

Motion till riksdagen 2019/20:2775

av **Magnus Jacobsson m.fl. (KD)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
Förslag till riksdagsbeslut.....	4
Tabeller.....	10
Anslagsförslag 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	10
Kristdemokraternas syn på kommunikationer	11
Minskat fossilberoende inom fordonsflottan.....	12
Utbyggnad av laddinfrastruktur	12
Elektrifiering av tunga vägtransporter	12
Tydliga miljöklasser för personbilar.....	13
Uppmuntra andrahandsmarknad för miljöbilar i Sverige	14
Rättvis behandling av konverterade fordon	15
Ändrade regler för förmånsbeskattning av bilar	15
Strategi för en elektrifiering av fordonsflottan	15
Huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar	15
Strategi för självstyrande fordon	16
Tillåt el som alternativt drivmedel i pumplagen.....	16
Biogas	17
Vätgas	17
Trafiksäkerhet.....	17
Nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken.....	18
Tillåt rutinkontroller av narkotikapåverkade förare.....	19
Öka säkerheten för motorcyklister.....	19
Inför vinterdäckskrav på släpvagn.....	19
Skärpta regler vid användning av drönare	20

Ett robust väg- och järnvägsnät	20
Ökade investeringar i drift och underhåll av järnvägen.....	20
Lokala och regionala beslut om trafikantavgifter	21
Nordiska triangeln/Skandinaviska halvön	21
Stockholm–Oslo.....	21
En ny broförbindelse mellan Sverige och Danmark	22
Oslo–Uddevalle–Göteborg–Malmö–Köpenhamn (8 million city)	22
Stockholmsregionen.....	22
E22:an och en ny Ölandsförbindelse	23
Dags för en Arlandaförhandling	23
45:an Inlandsvägen	24
Gotland Sveriges första försvarslinje	24
Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens	24
Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden	24
Enskilda vägar	24
Minska personolyckorna på järnvägsspår.....	25
Kombiterminaler som snabbar på omlastning	25
Bilen – ett redskap för frihet.....	25
Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov.....	26
Stoppa illegala körskolor	26
Stoppa ”bilmålvakter”	27
Effektiv kontroll av avgasrening vid besiktning.....	27
Se över reglerna för A-traktorer	27
Moderniserat reseavdrag	28
Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten	28
Sjöfartsstödet	30
Miljörabatter	30
”En dörr in”.....	30
Svaveldirektivet	30
Utred ett borttagande av stämpelskatten för fartyg.....	31
Båtpendling.....	31
Inre vattenvägar	31
Sjöfartsverkets roll som affärsverk	31
Den tunga vägtrafiken	32
En ny beskattningsmodell.....	32
Satsningar på biobränsle	32
Tillåt längre lastbilar.....	33
Låt tunga lastbilar köra på alla vägar som har bärighet.....	33

Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen.....	33
Klampning tills böterna betalats	34
Skärp straffsanktionerna mot miljöförseelser från utländska lastbilar.....	34
Fler kontroller	34
Konkurrensneutral kontroll av regelefterlevnaden	34
Förenkla reglerna för skötsamma åkerier.....	35
Tillgång på chaufförer	35
Trygghet för chaufförer	35
Cykeln.....	35
Planering för cykling	35
Främjande av cykling	36
Ökad hänsyn från bilburna trafikanter	36
Kollektivtrafik	36
Hårdare tag mot plankning	37
Färdtjänst som ger frihet och trygghet.....	37
Flyget.....	37
Ett fossilfritt flyg.....	38
Konkurrenskraftiga regionala flygplatser	39
Momsen för ambulansflyg.....	39
Utveckling av taxibranschen	40
Stoppa fusket inom taxibranschen	40
Tillåt döva att ta taxilicens.....	40
Öka säkerheten på gator och stationer	40
It och bredband	41
Tillgång till bredband i hela Sverige	41
Nej till besparingar på särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	42
Fungerande postväsende.....	43
Digital post från myndigheter	43
Nej till besparingar på betaltjänster	43
Anslagsförändringar	43

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2045 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elektrifiering av de tunga vägtransporterna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av ett miljöklassningssystem för personbilar inom EU och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lätta lastbilar och husbilar i bonus–malus-systemet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dela upp bonusdelen under fler år och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nyproducerat fordon som konverteras innan det sålts till en förare för första gången ska hanteras i bonus–malus-systemet utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för elektrifiering av fordonsflottan och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort undantaget för el i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning om biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör ta fram en strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räckten för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen ska ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att beivra överträdelser och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett krav på alkoholtest för piloter och besättningspersonal vid på- och avstigning på flyget och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol ska finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lokala och regionala beslut om trafikantavgifter och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av väg och järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av väg- och järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om statligt stöd till enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd milersättning samt höjd beloppsgräns för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en person med samordningsnummer endast ska få äga max en bil i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen av fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för A-traktor i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om modernisering av reseavdraget och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för 2020 höja milersättningen till 22 kronor per mil och höja beloppsgränsen i reseavdraget till 13 000 kronor och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla tonnageskatten och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ”En dörr in” och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett borttagande av stämpelskatten på fartygsinteckningar och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.

53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för gemensamma regler för sjöfarts-el i hamn och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en ny beskattningsmodell för den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om HCT-fordon och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bärighet för detta och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivandet avseende BK4-vägar och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordon ska kunna klampas till dess att böterna betalats och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att intensifiera övervakningen av lastbilstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om konkurrensneutral kontroll av svenska och utländska åkerier och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det möjligt att ta lastbils- och busskörkort med studielån och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lastbilschaufförers behov av säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet för att minska antalet cykelolyckor och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om ett säkerhetsavstånd på 1,5 meter vid omkörning av cyklister och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fler trafikpoliser och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hårdare tag mot plankning och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av rätt kompetens inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången på biobränsle till flyget och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en riktad satsning på forskning och utveckling i fråga om biobränslen för flyget och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka forskningen avseende miljövänligt flyg och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommuner och regioner möjlighet att upphandla regional flygtrafik och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda momseffekten för ambulansflyg och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta döva att ta taxilicens och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och landsting arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fortsatt utbyggnad av bredband och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förändring av kommunallagens lokaliseringsprincip för kommunala stadsnät och tillkännager detta för regeringen.

90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Postnord bör göra de strukturella förändringar som behövs för att effektivisera verksamheten och säkra att breven kommer fram i tid, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska tillsättas en utredning som tar ett helhetsgrepp på posthanteringen utifrån tillgänglighet, säkerhet, framtida utveckling och kostnader och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett lagkrav ska införas om att alla kommuner, regioner och statliga myndigheter ska erbjuda digital post till mottagare som önskar det, såvida särskilda skäl för undantag inte föreligger, och tillkännager detta för regeringen.

Tabeller

Anslagsförslag 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tabell 1 Kristdemokraternas förslag till anslag för 2020 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag (tusental kronor)

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (KD)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982	-90 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015	+100 000
1:3 Trafikverket	1 421 782	+10 000
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308	
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 013	
1:7 Trafikavtal	1 050 000	
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	53 035	
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 215 476	
1:12 Transportstyrelsen	2 215 497	
1:13 Trafikanalys	70 001	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	930 236	
1:15 Sjöfartsstöd	1 588 000	+50 000
1:16 Internationell tågtrafik	50 000	-50 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	157 000	
2:1 Post- och telestyrelsen	63 387	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	+2 000
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037	+7 500
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	64 844	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	296 014	+50 000
<i>Nya anslag</i>		
Laddstolpar för lastbilar		+150 000
Forskning om miljövänligt flyg		+100 000
Summa	61 295 946	+329 500

Tabell 2 Kristdemokraternas förslag till anslag för 2020 till 2022 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag (miljoner kronor)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer				
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	-90	-90	-90
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	+100	+100	+100
1:3	Trafikverket	+10	+10	+10
1:15	Sjöfartsstöd	+50	+50	+50
1:16	Internationell tågtrafik	-50	-50	-50
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	+2	+2	+2
2:3	Grundläggande betaltjänster	+8	+8	+8
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	+50	+50	+50
	<i>Nya anslag</i>			
	Laddstolpar för lastbilar	+150	+150	+150
	Forskning om miljövänligt flyg	+100	+100	+100
Summa		+330	+330	+330

Kristdemokraternas syn på kommunikationer

Goda kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska utveckla välförhållanden, sysselsättningen och konkurrenskraften. För ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår från att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart, väl fungerande post-service samt snabba tele- och datakommunikationer är en förutsättning för Sveriges utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är avgörande för att företag ska kunna utveckla verksamhet även på mindre orter och möjliggöra arbetspendling. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra ett ökat bostadsbyggande. Vi vill öka trafiksäkerheten på våra vägar, järnvägar, luftfart och sjöfart samt förbättra konkurrensvillkoren inom åkeri-, järnvägs- och sjöfartsnäringen. Vi vill minska fusket inom taxi-branschen, åkeribranschen och illegala trafikskolor samt öka investeringar till drift och underhåll av järnvägen. Laddinfrastrukturen för elbilar och el-lastbilar ska byggas ut och flygets miljöpåverkan minskas.

Tillgång till bredband är avgörande för att människor ska kunna tillhandahålla god kommunikation, driva företag samt jobba och studera på distans. Kristdemokraterna anser att kommunikationstjänster och bredband i första hand ska tillhandahållas av marknaden men att staten ska säkerställa goda villkor och undanröja hinder för utvecklingen. Vi vill se en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen såväl nationellt och regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad på gles- och landsbygden. Det är samtidigt viktigt att utvecklingen sker på ett sådant sätt att den enskildes integritet samt nationell säkerhet säkerställs. Därför behövs en medvetenhet om vilka huvudmän som finns bakom de investeringar som görs i it-infrastrukturen. En specifik fråga som Sverige och andra EU-medlemsstater behöver

ta ställning till galler nästa generation telekomnätverk, 5G. Det är angeläget att säkerställa svensk kontroll över både den viktiga infrastrukturen och leverantörsledet samt undvika beroende av en enskild leverantör eller produkt. Ingen operatör ska få så mycket makt att utrymmet för självständiga demokratiska beslut hotas.

Kristdemokraterna utgår från förvaltarens principen som innebär att vi har ett ansvar för våra medmänniskor och vår miljö, men också ett ansvar för att utveckla och förvalta de tillgångar vi har. Vi anser att Sverige måste minska sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem, bland annat genom elbilar, elhybrider, elektrifierade vägar och vätgas samt genom att säkerställa tillgången på biodrivmedel.

Minskat fossilberoende inom fordonsflottan

Idag står inrikestransporter för ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Närmare 90 procent av transportsektorns utsläpp av växthusgaser kommer från inrikes vägtrafik. För att nå målen om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030, behöver utsläppen från vägtrafiken minska med 70 procent fram till 2030 jämfört med 2010. Det krävs en omställning och smart utformning av infrastrukturen. Det behövs satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper såsom elbilar och elhybrider. Utöver detta behöver vi även stimulera till mer gång- och cykeltrafik.

Utbyggnad av laddinfrastruktur

Försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremien som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. Sedan 2012 har antalet laddbara el- och elhybridbilar ökat från cirka 1 200 till 62 000 i dag.¹ För att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Det stora hindret för ökad andel elbilar idag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen, den så kallade räckviddsängesten. Vi föreslår fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbaddning som normalladdning. Kristdemokraterna satsar därför 25 miljoner kronor per år mer än regeringen på anslaget för utbyggd laddinfrastruktur för personbilar inom utgiftsområde 21. Vi ser det som en viktig satsning för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

För att påskynda omställningen av lastbilsflottan vill vi satsa på en utbyggnation av laddstolpar för lastbilar. Vi avsätter därför 150 miljoner kronor per år under 2020–2022 för att bygga ut ett nationellt nät av laddstationer för lastbilar.

Elektrifiering av tunga vägtransporter

Transportsektorn står för 32 procent av Sveriges alla CO₂-utsläpp. Om vi investerar i järnväg så att godstrafiken ökar med 100 procent så innebär det att vi minskar

¹ Källa: elbilsstatistik.se.

lastbilstrafiken med ca 8 procent. De tunga lastbilarna står för utsläpp av cirka 3,3 miljoner ton. Det räcker således inte med att investera i järnväg om vi vill minska CO₂-utsläppen. Om vi i stället elektrifierar de större vägarna, kan vi minska CO₂-utsläppen ifrån lastbilstrafiken med 50 procent. Detta skulle innebära att CO₂-utsläppen minskade med cirka 1,7 miljoner ton, motsvarande 3,2 procent av Sveriges totala utsläpp.

När det gäller personbilar är laddningstekniken väl utvecklad och är mest realistisk på kort till medellång sikt. När det gäller tunga fordon är övergång till batteridrift svårare att genomföra. I stället talar mycket för fordon med kontinuerlig strömförsörjning som huvudkälla och som samtidigt kan fortsätta kortare sträckor på batteridrift.

Beräkningar från Trafikverket visar att om den tunga trafiken i förbindelserna Stockholm–Malmö–Göteborg (1 365 km) övergår helt från drift av fossila bränslen till eldrift skulle detta kunna innebära en reduktion av koldioxidutsläppen med 1 miljon ton per år, utgående från svensk elmix. Det skulle motsvara cirka 2 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser (totalt 52,9 miljoner ton år 2016) eller cirka 6 procent av utsläppen från inrikes transporter (totalt 16,9 miljoner ton 2016).

I Sverige finns flera studier på elektrifierade vägar. Ett av de mer kända projekten är el-lastbilarna som i nuläget trafikerar en sträcka i Sandviken. Tyskland bygger nu sina första större sträckor med el längs med Autobahn. I Tyskland har man valt att arbeta med elektrifiering från luftburen el då den markburna elförsörjningen inte är framme rent tekniskt. Samtidigt vet vi att markburen elektrifiering kan få stor konsekvens för biltrafiken men det finns en risk att när vi väntar på det bästa så genomför vi alldeles för lite för att lösa de problem vi redan har. Tyskland har valt luftburen elförsörjning vilket talar för att även vi bör göra det så att elektrifierade fordon kan åka i både Sverige och Tyskland. Samtidigt finns det stora fördelar om elektrifieringen sker via markburen teknik då både bilar, bussar och lastbilar kan utnyttja denna teknik. En testplattform för markburen elektrifiering etableras just nu på Gotland och kommer att kunna utvärderas inom något år.

En effektiv elektrifiering underlättas om staten är tydlig med att det är de enskilda huvudmännen som äger ansvaret för de egna vägarna. Det innebär att Trafikverket ska få uppdraget att elektrifiera riksvägarna (inklusive Europavägarna). Kommuner och regioner har ansvar för att elektrifiera de vägar som de ansvarar för och som kan vara nödvändiga att elektrifiera för att skapa ett sammanhållande system.

På sikt bör systemet vara självfinansierande i och med att de som nyttjar elen betalar för denna till systemägaren. Investeringen kan därför finansieras genom lån i Riksgälden som återbetalas när intäkterna rullar in. Även om huvudregeln enligt budgetlagen är att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag kan lån i Riksgäldskontoret utgöra finansiering av investeringsutgifter under förutsättning att de slutliga kostnaderna inte beräknas komma att belasta statsbudgeten eller den offentliga sektorns finansiella sparande. Detta innebär att lånen ska återbetalas med intäkter som uppstår som en direkt följd av att investeringen görs.

Tydliga miljöklasser för personbilar

I transportsektorn kvarstår stora utmaningar avseende målet att minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Utsläppen från inrikestransporter minskar men står fortfarande för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energi-användningen i transportsektorn har på senare år minskat men fossila bränslen är

fortfarande basen och stod för 85 procent av energianvändningen i inrikestransporterna under 2015. Transportsektorn står för den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara.

Kristdemokraterna genomförde under sin tid i regeringsställning en lång rad insatser för ett fossilfritt Sverige. I dag kan vi se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilers utsläpp har minskat och andelen förnybara drivmedel har ökat, inte minst HVO-drivmedel. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi. Kristdemokraterna kommer fortsätta arbetet med att förbättra Sveriges miljö- och klimatpolitik.

Kristdemokraterna har drivit frågan om att införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Ett sådant system är nu infört men det bör vidareutvecklas. För att skapa enkelhet för den enskilde bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A–G, där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Kristdemokraterna anser därför att Sveriges regering ska verka för en modell med miljöklasser A–G enligt ovan i samband med att ett gemensamt system för bonus–malus förhandlas och införs inom EU, lämpligtvis från och med år 2021. Ett problem som har uppstått med bonus–malus är att lätta lastbilar som används av olika yrkesgrupper samt yrkesförare automatiskt hamnar i de högre prisklasserna när de jämförs med vanliga bilar. Lätta lastbilar borde snarare jämföras med andra lätta lastbilar vilket uppmuntrar till att man använder mer miljövänliga lastbilar framför allt inom stadstrafiken. Även husbilar som används under en mindre del av året hamnar idag i en alldeles för kostsam prisnivå när de jämförs med vanliga bilar. Hänsyn bör tas till husbilar och lätta lastbilar i ett nytt bonus–malus-system.

I och med att EU har gemensamma regler för maximala genomsnittliga utsläpp från respektive biltillverkare, blir styrmedlen som styr konsumenten mindre träffsäkra. Miljöklassning och bonus riskerar att snarare styra vilka som köper de olika bilar som tillverkas i stället för att styra vilka bilar som produceras. Detta problem kvarstår även med ett gemensamt EU-system, men är särskilt påtagligt om vissa medlemsländer betalar ut bonusar som då har mycket tveksam miljönytta. Likväl finns det bland konsumenterna ett starkt miljöintresse, vilket gör att det finns ett behov av en tydlig märkning så att den enskilde kan göra ett aktivt val. Därigenom ges draghjälp till biltillverkarnas utveckling mot mer miljövänliga fordon.

Uppmuntra andrahandsmarknad för miljöbilar i Sverige

Det är ett problem att begagnade elbilar och laddhybrider exporteras till Norge och gasbilar till Tyskland. Detta beror på att det i Sverige, tack vare bonusen, är förmånligt att köpa en ny miljöbil. En följd av detta har blivit att andrahandsmarknaden utvecklats sämre i Sverige. Bonusdelen i bonus–malus-modellen bör därför förändras så att den betalas ut successivt under en flerårsperiod.

Rättvis behandling av konverterade fordon

Det mest effektiva sättet att minska utsläppen från många personbilar är att konvertera motorn så att den kan köras på E85 eller rena biobränslen. Nyproduktionen av en bil är också mycket resurskrävande och innebär stor miljöpåverkan. Idag behandlas i bonus-hänseende inte konverterade fordon utifrån sina miljöegenskaper efter konverteringen, inte ens om konverteringen skett innan de sålts för första gången till en förare. Kristdemokraterna föreslår att om ett nyproducerat fordon konverteras innan det sålts till en förare för första gången, ska det i bonus-malus-systemet hanteras utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen.

Ändrade regler för förmånsbeskattning av bilar

Idag är förmånsvärdet för miljöbilar nedsatt i reglerna för förmånsbeskattning. I stället föreslår vi att det nedsatta förmånsvärdet för miljöbilar avskaffas samtidigt som förmånsvärdet höjs för bilar som inte är miljöbilar. Förmånsvärdet för sådana bilar höjs med 20 procent eller maximalt 16 000 kronor.

Strategi för en elektrifiering av fordonsflottan

I arbetet för en fossilfri fordonsflotta och mot klimatförändringarna finns en stor potential i elektricitet som drivmedel för framför allt bilar. Tekniken är på stark frammarsch och försäljningen växer, om än från låga nivåer. Än finns dock mycket arbete att göra innan vi kan se ett teknikskifte. Sverige har en fordonsindustri som alltid legat i framkant vad gäller trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Vi kristdemokrater menar att den utvecklingen måste fortsätta. I arbetet med elbilar och elektrifierade vägar finns alla möjligheter att ligga i framkant. Sverige har dessutom en nästan helt koldioxidneutral elproduktion vilket gör att vi är en förebild inom det området. Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elektrifiering av fordonsflottan. En metod kan vara att man inför en skattebefrielse för tjänstebilar som drivs med el under de första fem åren vilket ökar nybilsförsäljningen samt även på sikt utbudet av begagnade elbilar.

Huvudmannskapet vid elektrifiering av vägar

Om vi skall lyckas med att få fram välfungerande elektrifierade vägar är det viktigt att trafikhuvudmännens ansvar för elektrifieringen tydliggörs på strategiskt utvalda vägar. För Trafikverkets del innebär det att man bör utreda kostnaden för att elektrifiera vägsträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö, E6:an Oslo–Göteborg–Köpenhamn, E18 Stockholm–Oslo samt E4 längs med Norrlandskusten. Om vi kan få den tunga trafiken att använda sig av el istället för dagens drivmedel kommer det att vara en av de viktigaste reformerna för att minska koldioxidutsläppen i Sverige. En affärsmodell skulle kunna vara att väghuvudmannen hyr ut vägutrymmet till en operatör som bygger infrastrukturen och tjänar pengar på att sälja el till de transportföretag som kör på vägen.

Strategi för självstyrande fordon

Trafiksäkerhet är en viktig fråga för Kristdemokraterna. I dag inträffar alldeles för många olyckor då förare bryter mot trafikregler eller är oaktsamma (den mänskliga faktorn). Sådana problem kan minskas med självstyrande bilar. Självstyrande fordon kan också underlätta arbetspendling för de som är beroende av bilen.

Förlösa batteridrivna minibussar rullar på allmänna vägar i staden Sion i Schweiz. Dessa bussar kör en sträcka på 1,5 km i centrala staden med fasta hållplatser och tidtabell och projektet har pågått över 1,5 år med framgång. Detta visar att förlösa bussar fungerar i vanlig stadsmiljö och är ett miljövänligt transportalternativ.

Också godstransportsektorn skulle gynnas av fler självstyrande fordon. I en inte alltför avlägsen framtid skulle fler godstransporter då kunna automatiseras.

Precis som med elfordon har Sverige möjlighet att vara ett föregångsland för självstyrande fordon. Vi har bil- och lastbilstillverkare i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan idag kör självstyrande fordon på våra vägar på försök. Dessa försök behöver utökas. Försäkringsproblematiken behöver åtgärdas och utgångspunkten när en tillverkare vill testa ny teknik ska vara positiv. Därför behöver Sverige en heltäckande strategi för självstyrande fordon.

Tillåt el som alternativt drivmedel i pumplagen

Den så kallade pumplagen, lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut på bilmarknaden. Ett flertal biltillverkare, däribland Volvo, Ford och Audi, har slutat tillverka etanolbilar. Samtidigt börjar allt fler tillverka elbilar och laddhybrider som kan gå på el, men ökningen är ännu blygsam. En anledning till det är troligen bristen på laddstationer runt om i landet. Den som ska köpa en ny bil kan helt enkelt inte lita på att den går att ladda förutom på ett fåtal orter, framför allt i storstadsområden. Samtidigt undantar pumplagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste alltså ha både bensin, diesel och exempelvis etanolkärl. Detta skapar onödiga hinder för en utbyggd laddinfrastruktur.

Kristdemokraterna vill se fler elbilar och elbilar i Sverige. Då krävs det ökade möjligheter till laddning av elbilar i hela landet och inte bara i storstadsregionerna. Många mackägare är dessutom pressade av kostnader för alternativa drivmedel som inte längre används, främst etanol. Att dessa istället skulle tillåtas göra en investering i laddstationer för el skulle öka tillgängligheten av laddstationer och hjälpa utsatta mackägare. Därför föreslår Kristdemokraterna följande ändring av lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel:

Nuvarande lydelse

2 § I denna lag avses med

förnybart drivmedel: drivmedel, *med undantag för elektricitet*, som är avsett för transportändamål och helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2015/1513,

Föreslagen lydelse

2 § I denna lag avses med

förnybart drivmedel: drivmedel, som är avsett för transportändamål och helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2015/1513, *och elektricitet*,

Biogas

Biogas, inte minst i flytande form, är på många sätt ett bättre alternativ, både ur klimat- och hälsosynpunkt, än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs också en effektivare källsortering i kommunerna.

Kristdemokraterna föreslår att en övergripande utredning tillsätts som bereder frågan hur prissättning och produktionsmetoder för biogas och andra biodrivmedel kan utformas så att utvecklingen mot fossilfria drivmedel påskyndas.

Vätgas

Det pågår flera försök med att använda vätgas som drivmedel inom fordonsflottan. Fördelen med vätgas är att den kan produceras av exempelvis solenergi och lagras i form av vätgas som sedan används för transporter. Sverige bör ta fram en strategi för hur vätgas kan användas för transporter och inom industrin.

Trafiksäkerhet

Det är en tragedi varje gång en människa dör eller skadas svårt i trafiken. Risken att omkomma är fortfarande betydligt högre inom vägtrafiken än inom andra trafikslag, och särskilt utsatta är cyklister och motorcyklister. Antalet omkomna i den svenska vägtrafiken har sjunkit trendmässigt sett i ett längre tidsperspektiv. Sverige är i dag ett av världens trafiksäkraste länder men Kristdemokraterna anser att arbetet med att förverkliga en nollvision om antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken måste intensifieras för att nå etappmålet för 2020, vilket innebär att antalet omkomna i trafiken 2020 inte får vara fler än 220. Det är därför oroande att minskningen i antalet döda har stagnerat efter år 2010, vilket innebär att vi riskerar att missa etappmålet för 2020.

Viktiga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten är att minska alkoholen i trafiken, upprusta och förbättra vägnätet, samt kontroll och efterlevnad av hastighetsbegränsningarna. Vi bör också beakta olika transportslags skador vid valet av tekniska lösningar för att separera trafiken.

Nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken

Under de senaste åren har omkring 75–80 personer årligen omkommit i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor, vilket motsvarar cirka 30 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafikolyckor.² Varje år skadas hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol och/eller narkotika är inblandat. Det är oroande att andelen nyktra trafikanter minskat trendmässigt sedan 2014.³ Kristdemokraterna anser att det inte ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, på sjön eller i luften. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen och Kustbevakningen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att beivra överträdelser.

I dag är straffet för rattfylleri böter eller fängelse i högst 6 månader och för grovt rattfylleri fängelse i högst två år. Vi anser att straffet är för lågt i jämförelse med både den risk och de konsekvenser alkoholpåverkade personer medför och orsakar i trafiken. Vi anser därför att straffet för rattfylleri samt grovt rattfylleri bör skärpas. Alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som obligatorium i alla nya bilar i Sverige.

Kristdemokraterna har också länge drivit frågan om ett förbud mot eftersupning som innebär att det inte är tillåtet att dricka alkohol de första sex timmarna efter en trafikolycka. I dag är det möjligt för rattfyllerister att gå fria när de hävdar att de druckit efter och inte före en bilolycka, eftersom det inte har varit möjligt att bevisa när föraren intagit alkohol. Riksdagspartierna har varit eniga i frågan om ett införande av förbud mot eftersupning, men regeringen har valt att gå på samma linje som presenterades i promemorian Ds 2013:28 ”Straffansvar för eftersupning”, att det inte är ett brott i sig att dölja sitt brott. Kristdemokraterna är kritiska till regeringens slutsats och anser att människor som utsätter sina medtrafikanter för fara ska stoppas och inte komma undan på grund av ett kryphål i lagen. Vi anser därför att ett förbud mot eftersupning bör införas.

Vi vill även införa alkotester för piloter och besättningspersonal på flyget. Det har uppdragats i ett flertal fall där anställda på flyget ertappats med att vara alkoholpåverkade i tjänsten, något som kan medföra en stor risk för passagerarnas säkerhet och öka risken för flygplansolyckor. Kristdemokraterna anser därför att det ska finnas krav på alkoholtest för såväl piloter som besättningspersonal vid på- och avstigning för att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet. Det är inte möjligt för ett enskilt land att ha egna regler för kontroll av piloter. Sverige bör därför verka inom den internationella flygorganisationen IATA för att skapa ett regelverk som möjliggör nykterhetskontroller av piloter vid flygningar till och från de länder som önskar detta.

Äntligen har regeringen föreslagit att alkobommar sätts upp vid vissa hamnar för att motverka alkoholpåverkade chaufförer på vägar. Kristdemokraterna anser att det är dags

² Transportstyrelsens analysrapporter 2016–2019.

³ Transportstyrelsens analysrapport 2019.

att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter. Vi föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

Tillåt rutinkontroller av narkotikapåverkade förare

Under 2018 anmäldes drygt 14 000 drograttfylleribrott i Sverige. Polisen får med nuvarande rättsläge inte slumpmässigt testa bilförare för andra droger än alkohol utan föregående misstanke. Kristdemokraterna anser att det är viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet mot både alkoholpåverkade och narkotikapåverkade bilförare. Därför bör motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol rimligen finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren.

Öka säkerheten för motorcyklister

Olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador är tyvärr ofta förekommande bland motorcyklister. En av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar större skador för motorcyklister då det blir olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa räckan, vilket förvärrar olyckan med större och allvarigare personskador som följd. Mellan 2005 och 2017 omkom i genomsnitt 40 motorcyklister årligen i trafiken⁴. Ungefär var tionde motorcyklist som dödas i trafiken omkommer till följd av kollision med vajerräcke.⁵ På alltför många vägar är fortfarande så kallade vajerräcken standard, trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Väg- och Broräckesföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket gett den typen av räckan underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och istället förordar släta räckan med underglidningsskydd. Ska vi uppnå nollvisionen krävs en översyn av räckan på svenska vägar. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut dessa vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

Inför vinterdäckskrav på släpvagn

Tunga fordon med ekipage utan vinterdäck kan utgöra en fara i trafiken. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än det drivande fordonets hjul, finns en risk att ekipaget viker sig vid inbromsning när vinterväglag råder. Ett exempel på detta är den stora olyckan som inträffade på Tranarpsbron i norra Skåne i januari 2013 då en människa dödades och 46 skadades. Krav på vinterdäck gäller sedan 1 januari 2013 men endast på fordonets drivaxel och inte på tillhörande släps hjul. Släpvagn på över 3,5 ton omfattas således inte av kravet. Detta är en trafiksäkerhetsrisk och kan komma att få förödande konsekvenser vid ett vinterväglag med is, snö, snömodd eller frost.

Nu har det gått mer än sex år sedan den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft. Kristdemokraterna anser att det är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon minskat som en följd av kravet på vinterdäck. Vi anser också att vinterdäckskrav på tillhörande

⁴ Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

⁵ Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

släpvagn över 3,5 ton bör införas för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning.

Skärpta regler vid användning av drönare

Under de senaste åren har ett flertal allvarliga incidenter med drönare rapporterats i skyddade luftrum i Sverige. Detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen samt förseningar för resenärer. Arlanda och Bromma har tvingats att stoppa trafiken i upp till en timme då drönare förekommit i luftrummet i flygförbudsområde. Hittills finns det dock inget fall där förövaren/piloten har lagförts och bötfällts. Redan idag är det förbjudet att utan tillstånd flyga drönare inom en viss radie kring en flygplats. Ägarna och piloterna till drönarna som flyger i fredad zon begår således ett luftfartsbrott. För att lagföra dessa och för att motverka överträdelser bör tillverkarna införa något slags signalsystem som identifierar drönaren och knyter den till ägaren. För att motverka missbruk bör regeringen ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare.

Ett robust väg- och järnvägsnät

Ökade investeringar i drift och underhåll av järnvägen

Järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftssäkerhet. Drift och underhåll av landets järnvägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan.

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Vi vill därför satsa mer på drift och underhåll av järnvägen och nyinvesteringar. Vi vill också möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Idag har vi godståg på 650 meter, i Tyskland har man 830 meter och i andra europeiska länder har man upp till 750 meter långa godståg. Det är på tiden att möjliggöra godståg på 750 meter även i Sverige. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bland annat skogsnäringens konkurrenskraft. Kristdemokraterna verkar för att en större andel av person- och godstransporter ska gå på järnväg.

Järnvägssystemet står i dag inför ett antal utmaningar. Stora delar av den järnväg som i dag används byggdes för en trafik som var mindre, lättare och långsammare. Därför står vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem som alltför ofta drabbas av förseningar eller stopp. Enligt Trafikverkets beräkningar uppgår de totala merkostnaderna för förseningar i järnvägstrafiken till cirka 5 miljarder kronor per år.

Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Aldrig förr har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som under de senaste åren. Detta är så klart mycket positivt då järnvägstransporter är betydligt mindre skadliga för miljön, men en allt större belastning på ett allt äldre järnvägsnät är samtidigt en stor utmaning. Nya stambanor och förstärkning av befintliga

stambanor i form av fler parallella spår vid våra storstadsregioner kommer därför vara nödvändiga för att klara den framtida ökningen av både resenärer och gods. Erfarenheten ifrån Köpenhamn och Arlanda visar hur viktigt det är att man bygger järnvägsförbindelser med stationslägen vid våra större flygplatser.

En stor del av de tågstopp och förseningar som inträffar sker ofta i de större regionerna där järnvägarna är som mest trafikerade. Stockholms central och närliggande tågstationer utgör navet av landets tåginfrastruktur och påverkar tågtrafiken i övriga landet. Det är därför viktigt att satsningar på drift och underhåll av järnvägen i hög utsträckning kommer Stockholm och de stora och mest trafikerade områdena till del. Det gynnar tågtrafiken i hela landet.

Lokala och regionala beslut om trafikantavgifter

Det finns många infrastrukturprojekt som är samhällsekonomiskt lönsamma men som av olika skäl aldrig kommer med i de regionala och nationella trafikplanerna då dessa inte berör tillräckligt många för att bli politiskt intressanta att arbeta vidare med. Vi föreslår att lagstiftningen ändras så att kommuner i samverkan med Trafikverket kan ta beslut om ”bompeng”, det vill säga avgifter som tas ut av trafikanterna för att finansiera enskilda trafikprojekt. Därigenom ger vi kommunerna bättre förutsättningar att vara med och medfinansiera enskilda projekt som annars riskerar att förhållas över tid trots att dessa projekt kan vara av stor betydelse för den enskilda kommunens näringslivs- och bostadsutveckling.

Nordiska triangeln/Skandinaviska halvön

Sverige är ett avlångt land som ligger tillsammans med Norge på Skandinaviska halvön. Detta gör att vi måste planera vår infrastruktur på ett sådant sätt att vi tar hänsyn till de olika ländernas förutsättningar. I norra och mellersta Sverige innebär det att vi behöver förbättra infrastrukturen i öst-västlig riktning vilket gör att vi på ett bättre sätt än idag kan binda samman Norge, Sverige och Finland. I mellersta Sverige behöver vi förstärka järnvägen. En fortsatt upprustning av Malmbanan är nödvändig för att stärka Nordkalotten. Ett fokus på sträckan Sundsvall–Östersund–Trondheim skapar helt nya förutsättningar för handel och utveckling av denna del av Sverige och Norge. Samtidigt som vi stärker de öst-västliga förbindelserna måste vi fortsätta att utveckla järnvägen längs med kusten så att norra och mellersta Sverige får en bättre koppling till bland annat Stockholmsregionen. I södra Sverige är det viktigt att vi förstärker hela den nordiska triangeln.

Nedan listas ett antal infrastrukturprojekt som Kristdemokraterna anser bör utredas. Dessa ska ses som exempel och innebär inte en prioritering av olika åtgärder.

Stockholm–Oslo

En dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle knyta samman flera starka arbetsmarknadsregioner med miljontals människor. En väl fungerande järnvägsförbindelse mellan de båda skandinaviska huvudstäderna skulle minska antalet flygresor Stockholm–Oslo, som idag uppgår till cirka 1,5 miljoner per år. Samtidigt skulle fler person- och godstransporter ske via järnväg. En stor del av Sveriges export går till Norge och handeln med Norge ökar successivt. Båda länderna har mycket att

tjana på en snabb järnvägsförbindelse. Det är därför angeläget att möjligheterna för en dubbelspårsjärnväg på sträckan Stockholm–Oslo utreds. Även vägförbindelsen i form av E18 behöver stärkas och återkomma som ett prioriterat projekt inom TEN-T.

En ny broförbindelse mellan Sverige och Danmark

Öresundsbron har bidragit till ökad tillväxt i både Sverige och Danmark. Handeln har ökat, arbetsmarknadsregionerna har vuxit, resandet för turister har underlättats och invånare har fått möjlighet att bo i det ena landet och arbeta i det andra. Broförbindelsen har varit ekonomiskt fördelaktig för Sverige och Danmark som äger och finansierat bron gemensamt. Vi kan konstatera att de tidigare ekonomiska kalkylerna har blivit överträffade och att bron tidigare än beräknat finansierat sina kostnader via broavgifter. Öresundsbron har nått kapacitetsgränsen vilket gör att det finns stort behov av en ny broförbindelse mellan Sverige och resterande Europa. Kristdemokraterna välkomnar att Trafikverket och dess danska motsvarighet har fått i uppdrag att gemensamt utreda en väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg. En förutsättning för en ny fast förbindelse ska vara att en hållbar finansiering kan säkras.

Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn (8 million city)

Bygget av Öresundsbron och den nya järnvägsförbindelsen genom Hallandsåsen har förbättrat järnvägs kommunikationerna mellan Göteborg och Köpenhamn. Arbetet med Västlänken samt en framtida ny förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer också leda till förbättrade kommunikationer vilket avlastar E6:an. Samtidigt ökar trycket på E6:an norr om Göteborg. Med de nya järnvägssatsningar som nu sker i Göteborg kommer kapaciteten att hantera tåg att öka. Samtidigt har inte förbindelsen mellan Göteborg och Oslo prioriterats på samma sätt som den södra förbindelsen mellan Göteborg och Köpenhamn. Genom att exempelvis bygga ut Bohusbanan och förbinda den svenska järnvägen med Norge vid Svinesund kan man lyfta över gods från E6:an till järnväg. En sådan ny förbindelse kommer också att korta ner restiden för persontrafik samtidigt som det möjliggör en koppling mellan järnväg och flyg vid Rygge i Norge. Dessutom kan en utbyggnad av Bohusbanan samt en upprustning av Lysekilsbanan möjliggöra för Lysekils hamn att ta emot mer gods vilket avlastar den södra delen av E6:an. I dagsläget har Trafikverket enbart tittat på en ny sträckning Öxnered–Halden–Oslo. Men det finns ingen fullgod jämförande studie som tittar på vilken sträckning som på bästa sätt tillgodoser behovet av en förbättrad förbindelse Oslo–Göteborg–Köpenhamn. Kristdemokraterna anser därför att Trafikverket skall få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att på bästa sätt ur ett samhällsnyttoperspektiv rusta upp samt bygga ett dubbelspår mellan Göteborg och Oslo.

Stockholmsregionen

Stockholm är i dag en av de få huvudstäder i Europa som saknar eller inte har påbörjat ett bygge av en ringled runt huvudstaden. Samtidigt är Stockholm också den snabbast växande staden i Sverige, vilket kräver en infrastruktur som kan möta detta. För att skapa goda förutsättningar för regional utveckling i Stockholmsregionen samt minska trafiken i innerstaden är det viktigt att vägprojektet Östlig förbindelse, från Ropsten i norr till Nacka i söder, byggs för att skapa en komplett ringled runt Stockholm. En östlig förbindelse kommer att minska fordonstrafiken genom Stockholms centrum och

det är nu hög tid att påskynda denna infrastruktursatsning. Tyvärr finns en östlig förbindelse fortfarande inte med i den nationella planen, vilket är beklagligt. Därför bör den nationella planen kompletteras med en tydlig beskrivning av byggandet av en komplett ringled kring Stockholm. En låsning har varit diskussionen om kommunal medfinansiering. Möjligheten att använda ”bompeng” skulle kunna underlätta finansieringen av detta projekt.

Utbyggnationen av Norviks hamn gör att vi måste få till ytterligare väg- och järnvägsförbindelse mellan Norvik i Nynäshamn och övriga Stockholmsregionen. Om inget görs inom detta område finns en stor risk att den nya hamnen kommer att förorsaka stora trafikproblem i det övriga trafiksystemet under kommande år.

Under midsommarhelgen 2016 inträffade en allvarlig olycka på motorvägsbron i Södertälje som ledde till att bron fick stängas av i 59 dagar, i princip hela sommaren. Det ledde till mycket höga kostnader. Dels kostade själva reparationen 20 miljoner kronor, men de samhällsekonomiska kostnaderna för stängningen har beräknats vara över 100 miljoner kronor, räknat i bland annat utebliven arbetstid och försenade godstransporter. Motorvägsbron är den enda förbindelsen över Södertälje kanal för två av landets största vägar, E4 och E20. Södertälje närmare sig 100 000 invånare, är ett nav för godstransporter i Sverige med hamn, järnväg och lastbil och är säte för några av Sveriges största företag i Astra Zeneca och Scania. Det är bra att det, som en del av projektet Förbifart Stockholm, ligger ett förslag på en kapacitetshöjning på Södertäljebro (motorvägsbron) på tre filer i vardera riktningen i den nationella planen. Möjligheterna till en ny långsiktigt säker förbindelse söderut över Södertälje kanal, antingen bro eller tunnel, bör införas i den nationella planen.

E22:an och en ny Ölandsförbindelse

Även om stora delar av södra Sverige har goda förbindelser så finns det områden som brottas med dålig infrastruktur vilket hämmar deras förutsättningar att utvecklas. En väg som behöver högre prioritet är bl a E22:an. Denna väg binder samman flera viktiga städer och hamnar vilket gör att den ofta är tungt trafikerad. Ändå har den långa sträckor där det saknas viltstängsel och där vägen är underdimensionerad. Kristdemokraterna anser att Trafikverket skall få i uppdrag att se hur man kan påskynda en upprustning av E22. Det är också uppenbart att vi inom en snar framtid behöver en ny förbindelse till Öland.

Dags för en Arlandaförhandling

Stockholm–Mälardalen är tillsammans Sveriges starkaste tillväxtregion och ett ökat resande är bra för svensk tillväxt. Infrastrukturprojekt likt Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen för spårbundna trafiken behöver dras in till Arlanda på ett lämpligt och klokt sätt. Det handlar om allt ifrån att kunna nå kommunerna i nordöstra Stockholm via en utbyggnad av Roslagsbanan till infrastrukturlösningar som ökar tillgängligheten från bl a Uppsala, Västerås och Eskilstuna till Arlandaregionen.

45:an Inlandsvägen

Riksväg 45 är en viktig trafiklänk som binder samman norra Sverige med bl a hamnarna i södra och mellersta Sverige. Kristdemokraterna anser därför att 45:an skall prioriteras avseende upprustning till bärighetsklass 4 (BK4) samt att man skall göra en studie över vad som kan göras för att i övrigt förbättra denna väg i syfte att underlätta för turism

samt person- och godstrafik. På sikt bör Riksväg 45 mellan Karlstad och Göteborg rustas upp till fyrfilsväg vilket innebär att när Trafikverket nu bygger ut delar av 45:an till två-plus-ett-väg så bör det ske på ett sådant sätt att man samtidigt förbereder för en framtida förbättring av standarden.

För att ytterligare påskynda Trafikverkets uppgradering av BK4-vägar avsätter Kristdemokraterna 10 miljoner kronor under tre års tid i syfte att Trafikverket skall kunna genomföra riktade personalförstärkningar för att påskynda dessa utvärderingar. Det är av yttersta vikt att detta går snabbare än idag då BK4-vägar förstärker den svenska konkurrenskraften genom att tyngre och längre lastbilar får möjlighet att använda dessa vägar.

Gotland Sveriges första försvarslinje

Gotland har en särställning då det är en ö utan fast förbindelse med övriga Sverige. Gotlands placering gör också att ön har ett stort säkerhetspolitiskt intresse. Detta får konsekvenser för hur vi bör se på Gotlands infrastruktur. Idag hamnar Gotland rätt långt ner när Trafikverket prioriterar utifrån ett ”normalt” trafikflöde, men om Gotland skall vara enkelt att försvara bör vi ha en god infrastruktur på ön.

Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens

Regeringen vill att järnvägsunderhållet ska förstatligas och har för detta utsett en särskild utredare vars uppdrag nyligen förlängts. Ett förstatligande av allt järnvägsunderhåll vore emellertid olyckligt. I stället föreslår Kristdemokraterna att järnvägsunderhållet även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas och vi är därför kritiska till regeringens ståndpunkt gällande detta. Det finns dock ett behov av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveranskontroll, besiktning samt uppföljning.

Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden

Kristdemokraterna vill också öka investeringarna i väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden. Detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet.

Enskilda vägar

Kristdemokraterna anser att de enskilda vägarna har en mycket stor betydelse för Sverige. På landsbygden är det av den allra största betydelse att underhållet av de enskilda vägarna fungerar. Det måste finnas regelverk som skapar möjlighet för tillräckliga resurser för investeringar och underhåll i enskilda vägar. Staten bör utöka sin medfinansiering av de enskilda vägarna.

Väghållningen av de enskilda vägarna fungerar oftast bra och är ett viktigt komplement till de statliga vägarna. Samtidigt är det viktigt att staten sköter om sina egna vägar i hela landet. Kristdemokraterna motsätter sig försök att vältra över statliga vägar till enskilt huvudmannaskap, vilket skulle skada glesbygdens förutsättningar. För att underlätta för Sveriges alla vägföreningar som tar ett stort ansvar för den lokala infrastrukturen ökar vi anslagen för enskild väg med 100 miljoner per år.

Minska personolyckorna på järnvägsspår

Under de senaste åren har fenomenet med obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökat. Fler människor tar risker och uppehåller sig på järnvägsspår. Detta har orsakat stora förseningar i tågtrafiken både för regiontåg och för fjärrtåg. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna arbetar fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren.

Kombiterminaler som snabbar på omlastning

Vid kombiterminaler sker omlastning av containrar eller lastbilstrailers mellan olika trafikslag: väg, järnväg eller sjöfart. Idag går sådan omlastning relativt långsamt, vilket är en orsak till att rena vägtransporter ofta är det snabbaste och smidigaste sättet att transportera gods, även på sträckor där järnväg finns. Kombiterminalerna behöver därför utvecklas så att omlastning mellan väg och järnväg sker smidigare. En lösning är att containrar överförs horisontellt mellan lastbil och tåg vid kortare stopp.

Bilen – ett redskap för frihet

Bilen är för många en förutsättning för att kunna bo och arbeta där man vill. Bilen är ett redskap för frihet. Samtidigt måste de negativa konsekvenserna av vägtrafiken begränsas, framför allt utsläppen. Men i vår iver att sänka de miljöskadliga utsläppen ska inte bilen som färdmedel offras. Därför krävs det långsiktiga och effektiva styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel med klimatprestanda, eldrift samt effektivare transporter.

Kristdemokraternas transportpolitik syftar till att skapa incitament för människor att välja mer miljövänliga alternativ, inte som regeringen att bestraffa människor som inte har tillgång till kollektivtrafik inom rimligt avstånd. Transportpolitikens utgångspunkt finns alltför ofta i storstäder och tätorter. Men ska hela Sverige leva behövs bilen. Skatter på drivmedel ska utformas så att de inte försvårar för vare sig boende eller företagare på landsbygden.

Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov

Det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras om.

Systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort då det är studieuppehåll, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till sommaren efter för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt när det begav sig. Det faktum att också Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall kan vara längre än två månader under sommarmånaderna gör att många tvingas betala igen för att skriva om teoriprovet eller göra körprovet.

Ett innehav av B-körkort är ofta ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna process minskar därför många ungas chanser

att hitta jobb. Kristdemokraterna anser att det inte är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som tillika kan bli en mycket kostsam process för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund bör giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov samt körprov för körkortsbehörighet B förlängas till sex månader.

Stoppa illegala körskolor

Ett växande problem i Sverige är illegala körskolor. De illegala körskolorna snedvrider marknaden. Illegala körskolor uppträder i många fall som helt vanliga och lagliga körskolor och det är därför väldigt svårt för eleverna att märka skillnaden. Omfattningen syns inte minst på internet där många illegala körskolor marknadsför sig på flera portaler. Den illegala körkortsutbildningen har kopplingar till den organiserade brottsligheten. Konsekvenserna är många: elever blir lurade till dyra och undermåliga lektioner, de riktiga trafikskolorna riskerar att konkurreras ut och köerna till körproven blir allt längre då fler och fler blir underkända och måste göra om provet. Andelen godkända körprov har de senaste tio åren sjunkit till 48 procent och endast 45 procent klarar teoriprovet.

Kristdemokraterna ser positivt på att det håller på att tas fram ett nytt teoriprov som förhoppningsvis omöjliggör organiserat fusk på teoridelen. Men det stoppar inte fusk med körlektionerna.

Det har framkommit att vissa personer satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körellever genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet, föreslår Kristdemokraterna att antalet elever som en enskild privatperson kan handleda minskas från femton till fem. För att tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola föreslår Kristdemokraterna att det införs en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet.

Regeringen har i september 2019 gett Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Eftersom det fortsatt är små åtgärder som görs så finns fortfarande ett stort behov av att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen genom att tillsätta en parlamentarisk utredning. Först då kan en helhetsbild av körkortsutbildningen skapas, som inrymmer svart verksamhet, själva utbildningen, kunskapskrav med mera. En översyn kan också titta på eventuellt behov av återkommande syntest när körkortet förnyas.

Kristdemokraterna vill också införa krav på alkoholås på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkoholås finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Kristdemokraterna vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel.

Stoppa ”bilmålvakter”

Så kallade bilmålvakter, det vill säga personer som formellt står som ägare till ett fordon utan att själv ha det i sin besittning, är ett viktigt verktyg för den organiserade brottsligheten. Ett problem är att en och samma person, som inte är svensk medborgare, kan skapa flera samordningsnummer. Därigenom kan det existera ett antal digitala personer

med samordningsnummer utan att dessa motsvaras av någon fysisk person. Dessa ”personer” med samordningsnummer kan i sin tur äga ett flertal bilar vardera. Kristdemokraterna föreslår att en person med samordningsnummer endast ska få äga max en bil i Sverige.

Effektiv kontroll av avgasrening vid besiktning

Kraven på besiktning av utsläppen från personbilar är i dagsläget otillräckliga. De nya besiktningensreglerna innebär att en bil som har felaktig avgasrening kan passera besiktningen helt utan anmärkning, trots att den släpper ut långt mycket mer än vad som är tillåtet när bilen säljs. Genom att kontinuerligt kontrollera och fånga upp de fordon som har för höga utsläpp i samband med fordonsbesiktningen kan utsläppen minska, men den möjligheten är numera liten i Sverige. Insikten om utsläppens skadliga effekter på människors hälsa och miljön har inneburit att andra länder sänkt sina gränsvärden, det vill säga toleransnivån, för vilka utsläpp som tillåts från en bil. I Sverige går utvecklingen åt motsatt håll, genom att de tillåtna utsläppsnivåerna för svenska bilar kraftigt höjs. Nya generella gränsvärden har införts, och dessa är satta till en nivå som i praktiken gör det omöjligt att underkänna fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen.

- Gränsvärdena för kolmonoxid är uppemot 100 gånger högre än vad en vanlig bensinbil kan förväntas släppa ut.
- För dieslbilar tillverkade efter 2009 är gränsvärdena gällande partiklar 70–100 gånger högre än vad dessa bilar normalt släpper ut.
- Nivån är så hög att till och med dieslbilar med bortmonterade eller manipulerade partikelfilter släpper ut mindre än gränsvärdena.

Regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen på fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder.

Se över reglerna för A-traktorer

En så kallad A-traktor ska vara konstruerad för en hastighet på max 30 km/h. Idag får A-traktor framföras med ett AM-körkort, som också gäller för moped. Utbildningen består av både teori och praktiska delar såsom övningskörning. Det är inte tillåtet att övningsköra privat utan enbart hos utbildaren. A-traktorer har i de flesta fall dubbla växellådor med varvtalsregulator. Detta innebär att A-traktorn får ett varvtal runt 4 000–5 000 vid en hastighet av 30 km/h. Det höga varvtalet resulterar i att växellådor och andra delar utsätts för ett snabbt slitage och ofta går sönder. Att den låga maxhastigheten stoppar upp trafiken kan vara ett annat skäl till att många frestas till olaglig trimning av sin A-traktor.

En möjlighet att hantera problemet skulle kunna vara att höja den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorn till 50 km/h. Därigenom skulle frestelsen att olagligt trimma A-traktorn kunna minska. För att bibehålla trafiksäkerheten borde det i så fall införas krav på ett särskilt körkort för A-traktor med högre krav än för AM-körkort. A-traktorn är, inte minst på landsbygden, ett viktigt fortskaffningsmedel för många ungdomar. Att se över möjligheten att förflytta sig på ett säkert sätt, även i de delar av landet där

kollektivtrafik inte är fullt utbyggd, är en viktig del i att möjliggöra transport till såväl fritidssysselsättning som extraarbete.

Regeringen bör se över reglerna för A-traktor i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten.

Moderniserat reseavdrag

Reseavdragskommittén presenterade under sommaren 2019 ett förslag till ny modell för färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor (SOU 2019:36).

Kristdemokraterna anser att principerna bakom den föreslagna modellen är bra.

Användning av kollektivtrafik och samåkning ska uppmuntras. En skattereduktion är att föredra framför ett avdrag eftersom resekostnaden för samma resa inte är större för den som har hög marginalskatt än för den som har låg. Det är naturligtvis också positivt om systemet blir enklare så att ”skattefelet” (fusk) kan minskas. Däremot anser vi att den föreslagna nivån på skattereduktionen är för låg, vilket innebär att höjningen av reseavdragets storlek inte ligger i linje med det vi kristdemokrater vill se. Detta gäller särskilt för dem som bor och verkar på landsbygden. En övergång till ett avståndsbaserat reseavdragssystem är eftersträvarvärt av främst miljö- och klimatskäl, men även av förenklingsskäl och för att minska det överutnyttjande som förekommer. Dock bör en sådan övergång ske på ett sådant sätt att det blir en förbättring för dem som bor på landsbygden och är beroende av bilen.

I avvaktan på en ny modell för reseavdraget föreslår Kristdemokraterna att milersättningen höjs från 18,50 till 22 kr/mil och att detta delvis finansieras genom att beloppsgränsen höjs från 11 000 till 13 000 kronor.

Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten

Svensk sjöfart är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling samt konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. En stark handelsflotta behövs av flera skäl, inte minst för att möjliggöra goda förutsättningar för import och export men också utifrån miljösynpunkt och sjösäkerhet. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Detta är även viktigt för den nationella säkerheten. I händelse av ofred är det av yttersta vikt att den svenska handelsflottan är stor men också diversifierad, så att den kan bidra till totalförsvaret.

Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, sjövägen, vilket innebär cirka 180 miljoner ton transporterat gods. Utöver det transporteras ungefär 30 miljoner passagerare per år med färja till och från Sveriges grannländer. Den svenska sjöfartssektorn och alla dess omgivningsföretag sysselsätter ungefär 100 000 personer.

Kristdemokraterna vill öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft eftersom de svenska vattenvägarna är underutnyttjade, samtidigt som framför allt järnvägen pressas av ett allt hårdare kapacitetstryck och inte räcker till. Jämfört med vägtransporter innebär dessutom transporter på inre vattenvägar en miljövinst. Ska mer gods gå till sjöss behöver de inre vattenvägarna och infrastrukturen runt dem rustas upp. Samtidigt

betalar sjöfarten för underhållet av sina transportleder genom att farledsavgifter betalar för isbrytning. Kristdemokraterna delar branschens oro för detta. Finansieringen av framför allt isbrytning, men även hur annat farledsunderhåll ska gå till för att främja konkurrensneutralitet för alla transportslag, måste ses över.

Den svenska sjöfarten agerar på en global marknad där internationella regler sätter spelreglerna för de svenska rederierna. Den snabba tekniska utvecklingen och ökad globalisering av ekonomi och handel har en betydande påverkan på sjöfarten som näring. Under många år flaggades svenskregistrerade fartyg ut. Fram till och med 2009 låg antalet svenskflaggade handelsfartyg på minst 100 bruttoton stabilt kring drygt 400 stycken, men det hade 31 december 2017 minskat till 304.

Bland annat av dessa skäl tillsatte alliansregeringen en utredning om tonnageskatt 2013. Det har varit en mycket viktig fråga för Kristdemokraterna. Efter en del förseningar infördes detta äntligen 1 januari 2017. Detta har bidragit till att antalet svenskflaggade fartyg nu ökar igen, vilket är mycket positivt, men det är fortfarande långt kvar tills antalet svenskflaggade fartyg är tillfredsställande. Nu är det dags att börja utveckla tonnageskattesystemet och utreda de begränsningar som finns i systemet. Fartyg som ska ingå i systemet måste idag göra det i tio års tid, och fartyget får under denna period endast trafikera svenska vatten maximalt 25 procent av tiden. För framförallt mindre redare innebär detta en osäkerhetsfaktor då det är svårt att förutse hur marknaden kommer att utvecklas på så lång sikt. Genom att lätta på dessa begränsningar kan fler omfattas och därmed förbättras förutsättningarna för svensk sjöfart.

Även om förutsättningarna för svensk sjöfart förbättrats något på senare år, och optimismen i branschen är stor, så finns det fortsatt stora utmaningar för den svenska sjöfarten. Främst handlar det om att näringens kostnader måste minska så att branschen kan konkurrera med sina utländska motsvarigheter. Svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter, avgifter och regellättnader. Detta är väsentligt för att behålla och utöka antalet svenskregistrerade fartyg i Sverige.

Utöver goda villkor för sjöfarten, så är det också viktigt med välfungerande och ändamålsenliga hamnar. Den viktiga containertrafiken sker med allt större fartyg vilket är positivt av både ekonomiska och ekologiska skäl, och för att kunna ta emot dessa fartyg krävs det att hamnarnas funktionalitet ständigt utvecklas. Frågan om muddring av hamnar är därför mycket viktig, särskilt i Göteborgs hamn men också i andra hamnar som till exempel Luleå hamn.

För att stärka konkurrenskraften i den svenska sjöfarten bör det tillsättas ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi med flera samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling.

Sjöfartsstödet

Sjöfartsstödet är en del i att skapa goda och konkurrenskraftiga förutsättningar för svensk sjöfart. Det lämnas till redare som har sjömän anställda på svenskflaggade fartyg. Stödet innebär att de kostnader som arbetsgivare i sektorn har för arbetsgivaravgifter och sociala avgifter återbetalas. Detta kallas ibland för nettomodellen. Regeringen väljer nu att gå fram med en sänkning på en procent i stödet vilket vi ser som mycket olyckligt. Det skadar branschens tilltro till Sverige och det riskerar att hämma den positiva inflaggning vi sett de senaste åren, men det sker också i en tid med kraftiga avgiftsökningar för handelssjöfarten. Därmed hämmas också

möjligheterna till överflyttning av gods till vatten, vilket står i strid med miljömålen. Kristdemokraterna föreslår att nivån i den så kallade nettomodellen behålls och tillför med anledning av detta 20 miljoner kronor.

Miljörabatter

Det är viktigt att avgiftssystem och skatter styr mot klimatsmarta val. Investeringar i klimatsmart teknik måste löna sig för att fler aktörer ska göra dessa. Det finns idag möjlighet till miljörabatt för företag som gör dessa investeringar, men för många redare har dessa miljörabatter minskat jämfört med de miljörabatter som funnits tidigare. Detta är olyckligt. Incitamenten för redare att göra miljöinvesteringar måste stärkas och för detta ändamål tillför Kristdemokraterna 30 miljoner kronor. Regeringen måste också säkerställa att de miljörabatter som budgeteras betalas ut till fullo.

”En dörr in”

I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är alltför ofta byråkratisk. Kristdemokraterna vill därför införa en garanti att företag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, där uppgifterna sedan slussas vidare till aktuell myndighet. Det skulle påtagligt minska tiden som rederierna behöver lägga på administration.

Svaveldirektivet

Från och med årsskiftet 2015 gäller EU:s svaveldirektiv för Östersjön. Direktivet innebär att halten av svavel i fartygsbränslen ska sänkas från 3,5 procent till 0,5 procent till år 2020. I Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller hårdare krav. Där får fartygens bränsle innehålla maximalt 0,1 procent svavel. Att successivt skärpa utsläppskraven är viktigt för miljön men samtidigt innebär svaveldirektivet ökade kostnader för den svenska sjöfartsnäringen. Det är därför av yttersta vikt att det finns ett effektivt kontrollsystem för att säkerställa efterlevnaden av direktivet så att det lönar sig för rederier att göra rätt.

Utred ett borttagande av stämpelskatten för fartyg

Investeringar i fartyg kräver stora kapitalinvesteringar. Detta innebär att det ofta krävs lån, vilket kräver en säkerhet för långivaren. Säkerheten garanteras genom ett pantbrev och vid utfärdandet av detta tas en särskild stämpelskatt ut. Stämpelskatten tas ut med 0,4 procent av beloppet på pantbrevet, vilket blir betydande summor vid investeringar på många hundra miljoner kronor. Därmed utgör stämpelskatten ett hinder för att den svenska sjöfartsnäringen ska växa. Dessutom hämmar denna skatt investeringarna i klimatsmart teknik, som ofta är dyrare att göra men inte betalar sig i samma utsträckning. Ett borttagande av stämpelskatten bör därför utredas.

Båtpendling

Kollektivtrafik på vatten kan ofta avlasta kommuners och regioners trafikleder. Sjötrafik orsakar mindre koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportmedel som kan transportera många resenärer i storstäder. Vattenvägarna är idag underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen, tillgängliggöra kajer och ha ett biljettsystem som inkluderar både upphandlade offentliga och enskilda aktörers persontrafik på vatten. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten. Det är angeläget med goda förbindelser mellan öar och fastlandet. Pendlingsmöjligheterna på vatten behöver stärkas så att hela skärgården kan leva. Det statliga bidraget till färjetrafik i enskild eller kommunal regi ska därför bestå.

Inre vattenvägar

Kristdemokraterna anser att Sveriges inre vattenvägar behöver prioriteras när det gäller godstransporter. Kapaciteten för inrikes godstransporter via sjövägen behöver öka. Sjöfartsverket bör i samarbete med berörda kommuner arbeta fram en plan för att tillgängliggöra och möjliggöra mer godstransporter via inlandssjöfarten.

Inlandssjöfarten är väl värd att uppmärksammas och utveckla, då bränsleanvändningen för till exempel pråmfartyg är bara en tredjedel av dieselförbrukningen för en lastbil. Några av våra EU-klassade vattenvägar för inlandstrafik är bland annat Göta älv, Väneren och Mälaren. För att Vänersjöfarten ska kunna fungera krävs att nya slussar byggs i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet. De nuvarande slussarna är utdömda till 2030. Likaså kommer satsningar att behövas i andra farleder, exempelvis Södertälje kanal. Därutöver behöver farlederna muddras in till Göteborg och Luleå. Samverkan behöver dock ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se över den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

Sjöfartsverkets roll som affärsverk

Man kan ifrågasätta den nuvarande modellen där Sjöfartsverket är ett affärsverk. I samband med en genomlysning av affärsverk och statliga bolag bör även Sjöfartsverkets roll prövas kritiskt. Det är ett stort problem att Sjöfartsverket höjt avgifter för sjöfarten för att klara verkets budget, vilket hamnar i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Det bör noteras att de svenska farledsavgifterna ur ett internationellt perspektiv är en udda företeelse.

Den tunga vägtrafiken

En ny beskattningsmodell

Den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. I dagsläget beskattas den tunga vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage huvudsakligen när bränslet tankas. Priset tas ut direkt vid dieselpumpen. En nackdel med detta system är att kostnaden blir olika för olika lastbilar beroende på var de tankar sin diesel. Den som tankat diesel i ett annat land, där drivmedelspriset är lägre, får därmed en lägre körkostnad per mil på de svenska vägarna.

Den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens moderna teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig. Fördelen med detta är att vi kan komma bort från dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängsel samt miljöbelastning är som störst. Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet vilket gör att vi även här kan skapa en större styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med t.ex. flyget och järnvägen där de ”bästa” avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre. Modellen innebär också en mer likvärdig beskattning mellan svenska och utländska lastbilar. Den nya beskattningsmodellen kan först prövas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar.

Satsningar på biobränsle

För att ett nytt bränsle ska slå igenom i branschen måste man kunna lita på att det går att tanka överallt. Biogas, inte minst i flytande form, är på många sätt ett smartare alternativ ur både klimat- och hälsosynpunkt än de biobränslen som kan användas i dagens lastbilar. För att få in biogasen på allvar behöver därför produktionen stimuleras, liksom utbyggnaden av tankstationer, inte bara i Sverige utan i hela Europa. För att säkra tillgången på organiskt avfall till rötningen krävs också en effektivare källsortering i kommunerna.

Den offentliga sektorn har en viktig roll som normerande för åkeribranschen och bussbranschen. Vid upphandlingar ska det anges vilken miljöprestanda som ska uppnås, snarare än vilken typ av fordon eller bränsle som ska användas. Uppföljningen av kraven behöver också förbättras; här är privata företag idag bättre.

Tillåt längre lastbilar

Ännu längre lastbilsekipage än de vi är vana vid, så kallade HCT-fordon, kan spela en viktig roll för att effektivisera vägtransporterna och minska miljöpåverkan. I Finland tillåts sedan 2018 lastbilar på upp till 34,5 meter. I jämförelse med lastbilar på nuvarande maxlängd 25,25 meter, kan lastbil på 32 meter transportera samma

godsmängd med 17 procent mindre CO₂-utsläpp och 25 procent mindre personal.⁶ Vårt samhälle behöver använda potentialen hos HCT-fordon för att öka transporteffektiviteten, reducera transportvolymerna, minska utsläppen och uppnå högre säkerhet. Kunskapen från väldokumenterade försök med HCT bör användas och fordonen konfigureras för det speciella område där de ska användas. Introduktionen av HCT kan komma att kräva att en ny förarbehörighet införs. Sverige bör studera Finlands erfarenheter av HCT.

Låt tunga lastbilar köra på alla vägar som har bärighet

Den rödgröna regeringen valde att begränsa de tyngsta lastbilarnas nyttjande av vägnätet. De tyngsta lastbilarna får endast köra på 8 procent av det svenska vägnätet. Kristdemokraterna anser att regeringen snabbt bör utarbeta regler så att en bruttovikt på upp till 74 ton kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet för att denna reform ska ge de miljö-, klimat- och ekonomieffektiva transporter som är tanken. Svenska företag måste ges goda möjligheter att konkurrera på så goda villkor som möjligt och genom att betränga det sviker regeringen svenska företag främst skogsnäringen. Lastbilar på 74 ton reducerar utsläppen per ton transporterat gods, mer gods transporteras per körning och detta har efterlysts från främst skogsnäringen. Färre lastbilar bidrar till mindre miljöförstöring och är viktigt för att få ned transportsektorns koldioxidutsläpp, för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Kristdemokraterna anser att det är utsläppen som ska bekämpas, inte enskilda transportslag. Kristdemokraterna föreslår därför att lastbilar på upp till 74 ton ska tillåtas på alla de vägar som har bärighet för detta.

Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen

En riksdagsmajoritet har i april 2017, på kristdemokratiskt initiativ, uppmanat regeringen att skyndsamt tillsätta en utredning för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. I augusti 2019 tillsatte regeringen en utredning om effektivare kontroll av yrkestrafiken. Utredningsuppdraget ska redovisas senast 1 mars 2021. Den illojala konkurrensen från utländska företag, som kan fortgå på grund av bristande kontroll, är den viktigaste faktorn som tynger den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Det är därför bra att en utredning om effektivare kontroll tillsatts om än senfärdigt.

Svensk åkerinäring är i dag utsatt för en hård osund internationell konkurrens. Samtidigt som svenska lastbilschaufförer får betala tusentals svenska kronor vid överträdelse av kör- och vilotiderna, kör många utländska åkare längre än vad som är tillåtet enligt EU-regler. Fusket inom åkerinäringen är utbrett och måste tas på stort allvar. Oseriösa aktörer betalar inte avtalsenliga löner och struntar i miljö- och cabotagereglerna. Detta riskerar att slå ut seriösa aktörer på marknaden. Det är viktigt att se över villkoren inom åkerinäringen i syfte att bidra till regelefterlevnad och att främja konkurrens på lika villkor.

⁶ Källa: Cider L och Larsson L, HCT DUO2 project Gothenburg Malmoe in Sweden, 2019.

Klampning tills böterna betalats

Kristdemokraterna har medverkat till tuffare tag vid cabotagebrott för att skapa rättvisa konkurrensvillkor där fusk inte är ett medel i konkurrensen. I händelse av att föraren inte betalar sanktionsavgiften, som uppgår till 40 000 kronor, har polisen möjlighet att låsa fast fordonet, s.k. klampning. Möjligheten till klampning gäller endast när sanktionsavgifter döms ut för överträdelser av kör- och vilotiderna och cabotagereglerna, inte vid trafikböter för exempelvis fortkörning. Från 1 juli 2018 har polisen rätt att ta fordonsnycklar, registreringsskyltar och frakthandlingar om böterna inte är betalade eller bristerna på fordonet inte är åtgärdade. Ett fordon kan idag klampas i upp till 36 timmar. Kristdemokraterna föreslår att fordon ska kunna klampas tills böterna har betalats.

Skärp straffsanktionerna mot miljöförseelser från utländska lastbilar

Straffsanktionerna mot miljöförseelser inom åkeribranschen behöver ses över i syfte att skapa lika villkor för inhemska och utländska åkeriföretag. En möjlighet kan vara att åkare bötfälls eller klampas på plats även när de bryter mot miljöregler, liksom mot hastighets- och arbetstidsregler.

Fler kontroller

Kristdemokraterna vill betona att polisens kontroller av lastbilstrafiken måste intensifieras för att en sund konkurrens ska fungera i praktiken. Utvecklingen med allt färre trafikpoliser behöver vändas. Idag är risken för liten att utländska lastbilar åker fast. Erfarenheter från exempelvis Danmarks arbete med att motverka illegala cabotagetransporter visar att det krävs lagändringar men också att polisen har tillräckliga resurser för att lyckas stävja fusk. Enligt en undersökning från Motormännens Riksförbund från 2018 har antalet trafikpoliser minskat från cirka 1 250 för 25 år sedan till ca 200 idag. Antalet nykterhetskontroller har mer än halverats från 2,7 miljoner 2010 till under en miljon idag. Det är med andra ord självklart att trafikpolisen behöver förstärkas. Men det måste också alla andra delar av polisen.

Konkurrensneutral kontroll av regelefterlevnaden

Svenska företag kontrolleras av Transportstyrelsen medan utländska företag kontrolleras av polisen. Detta skapar en snedvriden konkurrenssituation. I stället borde en och samma kontrollmyndighet ”skanna” hela vägtransportbranschen och finna de företag som missköter sig värst. Kontroll av dessa borde prioriteras. Före 2011 var det polisen som ansvarade för kontrollen av kör- och vilotiderna även för svenska företag. Polisen bör återfå detta ansvar även för svenska åkerier.

Om fri rörlighet inom EU ska fungera måste det råda transparens och lika villkor inom unionen. Idag är flera EU-länders fordonsregister inte tillgängliga för våra kontrollerande myndigheter, trots att de enligt EU-beslut ska vara detta sedan 2012. Alla register borde vara öppna för alla medlemsstaters myndigheter. Annars fungerar inte den gemensamma marknaden.

Förenkla reglerna för skötsamma åkerier

Idag är regelverken inom transportbranschen rigorösa i syfte att förhindra fusk. Kanske har det blivit för svårhanterligt för att laglydiga företag ska kunna bedriva en

fungerande verksamhet. Transportstyrelsen dömer ut höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka.

Enligt gällande regler har fordonens digitala färdskrivare en viktig roll. De färdskrivare som företagen idag tvingas ha installerade är inte användarvänliga och skapar ofta misstag som gör att företaget påförs en sanktionsavgift. I vår tid borde det rimligen finnas tekniska möjligheter att följa fordonen via gps så att deras rörelser dokumenteras på ett tillförlitligt sätt. Digitala lagringscentraler, som redan används inom taxibranschen, skulle underlätta för de seriösa åkarna.

Transportstyrelsens tillsyn av åkeriföretagen behöver bli mer rättvis och rättssäker. Idag är det de företag som fastnar i en poliskontroll som hamnar i Transportstyrelsens lista över tillsynsobjekt. Eftersom relativt få företag fastnar i poliskontroller medför detta system en hög grad av slumpmässighet i tillsynen.

Tillgång på chaufförer

Det råder brist på utbildade yrkeschaufförer. En svårighet ligger i att det inte går att ta lastbils- och busskörkort med studielån. Detta bör ändras. Körkortslån från CSN bör vara möjligt även för yrkesförarutbildning.

Trygghet för chaufförer

Det ska vara möjligt att vara trygg som lastbilschaufför, även nattetid. Trafikverket bör därför få i uppdrag att tillhandahålla skyddade inhägnade zoner för lastbilar över natten. Driften av dessa kan upphandlas.

Cykeln

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom det medför goda effekter för såväl folkhälsan och miljön som trängseln i städerna. Men det är också uppenbart att trafikmiljön inte i tillräckligt hög grad är anpassad för cykling. När andra kategorier av trafikanter drabbas av färre dödsfall och allvarliga olyckor än tidigare, är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam för cyklister. I genomsnitt har 23 cyklister per år omkommit i trafiken under perioden 2011–2015. Strategin för säkrare cykling som har tagits av Trafikverket och berörda aktörer är viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna.

Planering för cykling

Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att öka säkerheten för cyklister i trafiken. Det behövs mer av strategiskt och förebyggande arbete för att minska antalet cykelolyckor. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det är därför positivt att regeringen nu föreslår en satsning på cykelfrämjande åtgärder och ett framtagande av en nationell cykelstrategi. Kristdemokraterna anser att kommunerna bär ett stort ansvar genom att vidta åtgärder för att underlätta för cykeltrafik. Det är viktigt att kommuner samarbetar för att hitta gemensamma lösningar på

cykelstråk och cykelvägar för att underlätta cyklisternas cyklande. Vi vill att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering.

Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och climateffekter såväl som hälsoeffekter. Cykeln måste på ett tydligare sätt ses som ett eget trafikslag och prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. Det har visat sig att när så sker så ökar också cyklingen markant. Kristdemokraterna satsar därför 350 miljoner kronor per år i ett nytt anslag för säker cykelinfrastruktur.

Främjande av cykling

Kristdemokraterna föreslår att det ska tillsättas en utredning om att skapa möjlighet för arbetsgivare att subventionera cykel- och kollektivtrafikresor till och från arbetet utan att det räknas som skattepliktig löneförmån, alternativt göra det möjligt med bruttolöneavdrag för kollektivtrafikbiljetter.

Cykling behöver inte minst främjas bland barn och ungdomar och bland nya svenskar. För att öka intresset för cykling föreslår Kristdemokraterna att en ekonomisk satsning genomförs via ideella organisationer för att genom informationsspridning på olika språk och på andra sätt aktivt verka för ökad cykling bland personer som inte är vana att cykla. Många behöver informeras och utbildas till att cykla istället för att åka bil på korta sträckor. Kristdemokraterna föreslår att en särskild satsning görs för att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar och att denna finansieras inom ramen för det nya anslag som Kristdemokraterna föreslår för att främja ökat cyklande.

Ökad hänsyn från bilburna trafikanter

Utefter allt fler vägar finns väl fungerande cykelbanor. Men på många ställen måste cyklisterna fortfarande dela väg med bilister och i dessa sammanhang måste trafiksäkerheten förbättras. Det gäller inte minst då bilar kör om cyklister. Många är de cyklister som fått hjärtat i halsgropen då bilister inte tagit tillräcklig hänsyn vid omkörning. Enligt trafikförordningen 3 kap. 33 § ska den förare som kör om ”lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om”. Det finns dock inget angivet mått på vad som anses vara ett betryggande avstånd. Kristdemokraterna föreslår att detta avstånd specificeras i lagen till minst 1,5 meter.

Det är också viktigt att polisen har resurser att följa upp regelefterlevnaden. I London har man börjat använda civilklädda poliser för att tillse att bestämmelserna som gäller vid omkörning av cyklister efterlevs. I Sverige har däremot trafikpoliserna blivit allt färre de senaste åren. Kristdemokraterna föreslår att antalet trafikpoliserna successivt utökas, vilket möjliggörs av våra satsningar på polisen inom utgiftsområde 4.

Kollektivtrafik

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling. Det ska vara enkelt och smidigt att ta sig till jobbet eller skolan. Vi anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden. Det bör

också prioriteras och ställas krav på miljövänligare transporter inom skattefinansierad kollektivtrafik och upphandlad trafik.

Hårdare tag mot plankning

Fuskåkning är ett stort problem i dag. För att kunna utveckla kollektivtrafiken behövs intäkter. Den som plankar låter andra ta kostnaden för sin resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid, vara ren och vara trygg att åka med. Biljettkontrollanterna spelar en viktig roll för en fungerande kollektivtrafik. Men tyvärr är lagen på flera sätt utformad till fuskarnas fördel. Därför vill Kristdemokraterna göra flera förändringar så att rättvisa, lag och ordning får råda. Vi vill ge kontrollanterna laglig befogenhet att gripa, omhänderta eller hålla kvar fuskare tills polisen kommer till platsen om fuskåkaren inte visar upp en giltig legitimation. Resenärer bör också vara skyldiga att visa upp färdbevis vid biljettkontroll, vilket de märkligt nog inte är idag. Dessutom vill vi att trafikhuvudmannen ska kunna ta ut en högre avgift än idag.

Färdtjänst som ger frihet och trygghet

Om en person har en långvarig funktionsnedsättning som gör det svårt att resa med allmänna kommunikationsmedel har han eller hon rätt till färdtjänst. Resan med färdtjänst ska vara trygg. Det är därför avgörande att utföraren av färdtjänsten säkerställer att förarna har ändamålsenlig kompetens inom bemötande av personer med funktionsnedsättning. Om kompetens och förståelse saknas för de behov som exempelvis personer inom autismspektrumet har, kan förarens beteende skapa en stress som gör att personen med funktionsnedsättning försämras i sitt hälsotillstånd. Detta måste undvikas. Kristdemokraterna anser att det behövs strukturer för att sprida befintlig forskning till berörda verksamheter runt hur ett gott bemötande mot personer med funktionsnedsättning ska vara. Det behöver säkerställas att rätt kompetens finns på rätt plats, både hos de tjänstemän som bedömer behovet av insatser och hos de som utför insatserna.

Flyget

En väl fungerande luftfart spelar en betydande roll för Sveriges ekonomiska och sociala utveckling. Den är nödvändig för Sveriges exportindustri och en förutsättning för en framgångsrik regionalpolitik. Flyget är ett av våra säkraste transportmedel, men samtidigt har det under de senaste åren skett en rad allvarliga flygolyckor. Säkerhetsarbetet behöver därför intensifieras på såväl nationell som internationell nivå.

För att minska flygets utsläpp är det viktigt att arbetet fortsätter med att optimera flygrutter, samtidigt som ny teknologi och bränslesnålare flygplan ytterligare bidrar till att minska utsläppen. Biobränslen träder in i flygbranschen i ökad utsträckning och bidrar därigenom till minskad klimatpåverkan.

Kristdemokraterna och övriga allianspartier initierade i regering ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av

transporter i hela landet. Den av regeringen aviserade flygstrategin bör fortsätta under dessa former.

De förslag som hittills har presenterats av regeringen vad gäller flyget har inte haft som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Kristdemokraterna ser med stor oro att regeringens förslag i stället har handlat om bland annat en nedläggning av Bromma flygplats. Flyget behövs för att hela Sverige ska leva och utgör en viktig komponent för fler jobb och ökad konkurrenskraft.

Ett fossilfritt flyg

Flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen. Det är angeläget att Sverige fortsatt ligger i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Karlstad Airport var den första flygplatsen i världen med en stationär tankanläggning för bioflygbränsle. Allt fler flygbolag börjar nu ansluta sig till den av Sky NRG skapade Fly Green Fund som ger företag och organisationer möjlighet att minska sin klimatpåverkan genom flygningar med bioflygbränsle. Detta är en mycket positiv utveckling. Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt. Vi anser därför att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. Målet för Sverige bör vara att all flygtrafik inom och till och från Sverige är fossilfri 2040. Detta är en hög ambition men den skulle kunna bli verklig om elflyg används för kortare sträckor och biojet för längre flygningar. Det är viktigt att möjliggöra tillräcklig tillgång till biobränslen för flygbranschen. Vi föreslår därför en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången av biobränsle till flyget.

Kristdemokraterna föreslår att det införs krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle i allt flygbränsle. Vi föreslår att start- och landningsavgifterna ska vara miljö- och klimatstyrande för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Vi föreslår att Sverige tar ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i nuläget sätter stopp för beskattning av flygbränsle. Vi föreslår att det genomförs en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget. Kristdemokraterna avsätter därför 100 miljoner till forskning för ett mer miljövänligt flyg. Inom utgiftsområde 20 föreslår vi även en satsning på 250 miljoner under en treårsperiod för stöd till biojetproduktion.

Klimathotet är globalt och behöver globala överenskommelser. Genom EU och den internationella luftfartsorganisationen ICAO kan ändamålsenliga åtgärder mot flygets klimatutsläpp genomföras. Genom EU:s påtryckningar har ICAO också enats om åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan. Kristdemokraterna föreslår att Sverige aktivt verkar via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Konkurrenskraftiga regionala flygplatser

De regionala flygplatserna i Sverige har en stor betydelse för att kommunikationen med Stockholm och andra resmål runt om i Sverige och världen ska fungera. Att kunna delta på ett möte i huvudstaden eller i någon annan del av landet över dagen och sedan kunna åka tillbaka, är viktigt för de företag och organisationer som har anställda och förtroendevalda som behöver närvara.

Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i storstadsområdena. Här finns högre omsättning och därmed lönsamhet. De statliga flygplatserna gör också stora vinster. De mindre icke-statliga flygplatserna ägs främst av kommunerna med stöd av landsting och regioner. De finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna men har inte möjlighet till samma höga omsättning och därför svårare att gå med vinst. Detta innebär att redan hårt pressade flygbolag ser mer lönsamhet på linjer mellan storstäder eller från så kallade navflygplatser som Arlanda eller Bromma. De icke-statliga flygplatserna har svårt att skapa egna konkurrensfördelar. Detta riskerar att stora delar av Sverige går miste om tillväxten genom ökad turism och arbetspendlande som flyget bidrar till. Finansieringen för de små flygplatserna behöver ses över för att skapa långsiktig hållbara lösningar. Kristdemokraterna vill värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Idag upphandlar staten via Trafikverket flygtrafik på vissa utpekade linjer som inte bedöms som intressanta för kommersiell flygtrafik. I Sverige är det i nuläget endast Trafikverket som får upphandla flyglinjer, inte regioner eller kommuner. Detta innebär att en region eller kommun inte kan upphandla flygtrafik även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Däremot har kommuner och regioner som äger lokala flygplatser rätt att stödja dessa via ägartillskott. Detta är en passiv form av stöd som har dålig effekt. Istället för denna typ av stöd borde kommuner och regioner få möjlighet att upphandla regional flygtrafik, vilket innebär att stödet blir ett aktivt stöd som gynnar den regionala utbildnings- och arbetsmarknaden. Flyglinjer upphandlas då till destinationer av stor betydelse för utvecklingen i regionen. Flyg är en form av kollektivtrafik, och det är därför naturligt att den kan upphandlas regionalt, i likhet med busslinjer och spårburen trafik. I andra delar av EU har såväl respektive stat som regioner och kommuner möjlighet att fatta beslut om att upphandla flygtrafik. Det är inte tillfredsställande att denna möjlighet saknas i Sverige, trots att vårt land är ett av de geografiskt mest utsträckta.

Momsen för ambulansflyg

Eftersom ambulansflyg räknas som sjukvård, som är en momsbefriad tjänst, kan inte privata aktörer lägga på moms på sina fakturor. Efter en lagändring 2014 kan de inte längre göra avdrag för ingående moms på sina inköp av flygplan/helikoptrar, reservdelar, tillbehör osv. Därigenom uppstår en dold momskostnad. Regionerna ersätts schablonmässigt för detta med 6 procent, vilket dock är en alldeles för låg nivå för att täcka flyg-/helikopterverksamhetens ingående momskostnader. Detta innebär i praktiken att privata utförare av helikopter- och flygambulans fått en stor momskostnad som de sedan inte kan dra av mot utgående moms. Därmed är det mindre fördelaktigt att upphandla ambulanshelikoptertjänster från en privat aktör jämfört med en offentligt ägd. Momseffekten för ambulansflyg bör utredas i syfte att skapa rättvisa villkor mellan olika typer av aktörer.

Utveckling av taxibranschen

Taxi är en självklar och viktig del i trafiken. Sedan den svenska taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxibilar ökat med 22 procent, enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut. Det är en bra utveckling, möjliggjord av god konkurrens. Fler aktörer inom taximarknaden har lett till både ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Det är mycket välkommet.

Taxiåkeriernas situation bör också underlättas genom att dubbel redovisning av taxametern inte ska krävas. I dag sker både en digital och en manuell redovisning. Den manuella redovisningen borde kunna upphöra då taxibilen är uppkopplad gentemot en avläsningscentral.

Stoppa fusket inom taxibranschen

Taxibranschen är en viktig del av besöksnäringen men Sveriges rykte vad gäller priser och pålitlighet har naggats i kanten de senaste åren. De nya reglerna kan bidra till att avhjälpa dessa. Men för att de nya bestämmelserna inte ska vara verkningslösa anser Kristdemokraterna att det behövs goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll.

Tillåt döva att ta taxilicens

I Sverige är det idag inte tillåtet för döva att ta taxilicens eftersom Transportstyrelsens regler säger att den som innehar taxiförarlegitimation på fyra meters avstånd ska kunna uppfatta vad en passagerare eller annan trafikant försöker kommunicera. I de allra flesta fall är detta ett helt rimligt krav. Men det finns de som inte kan göra sig förstådda med annat än teckenspråk och för dessa spelar den muntliga kommunikationen ingen roll. Samtidigt är arbetslösheten hög bland döva, liksom bland andra grupper med olika typer av funktionsnedsättning. Att möjliggöra för döva att ta taxilicens skulle göra det möjligt med nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Det skulle både underlätta för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhällsservice samtidigt som det ökar möjligheten till försörjning för den som är döv.

Öka säkerheten på gator och stationer

Terrorismen har slagit till åtskilliga gånger i Europa de senaste åren. Mot bakgrund av det ökande hotet från terrorism finns det anledning att öka skyddet och tryggheten på olika samlingsplatser, däribland gågator, vägar, resecentra, järnvägsstationer, hamnar och flygplatser. Flera terrorattentat i Europa, inklusive i Stockholm den 7 april 2017, har skett i anslutning till transportsystemet, exempelvis på gator, järnvägsstationer, tunnelbane- och busstationer eller flygplatser. Väg- och transportsystemet bör stärkas och göras mer robust för att stå emot terrorattacker.

I överenskommelsen om åtgärder mot terrorism som Kristdemokraterna slöt med övriga allianspartier och regeringen i juni 2017 berörs säkerheten i den offentliga miljön. Ansvaret för säkerheten i den offentliga miljön delas idag av flera samhällsaktörer. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gavs i och med överenskommelsen ett uppdrag att samordna det risk- och sårbarhetsarbete som bidrar till en ökad trygghet och säkerhet i den offentliga miljön. Det kan röra sig om platser

där gångtrafikanter är utsatta, trygghet på arenor och i andra konsertlokaler, men också mer generella frågor som samhällsplanering utifrån ett riskperspektiv. I uppdraget ska ingå att kartlägga luckor i ansvar, samla och sprida kunskap samt ge nationell vägledning för skyddsåtgärder. Arbetet ska göras i samverkan med de statliga myndigheter som i första hand berörs.

En viktig aktör i detta arbete är kommunerna som bland annat gör risk- och sårbarhetsanalyser. I de insatser som görs är en nära samverkan med SKL och kommunala företrädare således viktig. De myndigheter som främst berörs utöver MSB är Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Trafikverket och Boverket.

Trafikverket bör omgående, i samarbete med kommuner och landsting, arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror. Kristdemokraterna anser att 10 miljoner kronor årligen ska avsättas för detta arbete, som bör inriktas på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten på gator och järnvägsstationer.

It och bredband

Tillgång till bredband med hög hastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet, och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta, framför allt i glesbygd och på landsbygd. Kristdemokraterna vill att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, vilket förutsätter att det finns tillgång till ett robust bredband i hela landet som har hög överföringskapacitet. Det är angeläget att se till att samtliga invånare får jämlika villkor att bo och verka i olika delar i landet. Där det inte finns ekonomiskt intresse och lönsamhet för de privata aktörerna på marknaden att bygga ut bredband, bör staten påskynda utbyggnaden av bredband och mobil uppkoppling.

Tillgång till bredband i hela Sverige

Tillgången till bredband skiljer sig avsevärt mellan olika delar av landet. Enligt Post- och telestyrelsens (PTS) senaste kartläggning hade endast 41 procent av hushållen och 46 procent av företagen på landsbygden tillgång till bredband med en hastighet av minst 100 Mbit/s. I tätorter är motsvarande siffra 86 procent för hushållen och 84 procent för företagen. PTS bedömer att omfattande kommersiell nyetablering av fibernät sannolikt inte kommer att vara möjlig i de glesbebyggda områden som återstår att ansluta. Många gånger kommer det också att bli dyrt med trådlösa alternativ.

Ett statligt och EU-finansierat stöd för bredbandsutbyggnad finns för perioden 2014–2020. Enligt stödreglerna får statligt bredbandsstöd endast ges till utbyggnad i områden där marknadsaktörer inte förväntas investera inom tre år. För hela perioden fanns totalt ca 4,85 miljarder kronor tillgängliga. Pengarna fördelas via länsstyrelserna till dem som bygger näten (kommuner, byaföreningar, Telia etc.), dvs den som står som projektägare. Den 31 december 2018 återstod knappt 700 miljoner att fördela och 2019 tillfördes ytterligare 195 miljoner.

Höga kostnader framstår idag som det största hindret för utbyggnaden, och Post- och telestyrelsens (PTS) bedömning är att ett nytt stödprogram är nödvändigt för att nå

breddbandsmålen. Myndigheten har tidigare föreslagit ett nytt, nationellt, stödprogram med högre grad av strategisk styrning och regional prioritering för att lättare kunna rikta medel till de områden där behovet av breddbandsstöd är som störst. Regeringen har gett PTS i uppdrag att konkretisera hur framtida stödinsatser skulle kunna utformas på ett effektivt sätt. Det är viktigt att ett fortsatt stöd för utbyggnad av breddband finns och att detta får fortsatt finansiering i kommande landsbygdsprogram. Även med ett stöd kommer det uppstå höga kostnader för enskilda.

För att stärka utbyggnaden av breddband föreslår Kristdemokraterna ytterligare 50 miljoner årligen utöver regeringens satsning.

Ett problem som sätter käppar i hjulet för utbyggnaden av breddband är lokaliseringsprincipen, som hämmar stadsnätets utveckling och i förlängningen även breddbandsutbyggnaden på landsbygden. 220 av Sveriges 290 kommuner har stadsnät. Dessa kompletterar andra aktörer och bidrar till målet om ett helt uppkopplat Sverige. För att kunna uppnå statens breddbandsmål krävs en skyndsam förändring i kommunalagen liknande den som gjort det möjligt för kommunala energibolag att erbjuda sina tjänster över kommungränser. De administrativa gränser vi satt är inte nödvändigtvis rimliga för breddbandslösningar. PTS har föreslagit ett undantag från lokaliseringsprincipen när det gäller breddbandsutbyggnad.⁷

Vi vill också se en fortsatt satsning på breddbandskoordinatorer. Koordinatorerna ska fungera som en kontaktpunkt för breddbandsfrågor i länen för både offentliga och privata aktörer. Detta är en viktig satsning för att förbättra möjligheterna till breddband i hela Sverige.

Telia har, med början 2016, avlägsnat den fasta förbindelsen via koppartråd för tiotusentals abonnenter. Kristdemokraterna anser att det borde kunna ses som självklart att inte klippa det fasta kopparnätet innan ett fungerande alternativ finns på plats i det enskilda fallet. Det kan lätt ses som ett uttryck för storstadens arrogans när det gamla nätet tas bort innan ett nytt fast fibernät finns på plats.

Nej till besparingar på särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* på 4 miljoner kronor. Av dessa flyttas 2 miljoner till Myndigheten för digital förvaltning med motiveringen att denna tagit över verksamhet. Däremot återstår 2 miljoner som utgör ”finansiering” av en förstärkning av anslaget till Myndigheten för digital förvaltning. Detta innebär att medlen till tjänster för personer med funktionsnedsättning minskas med 2 miljoner. Kristdemokraterna motsätter sig denna minskning och anvisar därför 2 miljoner kronor mer än regeringen till anslag 2:2.

Fungerande postväsende

I takt med digitaliseringen har den fysiska postgången fått en minskad roll. Det är naturligt och ingenting som vi kan eller vill bromsa. Vi måste därför förbereda oss inför de utmaningar postservicen står inför när andelen brev fortsätter att sjunka. Olika länder

⁷ PTS-ER-2018:20.

har gjort olika vägval. I en del länder jobbar man med olika typer av porton där exempelvis ”garanterade” försändelser har ett pris, brev som inte brådskar har ett pris och brev som måste vara framme nästa dag har ett pris. I andra länder har man försökt att möta utvecklingen genom att exempelvis dela ut post enbart varannan dag.

Kristdemokraterna anser att Sveriges väg måste ta hänsyn till förutsättningarna i hela vårt land. Det är av yttersta vikt att det levereras post i hela landet samt att posten även fungerar om exempelvis elnätet av någon anledning inte fungerar. Riksdagen har nyligen beslutat om en ny prismodell för portot, men det är troligtvis inte tillräckligt för att vi ska kunna garantera en väl fungerande posthantering i hela landet. Vi föreslår därför att det tillsätts en utredning som tar ett helhetsgrepp på posthanteringen utifrån tillgänglighet, säkerhet, framtida utveckling och kostnader.

Digital post från myndigheter

Kristdemokraterna anser att Sverige ska ligga i framkant när det gäller att tillvarata och utveckla digitaliseringens möjligheter. Med nya digitala lösningar kan servicen till medborgarna förbättras. Sverige har de senaste åren tappat positioner i EU-kommissionens årliga ranking över länders digitala utveckling. Även om mycket har gjorts inom den offentliga sektorn återstår mycket arbete innan digitaliseringen av myndigheterna har nått en nivå som medborgarna kan förvänta sig. Det bör därför införas ett lagkrav på att alla kommuner, regioner och statliga myndigheter ska erbjuda digital post till mottagare som önskar det, såvida särskilda skäl för undantag inte föreligger.

Nej till besparingar på betaltjänster

Regeringen föreslår att kravet på tillhandahållande av kontanttjänster ska avskaffas på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Regeringen föreslår därför en minskning med 7,5 miljoner kronor på anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster. Kristdemokraterna säger nej till den besparingen. Enligt vår uppfattning bör kontanthantering även fortsättningsvis ingå i grundläggande betaltjänster.

Anslagsförändringar

Kristdemokraterna föreslår att anslaget för stadsmiljöavtal ska minskas med 300 miljoner kronor, detta eftersom den anslagna summan tidigare inte blivit fullt ianspråktagen av åtgärder. Detta indikerar att behovet inte är så stort som regeringen bedömer. Kristdemokraterna föreslår ytterligare 200 miljoner för att stärka infrastrukturen för cykling samt 10 miljoner för att öka säkerheten vid järnvägsstationer. Sammantaget innebär detta att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 90 miljoner kronor. Kristdemokraterna föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 100 miljoner årligen för att finansiera en utökning av stödet till enskilda vägar. För att finansiera intensifierat arbete med att godkänna BK4-vägar anvisas ytterligare 10 miljoner till anslag 1:3 *Trafikverket*. Kristdemokraterna säger nej till regeringens neddragning av sjöfartsstödet, vilken

uppgår till 20 miljoner kronor. Miljörabatterna inom sjöfarten föreslås utökas med ett belopp på 30 miljoner. Sammantaget ökas därför anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med 50 miljoner. Kristdemokraterna säger också nej till regeringens satsning på internationell tågtrafik och minskar därför anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 50 miljoner kronor. Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* tillförs 2 miljoner som beskrivits ovan. Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* tillförs 7,5 miljoner som beskrivits ovan. Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* tillförs 50 miljoner årligen för att finansiera utökad satsning på bredband. Ett nytt anslag, *Laddstolpar för lastbilar*, införs och tilldelas 150 miljoner årligen. Ett nytt anslag, *Forskning om miljövänligt flyg*, införs och tilldelas 100 miljoner kronor årligen.

Magnus Jacobsson (KD)

Camilla Brodin (KD)

Jakob Forssmed (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Désirée Pethrus (KD)

Sofia Damm (KD)

Hampus Hagman (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Larry Söder (KD)