

Motion till riksdagen 2017/18:3766

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

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
Förslag till riksdagsbeslut.....	3
Tabeller.....	7
Kristdemokraternas syn på kommunikationer	8
Fossiloberoende fordonsflotta	9
Utbyggnad av laddinfrastruktur	9
Strategi för elbilar	10
Strategi för självstyrande fordon	10
Tillåt el som alternativt drivmedel i pumplagen.....	11
Trafiksäkerhet.....	11
Nolltolerans mot alkohol i trafiken.....	12
Öka säkerheten för motorcyklister.....	13
Inför vinterdäckskrav på släpvagn.....	13
Skärpta regler vid användning av drönare	13
Ett robust väg- och järnvägsnät	14
Infrastrukturprojekt inom Sverigeförhandlingen	14
En ny broförbindelse mellan Sverige och Danmark.....	15
Östlig förbindelse.....	15
Möjligheten till en ny förbindelse över Södertälje kanal.....	16
Ökad investering till drift och underhåll av järnvägen	16
Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens	17
Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden	17
Minska personolyckorna på järnvägsspår.....	17
Bilen – ett redskap för frihet.....	18
Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov.....	18
Stoppa illegala körskolor	18

Moderniserat reseavdrag	19
Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten	19
”En dörr in”	20
Svaveldirektivet	20
Båtpendling	21
Inre vattenvägar	21
Den tunga vägtrafiken	21
Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen	22
Tillåt lastbilar upp till 30 meter	23
Låt tunga lastbilar köra på alla vägar som har bärighet	23
Cykeln	24
Planering för cykling	24
Främjande av cykling	24
Ökad hänsyn från bilburna trafikanter	25
Kollektivtrafik	25
Flyget	25
Bromma flygplats	26
Ett fossilfritt flyg	26
Nej till nationell flygskatt	27
Konkurrenskraftiga regionala flygplatser	27
Utveckling av taxibranschen	28
Stoppa fusket inom taxibranschen	28
Tillåt döva att ta taxilicens	28
Öka säkerheten på gator och stationer	29
IT och bredband	29
Tillgång till bredband i hela Sverige	30
Fungerande postväsende	31
Anslagssparande	32
Specificering av vissa anslagsförändringar	32

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2018 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 en utvecklad strategi för elvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
6. 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.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räcken för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
8. 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.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.
13. 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.
16. 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.

17. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny broförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för en finansieringslösning med en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
23. 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.
24. 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.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna för längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket i samarbete med tågoperatörerna bör arbeta fram en åtgärdsplan för att minska antalet personolyckor på järnvägsspår och försvåra för obehöriga att beträda spåren och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om modernisering av reseavdraget och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd milersättning samt höjd beloppsgräns för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.
30. 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.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från femton till fem och tillkännager detta för regeringen.
32. 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.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkolås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en garanti att sjöfartsföretag bara behöver lämna en uppgift en gång till myndigheterna, en s.k. en dörr in, och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kvotplikt för drivmedel inom den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
40. 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.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda nya skärpta regler om beställaransvar och tillkännager detta för regeringen.
42. 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 bäring för det och tillkännager detta för regeringen.
43. 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
45. 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.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar och tillkännager detta för regeringen.
47. 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.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fler trafikpoliser och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången av biobränsle till flyget och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att genom utsläppsrätter ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.

53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändigt för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.
55. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att delar av 700-megahertzbandet snabbt auktioneras ut och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ändring av kommunallagens lokaliseringsprincip för kommunala stadsnät och tillkännager detta för regeringen.
59. 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.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma till riksdagen med förslag på en ny postlag för bättre service och leverans av post och tillkännager detta för regeringen.

Tabeller

Tabell 1 Kristdemokraternas förslag till anslag för 2018 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag

Anslagsförslag 2018 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (KD)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 512 794	-644 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 347 306	-141 000
1:3 Trafikverket	1 386 846	-167 000
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	167 313	-84 800
1:7 Trafikavtal	930 000	-30 000
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	53 540	
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 528 925	
1:12 Transportstyrelsen	2 139 603	-14 000
1:13 Trafikanalys	68 162	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	899 954	
1:15 Sjöfartsstöd	1 518 000	
2:1 Post- och telestyrelsen	42 040	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278	
2:3 Grundläggande betaltjänster	35 537	
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	72 844	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146 014	
Nya anslag		
Cykelinfrastruktur		+350 000
Laddinfrastruktur		+125 000
Summa	56 418 505	-605 800

Tabell 2 Kristdemokraternas förslag till anslag för 2018 till 2020 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag

Miljoner kronor

Utgiftsområde 22 Kommunikationer		2018	2019	2020
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	-644	-682	-829
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	-141	-241	-354
1:3	Trafikverket	-167	-174	-201
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	-85	-113	-113
1:7	Trafikavtal	-30	-60	-58
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut		-1	-1
1:12	Transportstyrelsen	-14	-19	-30
1:13	Trafikanalys		-1	-1
Nya anslag				
	Cykelinfrastruktur	+350	+35 0	+350
	Laddinfrastruktur	+125	+12 5	+125
Summa		-606	-816	-1 112

Kristdemokraternas syn på kommunikationer

Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår ifrån att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart samt snabba tele- och datakommunikationer är därför en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är också avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet även på mindre orter och möjliggöra för arbetspendling till och från städerna. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande. Vi vill bland annat se ökad trafiksäkerhet på våra vägar, järnvägar, luftfart och sjöfart samt förbättrade konkurrensvillkor inom åkeri- och sjöfartsnäringen. Vi vill minska fusket inom taxibranschen, åkeribranschen och illegala trafikskolor samt öka investeringar till drift och underhåll av järnvägen. Laddinfrastrukturen för elbilar 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. Kristdemokraternas utgångspunkt är 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,

regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad på gles- och landsbygden.

Ett välutvecklat transportsystem har inte enbart positiva effekter utan belastar också miljön. Kristdemokraterna utgår ifrån förvaltningsprincipen som innebär att vi har ett ansvar för våra medmänniskor och vår miljö, men också ett ansvar att utveckla och förvalta de tillgångar vi har. Vi anser att Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem. Bland annat genom elbilar, elhybrider, elektrifierade vägar, förarlösa bilar och inte minst se till att det finns tillräckligt med biodrivmedel.

Fossilberoende fordonsflotta

I transportsektorn kvarstår stora utmaningar med att kraftigt minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Utsläppen från inrikestransporter minskar sedan ett antal år tillbaka men står fortfarande för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Energianvändningen 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 bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara.

Kristdemokraterna och övriga allianspartier 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 bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt, inte minst HVO-drivmedel. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi. Kristdemokraterna vill fortsätta arbetet med att stärka svensk 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. 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. I samband med att bonus–malus-systemet införs avskaffas samtidigt supermiljöbilspremien. Det förslag till bonus–malus, som regeringen föreslagit, tillgodoser inte fullt ut Kristdemokraternas önskemål. Det är i nuläget emellertid inte realistiskt att föreslå någon annan modell som kan sjösättas redan 2018. 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.

Idag står inrikestransporter för ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Närmare 90 procent av transportsektorns utsläpp av växthusgaser kommer från inrikesvägtrafiken. För att nå målen om en fossilberoende 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 för att bland annat stimulera till mer gång- och cykeltrafik. Det behövs satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper såsom elbilar och elhybrider.

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 elbilar ökat från cirka 1 200 till 35 000 i dag¹. 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 snabbbladning som normalladdning. Kristdemokraterna satsar därför 125 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 på utbyggd laddinfrastruktur. Vi ser det som viktig satsning för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

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 minskas med 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.

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 alla möjligheter till 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

¹ Källa: Elbilsstatistik.se.

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.

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 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,

Föreslagna 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,

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, 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 mest trafiksäkra 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.

Nolltolerans mot alkohol i trafiken

Under 2015 omkom 75 personer i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor, vilket motsvarar cirka 30 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafikolyckor². Varje år skadas hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol och/eller narkotika är inblandat. Kristdemokraterna anser att det inte under några som helst omständigheter 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 ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna 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 nämligen 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 mycket 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 alkoltester för piloter och besättningspersonal på flyget. Det har uppdagats 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 alkoltest för såväl piloter som besättningspersonal vid på- och avstigning för att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet.

Äntligen har regeringen föreslagit att alkobommar sätts upp vid vissa hamnar för att motverka alkoholpåverkade chaufförer på vägar. Kristdemokrater anser att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter. Vi föreslår att Trafik-

² Transportstyrelsens analysrapport 2016.

verket får i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

Öka säkerheten för motorcyklister

Dödsolyckor och allvarligt skadade bland motorcyklister är hög. En av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar större skador för motorcyklister då det blir olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa räcken, vilket förvärrar olyckan med större och allvarligare personskador som följd. 2016 omkom totalt 37 personer i olyckor med motorcykel. Ungefär var tionde motorcyklist som dödas i trafiken omkommer till följd av kollision med vajerräcke³. 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 räcken underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och istället förordar släta räcken med underglidningsskydd. Ska vi uppnå nollvisionen krävs en översyn av räcken 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

Sedan den 1 januari 2013 är det vinterdäckskrav även på tunga fordon i Sverige. På tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass 2 med en totalvikt på över 3,5 ton finns numera krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel när vinterväglag råder. Bestämmelsen infördes efter ett initiativ av Trafikverket och Transportstyrelsen mot bakgrund av att en betydande andel tunga fordon varit inblandade i olyckor och störningar i trafiken under vinterhalvåret.

Krav på vinterdäck gäller dock endast på fordonets drivaxel men inte på tillhörande släps hjul. Släpvagn på över 3,5 ton omfattas således inte av kravet. Detta är en trafik-säkerhetsrisk och kan komma att få förödande konsekvenser vid ett vinterväglag med is, snö, snömodd eller frost.

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.

Nu har det gått mer än fyra 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 släpvagn över 3,5 ton bör införas för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning.

³ Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

Skärpta regler vid användning av drönare

Utvecklingen av högteknologiska drönare har gått fort och användningsområdena är många. Vid olyckor, bränder, i sökandet efter försvunna människor, spaning, filmning, fotografering, räddningsinsatser, livräddningshjälp, övervakning av skogsbränder m.m. är några exempel på områden där drönare har en viktig funktion. Det finns således många fördelar med denna teknikutveckling som därför bör bejakas och stimuleras. Samtidigt finns det risker med små farkoster som flyger och där piloter inte följer gällande regler och lagar när det gäller filmning, fotografering och att flyga över flygförbuds zoner såsom flygplatser och andra fredade områden.

Under de senaste åren har ett flertal allvarliga incidenter med drönare rapporterats på skyddade luftrum i Sverige. Detta har inneburit stora risker för flygplansolyckor, svåra ekonomiska förluster för flygbolagen, samt förseningar för resenärer. Arlanda och Bromma tvingades att stoppa trafiken upp till en timme då drönare förekommit i luftrummet på 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

Infrastrukturprojekt inom 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. 2014 tog alliansregeringen det dåvarande initiativet till det så kallade Sverigebygget, ett initiativ som syftade till att möjliggöra ett antal långsiktiga och genomgripande satsningar i ett åtgärds paket för bland annat järnväg, vägar och utbyggd kollektivtrafik. Sverigebygget hade föregåtts av den så kallade 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.

Tyvär har den nuvarande regeringen utifrån de olika turerna med Förbifart Stockholm och Bromma flygplats gett skäl att tvivla på regeringens ambitioner vad gäller Sverigeförhandlingen. Regeringens tidigare beslut att under en tid frysa produktionen av Förbifart Stockholm innebar stora merkostnader för skattebetalarna och en onödig försening av ett angeläget infrastrukturprojekt. Tack vare allianspartierna är utbyggnaden av förbifarten nu i full gång.

För att realisera de ambitiösa och kostsamma infrastrukturprojekt som ryms inom Sverigeförhandlingen är det helt avgörande att finansieringen kan lösas på ett ansvarsfullt sätt så att andra angelägna ny- och underhållsinvesteringar inte trängs undan och att alternativa finansieringslösningar inte förbises. Vi ser stora fördelar med nya stambanor. Det skulle innebära kortare restider, nya bostäder kring stationslägena och en förtätning av arbetsmarknadsregioner. Det skulle möjliggöra för mer godstrafik på järnväg. Kristdemokraterna anser därför att investeringarna i nya stambanor och höghastighetsjärnväg Stockholm–Göteborg samt Stockholm–Malmö ska finansieras via anslagsfinansiering i statsbudgeten och finansieringen måste vara hållbar. Inom Trafikverkets planering vill vi särskilt lyfta fram behovet av att Ostlänken byggs ut först, med högsta prioritet för etappen Linköping–Järna. Därefter får Trafikverket bedöma prioriteringen av övriga etapper.

Sverigeförhandlingen innehåller ett antal angelägna åtgärder. Kristdemokraterna anser att dessa infrastrukturinvesteringar är viktiga och nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter. Ett projekt som saknas i Sverigeförhandlingen är utbyggnad av dubbelspår på sträckan Oslo–Stockholm. 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 tjäna på en snabb järnvägsförbindelse. Det är därför angeläget att möjligheterna för en dubbelspårjärnväg på sträckan Stockholm–Oslo utreds.

En ny broförbindelse mellan Sverige och Danmark

Öresundsbron har bidragit till ökad tillväxt i både Sverige och Danmark. Handeln har ökat, arbetsmarknadsregionerna 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. Vi kan nu konstatera att Öresundsbron har nått kapacitetsgränsen och att det finns stort behov av en ny broförbindelse mellan Sverige och resterande Europa. Det bästa alternativet till en ny broförbindelse är mellan Helsingborg och Helsingör. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket ska utreda en framtida broförbindelse Helsingborg–Helsingör.

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. Tyvärr finns inte en östlig förbindelse med i Trafikverkets nyligen presenterade nationella plan för de kommande tolv åren, vilket är beklagligt. Därför behövs nu politisk tydlighet från regeringens sida om vikten av att projektet kommer till stånd. Emellertid är risken stor att Miljöpartiets inflytande bidrar till 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, sjöfart 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. Person- och godstrafiken ska bidra till tillväxten i landet. En östlig förbindelse kommer att minska på fordonstrafiken genom Stockholms centrum och det är nu hög tid att påskynda denna infrastruktursatsning för att minska på trängseln.

Möjligheten till en ny förbindelse över Södertälje kanal

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, med närmare 100 000 invånare, är ett nav för godstransporter i Sverige med hamn, järnväg och lastbil och är säte för några av våra viktigaste företag i Astra och Scania. Det är bra att det, som en del av projektet Förbifart Stockholm, ligger ett förslag på en kapacitetshöjning på Södertäljebron (motorvägsbron) på tre filer i vardera riktningen i den nationella planen. Kristdemokraterna föreslår att möjligheterna till en ny långsiktigt säker förbindelse söderut över Södertälje kanal, antingen bro eller tunnel, ses över i kommande nationella plan.

Ökad investering till drift och underhåll av järnvägen

Järnvägen är ett omtyckt och klimatteffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftsäkerhet. 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.

Anslagsmedlen för drift och underhåll av järnvägen har för perioden 2018–2029 utökats med 40 miljarder kronor jämfört med innevarande period. Kristdemokraterna anser att resenärer, företag och industri ska kunna lita på att järnvägen fungerar. Vi vill därför förstärka resurserna till drift och underhåll av järnvägen och instämmer i regeringens satsning.

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.

Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens

Regeringen föreslår att järnvägsunderhållet ska förstärkas. Detta vore olyckligt. I stället föreslår Kristdemokraterna att järnvägsunderhållet även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens. Vi anser att det vore direkt skadligt om allt järnvägsunderhåll återförstatligas och är därför kritiska till regeringens ståndpunkt gällande detta. Vi ser dock behovet av att Trafikverket stärker sin funktion för tillstånds- och leveransk kontroll, besiktning samt uppföljning.

Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden

Kristdemokraterna vill också öka investeringarna till 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. Vi instämmer därför i regeringens förslag om att öka resurserna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden med 100 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020.

Minska personolyckorna på järnvägsspår

Under de senaste åren har fenomenet med obehöriga som rör sig på järnvägsspåren ökat. Fler ungdomar tar risker och uppehåller sig på järnvägsspår (spårspringning). 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.

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.

Kristdemokraterna har varit med och introducerat reformer som miljöbilspremien och supermiljöbilspremien, skärpt klimatfaktorn i fordonsbeskattningen samt skattebefriat de höginblandade och rena biodrivmedlen. Vi vill fortsätta satsa på forskning och utveckling av klimatsmart energiteknik, energieffektiva fordon och hållbara bränslen. Vi vill nu införa bonus-malus-system och underlätta för satsningar på laddstolpar runt om i hela landet genom att avsätta 125 miljoner kronor för laddinfrastruktur.

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 Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också 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 såväl giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov samt körprov för körkorts-behörighet 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. 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 fusket med körlektionerna.

Det har framkommit att vissa personer satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körelever 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.

Kristdemokraterna vill också införa krav på alkohol på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkohol finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Kristdemokraterna vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel.

Moderniserat reseavdrag

Regeringen aviserar i budgetpropositionen en utredning av reseavdraget. Det ställer sig Kristdemokraterna positiva till. En övergång till ett avståndsbaserat reseavdragssystem är eftersträvansvärt 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 de som bor där tillgång till kollektivtrafik saknas fortsatt bör ha ett reseavdrag i paritet med dagens. En övergång till ett avståndsbaserat system behöver också ta hänsyn till kollektivtrafikens olika taxsystem för att inte medföra orimliga effekter.

Kristdemokraterna vill underlätta livet på lands- och i glesbygden. Vi är väl medvetna om att kollektivtrafiken utanför storstäderna oftast kräver tillgång till bil för att livet ska fungera. Vi vill därför inte tvinga människor att ställa av bilen. Kristdemokraterna vill underlätta och förbättra möjligheterna till arbetspendling genom att höja milersättningen för arbetsresor med ytterligare 3,50 kronor till 22 kronor per mil. Detta finansieras genom en höjd beloppsgräns för reseavdrag till 12 000 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.

Enligt Transportstyrelsen transporteras ungefär 90 procent av Sveriges utrikes-handel, mätt i volym, via 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. 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 till och med 2009 låg antalet svenskflaggade fartyg stabilt kring 250–260, men det har idag minskat till under 200.

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.

Utmaningarna för svensk sjöfart är stora. Främst handlar det om att näringens kostnader måste minska. 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.

”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 år 2015. I dag tillåts svavelinnehåll på en procent i dessa vatten. 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.

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 och tillgängliggöra kajer och ha ett biljettsystem som inkluderar både upphandlad kommersiellt persontrafik på vatten regioner. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

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 och slussar som Södertälje och Luleå med flera orter. Samverkan behöver dock ske mellan de branscher som har de tyngsta transportbehoven för att se den sammanlagda infrastrukturen för transporter och få en mer effektiv användning.

Den tunga vägtrafiken

Den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. En ökad andel förnybara drivmedel är önskvärd och därför vill vi stimulera investeringar i produktion och distribution av sådana drivmedel. För att investeringarna ska komma till stånd behövs långsiktiga spelregler på marknaden, vilket förutsätter att de styrmedel som används är i harmoni med EU:s regelverk. Vi förordar därför ett system med kvotplikt för drivmedel till tunga fordon. Kvotplikten innebär att varje distributör av tunga fordonsbränslen måste se till att en viss andel av de bränslen de säljer är förnybara. Det framgångsrika systemet med elcertifikat kan fungera som förebild. Samtidigt ska drivmedlen uppfylla högt ställda krav på annan miljö- och hälsopåverkan.

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, 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.

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. 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.

Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen

Svensk åkerinäring består av cirka 10 000 åkeriföretag som tillsammans omsätter över 100 miljarder kronor. Det motsvarar fyra procent av Sveriges BNP. Även om det är angeläget att fler godstransporter av miljö- och klimatskäl förs över till järnväg är åkerinäringen nödvändig för samhällets varuproduktion och bidrar aktivt till utvecklingen av vårt land. Genom att varor och gods kan fraktas kollektivt minskar koldioxidutsläppen väsentligt mycket mer än om enskilda företag skulle ansvara för frakten själva.

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.

Kristdemokraterna har medverkat till tuffare tag vid cabotagebrott för att skapa rättvisa konkurrensvillkor där fusk inte är ett medel i konkurrensen. I samband med en gränsöverskridande internationell lastbilstransport tillåts tre stycken inrikestransporter i värdlandet för transporten under en period av sju dagar. Dessa regler har skapats för att bland annat effektivisera transportmarknaden och minska antalet tomtransporter. Som ett resultat av ett arbete Alliansen inledde kan en polisman nu kräva betalning på plats av sanktionsavgiften. I händelse av att man 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 exempelvis fortkörning.

I dagsläget får ett fordon endast klampas i 24 timmar. Kristdemokraterna har föreslagit att fordon ska kunna klampas under längre tid än 24 timmar, tills böterna har betalats. I ett riksdagsbeslut har också Kristdemokraternas förslag om detta röstats igenom. Kristdemokraterna förutsätter att regeringen skyndsamt framkommer med ett förslag enligt riksdagens uppmaning.

Kristdemokraterna har också varit pådrivande för att polisens kontroller av transporter ska bli effektivare, till exempel genom att göra det tydligt vilka dokument som chauffören ska kunna visa upp. Kristdemokraterna vill betona vikten av polisens

och tullens möjligheter att säkerställa efterlevnaden av de lagar och regler som gäller för såväl de svenska som utländska åkerierna i Sverige. Utvecklingen med allt färre trafikpoliser behöver vändas. Erfarenheter från exempelvis Danmarks arbete med att motverka illegala cabotagetransporter visar att det dels krävs lagändringar men också att polisen har tillräckliga resurser för att lyckas stävja fusket.

En riksdagsmajoritet har i april 2017, på kristdemokratiskt initiativ, uppmanat regeringen att skyndsamt tillsätta en utredning för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Kristdemokraterna förutsätter att en sådan utredning snarast tillsätts. Det ska inte löna sig att fuska på de svenska vägarna.

För att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och skapa schysta villkor på transportmarknaden föreslår Kristdemokraterna att arbetet med Transportstyrelsens förslag påskyndas i syfte att skärpa regelefterlevnaden och hindra olagliga transporter. Kristdemokraterna anser att alla inblandade i transportkedjan bör ta sin del av ansvaret för att transporten sker enligt gällande regler.

Tillåt lastbilar upp till 30 meter

Sedan den 1 juli 2017 är den nuvarande viktgränsen för lastbilar 74 ton, en ökning från tidigare 60 ton. Kristdemokraterna medverkade till denna höjning eftersom vi genom att tillåta tyngre och längre lastbilar kan minska utsläppen samtidigt som effektiviteten och lönsamheten ökar eftersom längre och tyngre fordon kan frakta mer gods per lastbil.

Bussar får vara högst 18,75 meter långa och fordon inklusive last gäller i normalfallet 24 meter. Riksdagen har tidigare i ett tillkännagivande uppmanat regeringen att fortsätta utreda frågan om att tillåta fordon upp till 30 meter. Kristdemokraterna har föreslagit detta tidigare och anser att regeringen bör ta ett aktivt beslut och tillåta detta.

Låt tunga lastbilar köra på alla vägar som har bärighet

Den nuvarande regeringen har valt 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 kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet för att denna reform ska ge den miljö klimat och ekonomisk effektiva transporter som är tanken. Svenska företag måste ges goda möjligheter att konkurrera på så goda möjligheter 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 efterlyst från främst skogsnäringen. Färre lastbilar bidrar till mindre miljöförstöring och är viktigt för att få ned transportsektorns koldioxidutsläpp och för att vi ska nå målet om en fossilt oberoende 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.

Cykeln

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att fler ser cykeln som ett användbart transportmedel eftersom att det medför goda effekter för såväl folkhälsan, miljön och 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. 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 för cyklisternas cyklande. Vi vill att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering.

Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- och klimateffekter 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 alltfler vägar finns väl fungerande cykelbanor. Men på många ställen måste cyklisterna fortfarande dela väg med bilister och i dessa sammanhang måste trafik-säkerheten 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.

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 kunna 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 transport inom skattefinansierad kollektivtrafik och upphandlad trafik.

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 flygrummet optimeras för att möjliggöra rakare flygleder. Så kallade ”gröna flygningar” måste säkras, flygplanen ska förbruka lägsta möjliga energiåtgång. Ny teknologi och bränslesnålare flygplan bidrar ytterligare 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.

Bromma flygplats

Stockholm växer med rekordfart och behöver Bromma flygplats, citynära flygplats. Befolkningen ökar och Stockholm har stor betydelse och är tillväxtmotor i den svenska ekonomin och välfärden. Stockholm är ett ekonomiskt nav i Sverige, som behöver snabba transporter både inrikes och utrikes och inte minst har Bromma flygplats stor betydelse för de regionala flygplatsernas och landsbygdens tillgänglighet och överlevnad. Bristande kommunikationer påverkar jobb och tillväxt i hela Sverige och inte minst turistnäring. Konsekvenserna av en nedläggning av Bromma flygplats skulle påverka hela landet och den regionala utveckling vi önskar framöver. I stället bör Bromma flygplats utvecklas.

Kristdemokraterna vill se en bred satsning på infrastruktur där flyget ingår som en del. Hotet mot en nedläggning kvarstår och regeringens utredare av Bromma flygplats föreslår flytta flygverksamheten till Arlanda och bygga bostäder på befintlig flygplats och lägga ned Bromma flygplats helt. Detta är fel väg att gå, näringslivet liksom boende i Bromma är emot en nedläggning. Flygtrafiken både inrikes och utrikes väntas inte minska utan snarare öka under de kommande åren. Bromma och Arlanda kompletterar varandra och Arlanda flygplats ligger dessutom en bit utanför City och har dessutom ingen kapacitet att ta hand om Brommas flygtrafik. Arlanda flygplats håller på att rustas för högre kapacitet och räcker inte till idag och behöver byggas ut för att klara av dagens och morgondagens flygtrafik.

Socialdemokraterna lovade före valet väljarna att Bromma flygplats inte skulle stängas. Detta löfte är redan glömt – den nya rödgröna majoriteten i Stockholms stad meddelade att de vill lägga ned Bromma flygplats år 2022 och regeringens utsedda utredare föreslår en nedläggning. Ett utvecklingshämmande beslut för både Stockholm och Sverige. Men det är inte sveken som oroar oss kristdemokrater mest. Det är att Socialdemokraterna för en politik som inte gynnar näringslivet, företagandet och hotar jobben och tillväxten i regionen och i hela Sverige.

Bromma flygplats knyter vårt land samman på många sätt, enligt Stockholms Handelskammare kommer detta beslut, om det förverkligas, leda till att minst 24 000 jobb försvinner och Stockholms konkurrenskraft minskar internationellt.

Bromma flygplats är därför ingen lokal fråga utan är ett nationellt intresse. Stockholm och Sverige behöver mer tillväxtskapande åtgärder, mer satsning på utbyggnaden av infrastruktur och beslutet att stänga Bromma flygplats är fel väg att gå. Kristdemokraterna vill att Bromma flygplats utvecklas och inte läggs ned.

Ett fossilfritt flyg

Sverige ligger alltså i framkant i miljöarbetet. 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. Kristdemokraterna anser att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. 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 på biobränsle till flyget.

Nej till nationell flygskatt

En nationell flygskatt, som regeringen föreslår, vore skadlig för svensk ekonomi. Nästan samtliga remissinstanser dömer ut denna nationella flygskatt och anser att den är skadlig för svensk tillväxt. En sådan skatt blir i praktiken en straffskatt på dem som är mest beroende av flyg. I och med att Kristdemokraterna avvisar regeringens förslag till flygskatt, säger vi också nej till den kompensation för ekonomiska förluster som flygskatten förorsakar och som regeringen föreslår ska anvisas till anslag 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.

Nationell flygskatt har införts i andra europeiska länder men dragits tillbaka eftersom den äventyrar arbetstillfällena, fördyrar resande och transporter samt slår ut regionala flygplatser. Klimatutredningen, som flygskatten är tänkt att avhjälpa, 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 genom införande av krav på utsläppsrätter ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Dessutom bör mer göras för att framställningen av biobränsle ökar för samtliga transportslag, inte minst för flyget som kräver stora mängder bränsle som det råder brist på.

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 nav-flygplatser 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.

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 både lett till ett större utbud av taxiföretag och fler jobb. Det är mycket välkommet.

Stoppa fusket inom taxibranschen

Med avregleringen har också en del problem uppstått eller förstärkts. Turister luras att betala hutlösa priser, chaufförer har blivit föremål för både hot och våld. Vissa chaufförer har svårt att hitta dit kunden ska, färdtjänst och andra offentligt betalda resor har hamnat i blåsväder då vissa personer blivit avsläppta på fel ställe.

Med anledning av de ovannämnda problemen inom taxinäringen, lade Kristdemokraterna och övriga allianspartier i regering 2014 fram förslag om ny lag om redovisningscentraler för taxi för att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Lagen om redovisningscentraler trädde i kraft 1 januari 2017. Från och med 1 maj 2017 är taxitrafikföretagen skyldiga att överföra taxameteruppgifter till så kallade redovisningscentraler som i sin tur är skyldiga att lämna ut uppgifterna till Skatteverket. Sedan 2016 är det också krav på att varje taxibils taxameter ska besiktigas av godkänt besiktningsorgan med högst ett års intervall. I taxibilar där godkänd taxameter inte finns ska polis vid kontroll kunna omhänderta registreringsskylten och ogiltig taxilegitimation. Betalterminalen i taxin ska dessutom vara ansluten till taxametern så att alla kortbetalningar registreras. Ett nytt krav är också att taxichaufförer innan resan påbörjas ska lämna en bindande prisuppgift till kunden om jämförelsepriset före resan överstiger 500 kronor. Som ovan taxiresenär eller turist i en ny stad kan det vara svårt att veta hur mycket taxiresan ska kosta, därför kan det nya kravet vara ett sätt att komma till bukt med problematiken.

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 tillsyns kontroll.

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 ska på fyra meters avstånd 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 för nischade taxibolag eller nischade taxitjänster som riktar sig endast till döva. Det skulle underlätta både för döva som behöver färdtjänst, skolskjuts och annan samhälls-service 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 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 regeringens satsning på säkerhet ska utökas med 10 miljoner kronor årligen samt riktas mer på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten på gator och stationer.

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 bredbandsteckningen måste fortsätta, framför allt i glesbygd och på landsbygd. Målet är att minst 90 procent av alla hushåll och företag i Sverige ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020. Därför satsar Kristdemokraterna 50 miljoner mer än regeringen 2018–2021 på bredbandsutbyggnad.

Tillgång till bra mobiltelefoni är helt avgörande. Sverige behöver ett snabbt och säkert mobilnät med bättre geografisk täckning och god kapacitet. Alliansregeringen tog ett steg i att förbättra möjligheterna till mobil kommunikation i hela landet genom att frigöra det så kallade 700-megahertzbandet genom auktion. Det är nu viktigt att regeringen fullföljer arbetet för att nå statens bredbandsmål till 2020. Samtidigt som 700-megahertzbandet auktioneras ut måste blåljusmyndigheternas behov bli tillgodosedda. Polisen, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och

Säpo påpekar alla vikten av att man fortsätter ha kontroll över delar av 700-megahertz-bandet.

Ett problem som sätter käppar i hjulet för utbyggnaden av bredband är lokaliseringsprincipen, som hämmar stadsnätens utveckling och i förlängningen även bredbandsutbyggnaden 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 bredbandsmål krävs en skyndsam förändring i kommunallagen 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 bredbandslösningar.

Kristdemokraterna vill att Sverige ska bli världsbäst på att använda digitaliseringens möjligheter. Det förutsätter tillgång till ett robust bredband över hela landet, med hög överföringskapacitet. Kristdemokraterna vill därför se satsningen på bredbandskoordinatorer fortsätta. Koordinatorerna fungerar som en kontaktpunkt för bredbandsfrågor i länen, både för offentliga och privata aktörer. Detta är en viktig satsning för att förbättra möjligheterna till bredband i hela Sverige.

Tillgång till bredband i hela Sverige

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 samtliga invånare får jämlika villkor för 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.

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

En förutsättning för att kunna driva företag på ett effektivt sätt – och i ökande utsträckning för den dagliga livsföringen i övrigt – är pålitlig och snabb internetuppkoppling. Fortfarande saknar stora delar av landet tillgång till bredband och utbyggnadstakten skiljer sig stort mellan olika delar av landet. För att i ett kortare perspektiv kraftigt öka tillgången till bredband med hög överföringskapacitet behöver frekvensutrymmet för mobila lösningar utökas. Det s.k. 700 MHz-bandet bör så snart som möjligt auktioneras ut för att användas för elektroniska kommunikationer med fullgod bredbandstäckning också i glest befolkade områden.

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet 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. Målet är att minst 90 procent av alla hushåll och företag i Sverige ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020.

Telia har påbörjat en avveckling av det fasta telefont nätet i syfte att ersätta detta med fiber eller mobil teknik. Det innebär att Telia i vissa områden exempelvis ersätter vanlig fast telefoni med lösningar via mobilnätet, och bredband via telejacket (ADSL) med fiber eller mobilt bredband. Detta har medfört att många abonnenter, som tidigare haft fungerande bredbandstäckning, förlorat denna. När det fasta bredbandet försvinner

uppstår stora merkostnader för abonnenten, som tvingas gå över till en mobil bredbandslösning (om sådan är möjlig). Kostnaden kan öka från 4 000 till 20 000 kronor per år och abonnent.

Telia avlägsnade den fasta förbindelsen via koppartråd för cirka 10 000 abonnenter under 2016 och beräknas avlägsna trådförbindelsen för ytterligare 12 500 abonnenter under 2017. Från många håll rapporteras om problem med anslutningen efter det att kopparnätet ersatts med mobilt bredband. Många mobilmaster blir överbelastade. Från ansvarigt statsråd görs ingenting. Tyvärr accepterar inte den socialdemokratiska regeringen principen att användarna inte ska berövas fungerande lösningar innan någon ny fungerande lösning finns på plats.

Huvudalternativet till det nedmonterade kopparnätet på landsbygden har ansetts vara utbyggt mobilt bredband i glesbygd. Enligt PTS själv är 700-bandet särskilt gynnsamt för mobila bredbandstjänster i glesbygd. År 2014 beslöt regeringen att öppna upp 700-bandet för mobilt bredband från år 2017. Emellertid beslutade regeringen under hösten 2016 att skjuta upp tillgängliggörandet av 700-bandet med två år. Häpnadsväckande nog låter regeringen nedmonteringen av kopparnätet fortsätta som planerat trots det nya beslutet om 700-bandet. Allt fler människor upplever nu frustrationen av att berövas fungerande bredbandsanslutning. Runt om i Sverige talas det om en skandal, det stora bredbandssveket. Ett socialdemokratiskt kommunalråd i Vännäs kommun vädjade till Telia att skjuta upp avvecklingen tills det finns fungerande alternativ.

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.

Landsbygdskommittén, som presenterade sitt betänkande i januari 2017, föreslår att regeringen säkerställer tillgången till bredband för de hushåll och företag som står utan uppkoppling i samband med avvecklingen av kopparnäten. Kommittén skriver att problemen riskerar att fortgå fram till 2020. För att inte kommuninvånare i landsbygderna ska stå utan en fungerande uppkoppling föreslår kommittén därför att regeringen omgående tar initiativ till att säkerställa tillgången till bredband för de hushåll och företag som står utan ersättning i samband med Telias förändringar av kopparnäten. Som möjliga åtgärder föreslår kommittén att den så kallade SOT-nivån⁴ omgående höjs, alternativt driva på marknadens aktörer för ett snabbare tekniskifte i landsbygderna. Kommittén nämner också att staten i egenskap av ägare kan ställa konkreta krav på teknikkompensation från Telia.

Fungerande postväsende

Det har inte undgått någon att postutdelningen på senare år inte har fungerat tillräckligt bra. Det behövs strukturella förändringar för att posten som samhällsservice ska fungera tillfredsställande. Kristdemokraterna anser att Postnord de senaste åren inte har klarat sitt samhällsuppdrag. Postnord måste höja sin leveransförlitlighet så att inte invånare drabbas av inkassokrav eller missar sjukhusbesök. De största förlorarna på en osäker brevhantling är boende och företag på landsbygden. Kristdemokraterna kräver att Postnord gör de strukturella förändringar som behövs för att effektivisera verksamheten

⁴ SOT = Samhällsomfattande tjänst enligt EU:s direktiv 2002/22/EG.

och säkra att breven kommer fram i tid. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på en ny postlag som skärper kraven på bättre leverans och service.

Anslagssparande

Kristdemokraterna bedömer att det finns utrymme för en justering av anslagen till de myndigheter som tillämpar pris- och löneomräkning (PLO). Lönekostnader svarar för en betydande del av myndigheternas utgifter. En nedjustering av PLO skulle bidra till effektivisering av myndigheterna, samtidigt som det finansierar prioriterade satsningar. Justeringen är beräknad som en 30-procentig minskning av PLO-uppräknningen under 2018–2020, vilket innebär 178 miljoner 2018, 408 miljoner för 2019 och 666 miljoner för år 2020.

Specificering av vissa anslagsförändringar

Kristdemokraterna avvisar de förslag som regeringen framför i årets budgetproposition vad gäller avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar vilket innebär en budgetförstärkning på 350 miljoner, samtidigt föreslår vi att ytterligare 209 miljoner minskas på tidigare aviserade åtgärder för statsmiljöavtal. Vi föreslår en nedjustering av PLO för anslaget med 85 miljoner. Totalt föreslår Kristdemokraterna att anslaget 1:1 minskas med 644 miljoner år 2018.

För anslaget 1:2 föreslår Kristdemokraterna en nedjustering av PLO med 76 miljoner kronor. Vi ligger också kvar på en något lägre nivå vad gäller vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och anser att anslaget bör minskas med 75 miljoner. Kristdemokraterna föreslår dock samtidigt en förstärkning med 10 miljoner för säkerhetshöjande åtgärder. Sammantaget innebär detta att anslaget 1:2 minskas med 141 miljoner för 2018.

För anslaget 1:3 föreslår Kristdemokraterna en besparing på myndighetens verksamhet med 159 miljoner kr. Därutöver nedjusteras PLO med 8 miljoner. Sammantaget innebär detta en minskning av anslag 1:3 med 167 miljoner 2018.

Robert Halef (KD)

Jakob Forssmed (KD)

Aron Modig (KD)

Larry Söder (KD)

Penilla Gunther (KD)

Désirée Pethrus (KD)

Caroline Szyber (KD)