SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:326

av Magnus Jacobsson m.fl. (KD)

Förbättrad mobilitet för näringsliv och människors vardagsliv

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta mobiliteten för alla som är beroende av bilen för att klara av sin vardag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sverige är ett vackert land med en fantastisk natur som består av fjäll, sjöar, ängar, klippor och hav. Sverige är också ett stort land fast med en förhållandevis liten befolkning; det gör att arbetet behöver bedrivas på ett klokt sätt för att alla som bor och bygger i Sverige skall ha likvärdiga förutsättningar.

I Sverige finns det omkring 60 000 mil väg. Vägnätet består av drygt 10 000 mil statliga vägar, cirka 4 100 mil kommunala gator och vägar samt omkring 43 000 mil enskilda vägar. Utöver detta finns även skogs- och industrivägar.

Av alla de personresor som sker på ett år, sker ca 85 % med bil och buss. Ett välfungerande vägnät är en förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas.

Kristdemokraterna är Sveriges bilvänligaste parti då vi erkänner att bilen är det absolut viktigaste enskilda transportslaget för att möjliggöra fortsatt ekonomisk utveckling och underlätta familjernas vardagspussel.

Höga drivmedelspriser slår hårt mot människor som är beroende av bilen eller busstrafiken för att få vardagen att fungera. För många barnfamiljer, pendlare och företagare är bilen en nödvändighet snarare än ett val. Inom ramen för Tidösamarbetet har reduktionsplikten sänkts, vilket har bidragit till lägre drivmedelspriser och minskade kostnader för hushåll och företag. Samtidigt är frågan om hur reduktionsplikten ska utformas framöver åter aktuell. Det är därför av stor vikt att man fortsätter att verka för en politik som håller nere drivmedelskostnaderna och ger människor i hela landet goda förutsättningar att resa till arbete, skola och fritidsaktiviteter.

Samtidigt som det är viktigt att underlätta för trafikanterna finns en medvetenhet om de miljöproblem som traditionella bränslen leder till. Utsläppen från fordon måste minska. Därför bör nationella och internationella regler utgå från teknikneutrala lösningar. Det är inte motortypen i sig som är problemet, utan hur bränslet som produceras kommer att påverka klimatet över tid.

Drivmedel såsom elektrolys, biodiesel, biogas, vätgas, ammoniak och etanol kommer att minska våra utsläpp. Kombinerat med en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur blir det möjligt att vara både teknikneutrala och miljövänliga, vilket näringslivet i Europa efterfrågar, samtidigt som EU:s långsiktiga klimatmål kan uppnås.

Parallellt med utbyggnaden av laddinfrastrukturen behöver även åtgärder vidtas för att trafikanter ska hitta till laddplatserna. Idag skyltar Trafikverket längs med våra vägar var nästa rastplats och bensinstation finns. Samma skyltning måste givetvis gälla för laddplatser, biogas och vätgas med mera.

För att påskynda omställningen av bilflottan bör regeringen se över dagens regelverk avseende skatter och nyttjande av tjänstebilar. Om det blir mer förmånligt för den enskilde att köpa en bil i företaget kommer det att resultera i en snabbare omställning då fler nya, mer miljövänliga fordon kommer att registreras samtidigt som det blir en större omsättning av nyare, mer miljövänliga fordon på begagnatmarknaden. Detta är med all sannolikhet en mer effektiv metod än de olika former av bonus som har testats avseende både etanol, miljödieselbilar och elbilar.

Vi kristdemokrater har under fler års tid argumenterat för att nuvarande bränsle- och fordonsbeskattning ska avskaffas. Istället bör man införa en ny digital beskattning som tar hänsyn till hur stor belastning man förorsakar på vägarna, vad fordonet har för miljöstandard, när på dygnet man kör med mera. En ny, modern, digital bränsle- och fordonsbeskattning kommer att kunna uppmuntra till mer miljövänliga fordon samt till att man förändrar trafikbeteendet framför allt i våra större städer.

Viktigt att betona är att vägtrafiken ska stå för sina kostnader, men inte mer. I dag genererar vägtrafiken 90–100 miljarder kronor i skatter och avgifter till statskassan varje år. Intäkterna finansierar såväl underhåll som investeringar i vägnätet samt driften av Trafikverket och Transportstyrelsen. Faktum är att det även finansierar en del av järnvägsunderhållet.

I takt med att trafiken elektrifieras kommer staten att förlora intäkter från drivmedelsskatter. Det är dock principiellt viktigt att vägtrafikanterna står för sina och inte andras kostnader. Det är därför nödvändigt att hitta ett nytt sätt att finansiera vägarna.

En ny, modern, digital bränsle- och fordonsbeskattning kommer att kunna uppmuntra till mer miljövänliga fordon samt till att man förändrar trafikbeteendet framför allt i våra större städer, där t.ex. tunga transporter av varor som skall ut till företag och butiker kan hanteras på kvällar och nätter medan den ordinarie arbetspendlingen kan hanteras under dagtid.

En annan fördel med ett digitalt system är att det möjliggör att avskaffa dagens system med vägtullar/trängselskatt då de går att arbeta in i den nya digitala modellen. Denna teknik används redan idag i bland annat Tyskland och Danmark.

En annan åtgärd som kombinerar att man är bilvänlig med god miljöpolitik är att kommuner tillsammans med Trafikverket etablerar parkeringszoner för bilar, där man kan parkera sin bil under dagen och använda sig av kollektivtrafik för att ta sig in i den inre stadskärnan. Denna typ av kombinationer gör att man kan utveckla bilfria zoner samtidigt som man beaktar alla de som är beroende av bilen för att klara sin vardag.

En kommun som löst detta på ett bra sätt är Helsingborg, där man har byggt parkeringshus nära centrum, vilket gör att man har färre fordon i centrum samtidigt som alla som är på väg till jobbet, till skolan eller för att handla har möjlighet att parkera bilen i närheten av centrum.

På samma sätt som man hanterar bilar måste man även hantera lastbilar som transporterar varor till och från våra städer. När enskilda kommuner inför allt fler bilfria zoner samt smalnar av vägar för att sänka hastigheter m.m., så glöms varutransporternas behov alltför ofta bort. När platser där lastbilsförare tidigare kunde ställa av släpet förvandlas till bostadsområden eller köpcentrum så försvinner möjligheten att ställa av släpet under tiden som man tömmer lastbilen för att sedan hämta släpet och leverera de varor som finns i släpet där de hör hemma. Bristen på denna typ av parkeringszoner kan emellanåt tvinga förare att ställa av släp på mindre lämpliga ställen, då bra alternativ saknas. Det kan leda till en försämrad trafiksituation men också till att enskilda förare får böter när de levererar de varor som vi alla behöver för att hantera vardagen. En stad utan varutransporter är ingen stad.

Kommuner måste bli bättre på att planera trafiken så att man tar hänsyn även till de 85 procent som kommer med bil och de lastbilar som levererar varor till företag och enskilda.

Den förra regeringen har gjort en historiskt stor satsning på nationella, kommunala och enskilda vägar, vilket är bra, men samtidigt som man gör det måste man även se över hur Trafikverket använder pengarna och bygga ett system som fungerar för alla de som nyttjar vårt trafiksystem. Jämfört med andra länder, exempelvis Polen, ligger standarden på svenska rastplatser avsevärt lägre. I Polen kombineras bensinstationer med kort- och långtidsparkeringar samt rastplatshus som inkluderar dusch och toalett, vilket gör att biltrafikanter och yrkeschaufförer kan stanna för att äta, duscha och vila på ett tryggt sätt. Trafikverket bör få i uppdrag att i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ta fram lämpliga moderna rastplatser. Att dra lärdom från exempelvis Polen kan gynna yrkestrafiken, turismen och alla privatpersoner som är ute och färdas på våra vägar. Regeringen bör i instruktionerna till Trafikverket skriva in att i samband med nyinvesteringar i det strategiska vägnätet och TEN-T-nätverket ska ytor avsättas för säkra uppställningsplatser för lastbilar.

Ytterligare bör alla motorvägar förses med ett digitalt hastighetssystem. En varm sommarnatt när inga är ute och åker på en motorväg kan man mycket väl ha fri hastighet, men under en snöig och blaskig vinterdag så kanske hastigheten behöver begränsas till 30–50 km/h för att inga olyckor ska inträffa. Med ett digitalt system kommer trafikanterna att ha större respekt för hastighetsgränserna, då de vet att systemet tar hänsyn till väder och trafikintensitet.

Utöver att man ser över hur man kan digitalisera hastighetsskyltarna för att få en bättre trafiksäkerhet så bör man även höja hastigheten på våra motorvägar till 130 km/h. Dagens fordon och motorvägar är byggda på ett sådant sätt att detta är en mer rimlig hastighet än dagens 110 km/h-gräns.

Regeringen har tidigare gett Trafikverket i uppdrag att återkomma med förslag på vägar som kan hanteras via alternativ finansiering; det är bra. Men här behöver man även se över lagen, då man kan använda alternativ finansiering om man bygger broar och tunnlar men inte om man rustar upp en befintlig väg. Dagens regelverk gör att den östliga förbindelsen i Stockholm kan snabbas på genom medfinansiering, medan en enskild rondell längs med 45:an i Åmål inte kan påskyndas eftersom den varken är en

tunnel eller bro och den berör en redan existerande väg. Det är orimligt. Alla vägar ska kunna dra nytta av de fördelar som finns med alternativ finansiering.

Den förra regeringen prioriterade stora satsningar på enskilda vägar. Men en fråga som Kristdemokraterna har lyft vid flera tillfällen är konsekvensen av att Trafikverket omvandlar en nationell väg till enskild väg och det uppstår en konflikt. Den hanteras då ytterst av regeringen, vilket är en otidsenlig modell som gör att olika vägar kan få olika hantering beroende på vilken regering som finns för tillfället; denna form av tvister bör hanteras av det vanliga domstolsväsendet.

Ett bättre samarbete mellan kommuner, regioner och Trafikverket behöver etableras för att underlätta för Sveriges trafikanter. Kommuner och regioner bör också ges bättre möjligheter att jämföra sig med varandra i syfte att underlätta för både privatbilismen och yrkestrafiken. Som Sveriges bilvänligaste parti kommer vi att fortsätta att arbeta för ökad mobilitet samtidigt som vi kommer att underlätta för privatpersoner och företag att fatta klimatsmarta lösningar.

Det är inte bilen i sig som är problemet, utan utsläppen. Därför driver vi en politik som drar nytta av den frihet som bilen ger samtidigt som vi arbetar för att leva upp till EU:s långsiktiga klimatmål.

Magnus Jacobsson (KD)

Larry Söder (KD) *Hans Eklind (KD)*