



MEDBORGERLIG  
SAMLING

# **Infrastrukturpolitiskt program för Medborgerlig Samling**

**Antaget av partistämman 3-5 maj 2019**

**Reviderat av partistämman 17-19 september 2021**



## **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 regional-, miljö- och energipolitik.

Infrastrukturen ska utgöra en stabil grund för att stötta samhället och dess utveckling. Basala samhällsfunktioner ska ges förutsättningar att fungera även i samband med kriser och andra utmaningar. Till exempel krävs stabila och fungerande försörjningsvägar liksom fungerande el-, kommunikations-, avlopps- och vattenledningsnät.

Sverige står inför flera problem inom infrastruktur, bland annat genom ökande befolkning och en i flera delar äldre infrastruktur, som har försummats, samtidigt som nya fordons- och transportslag är på väg att komplettera och ersätta de traditionella.

Urbaniseringen, där människor flyttat till större tätorter och städer, fortsätter att påverka. Det krävs stora satsningar på infrastruktur i tätbebyggda områden. Samtidigt gör dagens utflyttning från storstadsområden och nytillkomna invandrare att landsbygd och glesbygd måste ges förutsättningar att fortsätta att fungera.

Detta politiska program behandlar inte energinät eller IT/telekom-nät. Dessa delar av infrastrukturen behandlas eller är planerade att behandlas i andra politiska program.

## **Långsiktig strategi för transportinfrastruktur**

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

Medborgerlig Samling menar att Sveriges infrastruktur måste både underhållas och byggas ut, med successiv 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 på många sträckor inte är kostnadseffektivt. Infrastrukturpolitiken måste också vara öppen för att anpassas till nya tekniker-som på kort tid helt kan komma att förändra transportinfrastrukturens spelplan.

Sveriges befolkning ökar, främst som följd av invandring. I kombination med ökat välstånd pekar prognosen mot ökat utnyttjande av svensk infrastruktur.



Infrastrukturens kapacitet måste därmed ökas, för att bibehålla Sveriges välstånd och konkurrenskraft.

Kapaciteten måste dock ökas på ett sätt som stärker transportsystemets robusthet och redundans. Med redundans menas här att alternativa rutter och färdmedel möjliggörs så att skador, avbrott och förseningar ger mindre påverkan på samhället och kan hanteras lättare. Det är viktigt även ur nationell säkerhetssynvinkel för att Sverige ska kunna stå emot attacker av olika slag.

Samhällets resurser är begränsade. Kostnadseffektiva investeringar ska prioriteras utifrån en avvägning mellan investeringarnas samhällsnyttor och samhällskostnader. Vägskatter, fordonsskatter, drivmedelsbeskattning och dylikt ska användas för infrastrukturens satsningar, dvs. transportslag ska bära sina egna kostnader och inte betala för andra offentliga utgifter.

Infrastruktur med hög kapacitet men som alltför ofta inte fungerar, är sämre än infrastruktur med något lägre kapacitet men som fungerar i högre grad. Utbyggnad av transportsystemets kapacitet måste samtidigt balanseras mot underhåll av den befintliga infrastrukturen. Utbyggnaden måste därför genomföras i en sådan takt att drift och underhåll av det växande systemet kan säkerställas.

Det är också viktigt att befintlig infrastruktur underhålls i förebyggande syfte för att undvika driftavbrott eller andra störningar. Nya tekniker för förebyggande underhåll bör därför testas och införas löpande.

Det är viktigt att öka investeringarna i väg och järnväg. Här står Medborgerlig Samling för två huvudprinciper.

- Investering i väg och järnväg ska balanseras utifrån faktabaserade samhällsekonomiska kalkyler. Detta har dessvärre inte varit fallet då en kraftig övertikt lagts på järnvägsinvesteringar, som följd av politisk toppstyrning under mandatperioderna 2014-2022.
- Medborgerlig Samling verkar för en ökning av investeringsbudgeten för väg och järnväg med ca 10% i jämförelse med dagens nivåer.

I ett längre perspektiv vill Medborgerlig Samling öka budgeten för nyinvestering mer än tio procent, men kortsiktigt lägger vi nivån på tio procent eftersom det är anpassat till den överplaneringsmarginal som Trafikverket har i sin projektportfölj.

Medborgerlig Samling vill dessutom inta en avvaktande attityd till satsningar som motiveras med samhällsekonomiska vinster långt i framtiden. Sverige står inför förändringar i levnadssätt, bland annat på grund av den pågående digitaliseringen och annan ny teknik. Distansjobb kommer i allt större utsträckning ge möjligheter att bosätta sig på mycket större avstånd ifrån arbetsgivarens arbetsplats, vilket kan ge



ändrade resmönster och krav på Sveriges transportinfrastruktur. Dagens samhällsekonomiska kalkyler kan därför vara helt felaktiga redan om tio år.

Samtliga transportinfrastruktursatsningar ska dessutom bedömas utifrån landets försvarsförmåga med tillhörande logistikbehov.

## **Miljö**

Det är viktigt att bevara den levandemiljö som Sverige utgör. Transportinfrastruktur har miljöpåverkan till exempel i form av buller, avgaser och som störande inslag och barriärer i naturen.

Medborgerlig Samling vill att miljökrav även fortsatt ska påverka samtliga planer för svensk infrastruktur, men utifrån faktabaserade avvägningar och med hänsyn tagen till mållkonflikter. Detta till skillnad mot dagens situation där Trafikverkets styrande direktiv i stor utsträckning baseras på framtidsönskningar, ensidigt fokuserande på miljö och utan att beakta den faktiska utvecklingen av resmönster, transporter och teknik.

Forskning inom drivmedels- och transporttekniker ska kortsiktigt premieras, för att underlätta ett snabbare skifte från fossila drivmedel och även stärka svensk konkurrenskraft. För att ge forskningen bästa möjliga förutsättningar ska stödet så långt möjligt vara teknikneutralt, det vill säga inte peka ut särskilda tekniker.

Det är Medborgerlig Samlings avsikt att så fort det är tekniskt och ekonomiskt försvarbart ersätta fossila drivmedel med andra former av CO<sub>2</sub>-neutrala drivmedel.

## **Utökad privat infrastruktur**

I en tid då nya transporttekniker är under utveckling anser Medborgerlig Samling att det är viktigt att utmana den traditionella statliga infrastrukturen genom att öppna upp för privata investeringar.

Vid så kallade public-private partnership (PPP) är det viktigt att sådana avtal inte begränsar framtida investeringar och framför allt inte begränsar den öppna marknaden (som till exempel skedde vid Arlandabanan).

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

## **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 underhåll och utbyggnad av existerande infrastruktur. Flaskhalsar måste byggas bort inom 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.

### **Stad och tätort**

Medborgerlig Samlings infrastrukturpolitik på regional och kommunal nivå definieras i dessas politiska program.

På nationell nivå vill Medborgerlig Samling öka den statliga finansieringen till de regionala planerna för transportinfrastrukturen, de så kallade länstransportplanerna, för att i snabbare takt bygga bort flaskhalsar och andra kapacitetsbegränsande problem.



## Transportslag

### Generellt för samtliga transportslag

Transportsystemet ska som helhet tillgodose användarnas behov, vara tryggt, säkert och ha inbyggd redundans för oförutsedda händelser. Samtidigt ska transportsystemet bidra till arbetet mot det hållbara samhället. Det totala miljöavtrycket för person- och godstransporter måste minska. Miljövänliga transporter ska premieras.

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 transport-köpare medvetet väger leveranstid mot energikostnad och miljöpåverkan.

### Järnväg

- Generellt är Medborgerlig Samling försiktig med större utbyggnad av järnväg i dagens rådande läge med snabba teknikskiften inom transportsektorn och med tanke på de stora underhållsskulder som redan finns inom järnvägsområdet.
- Förebyggande underhåll ska vara regel och inriktas på att säkerställa framkomlighet och säkerhet året om.
- Järnvägssatsningar ska fokusera på att utöka järnvägens kapacitet och redundans genom att enkelspåriga järnvägar byggs ut till dubbelspår, för ökad volymkapacitet.
- Medborgerlig Samling är emot den satsning på så kallad höghastighetsbana som pågår i Sverige. För järnvägssträckor med hög trafik som idag är 2-spår ska istället utbyggnad till 4-spår övervägas. Denna utbyggnad ska dock göras som normal spårstandard dels av kostnadsskäl, dels av redundansskäl, så att även godstrafik kan nyttja samtliga fyra spår.
- Inlandsbanan ska renoveras. De delar som idag inte är i drift ska återställas. Detta som del i att skapa redundans i transportinfrastrukturen och utöka logistikmöjligheterna för försvarsändamål.
- En utredning ska tillsättas för att utreda hur en omställning från fossila bränslen på icke elektrifierade banor kan genomföras. Alternativ som lok drivna av en kombination av el och bränslecell/vätgas bör tas med i denna utredning. Utredningen ska visa på om det är mer kostnadseffektivt att använda denna typ av drivmedel än att elektrifiera banor som idag inte är elektrifierade.
- Sverige ska via EU verka för ett inom Europa samordnat järnvägssystem för både person- och godstrafik.



## Sjöfart

- 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 bottenbunkrar som används för till exempel bunker ska påläggas en förhöjd farledsavgift. Denna 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.
- Kostnader för 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

- Bättre politiska styrmedel än dagens ska användas för att ställa om fordonsflottan till mindre fossila utsläpp.
- Infrastrukturen ska förberedas för självkörande fordon och ge dessa möjlighet att samexistera med existerande fordonsflotta. Det är dock viktigt att de självkörande systemen tar hänsyn till den personliga integriteten.
- Sverige ska införa avgiftsbelagda vägar. Avgiften ska administreras av Transportstyrelsen. Fordonsskatt för svenska fordon ska samtidigt helt avskaffas, enligt principen att ägande inte ska beskattas utan avgift ska tas för brukande.
  - Avgiften ska följa fordonets slitage på vägen, i form av axeltryck.
  - Avgiften ska kraftigt följa fordonets miljöpåverkan för att automatiskt belägga ett fordon med stor miljöpåverkan med en större avgift än ett fordon med liten miljöpåverkan. Avgiftens miljöpåverkansdel ska indexeras utöver normal prisindexjustering, så att denna del av avgiften ökar årligen, med mål att fasa ut vägfordon med stor miljöpåverkan.
  - Avgiften ska avpassas efter "trängselfaktor", så att vägavgiften är högre på tätare trafikerade vägar medan den på motsvarande sätt är lägre för trafik på vägar där trafikvolymen är lägre. Denna differentiering ska göras av dels miljömässiga skäl, dels som lättnad för trafik i glesbygd.



- Överskott från ovan nämnd vägavgift ska helt återinvesteras i Sveriges transportsystem via Trafikverket.
- På längre sikt ska vägavgifterna ersätta dagens bränsleskatt (som kommer att minska i takt med att andelen elfordon ökar) som finansiering av underhåll och bygge av transportinfrastruktur.
- 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 deras säkerhet inte åsidosätts till exempel vid bygge av mitträcken.
- Sveriges motorvägsnät ska byggas ut. Sveriges tre största städer (Malmö, Göteborg, Stockholm) ska vara förbundna med fyrfältsmotorväg (2+2-väg). E22 från Lund till Norrköping ska byggas ut till fyrfältsmotorväg. Fyrfältsmotorväg (2+2-väg) ska i etapper anläggas hela vägen till Luleå och likaså E18 mellan norska gränsen och Kapellskär.
- 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 särskild hänsyn tas till sträckningen så att genomfartsleder genom bostadsområden undviks.
- En särskild satsning ska göras 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.
- Trafikreglerna ska byggas på trovärdighet. Hastighetsbegränsningar som saknar grund inverkar negativt 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 genomförs 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**

- Sverige är ett glesbefolkat och avlångt land med stora avstånd. Flyg är oslagbart för snabba transporter över längre sträckor och kräver dessutom inga dyra byggen av transportstråk. Därför bör flyget som transportslag uppvärderas i svensk transportpolitik.
- Flyg är idag ett transportslag med stor miljöpåverkan. Att minska flygets miljöpåverkan är därför viktigt samtidigt som åtgärder som begränsar flygtrafiken ska undvikas.
- Den svenska 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 så kallade 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.

### **Energinät**

Detta område berörs i separat politiskt program.

### **IT och telekom**

Detta område är under utveckling inom Medborgerlig Samling.

## **Framtida transportslag och tekniker**

Det kommande decenniet kommer med stor sannolikhet att innebära stora förändringar inom transporttekniker. 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. Än viktigare är detta då det kan ta 10-20 år att genomföra större



investeringsprojekt för transportinfrastruktur, från idéstadie till färdig idrifttagning av den nya anläggningen.

Dock så är det individuella behovet av transporter styrandes även i framtiden. Ett samhälle som inriktar sig på större flexibilitet inom tjänste- och produktionssektorn kommer med automatik att kräva att individuella transportlösningar kan tillgodoses. Därmed kan man konstatera att kollektiva lösningar inte kommer att vara tillräckliga.

### **Juridiskt möjliggörande**

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

### **Eldrivna vägfordon**

Under det kommande decenniet kommer med stor sannolikhet eldrivna vägfordon att bli ett stort inslag – om inte helt dominerande – på vägarna. Eldrivna fordon kan även komma att kompletteras med vätgasdrivna bränsleceller eller liknande tekniska lösningar.

För att klara detta teknikskifte krävs anpassning av Sveriges infrastruktur i form av att laddinfrastruktur för elfordon måste byggas ut och även tankmöjligheter för vätgas. Dagens bensinstationer kommer att behöva kompletteras med laddstationer som tillhandahåller både el och troligen vätgas. Även andra "paus-ställen" såsom snabbmatsställen invid väg behöver kompletteras med laddstationer. Det behövs 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 elnät som klarar de höga effekter som ett antal laddstolpar kommer att medföra. Här kommer stora krav att ställas på Sveriges infrastruktur för energinät och för Sveriges försörjning av el. Se Medborgerlig Samlings energipolitiska program för mer information.
- Nationell/internationell 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.
- En nationell/internationell standard för vätgashantering behöver troligen tas fram och genomföras. De närmaste årens teknikutveckling kommer att visa om detta behov blir verklighet eller inte.



## **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 idag svårt att sia om exakt hur autonoma vägfordon kommer att nyttjas i vår vardag och vilka politiska beslut som kommer att krävas för detta.