

Motion till riksdagen 2018/19:2734

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

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
Förslag till riksdagsbeslut.....	4
Tabeller.....	8
Kristdemokraternas syn på kommunikationer.....	10
Fossiloberoende fordonsflotta	10
Utbyggnad av laddinfrastruktur	11
Strategi för elbilar	11
Huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar	12
Strategi för självstyrande fordon	12
Tillåt el som alternativt drivmedel i pumplagen.....	12
Biogas	13
Trafiksäkerhet.....	13
Nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken.....	14
Tillåt rutinkontroller av narkotikapåverkade förare.....	15
Öka säkerheten för motorcyklister.....	15
Inför vinterdäckskrav på släpvagn.....	15
Skärpta regler vid användning av drönare	16
Ett robust väg- och järnvägsnät	16
Bygg höghastighetsjärnvägar.....	16
Stockholm–Oslo	17
En ny broförbindelse mellan Sverige och Danmark.....	17
Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn (8 million city).....	18
Östlig förbindelse.....	18
Möjligheten till en ny förbindelse över Södertälje kanal.....	18
Ökade investeringar till drift och underhåll av järnvägen	19

Upphandling av järnvägsunderhållet i konkurrens	20
Väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden	20
Enskilda vägar	20
Minska personolyckorna på järnvägsspår	20
Kombiterminaler som snabbar upp omlastning	20
Bilen – ett redskap för frihet.....	21
Förläng giltighetstiden för kunskaps- och körprov.....	21
Stoppa illegala körskolor	21
Moderniserat reseavdrag	22
Stärk förutsättningarna för den svenska sjöfarten	22
”En dörr in”	23
Svaveldirektivet	23
Båtpendling.....	24
Inre vattenvägar	24
Sjöfartsverkets roll som affärsverk	24
Den tunga vägtrafiken	24
Bättre konkurrensvillkor inom åkerinäringen.....	25
Förenkla reglerna för skötsamma åkerier	26
Tillåt lastbilar på upp till 30 meter	27
Låt tunga lastbilar köra på alla vägar som har bärighet.....	27
Cykeln.....	27
Planering för cykling	27
Främjande av cykling	28
Ökad hänsyn från bilburna trafikanter	28
Kollektivtrafik	28
Hårdare tag mot plankning	29
Flyget.....	29
Ett fossilfritt flyg.....	29
Ta bort flygskatten	30
Konkurrenskraftiga regionala flygplatser	30
Bromma Flygplats	31
Utveckling av taxibranschen	31
Stoppa fusket inom taxibranschen	31
Tillåt döva att ta taxilicens.....	32
Öka säkerheten på gator och stationer	32
It och bredband	33
Tillgång till bredband i hela Sverige	34
Fungerande postväsende.....	35

Anslagsförändringar35

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2019 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 elbilar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om huvudmannaskapet vid elektrifiering av vägar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvecklad strategi för självkörande bilar och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räcken för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
9. 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.
10. 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.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffet för rattfylleri och grovt rattfylleri bör skärpas och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot eftersupning och tillkännager detta för regeringen.
14. 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.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra åt Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol ska finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren och tillkännager detta för regeringen.
17. 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.

18. 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.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till ett system som innebär att varje drönare kan knytas till en ägare och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 kilometer i timmen bör byggas på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö med ambitionen att dessa ska stå klara 2035 och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om finansieringen av höghastighetsjärnvägar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att göra ett avsteg från det finanspolitiska ramverket och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på sträckan Stockholm–Oslo och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om arbetet med Sverige-förhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny broförbindelse Helsingborg–Helsingör och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklingen av järnvägstrafiken på sträckan Oslo–Uddevalla–Göteborg–Malmö–Köpenhamn och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att bygga och finansiera en östlig förbindelse som knyter samman trafikledsförbindelsen kring Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
28. 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.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att drift och underhåll av järnväg även i fortsättningen ska upphandlas i konkurrens och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör stärka sina funktioner för tillstånds- och leveranskontroll samt uppföljning vid upphandling av järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheterna till längre godståg och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
34. 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.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skjuta upp införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.

36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om modernisering av reseavdraget och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om höjd milersättning samt höjd beloppsgräns för arbetsresor och tillkännager detta för regeringen.
38. 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.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 och tillkännager detta för regeringen.
40. 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.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att döva ska tillåtas ta taxiförarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta ett partsöverskridande sjöfartsråd där rederier, fackförbund, marina utrustningsföretag, hamnar, skolor, akademi m.fl. samverkar med politiska institutioner och myndigheter för att bidra med kompetens och förslag på åtgärder för utveckling och tillkännager detta för regeringen.
44. 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 dörr in”, och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera och stärka inlandssjöfarten för godstransporter och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kritiskt pröva Sjöfartsverkets roll som affärsverk och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa kvotplikt för drivmedel inom den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stimulera användningen av biogas och tillkännager detta för regeringen.
50. 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.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla EU-länders fordonsregister ska vara öppna för alla medlemsländers kontrollerande myndigheter och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ökad samverkan mellan myndigheter för att motverka fusk inom transportbranschen och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för skötsamma åkeriföretag och tillkännager detta för regeringen.

54. 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 detta och tillkännager detta för regeringen.
55. 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.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
57. 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.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar och tillkännager detta för regeringen.
59. 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.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fler trafikpoliser och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hårdare tag mot plankning och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången till biobränsle till flyget och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa klimatstyrande start- och landningsavgifter för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska verka via FN, ICAO och EU för att ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att goda informationsinsatser och utökad tillsynskontroll är nödvändiga för att säkerställa efterlevnaden av de nya reglerna inom taxinäringen och tillkännager detta för regeringen.

72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kravet på dubbel redovisning av taxametern och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta att döva tar taxilicens, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och landsting arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att delar av 700 MHz-bandet snabbt auktioneras ut och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en förändring av kommunallagens lokaliseringsprincip för kommunala stadsnät och tillkännager detta för regeringen.
78. 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 tillkännager detta för regeringen.
79. 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 2019 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag

Anslagsförslag 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (KD)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	26 014 423	-559 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 571 698	
1:3 Trafikverket	1 401 577	
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	168 313	-85 000
1:7 Trafikavtal	960 000	
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	54 181	
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 752 609	
1:12 Transportstyrelsen	2 193 567	
1:13 Trafikanalys	68 987	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	836 656	
1:15 Sjöfartsstöd	1 563 000	

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (KD)
2:1 Post- och telestyrelsen	50 122	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278	
2:3 Grundläggande betaltjänster	33 037	
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	72 844	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146 014	
<i>Nya anslag</i>		
Cykelinfrastruktur		+350 000
Laddinfrastruktur		+125 000
Ökad säkerhet på järnvägsstationer		+10 000
Summa	59 456 655	-159 000

Tabell 2 Kristdemokraternas förslag till anslag för 2019 till 2021 uttryckt som differens gentemot regeringens förslag

Miljoner kronor

	Utgiftsområde 22 Kommunikationer	2019	2020	2021
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	-559	+515	+5 203
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur		+363	+2 292
1:3	Trafikverket			
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	-85	-85	-85
1:7	Trafikavtal			
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut			
2	1:1 Transportstyrelsen			
3	1:1 Trafikanalys			
	<i>Nya anslag</i>			
	Cykelinfrastruktur	+350	+350	+350
	Laddinfrastruktur	+125	+125	+125
	Ökad säkerhet på järnvägsstationer	+10	+10	+10
	Summa	-159	+1 278	+7 895

Kristdemokraternas syn på kommunikationer

Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska utveckla välståndet, sysselsättningen och konkurrenskraften. 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 en förutsättning för hela Sveriges utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet även på mindre orter och möjliggöra arbetspendling. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande. Vi vill öka trafiksäkerheten 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. Kristdemokraterna anser att kommunikationstjänster och bredband i första hand ska tillhandahållas av marknaden men att staten ska säkerställa goda villkor och undanröja hinder för utvecklingen. Vi vill se en fortsatt utbyggnad av it–infrastrukturen såväl nationellt, regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad på gles- och landsbygden.

Kristdemokraterna utgår ifrån förvaltareprincipen 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 samt genom att säkerställa tillgången på biodrivmedel.

Fossiloberoende fordonsflotta

I transportsektorn kvarstår stora utmaningar avseende målet att minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Utsläppen från inrikestransporter minskar men står fortfarande för ungefär en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. 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 står för den största nationella påverkan på klimatet och är den sektor som är mest importberoende av energiråvara.

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

Kristdemokraterna har drivit frågan om att införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Ett sådant system är nu infört men det bör vidareutvecklas. För att skapa enkelhet för den enskilde bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A–G, där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Kristdemokraterna anser därför att Sveriges regering ska verka för en modell med miljöklasser A–G enligt ovan i samband med att ett gemensamt system för bonus–malus förhandlas och införs inom EU, lämpligtvis från och med år 2021.

Idag står inrikestransporter för ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Närmare 90 procent av transportsektorns utsläpp av växthusgaser kommer från inrikes vägtrafiken. För att nå målen om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030, behöver utsläppen från vägtrafiken minska med 70 procent fram till 2030 jämfört med 2010.

Det krävs en omställning och smart utformning av infrastrukturen. Det behövs satsningar på forskning och utveckling av fossilfria bränslen och fordonstyper så som elbilar och elhybrider. Utöver detta behöver vi även stimulera till mer gång- och cykeltrafik.

Utbyggnad av laddinfrastruktur

Försäljningen av laddhybrider och elbilar har utvecklats mycket snabbt på senare år. Supermiljöbilspremien som infördes av alliansregeringen 2012 har bidragit till denna utveckling. Sedan 2012 har antalet laddbara el- och elhybridbilar ökat från cirka 1 200 till 62 000 i 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 snabbladdning som normalladdning. Kristdemokraterna satsar därför 125 miljoner kronor per år under perioden 2019–2021 på utbyggd laddinfrastruktur. Vi ser det som viktig satsning för att nå målet om en 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

¹ Källa: Elbilsstatistik.se.

koldioxidneutral elproduktion vilket gör att vi är en förebild inom det området. Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elbilar. En metod kan vara att man inför en skattebefrielse för tjänstebilar som drivs med el under de första fem åren vilket ökar nybilsförsäljningen samt även på sikt utbudet av begagnade elbilar.

Huvudmannskapet vid elektrifiering av vägar

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

Strategi för självstyrande fordon

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

Förarlösa 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 förarlösa bussar fungerar i vanlig stadsmiljö och är ett miljövänligt transportalternativ.

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

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

Tillåt el som alternativt drivmedel i pumplagen

Den så kallade pumplagen, lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, infördes 2005 för att få fler bensinstationer att tillhandahålla förnybara drivmedel. Sedan lagen infördes har elbilar tagit allt större marknadsandelar samtidigt som andra drivmedel, exempelvis etanol, håller på att konkurreras ut på bilmarknaden. Ett flertal biltillverkare, däribland Volvo, Ford och Audi, har slutat tillverka etanolbilar. Samtidigt börjar allt fler tillverka elbilar och laddhybrider som kan gå på el, men ökningen är ännu blygsam. En anledning till det är troligen bristen på laddstationer runt om i landet. Den som ska köpa en ny bil kan helt enkelt inte lita på att den går att ladda

förutom på ett fåtal orter, framför allt i storstadsområden. Samtidigt undantar pump-lagen el som förnybart drivmedel. En mackägare som vill investera i laddstationer måste alltså ha både bensin, diesel och exempelvis etanolkpump. 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,

Föreslagen lydelse

2 § I denna lag avses med

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

Biogas

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

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 trafiksäkraste länder men Kristdemokraterna anser att arbetet med att

förverkliga en nollvision om antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken måste intensifieras för att nå etappmålet för 2020, vilket innebär att antalet omkomna i trafiken 2020 inte får vara fler än 220. Det är därför oroande att minskningen i antalet döda har stagnerat efter år 2010, vilket innebär att vi riskerar att missa etappmålet för 2020.

Viktiga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten är att minska alkoholen i trafiken, upprusta och förbättra vägnätet samt kontroll och efterlevnad av hastighetsbegränsningarna.

Nolltolerans mot alkohol och narkotika 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 flera hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol och/eller narkotika är inblandat. Kristdemokraterna anser att det inte ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, på sjön eller i luften. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen 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 möjligt för rattfyllerister att gå fria när de hävdar att det 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 alkotester 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 alkoholtest 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 Trafikverket får i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

² Transportstyrelsens analysrapport 2016.

Tillåt rutinkontroller av narkotikapåverkade förare

Under 2017 anmäldes 13 804 drograttfylleribrott i Sverige. Polisen får med nuvarande rättsläge inte slumpmässigt testa bilförare för andra droger än alkohol utan föregående misstanke. Kristdemokraterna anser att det är viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet både mot alkoholpåverkade och narkotikapåverkade bilförare. Därför bör motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol rimligen finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren.

Öka säkerheten för motorcyklister

Olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador är tyvärr ofta förekommande bland motorcyklister. En av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar större skador för motorcyklister då det blir olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa 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 allt för 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 trafiksäkerhetsrisk 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 vägreppet 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

³ Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor.

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.

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 flygförbudsområden 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

Bygg höghastighetsjärnvägar

Sverigeförhandlingens förslag om en snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter upp till 320 km/h bör genomföras. Riksdagen bör huvudsakligen ställa sig bakom förslaget i SOU 2017:107, som överlämnades till regeringen 20 december 2017. Sträckorna Stockholm–Göteborg och Jönköping–Malmö byggs parallellt. Enligt denna plan ska banorna vara klara år 2035.

Kristdemokraterna anser att den allra största delen av finansieringen bör utgöras av försäljning av statlig egendom, statliga lån samt pengar från den tolvåriga infrastrukturplanen. Sverigeförhandlingens förslag till alternativa finansieringsformer bör undersökas vidare. Dock anser vi att endast en mindre del av de realiserade värdena bör tas tillbaka till staten. En mindre del av finansieringen ska också de berörda kommunerna stå för.

Nytan av höghastighetstågen realiserar inte fullt ut förrän långt fram i tiden och därmed är det flera generationer av resenärer och skattebetalare som kommer nyttja och därmed också bör ”bära” kostnaden för projektet. Stora projekt brukar ur ett finansiellt perspektiv finansieras med lån, eftersom det är god ekonomisk ordning att dessa

långsiktiga investeringar inte tränger undan satsningar som realiseras i närtid. Finansiering via enbart inkrementella uppräknningar av budgetanslagen skulle också väsentligt förlänga färdigställande från 2035 till år 2095. Nyttoeffekter realiseras tidigare med en snabb utbyggnad, kapaciteten i järnvägssystemet ökar, och de befintliga stambanorna kan avlastas. Staten kan i nuläget låna till låg ränta och binda upp detta genom statsobligationer med långa löptider.

För att projektet ska kunna genomföras rationellt även i ett förändrat statsfinansiellt klimat, föreslår vi att riksdagen beslutar om en möjlighet att göra ett avsteg från det finanspolitiska ramverket, främst målet om statligt finansiellt sparande. Det är viktigt att värna ramverket som tjänat Sverige väl. Samtidigt är höghastighetsbanor ett unikt projekt vars stora nyttor ligger en bit in i framtiden. Avsteget från ramverket bör därför särskilt tydliggöras och beslutas om i riksdagen av en bred majoritet. I beslutet måste understrykas att det är av engångskaraktär och att liknande avsteg inte är aktuella för andra typer av investeringar.

Möjligheten att genomföra byggandet av höghastighetsbanor i form av ett nytt statligt bolag bör analyseras närmare.

Den nationella planen bör således utökas med en tydlig beskrivning av byggandet av nya stambanor för höghastighetsjärnväg samt finansieringen av dessa.

Inom Trafikverkets planering och utbyggnad av höghastighetsnätet 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.

Stockholm–Oslo

En dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo skulle knyta samman flera starka arbetsmarknadsregioner med miljontals människor. En väl fungerande järnvägsförbindelse mellan de båda skandinaviska huvudstäderna skulle minska antalet flygresor Stockholm–Oslo, som idag uppgår till cirka 1,5 miljoner per år. Samtidigt skulle fler person- och godstransporter ske via järnväg. En stor del av Sveriges export går till Norge och handeln med Norge ökar successivt. Båda länderna har mycket att tjäna på en snabb järnvägsförbindelse. Det är därför angeläget att möjligheterna för en dubbelspårjärnväg på sträckan Stockholm–Oslo utreds. Även vägförbindelsen i form av E18 behöver stärkas och återkomma som ett prioriterat projekt inom TEN-T.

En ny broförbindelse mellan Sverige och Danmark

Öresundsbron har bidragit till ökad tillväxt i både Sverige och Danmark. Handeln har ökat, arbetsmarknadsregionerna har vuxit, resandet för turister har underlättats och invånare har fått möjlighet att bo i det ena landet och arbeta i det andra. Broförbindelsen har varit ekonomiskt fördelaktig för Sverige och Danmark som äger och har 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 ett stort behov av en ny broförbindelse mellan Sverige och resterande Europa. Det bästa alternativet till en ny broförbindelse är mellan Helsingborg och Helsingör. Kristdemokraterna välkomnar därför att Trafikverket och dess danska motsvarighet har fått i

uppdrag att gemensamt utreda en väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingör och Helsingborg.

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

Bygget av Öresundsbron och den nya järnvägsförbindelsen genom Hallandsåsen har förbättrat järnvägs kommunikationerna mellan Göteborg och Köpenhamn. Arbetet med Västlänken samt en framtida ny förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kommer också leda till förbättrade kommunikationer vilket avlastar E6:an. Samtidigt ökar trycket på E6:an norr om Göteborg. Med de nya järnvägssatsningar som nu sker i Göteborg kommer kapaciteten att hantera tåg att öka. Samtidigt har inte förbindelsen mellan Göteborg och Oslo prioriterats på samma sätt som den södra förbindelsen mellan Göteborg och Köpenhamn. Genom att bygga ut Bohusbanan och förbinda den svenska järnvägen med Norge vid Svinesund kan man lyfta över gods från E6:an till järnväg. En sådan ny förbindelse kommer också att korta ner restiden för persontrafik samtidigt som det möjliggör en koppling mellan järnväg och flygg vid Rygge i Norge. Dessutom kommer en utbyggnad av Bohusbanan samt en upprustning av Lysekilsbanan möjliggöra för Lysekils hamn att ta emot norskt gods vilket avlastar den södra delen av E6:an. Kristdemokraterna anser därför att Trafikverket skall få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bygga ut dubbelspår mellan Göteborg och Oslo via Bohusbanan.

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. En östlig förbindelse kommer att minska fordonstrafiken genom Stockholms centrum och det är nu hög tid att påskynda denna infrastruktursatsning. Tyvärr finns en östlig förbindelse fortfarande inte med i den nationella planen, vilket är beklagligt. Därför bör den nationella planen kompletteras med en tydlig beskrivning av byggandet av en komplett ringled kring Stockholm. En lösning har varit diskussionen om kommunal medfinansiering. Vi anser att detta skulle kunna hanteras genom någon form av vägtullar. Denna lösning skulle underlätta finansieringen av detta projekt.

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 närmare sig 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 Södertäljebro (motorvägsbron) på tre filer i vardera riktningen i den nationella planen. Möjligheterna till en ny långsiktigt säker förbindelse söderut över Södertälje kanal, antingen bro eller tunnel, bör införas i den nationella planen.

Ökade investeringar till drift och underhåll av järnvägen

Järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt 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 allt för 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 förstatligas. 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 leveranskontroll, 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.

Enskilda vägar

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

Väghållningen av de enskilda vägarna fungerar oftast bra och är ett viktigt komplement till de statliga vägarna. Samtidigt är det viktigt att staten sköter om sina egna vägar i hela landet. Kristdemokraterna motsätter sig försök att vältra över statliga vägar till enskilt huvudmannaskap, vilket skulle skada glesbygdens förutsättningar.

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.

Kombiterminaler som snabbar upp omlastning

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

Bilen – ett redskap för frihet

Bilen är för många en förutsättning för att kunna bo och arbeta där man vill. Bilen är ett redskap för frihet. Samtidigt måste de negativa konsekvenserna av vägtrafiken begränsas, framför allt utsläppen. Men i vår iver att sänka de miljöskadliga utsläppen ska inte bilen som färdmedel offras. Därför krävs det långsiktiga och effektiva styrmedel för 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 allt för 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 också 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 tillsatte i december 2017 en utredning om reseavdraget. Det ställer sig Kristdemokraterna positiva till. En övergång till ett avståndsbaserat reseavdragssystem är eftersträvansvärt av främst miljö- och klimatskäl, men även av förenklingskäl 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.

I avvaktan på ett nytt system för reseavdrag föreslår Kristdemokraterna att milersättningen för arbetsresor höjs 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 handelsfartyg på minst 100 bruttoton stabilt kring drygt 400 stycken, men hade 31 december 2017 minskat till 304.

Bland annat av dessa skäl tillsatte alliansregeringen en utredning om tonnageskatt 2013. Det har varit en mycket viktig fråga för Kristdemokraterna. Efter en del förseningar infördes detta äntligen 1 januari 2017.

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.

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

”En dörr in”

I dag kan rederier vara tvungna att vända sig till en rad olika myndigheter, och myndighetskontakten är allt för 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 upphandlade offentliga och enskilda aktörers persontrafik på vatten. Kristdemokraterna föreslår att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

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, Vänern 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.

Sjöfartsverkets roll som affärsverk

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

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. 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 för 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 fusk.

En riksdagsmajoritet har i april 2017, på kristdemokratiskt initiativ, uppmanat regeringen att skyndsamt tillsätta en utredning för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Anmärkningsvärt nog har denna utredning ännu inte tillsatts. Kristdemokraterna begär 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.

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

För att motverka fusk inom svenska åkerier behövs en samverkan mellan olika myndigheter, exempelvis Skatteverket, polisen och Transportstyrelsen. Ett problem som snedvrider konkurrensen är att Transportstyrelsens företagskontroller endast berör företag registrerade i Sverige. De utländska företagen kontrolleras av polisen. Antalet trafikpoliser med kompetens att kontrollera den yrkesmässiga trafiken är emellertid lågt och därför är sannolikheten att en utländsk förare fastnar i en kör- och vilotidskontroll liten.

Förenkla reglerna för skötsamma åkerier

Idag är regelverken inom transportbranschen rigorösa i syfte att förhindra fusk. Kanske har det blivit för svårhanterligt för att laglydiga företag ska kunna bedriva en fungerande verksamhet. Transportstyrelsen dömer ut höga sanktionsavgifter för smärre avvikelser som åkerierna har liten eller ingen möjlighet att påverka.

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

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

Tillåt lastbilar på 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 för fordon inklusive last gäller i normalfallet 24 meter. Riksdagen har tidigare i ett tillkännagivande uppmanat regeringen att fortsätta utreda frågan om att tillåta fordon på 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 rödgröna regeringen valde att begränsa de tyngsta lastbilarnas nyttjande av vägnätet. De tyngsta lastbilarna får endast köra på 8 procent av det svenska vägnätet. Kristdemokraterna anser att regeringen snabbt bör utarbeta regler så att en bruttovikt på upp till 74 ton kan tillåtas på de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet för att denna reform ska ge 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 fossil 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 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 fram 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 cykel-

trafik. 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 alltför få 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.

Hårdare tag mot plankning

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

Flyget

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

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

Kristdemokraterna och övriga allianspartier initierade i regering ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för framtiden för inrikes- och utrikesflyget. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Den av regeringen aviserade flygstrategin bör fortsätta under dessa former.

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

Ett fossilfritt flyg

Flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen. Det är angeläget att Sverige fortsatt ligger i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Karlstad Airport var den första flygplatsen i världen med en stationär tankanläggning för bioflygbränsle. Allt fler flygbolag börjar nu ansluta sig till den av

Sky NRG skapade Fly Green Fund som ger företag och organisationer möjlighet att minska sin klimatpåverkan genom flygningar med bioflygbränsle. Detta är en mycket positiv utveckling. Kristdemokraterna vill fortsätta arbeta för att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt. Vi anser därför att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. Det är viktigt att möjliggöra tillräcklig tillgång till biobränslen för flygbranschen. Vi föreslår därför en nationell plan för utveckling av biobaserade flygbränslen och för att säkra tillgången av biobränsle till flyget.

Kristdemokraterna föreslår att det införs krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle i allt flygbränsle. Vi föreslår att start- och landningsavgifterna ska vara miljö- och klimatstyrande för att premiera de som använder effektiva motorer eller mer förnybart bränsle. Vi föreslår att Sverige tar ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i nuläget sätter stopp för beskattning av flygbränsle. Vi föreslår att det genomförs en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget.

Ta bort flygskatten

En nationell flygskatt, som regeringen infört, är skadlig för svensk ekonomi. Nästan samtliga remissinstanser dömde ut denna nationella flygskatt och anser att den är skadlig för svensk tillväxt. Denna skatt är i praktiken en straffskatt på dem som är mest beroende av flyg. I och med att Kristdemokraterna föreslår att flygskatten avskaffas, 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. Klimathotet, 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 ytterligare minska flygets klimatpåverkan på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Konkurrenskraftiga regionala flygplatser

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

Svenska staten har genom Swedavia valt att behålla och bolagisera de stora flygplatserna som främst finns i storstadsområdena. Här finns högre omsättning och därmed lönsamhet. De statliga flygplatserna gör också stora vinster. De mindre icke-statliga flygplatserna ägs främst av kommunerna med stöd av landsting och regioner. De finns i hela landet och är oerhört viktiga för kommunerna och regionerna men har inte

möjlighet till samma höga omsättning och har 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 långsiktigt hållbara lösningar. Kristdemokraterna vill värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

Bromma Flygplats

Stockholm växer med rekordfart och behöver Bromma flygplats, en 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 turistnäringen. 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. 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 morgndagens flygtrafik.

Bromma flygplats knyter vårt land samman på många sätt, och 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.

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, och chaufförer har blivit föremål för både hot och våld. Vissa chaufförer har svårt att hitta dit kunden ska, och 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 ett förslag till 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. Sedan 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 ett 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 tillsynskontroll.

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

Tillåt döva att ta taxilicens

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

Öka säkerheten på gator och stationer

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

I överenskommelsen om åtgärder mot terrorism som Kristdemokraternas 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 10 miljoner kronor årligen ska avsättas för detta arbete, som bör inriktas på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten på gator och järnvägsstationer.

It och bredband

Tillgång till bredband med hög hastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet och arbetet med att förbättra 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.

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, Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Säpo påpekar alla vikten av att man fortsätter ha kontroll över delar av 700-megahertzbandet. Sommaren 2018 bjöd PTS in till auktion i 700-megahertzbandet. Man ställer då också ett täckningskrav som ska styra mot ökad utbyggnad i de län som har flest vita fläckar i dag. Planerad auktionsstart är 4 december 2018.

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

breddbandslösningar. PTS har föreslagit ett undantag från lokaliseringsprincipen när det gäller breddbandsutbyggnad⁴.

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 se till 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 mobilt uppkoppling.

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

Telia har påbörjat en avveckling av det fasta telefonnätet 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 breddbandstäckning förlorat denna. När det fasta breddbandet försvinner uppstår stora merkostnader för abonnenten, som tvingas gå över till en mobil breddbandslösning (om sådan är möjlig). Kostnaden kan öka från 4 000 till 20 000 kronor per år och abonnent.

Telia har, med början 2016, avlägsnat den fasta förbindelsen via kopparråd för tiotusentals abonnenter. Från många håll rapporteras om problem med anslutningen efter det att kopparnätet ersatts med mobilt bredband. Många mobilmaster blir överbelastade. Från ansvarigt socialdemokratiskt statsråd har ingenting gjorts. Tyvärr accepterade inte den rödgröna 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 breddbandstjänster 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. Håpnadsväckande nog har regeringen låtit nedmonteringen av kopparnätet fortsätta som planerat trots det nya beslutet om 700-bandet. Allt fler människor upplever nu frustrationen av att berövas fungerande breddbandsanslutning. Runt om i Sverige talas det om en skandal, det stora

⁴ PTS-ER-2018:20.

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-nivån⁵ omgående höjs, alternativt driva på marknadens aktörer för ett snabbare teknikskifte 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 brevhandling är boende och företag på landsbygden. Kristdemokraterna kräver att Postnord gör de strukturella förändringar som behövs för att effektivisera verksamheten 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.

Anslagsförändringar

Kristdemokraterna föreslår att satsningen på avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar, som introducerades i föregående års budgetproposition, avskaffas. Detta innebär en budgetförstärkning på 350 miljoner åren 2019 och 2020. Samtidigt föreslår vi att ytterligare 209 miljoner minskas på tidigare aviserade åtgärder för stadsmiljöavtal år 2019, med 135 miljoner kronor 2020 och 155 miljoner 2021. Som en följd av principerna för budgetpropositionen har planerade investeringar i statens infrastruktur minskat med 1 000 miljoner för år 2020 och 5 358 miljoner år 2021 i förhållande till vad som tidigare planerats. Kristdemokraterna anser att dessa angelägna investeringar ska genomföras i tidigare planerad takt och ökar därför anslaget 1:1 med motsvarande belopp. Sammantaget innebär dessa förändringar en minskning av anslaget 1:1

⁵ SOT = Samhällsomfattande tjänst enligt EU:s direktiv 2002/22/EG.

Utveckling av statens transportinfrastruktur med 559 miljoner år 2019, en ökning med 515 miljoner år 2020 och en ökning med 5 203 miljoner år 2021.

Principerna för budgetpropositionen medför att angelägna satsningar på underhåll av infrastruktur skjuts framåt. Kristdemokraterna föreslår att dessa underhållsinvesteringar ska genomföras i planerad takt och utökar därför anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 363 miljoner år 2020 och 2 292 miljoner 2021.

Som en konsekvens av Kristdemokraternas förslag om att avskaffa flygskatten minskas anslaget 1:6 *Ersättning till icke-statliga flygplatser* med 85 miljoner kronor. Denna summa motsvarar den kompensation som budgeterats för 2018 för att kompensera dessa flygplatser för minskad lönsamhet till följd av flygskatten.

För att finansiera de satsningar som Kristdemokraterna föreslår i denna motion inrättas tre nya anslag. Till *Cykelinfrastruktur* anvisas 350 miljoner årligen. Till *Laddningsinfrastruktur* anvisas 125 miljoner årligen. Till *Ökad säkerhet på järnvägsstationer* anvisas 10 miljoner årligen.

Magnus Jacobsson (KD)

Camilla Brodin (KD)

Sofia Damm (KD)

Hampus Hagman (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Christian Carlsson (KD)

Jakob Forssmed (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Larry Söder (KD)