

## Motion till riksdagen 2016/17:3510

av **Robert Halef m.fl. (KD)**

### med anledning av prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen ska 314,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.
2. Riksdagen beslutar att den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.
3. Riksdagen beslutar att av den ekonomiska ramen ska 135 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 173 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till statliga vägar.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för kompletterande finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell godsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell underhållsplan för järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell underhållsplan för väg och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en östlig förbindelse och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkta förbindelser vid riksintressen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetshöjande utveckling av befintlig infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för elbilar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en strategi för självstyrande fordon och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om längre och tyngre godståg och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens betydelse för Sverige och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelns roll i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

## Övergripande utgångspunkter

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. För att bibehålla och fortsätta utveckla ett konkurrenskraftigt Sverige krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor, för att människor enkelt ska kunna resa till och från och inom Sverige och för att det enkelt ska gå att pendla till arbetet. En fungerande infrastruktur är hela Sveriges blodomlopp som binder samman landet. Därför är det avgörande att vi vårdar den infrastruktur vi har samtidigt som nya satsningar görs för att stärka transportsystemet.

I arbetet för att nå en hållbar utveckling av vårt samhälle spelar infrastruktur en viktig roll. Genom att satsa på klimat- och miljösvara lösningar kan vi utveckla Sverige och behålla vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Alliansen tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra, vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och inte minst i våra städer även cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa, för att företag ska kunna ta emot och skicka sina varor och för att sammanlänka hela Sverige. Alliansen tror i stället på att nyttja varje transportslag så effektivt som möjligt och ligga i framkant vad gäller morgondagens lösningar för att våra transportslag ska vara så klimatsvara som möjligt.

## Regeringens transportpolitik försvagar Sverige

Regeringens transportpolitik urholkar svensk konkurrenskraft och slår mot jobb och tillväxt i hela landet. Utgångspunkten är att höja skatter och fördyra för transporter, vilket slår hårt mot människor och företag som många gånger saknar alternativ. Det kommer i förlängningen att försvaga svensk tillväxt och försämra förutsättningarna för ett land som redan har bland Europas längsta avstånd och långt till marknaderna i Europa.

## Kilometerskatt för lastbilar

Sverige är beroende av konkurrenskraftiga transporter. Vi säger därmed nej till att införa en kilometerskatt för lastbilar. Det vore en ren straffskatt på avstånd och skulle slå hårt mot jobb, företagande och tillväxt i hela landet. Vår skogs- och basindustri skulle drabbas av ökade transportkostnader och Sverige skulle få svårare att hävda sig i en allt tuffare global konkurrens med de långa avstånd vi dessutom har. Järnvägen kommer aldrig att kunna dras till varenda ort, skogsglänta eller matbutik och att införa en straffskatt som slår hårdast mot de som saknar alternativ är ett skadligt sätt att bedriva transportpolitik på.

Vi vet ännu inte hur den exakta utformningen av skatten kommer att se ut. Inledningsvis diskuterades en nivå på 14 kronor per mil och i Socialdemokraternas infrastrukturmotion från 2012 uppges att införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilar skulle ge 4 miljarder kronor per år. Nu vet vi att utredaren även studerat en nivå på hela 26 kronor per mil. Så kraftigt höjda transportkostnader skulle innebära ett dråpslag mot svensk industri men också att det i förlängningen skulle övervältras på konsumenterna i form av höjda priser på varor och exempelvis livsmedel, särskilt på landsbygden.

Kilometerskatten slår mot en hårt ansatt åkerinäring som redan i dag har svårt att konkurrera med omvärlden och mot 63 000 lastbilschaufförer som är ett av vårt lands vanligaste yrken.

## Regeringen bedriver en allmänt vägfientlig politik

Det är tydligt att den nuvarande regeringen nedprioriterar det svenska vägnätet och att Miljöpartiet tillåtit få ett alltför stort inflytande. I infrastrukturpropositionen anslår regeringen 164 miljarder kronor till vägunderhåll, vilket inte är en tillräcklig nivå. Detta trots att Trafikverket betonat att vi riskerar att bygga upp en underhållsskuld på vägsidan om vi inte hanterar underhållet på rätt sätt. Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon kommenterade detta till Aftonbladet den 11 oktober med ”Det här motsvarar inte vad vi sa” samtidigt som hennes bedömning är att en viss del av vägnätet därmed kommer att släpa efter och tappa i funktion. Lena Erixon förklarade även att följden blir att mer lågtrafikerade vägar kommer få sänkt standard.

I vårändringsbudgeten för 2016 valde regeringen att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer

eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

Det kanske mest publika exemplet på att regeringen inte klarar av att hantera vägfrågor var när man 2014 valde att stoppa bygget av Förbifart Stockholm. Alliansen motsatte sig detta starkt, vilket senare ledde till att en riksdagsmajoritet tvingade regeringen att återuppta byggandet. Kostnaden för att regeringen försenade bygget av förbifarten uppgick totalt till 170 miljoner kronor av skattebetalarnas pengar. Regeringen agerade ansvarslost i frågan då man vid ett tidigt stadium visste med sig att man hade en majoritet av riksdagen emot sig i den här frågan men ändå tog beslutet att stoppa bygget. Agerandet ledde till att infrastrukturminister Anna Johansson KU-anmälades och sedermera blev prickad av riksdagens konstitutionsutskott.

## Återförstatliga inte järnvägsunderhållet

I infrastrukturpropositionen uppger regeringen att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna. För ett år sedan presenterades den största översyn av svensk järnväg som någonsin utförts. Utredaren ekonomie doktor Gunnar Alexandersson gav tillsammans med en rad tunga företrädare för transportnäring, industri och samhälle en rad förslag som skulle både stärka och öka effektiviteten på spåren. Att regeringen inte på sedvanligt sätt har remitterat utredningen utan begrävat den på departementet är respektlöst inte bara mot det gedigna arbete som genomförts och tågbranschen som ser stora behov av förändringar, utan även mot de företag och människor som varje dag drabbas av tågens förseningar eller urspårningar. Regeringens stora ord om höjning av underhållet blir ett luftslott när man i samma veva inte har för avsikt att komma till rätta med de många organisatoriska brister som finns och få så mycket underhåll som de pengar som satsas.

Att regeringen varken har förmågan eller viljan att använda skattebetalarnas pengar effektivt visas även av infrastrukturministerns ambition att återförstatliga järnvägsunderhållet. All forskning och utredning som görs om ämnet visar att det är en utveckling åt fel håll. Den ökade kvalitet och sjunkande kostnadsbild som blir resultatet av konkurrensutsättning genom upphandling verkar regeringen inte vara intresserad av. Enligt en studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut från 2014 har konkurrensutsättningen genom upphandling lett till sänkta kostnader med ca 12 procent.

Järnvägen har många organisatoriska brister men att det är många aktörer som är med och bidrar till utveckling och innovation är inte problemet. På vägsidan har underhåll upphandlats i konkurrens sedan länge och fungerar mycket bra. Trafikverket behöver få bättre kunskap om hur man gör goda upphandlingar för att vi ska kunna säkerställa mesta och bästa möjliga underhåll per investerad skattekrone. Det är positivt att Trafikverket tar ett mer samlat ansvar för verksamheten, vilket inkluderar besiktningsverksamheten. Men ett fullständigt återförstatligande är inte rätt väg att gå.

## Uppskjutande av investeringar i ERTMS

Satsningen på det nya signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) är en betydande del av regeringens infrastrukturproposition. ERTMS finns till för att förbättra säkerheten och effektiviteten och för att i högre utsträckning möjliggöra gränsöverskridande järnvägstrafik. Men det är också en väldigt kostsam satsning. Den sammanlagda kostnaden är beräknad till ca 30 miljarder kronor. I Sverige har systemet redan införts på Botniabanan. Men satsningarna har också tidigare skjutits på framtiden bl.a. för att andra EU-länder inte legat lika långt fram i planeringen som Sverige vad gäller införandet av ERTMS. Ett annat skäl till att skjuta satsningarna på framtiden har varit för att i stället kunna lägga pengar på järnvägsunderhåll. Det tycker Kristdemokraterna är en klok prioritering. Ett nytt och helt datoriserat signalsystem för med sig stora fördelar. Men Sverige har en underhållsskuld på både väg och järnväg som bör vara prioriterad över andra satsningar. Därför föreslår Kristdemokraterna att införandet av ERTMS skjuts på framtiden och att de pengar, mellan 15 och 19 miljarder, som sparas in på detta fördelas jämnt på vidmakthållande av väg och vidmakthållande av järnväg.

## Utveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande, i den nationella planen för åren 2014–2025 avsatte Alliansen 522 miljarder kronor för fler jobb och ökad tillväxt.

För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Bland annat Finanspolitiska rådets rapport från 2015 väcker frågan om huruvida alla investeringsbeslut har varit samhällsekonomiskt effektiva. Därmed bör regeringen arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Exempelvis bör det övervägas att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter. Ett annat område där analyserna kan utvecklas är hur investeringar i infrastruktur påverkar människors livskvalitet. Forskning pekar exempelvis på att trafikpendlingens längd påverkar människors relationer på ett tydligt sätt.

## Prioriteringsordning för nyinvestering

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där t.ex. trimning av en redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändigt för undvikande av en suboptimerad lösning. Exempel på sådant är Götaälvsförbindelsen genom Göteborg upp i Väneren.

För att varje investerad krona ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det centralt att göra jämförande analyser för att välja rätt metod för varje enskilt projekt. Vi anser därför att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet.

## Kompletterande finansieringslösningar för infrastruktur

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag.

Infrastruktursatsningar är ofta omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som efterfrågas. Enskilda kommuner och deras lokala näringsliv anser av naturliga skäl att infrastrukturen i just deras region ska prioriteras, och det finns goda skäl för omfattande investeringar i infrastruktur i hela landet. Men då behöver också möjligheterna till alternativa finansieringslösningar utökas. Ett exempel på en alternativt finansierad lösning är Öresundsbron och vägtullarna, där brukarna av vägen betalar för den. Ett annat alternativ är att kommuner, regioner eller landsting, det berörda näringslivet och fastighetsägare som får betydande vinster av investeringar går ihop för att erbjuda en alternativ eller kompletterande finansiering till statliga anslag. Med betydande medfinansiering från näringsliv och kommuner skulle exempelvis Norrbotniabanan kunna, under förutsättning att medfinansiering särskilt prövas. Trafikverket bör få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar.

## Effektiv planering av väg och järnväg

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt, delvis på grund av att det tillkommit vid olika tider och tillämpats med olika syften. Detta gör det svårt att göra en realistisk planering som kan spänna över flera områden såsom hänsyn till miljö och kostnadseffektivitet. Det är på många punkter tydligt att planeringen av vägar och järnvägar behöver bli effektivare.

Alliansregeringen tog 2013 fram en lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet. Därför är Alliansen fortsatt angelägen om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

## Regionala flygplatser

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg. Då EU-kommissionen i dag genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Vi förutsätter att regeringen tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever i sin kommande flygstrategi. Alliansen menar att regeringen bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

## Nationell flygskatt

Flyget är ett hittills oslagbart transportmedel när det kommer till att transportera människor längre sträckor på kort tid. Ur ett infrastrukturellt kostnadsperspektiv är det även ett effektivt transportmedel då flyget inte behöver några anlagda vägar eller järnvägar för att kunna ta sig fram.

I ljuset av att Sverige är det land i Europa som har längst mellan landsändarna och är relativt glesbefolkat är vikten av goda flygförbindelser än mer betydelsefull. Därför tror vi inte på straffskatter på avstånd i form av den av regeringen aviserade nationella flygskatten. Det är en skatt på mobilitet som skulle skada Sveriges konkurrenskraft och försämra tillgängligheten i vårt land. Både Danmark och Holland införde för att därefter avskaffa en nationell flygskatt eftersom de samhällsekonomiska konsekvenserna var mycket negativa.

I oktober 2016 fattade den internationella luftfartsorganisationen ICAO beslut om ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget. Vi välkomnar beslutet då det enda sättet att verkligen kunna hantera klimatutmaningen är genom ökat samarbete och internationella avtal. Beslutet innebär att det internationella flyget från 2020 kommer att bidra till Parisavtalets mål om minskade utsläpp. När vi nu nått en överenskommelse om ett internationellt system så förutsätter vi att regeringen omprövar sitt beslut att införa en nationell flygskatt. Globala utmaningar kräver globala lösningar, inte nationella särregler.

Allt fler flygbolag börjar använda biobränsle i sina flygplan. I Sverige har Karlstad flygplats redan installerat den första permanenta tankstationen för biobränsle i Europa och alla plan som flyger till och från Karlstad kan nu tanka med biobränsle. Det är viktigt att Sverige fortsatt ligger i framkant här. Med en ökad användning av biobränsle och på sikt en helt koldioxidneutral fordonsflotta blir regeringens förslag om flygskatt obsolet.

## Nationell godsstrategi

Den totala mängden gods som transporteras i Sverige var enligt Trafikanalys 640 miljoner ton 2014. Det rör både tunga transporter där malm och andra produkter från utvinning dominerar, liksom enklare varutransporter. Sverige är ett land med både stor handel inom landet, men också en mycket stor exportindustri. Cirka två tredjedelar av

godset transporteras inom Sveriges gränser och en tredjedel går på export. Inrikestrafiken domineras av lastbilar, närmare 90 procent, och utrikestrafiken av sjöfart, ca 70 procent. Det rör sig om enorma mängder varor som rör sig i det svenska näringslivets blodomlopp. Kristdemokraternas utgångspunkt är att transporterna ska vara effektiva, hållbara och miljövänliga. Det innebär dels en omställning till miljöbränslen, dels att mer godstransporter ska gå via tåg. Det senare är problematiskt eftersom underhållet och utbyggnaden av järnvägen inte skett i tillräckligt stor omfattning. Lastbilar dominerar inrikes eftersom de är betydligt mer flexibla än både järnväg och sjöfarten.

## Nationell underhållsplan för järnväg

Underhållet av den svenska järnvägen har länge varit eftersatt. På många håll är det så desperat att näringslivet meddelat att de kan tänka sig en längre tids avstängning av vissa bansträckningar för underhåll så länge det innebär att man efter att rätt åtgärder satts in kommer kunna använda järnvägen utan förseningar och haverier och under förutsättning att man får varsel år i förväg. Det är decennier av underinvesteringar som lett fram till den allvarliga situation vi befinner oss i i dag. Nuvarande underhållsskuld kommer att växa och därför behövs det framöver en hållbar, nationell underhållsstrategi där åtgärder planeras in långt innan de behövs, för den järnväg som redan behöver akuta underhållsinsatser är illa ute redan när projekteringen sätts igång. För att uppnå detta krävs en nationell underhållsplan med starkt politiskt mandat.

## Nationell strategi för underhåll av väg

De svenska vägarna har länge levt med ett underdimensionerat underhåll. Just nu är ett flertal vägar i slutet av sin livscykel och Sverige kommer snart behöva nyinvesteringar på flera håll. Men det nationella underhållet kräver en sammanhållen och långsiktig strategi som gäller decennier framöver. Infrastrukturen är en livsnerv i för Sveriges näringsliv och för Sveriges invånare.

## Östlig förbindelse

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.

I dag finns beslut om att utreda och projektera en östlig förbindelse men för att en byggstart ska kunna ske behövs förutom full finansiering en godkänd vägplan och ett särskilt beslut om byggstart från regeringen. Risken är dock stor att Miljöpartiet kommer att sätta stopp för även detta vägprojekt, liksom de gjorde med Förbifart Stockholm.



Kristdemokraterna anser att olika trafikslag inte ska ställas mot varandra utan vi behöver fungerande biltrafik, kollektivtrafik, flyg och tåg. Det är viktigt att satsningar görs på kollektivtrafik där det är möjligt, men vi måste även ta ansvar för och möjliggöra för alla typer av transporter så att människor kan bo i hela landet och inte bara inom Stockholms tullar.

Att trafiken i Stockholm står och faller med enskilda förbindelser kan ses när exempelvis bron över Södertälje kanal havererade sommaren 2016. Reparationerna kostade 20 miljoner kronor och de samhällsekonomiska kostnaderna översteg i preliminära beräkningar 100 miljoner kronor. Motorvägsbron är bara ett exempel på trafikförbindelser som är av riksintresse i tät befolkade områden. Kapacitetshöjning av den och andra förbindelser samt förstärkande förbindelser är av fortsatt vikt för Kristdemokraterna.

## En kapacitetshöjande utbyggnad av befintligt järnvägsnät

I Trafikverkets kapacitetsrapport från 2015 konstateras 19 bansträckningar ha ett kapacitetsutnyttjande på 81–100 procent över hela dygnet. Det är en enorm belastning och så pass hög att det på dessa sträckor är svårt att över huvud taget arbeta med underhåll. Sammanlagt konstateras ca 75 sträckor ha ett kapacitetsutnyttjande på 81–100 procent under en rusningstid som sträcker sig över två timmar. Kapacitetsproblemen finns på alla platser i landet och rör både gods och persontrafik. För Kristdemokraterna är det prioriterat att dessa problem åtgärdas.

Förutom en nödvändig nationell underhållsplan behöver det finnas en nationell utbyggnadsplan av de befintliga stråken. Alltför stor del järnvägens utbyggnad rör persontrafiken mellan de stora städerna, men Trafikverkets kapacitetsutredningar visar på problem i hela landet, från norr till söder. Banor som Frykdalsbanan, banan mellan Lockarp och Ystad, Kust-till-kust-banan, Hällnäs–Lycksele, Hamnbanan, Hässleholm–Kristianstad, Kristinehamn–Kil, Hallsberg–Degerön, Norra stambanan, Ostkustbanan, Varberg–Hamra och Hässleholm–Arlöv är alla exempel på banor med mycket högt kapacitetsutnyttjande. Vissa av banorna är rena flaskhalsar, som exempelvis Varberg–Hamra och Ängelholm–Helsingborg där enkelspår kraftigt krymper kapaciteten på Väst kustbanan som i övrigt trafikeras med dubbelspår.

De rapporter från Trafikverket som kartlägger kapacitetshöjningen vid antingen en byggd höghastighetsbana eller UA250 ger vid handen att ett flertal banor som används för både gods- och regionaltrafiken kommer ha problem som kvarstår även efter att hela den nya stambanan byggs. Kristdemokraternas ambition är att hela landet ska leva och en väl fungerande infrastruktur är en av de viktigaste byggstenarna för detta. Det innebär att dessa satsningar inte kan trängas ut av ambitiösa projekt som endast görs i delar av södra Sverige.

## Sverigeförhandlingen

För närvarande byggs infrastruktur i hög takt. Med infrastrukturen möjliggörs också nya lägen för bostäder. Kristdemokraterna har tillsammans med övriga allianspartier i

regering varit med och kraftigt ökat anslagen till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Den 1 juli 2014 tog alliansregeringen det dåvarande initiativet till det s.k. Sverigebygget, ett initiativ som syftade till att möjliggöra ett antal långsiktiga och genomgripande satsningar i ett åtgärds paket för bl.a. järnväg, vägar och utbyggd kollektivtrafik. Sverigebygget hade föregåtts av den s.k. Stockholmsförhandlingen, vilken resulterade i avtal om utbyggd tunnelbana och 78 000 nya bostäder fram till 2030.

Numera går Sverigebygget under namnet Sverigeförhandlingen men till sitt innehåll återspeglar den fortfarande de ursprungliga visionerna på området. Sverigebygget var Kristdemokraternas och de övriga allianspartiernas sätt att ta ett samlat grepp om infrastruktur och bostadsbyggande för att knyta ihop landet. För att kunna förverkliga detta tillsattes en särskild förhandlingsperson med uppgift att skapa förutsättningar för järnvägs- och vägsatsningar och fler bostäder i många delar av landet. Dessa förutsättningar skulle skapas genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner.

Kristdemokraterna stänger inte dörren för höghastighetsbanor.

Sverigeförhandlingarna pågår där förslag på finansiering och genomförande slutligt ska presenteras. Bland annat därför är det för tidigt att slutligt ta ställning till frågan om att börja bygga höghastighetsbanor.

Kristdemokraterna ser stora fördelar med nya stambanor för höghastighetståg och är positiva till Sverigeförhandlingen. Nya höghastighetsbanor skulle innebära bättre förutsättningar att jobba och bo i Sverige genom kortare restider, nya bostäder kring stationslägena och förtätning av arbetsmarknadsregioner. Det skulle också möjliggöra för mer godstrafik på järnväg. Som en del i Sverigeförhandlingen ligger Ostlänken i plan och bör börja byggas 2017. Den sträckningen bör prioriteras högst. Därefter är det viktigt att titta på andra arbetsmarknadsregioner för att etappvis bygga nya stambanor. Då kan sträckningen Göteborg–Borås ligga näst i plan.

Samtidigt är det ett dyrt projekt och finansieringen måste vara hållbar. Det finanspolitiska ramverket ska hållas och nya stambanor behöver finansieras ansvarsfullt och, för den del som ska finansieras av staten, i enlighet med gällande budgetregler. På så sätt prövas höghastighetsbanor mot såväl andra infrastrukturinvesteringar som andra utgifter.

Det är också viktigt att nödvändigt underhåll av befintlig järnväg inte trängs undan samt att påbörja en mer offensiv utbyggnad av kapaciteten i hela Sverige. På flera banor är trafikmängden så stor att det är svårt att underhålla och där finns tydliga behov av att bygga ut de befintliga spåren. Det är viktigt för Kristdemokraterna att hela järnvägsnätet byggs ut så att vi kan upprätthålla hållbara transporter på järnvägsnätet i hela landet. Det är med andra ord inte bara finansieringen av höghastighetsbanor som behöver vara hållbar innan vi kan säga ja till höghastighetsbanor. Det krävs också en hållbar finansiering och en hållbar utvecklingsplan för kapaciteten på befintlig järnväg i hela landet.

## Strategi för elbilar

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 tekniskifte. 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 elbilar.

## Strategi för självstyrande fordon

Trafiksäkerhet är en viktig fråga för Kristdemokraterna. I dag inträffar alldeles för många olyckor för att förare bryter mot trafikregler eller är oaktsamma, det som brukar kallas den mänskliga faktorn. Sådana problem skulle kunna åtgärdas med helt självstyrande bilar. Självstyrande fordon skulle också kunna underlätta arbetspendling för den som är beroende av bilen. En nackdel som bilpendling har gentemot exempelvis tåg är att det inte går att arbeta samtidigt som man kör bil. Men om fordonet styr sig självt elimineras det problemet.

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 alla möjligheter till att vara ett föregångsland för självstyrande fordon. Vi har bil- och lastbilstillverkare i världsklass och ett gott utgångsläge. Redan i dag kör självstyrande fordon på våra vägar på försök. Dessa försök behöver utökas. En viss försäkringsproblematik behöver åtgärdas och utgångspunkten när en tillverkare vill testa ny teknik på området ska i grunden vara positiv. Därför behöver Sverige en heltäckande strategi för självstyrande fordon.

## Länge och tyngre godståg

Kristdemokraternas mål är att allt fler transporter ska ske miljövänligt. Då är tågen ett av våra bästa transportslag. Vi vill öka kapaciteten på banorna, men det krävs också att kapaciteten ökar på de enskilda godstågen, något som också näringslivet efterfrågar. Målsättningen bör vara att förbereda och anpassa svensk järnväg efter tåglängderna som gäller i Danmark och Tyskland, dvs. 830 meter.

## Sjöfart

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.

Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikeshandel, mätt i volym, via sjövägen, vilket innebär ca 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. Framgent bör man se över hur finansieringen av framför allt isbrytning men även annat farledsunderhåll ska gå till för att främja konkurrensneutralitet för alla transportslag.

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. På senare år har allt fler svenskregistrerade rederier utflaggats. Fram t.o.m. 2009 låg antalet svenskflaggade fartyg på ett konstant antal av 250, i dag uppgår antal svenskflaggade fartyg till 100.

Utmaningarna för svensk sjöfart är stora. Främst handlar det om att näringens kostnader måste minska. Svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter. Detta är väsentligt för att behålla och utöka antalet svenskregistrerade fartyg i Sverige.

## Cykelns roll i Sverige

Kristdemokraterna välkomnar framtagandet av en nationell cykelstrategi, på begäran av riksdagen. Arbetet bör bedrivas skyndsamt. 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 så är utvecklingen tyvärr inte lika gynnsam för cyklister. Under 2014 ökade antalet omkomna cyklister till 34 personer från 15 personer året innan. Strategin för säkrare cykling är viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna. Detta arbete behöver förstärkas ytterligare för att nå nollvisionen. Ett exempel är standarder kring vägarbeten där cyklister i hög utsträckning drabbas av olyckor relaterade till vägarbetet.

Framkomligheten för cyklister måste prioriteras vid stadsplanering – vilket ofta förbättrar även säkerheten – och kommunerna bör vidta åtgärder för att underlätta för cykeltrafik. Samtidigt blir det uppenbart att kommuner prioriterar cykeltrafik på mycket olika sätt och väljer olika lösningar på ett sätt som inte sker när det gäller biltrafik. Detta får t.ex. som konsekvens att i en arbetsmarknadsregion där cykelpendling sker genom flera kommuner kan framkomligheten vara god i vissa delar, men undermålig i termer av infrastruktur, underhåll och framkomlighet i andra – vilket förstärks påverkar cykelpendlingen längs hela sträckan negativt. Trafikverket måste därför i ökad utsträckning bistå kommunerna genom att bistå med expertis och standarder och underlätta kommungemensamma lösningar på cykelstråk och cykelvägar för att underlätta cyklande.

Trafikverkets arbete med snabbcykelstråk måste också intensifieras och påskyndas.

*Robert Halef (KD)*

*Jakob Forssmed (KD)*

*Désirée Pethrus (KD)*

*Tuve Skånberg (KD)*

*Penilla Gunther (KD)*

*Larry Söder (KD)*

*Aron Modig (KD)*