinvesteringar trots att kalkylerna som detta baserar sig på inte är verklighetsförankrade.
2. Framförallt står Medborgerlig Samling för en ökning av investeringsbudgeten för väg och järnväg med ca 10% i jämförelse med dagens nivåer. Denna ökning baserar sig på Medborgerlig Samlings framtagna skuggbudget och är till fullo finansierad.



Regionalpolitiska aspekter på infrastruktur

Alla delar av landet har olika förutsättningar men de ska tas till vara och ges möjlighet till utveckling som delar av den gemensamma helheten. För att skapa förutsättningar för en livskraftig landsbygd krävs utbyggnad av existerande infrastruktur. Flaskhalsar måste byggas bort inom el- och vattenförsörjning och kommunikationsnät som vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser. På så sätt läggs grunden för att bygga ett hållbart samhälle med incitament för individen, småföretagaren och även det multinationella företaget att satsa på en verksamhet i Sverige.

Stads- och tätort

Infrastrukturen ska ge individen möjlighet att välja det transportmedel som passar individen bäst samtidigt som hänsyn ska tas till minsta möjliga miljöpåverkan och en levande stadsmiljö.

Infrastrukturen ska långsiktigt anpassas för cyklar/el-cyklar, el-mopeder och autonoma fordon. Särskild vikt ska läggas vid att bygga dessa trafikstråk sammanhängande så att onödiga flaskhalsar i form av stopp och övergångsställen undviks.

Trängselskatter ska göras om till vägavgifter och öronmärkas för förbättringar av infrastrukturen i berörd region.

Infrastrukturen ska förberedas för självkörande fordon och ge dessa en möjlighet att samexistera med existerande fordonsflotta.

Infrastrukturen ska ge tätorten möjlighet att snabbt skademinimera vid oförutsedda händelser och kriser.

Medborgerlig Samling vill att ett nationellt kommunalt program genomförs där kommuner med tätbebyggelse startar projekt i respektive kommun där flaskhalsar och andra kapacitetsbegränsande problem kartläggs och planer tas fram för att bygga bort dessa.

Transportslag

Generellt för samtliga transportslag

Transportsystemen ska som helhet tillgodose användarnas behov, vara tryggt, säkert och ha inbyggd redundans för oförutsedda händelser. Samtidigt ska det bidra till arbetet mot det hållbara och miljövänliga samhället. Det totala miljöavtrycket för person- och godstransporter måste minimeras för att Sverige ska nå sina miljömål. Miljövänliga transporter ska premieras.

Staten (representerad av Trafikverket) och kommun ska genom lag tvingas att samarbeta så att en sammanhållen trafikplanering kontinuerligt genomförs per region och kommun. En kommun ska således inte på egen hand kunna besluta om ytterligare tillfartstrafik till statens infrastruktur på grund av nybyggnation, som inte godkänts av Trafikverket. Trafikverket ska ges befogenheter att i sådana fall tvinga kommunen att själv finansiera den ytterligare infrastruktur som krävs för att klara belastningen.

Samtliga infrastruktursatsningar ska vägas mot landets försvarsförmåga och dess logistik.

Samverkan mellan transportsystemets olika aktörer ska underlättas, så att systemet som sådant kan fungera i medborgarnas intresse på ett så miljövänligt och energieffektivt sätt som möjligt. Det finns ett egenintresse i att transportköpare medvetet väger leveranstid mot energikostnad och miljöpåverkan.

Utvecklingen av infrastrukturen ska inte vara låst till idag etablerade trafikmoder - långsiktighet bygger på förberedelse och framsynthet.

Järnväg

- Förebyggande underhåll ska vara regel och inriktas på att säkerställa framkomlighet och säkerhet året om.
- Järnvägssatsningar ska fokuseras på att utöka järnvägens kapacitet och redundans genom att enkelspåriga järnvägar byggs ut till dubbelspår, för ökad volymkapacitet.
- För järnvägssträckor med hög trafik som idag är 2-spår ska utbyggnad till 4-spår övervägas. Denna utbyggnad ska dock göras som normal spårstandard dels av kostnadsskäl och dels av redundansskäl, så att även godstrafik kan nyttja samtliga fyra spår. Medborgerlig Samling är därmed emot den satsning på så kallad höghastighetsbana som pågår i Sverige.
- Den så kallade inlandsbanan ska renoveras och elektrifieras. De delar som idag inte är i drift ska återställas.
- Sverige ska via EU verka för ett inom Europa samordnat järnvägssystem för både person- och godstrafik.



Sjöfart

- Investeringar i miljövänliga drivmedel och reningstekniker samt investering i fartyg för kustnära och inlandsfart ska premieras. Sjötransporter är ett naturligt inslag i infrastrukturen med vars hjälp stora godsvolymer kan transporteras med låga utsläpp per tonkilometer samtidigt som väg- och järnvägsnät avlastas.
- Sverige ska verka för att Östersjöländerna ska införa ett generellt krav på dubbelskrov på alla fartyg som trafikerar Östersjön.
- Fartyg med bottentankar som används för till exempel bunker ska påläggas en förhöjd farledsavgift. DDDenna pålaga ska öronmärkas för en miljöfond ur vilken medel kan avdelas för forskning och för miljösanering.
- Sverige ska verka för att EU ska standardisera och förbättra sjöfartens miljövänlighet.
- Samhällets förmåga att förebygga och agera vid miljökatastrofer till sjöss ska stärkas.
- Infrastruktursatsningar på farleder ska vägas mot samhällsnyttan. Det innebär att kostnaden för farledsarbetet och ingrepp i skärgårdarna ska vara ekonomiskt och miljömässigt försvarbart i jämförelse med vinsten för samhället.

Väg

- Politiska styrmedel ska användas för att ställa om fordonsflottan till mindre fossila utsläpp. Dock ska hänsyn tas till Sveriges försvarsförmåga när detta görs.
- Satsningar på infrastruktur som stöder och möjliggör eldrivna vägfordon ska premieras.
- Sverige ska införa avgiftsbelagda vägar, vilka ska administreras av Transportstyrelsen.
- Fordonsskatt för svenska fordon ska samtidigt helt avskaffas.
 - Avgiften ska följa fordonets storlek, vikt och lastförmåga.
 - Avgiften ska kraftigt följa fordonets miljöpåverkan för att automatiskt belägga ett fordon med stor miljöpåverkan med en flera gånger större avgift än ett fordon med liten miljöpåverkan. Avgiftens miljöpåverkansandel ska indexeras, så att den ökar årligen.



- Avgiften ska avpassas efter trängselfaktor, så att vägavgiften är högre i tätare trafikerade regioner medan den på motsvarande sätt är lägre för trafik i regioner där trafikvolymen är lägre. Denna differentiering ska göras av dels miljömässiga skäl, dels som lättnad för trafik i glesbygd.
 - Genom det vägavgiftsbaserade systemet ges även möjlighet för en större kontroll av kvalitén på fordonen. Därigenom uppnås en lägre riskprofil både ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.
 - Överskott från ovan nämnd vägavgift ska helt återinvesteras i Sveriges transportsystem via Trafikverket. På längre sikt ersätter vägavgifterna dagens bränsleskatt (som minskar p.g.a. ökad elfordonspark) som finansiering av underhåll och bygge av infrastruktur.
- Sverige ska verka för ett tekniskt standardiserat förfarande för vägavgifter inom hela EU, för att underlätta för transporter inom EU.
 - Vid bygge av 2+1 -väg ska hänsyn tas till närboende, cyklister och gångtrafikanter som måste beredas alternativ väg. Hänsyn ska också tas till oskyddade trafikanter, såsom motorcyklister, så att dessas säkerhet inte åsidosätts till exempel vid bygge av mitträcken.
 - Sveriges tre största städer (Malmö, Göteborg, Stockholm) ska vara förbundna med fyrfältsmotorväg.
 - Fyrfältsmotorväg (2+2 -väg) ska i etapper anläggas hela vägen till Umeå.
 - Östlig förbindelse ska byggas i Stockholm, för att avsluta den ringled som består av de redan byggda Södra länken, Norra länken och Essingeleden.
 - Satsningar på tvärförbindelser ska genomföras i storstadsområden där sådana behövs, som exempelvis Södertörnsleden i Stockholm.
 - Vid projektering av nybyggnation och uppgradering av existerande vägar ska speciell hänsyn tas till sträckningen så att genomfartsleder genom bostadsområden undviks.
 - Särskild satsning på att bygga bort tungt trafikerade genomfarter som går genom byar och mindre städer. Många av de svenska vägarnas placering bygger på gamla byvägar. Dessa flaskhalsar måste byggas bort av både miljö- och kapacitetsskäl.
 - Trafikmiljön ska byggas på trovärdighet. Hastighetsbegränsningar som saknar grund inverkar menligt på den generella respekten för trafikregler. Hastighetsbegränsningar kompletteras med tidsperioder och i förekommande fall även datum.



- Höjning av hastighetsbegränsning ska införas på svenska tvåfiliga motorvägar till 140 km/h, under den tid av året som är att betrakta som sommarväglag för respektive väg.
- Höjningen implementeras på merparten av de vägsträckor som idag har en hastighetsbegränsning om 110 km/h eller 120 km/h och har tillräckligt god vägkvalitet och övrig trafikmiljö för att kunna sörja för god säkerhet vid en hastighet på 140 km/h.

Flyg

- Flyg är idag det transportslag som släpper ut mest avgaser per kilometer. Samtidigt är flyg oslagbart när det gäller långa och snabba transporter. Att minska flygets miljöpåverkan är därför viktigt medan alltför kraftiga åtgärder som stryker flygtrafiken inte är eftersträvansvärda.
- Satsningar på miljövänliga drivmedel för flyg ska stödjas.
- Den svenske ensidiga flygskatten ska avskaffas. Sverige ska istället jobba för EU-gemensamma förbättringar av flygets miljöpåverkan.



Övrig infrastruktur

Vatten och avlopp

Vatten och avlopp (förkortat V/A) drivs ofta i kommunal eller regional regi. Kommunernas V/A-nät är idag ofta gamla och i behov av renovering. Detta är dock kommunal styrning och behandlas därför inte i detta program.

Ett miljöproblem är de s.k. bräddningar eller nödutsläpp som görs från lokala reningsverk. Medborgerlig Samling anser att dessa är ett så pass allvarligt miljöproblem att ett nationellt program ska startas upp för att minimera denna typ av utsläpp.

El och kraftnät

Detta område berörs i separat politiskt program.

IT och telekom

Detta område berörs inbäddade i Medborgerlig Samlings övriga politiska program.



Framtida transportslag och tekniker

Det kommande decenniet kommer med stor sannolikhet att innebära stora förändringar inom tekniker för transporter. Det är därför viktigt att Sveriges infrastrukturpolitik anpassas till detta för att minimera slöseri såsom investering i teknik som inom kort kommer att vara förlegad. Ännu mycket viktigare är detta då större investeringsprojekt för infrastruktur kan ha en längd av 10-20 år, från idéstadie till färdig idrifttagning av den nya anläggningen.

Eldrivna vägfordon

Under det kommande decenniet kommer med stor sannolikhet eldrivna vägfordon att bli ett stort inslag – om inte helt dominerande – på vägarna.

För att klara detta teknikskifte krävs anpassning av Sveriges infrastruktur i form av att laddinfrastruktur för elfordon måste byggas ut. Dagens bensinstationer kommer att behöva kompletteras med laddstationer. Även andra "paus-ställen" såsom snabbmatsställen invid väg behöver kompletteras med laddstationer. Det behövs helt enkelt fler laddstationer än dagens bränslepumpar eftersom laddning av elfordon tar betydligt längre tid än det tar att tanka en bränsletank full. Det är Medborgerlig Samlings åsikt att dessa kompletteringar till stor del kommer att sköta sig själv, styrt av marknadskrafter. Dock finns det aspekter som är viktiga att tillse:

- Platser med laddstationer måste ha el-kraftnät som klarar de höga effekter som ett antal laddstolpar kommer att medföra.
- Nationell standard för laddstolpar kommer att behövas, för att till exempel låta samtliga typer av elbilar ladda från samma typ av stolpe och motsvarande för lastbilar/bussar.

Autonoma vägfordon

Tekniken med autonoma – självkörande – vägfordon är ännu i sin linda men utvecklingen går fort. Många moderna bilar innehåller redan de sensorer som behövs, såsom framåtriktade kameror och radar, sidoradar och backkamera/backsensorer. Det är högst troligt att redan befintlig modern fordonspark enbart med hjälp av komplettering på datorsidan – i form av bättre mjukvaruprogram och processorenhet – relativt enkelt kan byggas om till självkörande standard.

Det är idag svårt att sia om exakt hur autonoma vägfordon kommer att nyttjas i vår vardag. Nedan listas några exempel på troliga nyttjandeformer och vilken påverkan detta kan komma att få på infrastrukturen.

Ett exempel på en generell påverkan denna typ av fordon kan komma att få, är att dagens vägar kommer att behöva tydligare markering av exakt var vägbanan slutar. Idag finns detta i form av visuella väglinjer, som är mer eller mindre bra underhållna. Snö och is kan till exempel med dagens väghållningsstandard hindra dessa från att synas.