

Motion till riksdagen 2016/17:3513

av **Jessica Rosencrantz m.fl. (M)**

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

Sammanfattning

En av de bärande delarna i Moderaternas plan för ett starkare Sverige handlar om hur vi skapar förutsättningar för tillväxt i hela Sverige. I dag går det bra för svensk ekonomi, men det går inte bra för alla i Sverige. Sverige står inför ett stort samhällsproblem med ett växande utanförskap som uppgår till motsvarande uppemot 1 miljon människor. Detta sker samtidigt som Sveriges konkurrenskraft och förmåga att skapa nya jobb utmanas av en ökad internationell konkurrens samt den tilltagande digitaliseringen. Sverige är på väg åt fel håll.

Företagsamhet är grunden för vårt välstånd och det som driver samhället framåt. Jobb kommer inte av sig själva. De skapas när det går att anställa till rimliga villkor och skatterna inte är för höga. Men för att skapa jobb krävs dessutom att man kan bygga, bo, resa, transportera och ha en tryggad energiförsörjning i hela landet. I detta är en väl fungerande transportinfrastruktur en central utgångspunkt. Sverige behöver en regering som ser vikten av samtliga trafikslag och hur de tillsammans och var för sig bidrar till jobb och tillväxt. Svensk konkurrenskraft är beroende av ett transportsystem som människor och företag kan lita på.

Moderaterna satsar på att ta hand om och bygga ut den järnväg och det vägnät vi har. Vi måste först och främst vårda det system vi har men också bygga ut ny kapacitet där det finns brister i dag. Vår ekonomiska ram för planperioden uppgår till 628,5 miljarder kronor, vilket är 6 miljarder kronor mer än regeringens. Av dessa går 333,5 miljarder kronor till utveckling, 125 miljarder kronor till järnvägsunderhåll och 170 miljarder kronor till vägunderhåll. Därmed satsar vi en halv miljard kronor mer än regeringen på vägunderhåll varje år under planperioden 2018–2029.

Regeringen har presenterat en infrastrukturproposition som tyvärr är märkbart tom på konkret innehåll och färdriktning. Den saknar svar på ett stort antal frågor av avgörande karaktär när det gäller utvecklingen av vår transportinfrastruktur. Särskilt tydligt är det att regeringen saknar både tidsplan och finansiering för utbyggnaden av

den höghastighetsjärnväg man säger sig vilja bygga men även att regeringen aktivt väljer att prioritera ned underhållet av Sveriges vägnät.

Innehållsförteckning

Övergripande utgångspunkter

Regeringens transportpolitik försvagar Sverige

Samhällsekonomiskt effektiva och kloka investeringar

- Transportpolitiskt råd
- Finansieringsprinciper

Vägnätets betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige

- Vägunderhåll för fungerande vägtransporter
- Effektivare vägtransporter med tyngre lastbilar
- Ompröva inte redan fattade beslut om vägprojekt
- Trafiksäkerhet

Järnvägens betydelse för person- och godstransporter i hela Sverige

- Järnvägsunderhåll för fungerande järnvägstransporter
- En kostnadseffektiv utbyggnad av svensk järnväg
- Längre och tyngre tåg
- ERTMS
- Större kapacitetsbrister på järnvägen

Vägen till ett mer hållbart transportsystem

- Ett hållbart transportsystem
- En attraktiv kollektivtrafik

Framtidens transporter

- Automatisering och digitalisering i framtidens transportsystem
- Elektrifiering av vägnätet

Luftfart

- Arlandas vikt som Sveriges största flygplats
- Bromma flygplats som nav för inrikesflyget
- Regionala flygplatsers betydelse för en god tillgänglighet
- Drönare

Sjöfart

- Sjöfartens centrala roll i transportsystemet
- Göteborgs hamn
- Luleå hamn

Cykel

Sverigeförhandlingen

- Storstadspaketen
- Cykel
- Östlig förbindelse
- Järnvägen i norr
- Ny fast förbindelse Helsingborg–Helsingör

Gränsöverskridande trafik och internationellt samarbete

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag till statlig planeringsram på 622,5 miljarder kronor för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen beslutar att den totala statliga planeringsramen för perioden i stället ska uppgå till 628,5 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag om att 164 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
4. Riksdagen beslutar att 170 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket vid beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör utvärderas i syfte att öka investeringars effektivitet och produktivitet och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra redan fattade beslut om vägprojekt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetsbrister på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens behov och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet i samband med åtgärdsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elvägar i samband med åtgärdsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

Övergripande utgångspunkter

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

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

Trafikverket återkommer med en åtgärdsplanering under 2017 och regeringen med en skrivelse över åtgärdsplaneringen under våren 2018. Vi kommer att återkomma med ett svar på regeringens skrivelse över Trafikverkets åtgärdsplanering. I denna kommer vi redovisa våra prioriteringar i sin helhet.

Regeringens transportpolitik försvagar Sverige

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

Kilometerskatt för lastbilar

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

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

konsumenterna i form av höjda priser på varor och exempelvis livsmedel, särskilt på landsbygden.

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

Nationell flygskatt

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

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

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

Höjd bensin- och dieselskatt

Regeringen har utöver vanlig indexering infört en årlig uppräknings av bensin- och dieselskattesatserna. Denna överindexering och skattehöjning kommer över ett par år att driva upp bensinskatten. Alla de som är beroende av bilen för jobb och försörjning ska inte straffas för att de bor utanför storstäderna eller långt ifrån en tågstation. Sverige behöver en ansvarsfull och verklighetsförankrad transportpolitik som inte ensidigt baserar sig på jobb- och tillväxthämmande skattehöjningar.

Regeringen bedriver en vägfientlig politik

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

I vårändringsbudgeten för 2016 valde regeringen att minska vägunderhållet med en halv miljard kronor för det innevarande året. Det är en kraftig nedskärning som får konsekvenser i samtliga regioner, vilket Trafikverket har bekräftat. Trafikverket har även bekräftat att regeringens nedskärning leder till att vägnätets underhåll blir än mer eftersatt. De delar som främst påverkas är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet, som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Samtidigt innebär det att slaget är som hårdast mot de delar av landet där mycket talar för att bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig.

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

Återförstatligande av järnvägsunderhållet

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

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

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

Samhällsekonomiskt effektiva och kloka investeringar

Riksdagen har fattat beslut om att det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

För att investeringar i infrastruktur ska generera så stor samhällsnytta som möjligt är det av yttersta vikt att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom de prioriteringar som görs är korrekta och rättvisande. Vi menar att regeringen därmed bör arbeta för att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna vad gäller infrastrukturinvesteringar. Exempelvis bör det övervägas att göra en genomlysning och omarbetning av värderingen av godstransporter.

Samhälleliga investeringar i transportinfrastruktur föregås av åtgärdsvalsstudier och prioriteras enligt fyrstegsmodellen där t.ex. trimning av redan befintlig transportanläggning föregår en nyinvestering. I sammansatta sammanhang där primärkommun, regionkommun och stat gemensamt eller var för sig driver transportinfrastrukturprojekt som samverkar är dialog för samsyn nödvändig för att undvika suboptimerade lösningar.

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

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

Alliansregeringen tog 2013 fram lagstiftning som syftar till effektivisering och ökad produktivitet vid planeringen av vägar och järnvägar. Förslagen byggde på resultaten från den parlamentariska Transportinfrastrukturkommittén. Bland åtgärderna i propositionen finns bl.a. en planeringsmodell som ska resultera i upp till två år kortare planeringsprocesser för större projekt och betydliga tidsvinster för små och medelstora projekt. Lagstiftningen ger goda möjligheter till effektivisering och ökad produktivitet.

Därför är vi i Alliansen fortsatt angelägna om att detta arbete fortgår, då det fortfarande finns tidsvinster att göra och pengar att spara. Fysiska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid, medan behovet av smart planering av infrastruktur består. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten i kommande investeringar.

Transportpolitiskt råd

Moderaterna vill inrätta ett transportpolitiskt råd. Vi anser att samhällsekonomiska kalkyler bör väga tungt vid beslut om vilka infrastrukturprojekt som ska bli av. Att de projekt som är mest samhällsekonomiskt lönsamma prioriteras innebär den mest kostnadseffektiva användningen av våra gemensamma resurser. Det finns självklart andra värden än enbart ekonomiska som ska vägas in när transportpolitiken utformas. Att välja de investeringar som genererar störst totala samhällsnytta bör dock vara en vägledande princip. Avsteg från denna princip kan legitimeras av t.ex. fördelnings- eller

regionalpolitiska skäl, men ska i sådana fall föregås av en motivering från regeringens sida.

Vi vill därför tillsätta en kommitté av oberoende experter som ska granska hur medlen till infrastrukturen används. Likt Finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet även utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som valts och på vilka grunder dessa val har gjorts. Samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för rådets granskning av regeringen.

Moderaterna vill se en effektivare användning av våra gemensamma infrastrukturmedel och öka den samhällsekonomiska nyttan av varje investerad skattekrona. Därför har vi i vår budget anslagit medel för ett transportpolitiskt råd som i förlängningen kommer att bidra till ökad transparens och legitimitet för transportpolitiken.

Finansieringsprinciper

I Sverige har infrastruktur i huvudsak finansierats via statliga anslag. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande och resurskrävande, och det krävs ständiga prioriteringar mellan olika projekt som efterfrågas. I många andra länder som t.ex. Norge, Storbritannien och Australien är erfarenheterna från när det offentliga och privata samverkar vid utbyggnad och drift av infrastruktur större än i Sverige. Ett av få svenska exempel på alternativt finansierade infrastrukturprojekt är Arlandabanan. För att på allvar kunna utvärdera och jämföra ifall exempelvis produktiviteten kan öka och livscykelkostnaderna kan sänkas för investeringar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet. Därför bör Trafikverket få i uppgift att peka ut ett antal infrastrukturprojekt som lämpar sig för alternativa finansieringslösningar.

Det är i det arbetet centralt att slå fast att alternativa finansieringslösningar endast kan komma i fråga om de medför samma eller högre kostnadseffektivitet jämfört med anslagsfinansiering, inte underminerar hållbarheten i de offentliga finanserna och inte heller medför oplanerade kostnadsökningar över tid på grund av att den samlade kontrollen över kostnaderna för infrastrukturinvesteringar försämras.

Olika former av medfinansiering utgör även en viktig finansieringskälla kopplat till investeringar i transportinfrastruktur. Medfinansiering förekommer i form av bidrag från kommuner, landsting och företag samt brukaravgifter och trängselskatt och bidrag från EU.

Vägnätets betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige

Enligt Trafikanalys resevaneundersökning sker drygt hälften av alla personresor med bil. Det exemplifierar på ett tydligt sätt vilken avgörande roll det svenska vägnätet spelar för vårt transportsystem. Även ur näringslivets perspektiv spelar vägtransporter fortsatt en mycket viktig roll. Trafikanalys senaste kartläggning av godstransporter visar att tunga lastbilar står för en klar majoritet av de inrikes transporter som utförs. Sverige behöver alla trafikslag men godstransporter på järnväg och till sjöss kommer aldrig kunna nå fram till varje skogsbruk eller matvaruaffär. Därför är ett väl fungerande vägnät en avgörande faktor för ett konkurrenskraftigt Sverige.

Enligt Trafikverkets basprognos till 2030 kommer persontransportarbetet växa med 26 procent till 2030 jämfört med 2010. Samtidigt kommer godstransportarbetet att öka med hela 55 procent under samma period. Det här innebär att det är av central vikt att arbeta för att reducera de kapacitetsbrister som vi redan i dag kan se i vårt transportsystem. För att åstadkomma det krävs investeringar i kapacitetshöjande åtgärder tillsammans med effektiva underhålls- och reinvesteringsåtgärder på såväl väg som järnväg.

Trimningsåtgärder innebär åtgärder i befintlig infrastruktur som kan bidra till att förbättra den allmänna funktionen. Den här typen av åtgärder är i allmänhet kostnadseffektiva och kan på ett smart sätt bidra till att öka kapaciteten i den infrastruktur vi redan har. Det kan exempelvis handla om begränsade ombyggnader som leder till att transportsystemet kan utnyttjas på ett effektivare sätt.

Vägunderhåll för fungerande vägtransporter

Moderaterna gör en särskilt stor satsning på totalt 170 miljarder kronor under perioden 2018–2029 för att ta hand om vårt vägsystem. Det är 6 miljarder kronor mer än vad regeringen satsar under samma period. I infrastrukturpropositionen för 2016 uppger regeringen att vägkvaliteten sett till andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har försämrats det senaste året. Moderaterna vill bryta denna utveckling och därför satsar vi en halv miljard kronor mer än regeringen årligen på drift och underhåll av vägnätet.

Effektivare transporter på väg

Att tillåta tyngre lastbilar på upp till 74 ton är en viktig reform för jobben, miljön och industrin i Sverige. I Finland tilläts lastbilar på hela 76 ton redan 2013, vilket har gett bland annat den finländska skogsindustrin en stark konkurrensfördel jämfört med den svenska. Tyngre lastbilar leder till att samma transporter som utförs i dag kan göras av färre lastbilar, vilket är bra för såväl miljön som industrins konkurrenskraft.

De utvärderingar som har gjorts visar att tyngre lastbilar sänker CO₂-utsläppen per transporterat ton med ca 10 procent, ökar företagets produktivitet med 20–25 procent och sänker deras kostnader med 8–15 procent. Moderaterna satsar 300 miljoner kronor per år under 2017–2025 i bärighetsförstärkningar för att göra det möjligt för tyngre lastbilar att kunna trafikera våra vägar.

Alliansen har drivit regeringen framför sig genom att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att tillåta tyngre lastbilar. Infrastrukturministern lovade att det här förslaget skulle komma redan i våras men det har låtit dröja. Regeringen påstår sig nu vilja öppna upp vägnätet för tyngre lastbilar men saknar finansiering för att öka bärigheten i vägnätet där så behövs och anslår inga nya medel. Med regeringens förslag riskerar den positiva effekten av att tillåta dessa mer klimatsmarta lastbilar bli begränsad.

Vi har inte sett regeringens fulla förslag men infrastrukturminister Anna Johansson menar att tyngre lastbilar endast ska tillåtas på ett begränsat vägnät dit transporter på järnväg eller sjöfart inte är möjliga och som redan har tillräcklig bärighet. För att reformen ska få avsedd effekt är det viktigt att staten som infrastrukturförvaltare säkerställer att det finns ett funktionellt och väl sammanhållet vägnät som fordonen faktiskt kan trafikera och som bland annat skogsindustrin är i ett stort behov av.

Ompröva inte redan fattade beslut om vägprojekt

I Trafikverkets inriktningsunderlag till infrastrukturpropositionen framgår det att redan beslutade projekt är föremål för omprövning utifrån nya miljö- och klimatkriterier. Omprövningen sker på uppdrag av regeringen och berör främst 17 vägprojekt i hela landet som redan finns med i den nationella plan för 2014–2025 som alliansregeringen fattade beslut om. Att regeringen öppnar för omprövningar av redan beslutade vägprojekt skiljer sig från tidigare planförfaranden. Under alliansregeringen fick Trafikverket direktiv om att fortsätta arbeta med de objekt som var fastställda i planen. Regeringen har således frångått tidigare arbetsordning.

Omprövningarna har gett upphov till protester och oro runt om i landet. Ännu har regeringen inte lämnat tydliga besked om de 17 vägprojektens framtid. Till skillnad från regeringen har Moderaterna inga planer på att lyfta ut redan beslutade projekt ur den nationella planen. Vår ambition är att alla de nedan listade vägprojekten, som regeringen valt att ompröva, ska färdigställas enligt plan.

Vägprojekt som är föremål för regeringens omprövning

Blekinge: E22 Lösen–Jämjö

Dalarna: E45 Vattnäs–Trunna

Gävleborg: Riksväg 56 Valsjön–Trafikplats Mackmyra

Jämtland: E14 Lockne–Optand/Förbi Brunflo

Jämtland: E45 Förbifart Sveg

Jönköping: Riksväg 40 förbi Eksjö

Kalmar: E22 Gladhammar–Verkeback

Skåne: E22 Fjällkinge–Gualöv

Skåne: E65 Svedala–Böringe

Stockholm: E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av förbifarten

Stockholm: E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn

Södermanland: Riksväg 56 Bie–Stora Sundby

Uppsala: Riksväg 70 Simtuna–Kumla

Västerbotten: E4/E12 Umeå

Västmanland: Riksväg 56 Kvicksund–Västjädra

Västra Götaland: E20 genom Alingsås

Östergötland: E22 förbi Söderköping

Moderaternas besked i den här frågan är tydligt. Vi kommer inte riva upp fattade beslut om utbyggnationer och förstärkningar av vägnätet runt om i landet. Projekt som finns i den befintliga planen ligger fast och ska inte äventyras såsom regeringen har antytt. Vi är både förvånade och oroliga över det faktum att regeringen har frångått praxis och öppnat upp för att ompröva beslut som på framför allt lokal och regional kan få kraftiga konsekvenser. Det är inte ett ansvarsfullt sätt att leda landet.

Trafiksäkerhet

Moderaterna vill bygga vidare på det framgångsrika arbetet med att öka trafiksäkerheten som alliansregeringen bedrev under sina åtta år vid makten. Genom att satsa på separerade körfält, förlåtande vägkanter och ökade medel till underhåll av vägarna nådde dödsolyckorna på Sveriges vägar historiskt låga nivåer.

När det kommer till trafiksäkerhet står sig Sverige starkt vid en internationell jämförelse då vi är ett av de mest trafiksäkra länderna i världen. Sverige, tätt följt av Storbritannien, Danmark och Nederländerna, har lägst antal omkomna per invånare inom EU. Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet och bl.a. Portugal använder Sverige och den svenska modellen med nollvisionen som förebild för att få ned dödstaten.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen som togs 1997. Visionen handlar om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Under 2015 var antalet dödade i vägtrafikolyckor 259 personer, vilket utgjorde en minskning med 4 procent jämfört med 2014. Trafikverket konstaterar dock att det krävs mer för att klara maxsiffran om 220 dödade 2020 som är ett etappmål på vägen mot nollvisionen.

Det är viktigt att utvecklingen fortsätter åt rätt håll och att antalet döda och skadade i trafiken fortsätter att sjunka i den takt som skedde under alliansregeringens tid. Den nuvarande regeringens vilja att nystarta arbetet med nollvisionen är därför lovvärd men tyvärr förvånansvärt tom på innehåll. Den saknar konkreta satsningar och blir motsägelsefull när regeringen samtidigt skar ner på vägunderhållet under 2016 och gör mycket begränsade satsningar på vägunderhåll i infrastrukturpropositionen. Nollvisionen har en bred förankring i Sveriges riksdag. Moderaterna vill fortsätta arbeta mot målet om noll döda i trafiken genom att bl.a. stärka vägunderhållet. Trafikverket har aviserat att vägstandarden på de lågtrafikerade vägarna ute i landet kommer att försämrats med regeringens ringa anslag. Moderaterna vill motverka att det lyckade arbetet med trafiksäkerhet äventyras och satsar därför 6 miljarder kronor mer än regeringen på vägunderhåll under åren 2018–2029.

Tyvärr går olycksstatistiken för cykel åt fel håll och vi ser hur fler cyklister skadas. Infrastrukturen bör anpassas till cyklisternas behov på ett bättre sätt än i dag. Allvarliga olyckor kan undvikas genom en sammanhållen och tydligt separerad cykelinfrastruktur och ett bättre underhåll.

Även motorcyklisternas säkerhet bör särskilt beaktas vid utformningen av säkerhetsåtgärder på våra vägar. Sett över tid minskar motorcykelolyckorna, och polisen och intresseorganisationerna arbetar för att halvera antalet allvarliga olyckor till 2020 jämfört med 2010. Det är ett viktigt arbete som politiken bör stödja.

Alkobommar utgör den i särklass viktigaste kontrollen för att hindra lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor att i onyktert tillstånd köra in och trafikera de svenska vägarna. Moderaterna var drivande när riksdagen 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt borde se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnar kan genomföras. Försök som inleddes under alliansregeringen har visat att alkobommar är både snabbt och effektivt och att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Moderaterna vill se en ökad användning av alkobommar i våra gränshamnar för att därmed hindra att onyktra förare trafikerar våra vägar.

Järnvägens betydelse för person- och godstransporter i hela Sverige

Järnvägsunderhåll för fungerande järnvägstransporter

Sverige har i förhållande till sin befolkning ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att enbart vidmakthållande av systemets funktion är mycket resurskrävande. Moderaterna satsar totalt 125 miljarder kronor under perioden 2018–2029 till drift och underhåll av vårt järnvägssystem. Tillsammans med intäkterna från banavgifterna, som oavkortat går till drift och underhåll av järnvägen, innebär det att den totala summan under planperioden beräknas uppgå till 152 miljarder kronor.

Moderaterna är tydliga med att vi behöver ny kapacitet på järnvägen men vi måste även säkerställa att järnvägen vi redan har fungerar. Runt om i landet är det tyvärr alltför vanligt att människor står och fryser på perrongen och väntar på ett försenat tåg. Även näringslivet drabbas av det faktum att försenade godsleveranser leder till kostnadsökningar och försvagad konkurrenskraft. Ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg man kan lita på.

För att detta ska bli verklighet krävs en kombination av resurser och en god styrning. Moderaterna välkomnar att Trafikverket nu arbetar med att ta fram en nationell underhållsplan och anläggningsregister för järnvägsunderhållet. Förhoppningen är att detta kan leda till ett mer proaktivt arbete i syfte att därmed kunna minska antalet störningar som drabbar tågen på järnvägen. I motsats till regeringen är vi fortsatt för ett konkurrensutsatt järnvägsunderhåll som enligt tillgänglig forskning ger oss mer järnvägsunderhåll per investerad krona.

En kostnadseffektiv utbyggnad av svensk järnväg

Moderaterna vill satsa på svensk järnväg, men säger nej till regeringens förslag om höghastighetsbanor som skulle riskera tränga ut andra viktiga investeringar. Regeringen skriver i infrastrukturpropositionen att den har ett mål om att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas mellan våra tre största städer. Vidare uttrycker den att ”utbyggnaden ska ske i den takt ekonomin tillåter”. Totalt tillägnar man ett projekt med en beräknad totalkostnad om 230 miljarder kronor som man påstår sig vilja bygga endast en halv sida i propositionen – det är inte seriöst. Det är tydligt att regeringen saknar såväl en ansvarsfull finansiering som en tidsplan för projektet.

Moderaterna ville 2014 utreda möjligheten att knyta samman Sveriges tre största städer med höghastighetsjärnväg. Med de fakta som i dag föreligger och med bättre kunskap om skicket på befintlig järnväg menar vi att det är nödvändigt att prioritera annat.

Vi säger nej till en svensk höghastighetsjärnväg bl.a. eftersom investeringskostnaden har skenat och nu beräknas till 230 miljarder kronor. Därutöver tillkommer stora kostnader för att ansluta järnvägen i södra Sverige till de nya höghastighetsbanorna och förstärkningar av spårkapacitet i anslutning till Stockholm, Göteborg och Malmö – där det redan i dag är mycket trångt. Summan inkluderar inte heller kostnaden för nya stationer. För två tredjedelar av sträckan är beräkningarna dessutom osäkra och allt tyder på att den slutliga kostnaden blir mycket hög. Projektet riskerar att bli en gökunge som tränger ut alla andra viktiga investeringar och underhållsåtgärder i ett läge där behoven är stora och omfattande i hela vårt land.

Trafikverkets beräkningar visar vidare att projektet leder till en samhällsförlust på 250 miljarder kronor. Det beror till stor del på att kostnaderna är för höga i relation till

att Sveriges befolkning är liten och att restidsvinsterna jämfört med dagens tåg- och flygförbindelser inte blir tillräckligt stora. Finanspolitiska rådet, Konjunkturinstitutet, SNS och flera forskare riktar kritik mot att projektet kostar mycket mer än det smakar och flera av dessa experter avråder starkt från att gå vidare med det.

Höghastighetsjärnvägen skulle kunna stå klar om tidigast 20 år, men Sverige står inför stora samhällsutmaningar kopplat till alltifrån jobb och integration till klimat, bostäder och infrastruktur, som måste lösas nu och inte om 20 år. Framför allt löser höghastighetsbanor inte de problem som resenärerna på järnvägen drabbas av i dag. Konjunkturinstitutet pekar på att höghastighetsbanor inte heller är ett kostnadseffektivt sätt att minska koldioxidutsläpp från transportsektorn och därför inte alls det miljöprojekt som särskilt Miljöpartiet vill hävda.

Regional trafik i och omkring Stockholm, Göteborg och Malmö, där det redan är trångt på spåren, riskerar att trängas undan av nya höghastighetståg, vilket skulle påverka vardagen för hundratusentals pendlare i de regionerna. Problemen där skulle också fortplanta sig genom resten av transportsystemet, vilket vi ser redan med dagens flaskhalsar där ett stopp i Stockholm påverkar stora delar av övriga järnvägen. Den kostnadsuppskattning angående höghastighetståg på 230 miljarder kronor som Sverigeförhandlingen angett inkluderar dessutom inte ytterligare åtgärder för att stärka järnvägstrafiken i dessa städer.

Genom att säga nej till höghastighetsbanor för minst 230 miljarder kan och vill vi i stället prioritera att rusta upp och uppgradera den järnväg vi har i dag och bygga ny kapacitet där behovet och samhällsnyttan av investeringar är som störst. Det är både rätt och rimligt att i första hand ta hand om det järnvägssystem vi redan har i stället för nya höghastighetsbanor. Moderaterna vill kombinera kraftiga underhållsinsatser med investeringar i kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen runt om i landet. Det behövs både mer av underhåll, fler spår i befintligt nät och helt ny kapacitet.

På så sätt stärker vi förutsättningarna för det regionala pendlandet och industrins behov av pålitliga godstransporter, problem som en höghastighetsjärnväg inte löser. Det behövs ny kapacitet men med investeringar i ny konventionell järnväg kan vi på ett bättre och mer kostnadseffektivt sätt leva upp till behoven som regional pendling i Sverige ställer eftersom tågen både kan stanna fler gånger och kostnaden för att bygga konventionell järnväg nästan är hälften jämfört med höghastighetsjärnväg.

Moderaterna är mycket tydliga med hur vi ser på en fortsatt utbyggnad av nya järnvägssträckningar i den kommande planperioden. Det är trångt i dagens system och det behövs ny kapacitet. I den kommande planperioden är det prioriterat att fortsätta bygget av Ostlänken och en ny järnväg mellan Göteborg och Borås, vilka delvis ligger i dagens nationella plan. I ljuset av att vi kan sänka investeringskostnaden kraftigt och därmed kan spara skattebetalarna åtskilliga miljarder kronor menar vi att järnvägen bör kunna byggas för hastigheter på upp till 250 kilometer i timmen, utan avsevärd påverkan på tidsvinsterna eftersom det trots allt är relativt korta sträckor. Målet är att minska kostnaderna genom att framför allt använda en annan byggteknik utan att det i sin tur försenar projekteten. Då blir även investeringskostnaderna för dessa sträckor mer hanterbara. På det sättet kombinerar vi ekonomiskt ansvarstagande samtidigt som vi säkerställer att järnvägssträckorna byggs, vilket kommer stärka möjligheterna till arbetsmarknadspendling i de berörda regionerna.

Längre och tyngre tåg

Längre och tyngre godståg ökar tågets konkurrenskraft genom att förbättra lönsamheten och effektiviteten. Trafikverket har genomfört försöksverksamhet med trafik med upp till 730 meter långa godståg i Sverige och redovisar slutsatserna i sin rapport, *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg* (Trafikverket 2015:17).

I rapporten redogörs för att ökade tåglängder innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg än tidigare, vilket leder till att det bli färre tåg på spåren. Det minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren, vilket innebär minskade restider för både gods- och persontrafiken. Järnvägssystemet blir då mindre känsligt för störningar då antalet tåg i rörelse reduceras. Det är även ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft genom att främja jobb och tillväxt kopplat till framför allt den tunga basindustrin.

Moderaterna anser att det finns ett behov av att vidare utreda frågan om längre och tyngre godståg i samband med fastställande av en nationell plan för att se över möjligheten att på sikt anpassa vissa delar av vårt järnvägssystem, genom exempelvis längre förbigångsspår, där så är samhällsekonomiskt lönsamt och bedöms vara en kostnadseffektiv kapacitetshöjande åtgärd.

ERTMS

ERTMS är ett EU-gemensamt signalsystem som kommer att göra det enklare att köra tågtrafik mellan länder eftersom samma system då råder i hela EU. Arbetet med att skapa genomgående korridorer genom Europa med ett gemensamt signalsystem som möjliggör gränsöverskridande trafik är viktigt för att främja järnvägen som ett naturligt transportsätt för såväl persontransporter som gods och därmed möta miljötmaningarna. Det är dock av yttersta vikt att systemet harmoniseras och nationella anpassningar undviks för att bibehålla effekten av ERTMS.

För Sveriges del är det prioriterat att signalsystemets utbyggnad samordnas med våra närliggande länder, såsom Danmark och Tyskland, eftersom det i huvudsak är i dessa länder som utbyte av järnvägstrafik kommer att ske. Det är avgörande för att projektet ska vara lyckosamt att det inte uppstår ytterligare fragmentisering av järnvägens signalsystem där olika delar av banan styrs av olika versioner av ERTMS som inte är fullt ut kompatibla och som skapar ytterligare kostnader för operatörerna i form av ombordutrustning. Det är även centralt att de berörda tågoperatörernas merkostnader och järnvägens totala funktionssätt beaktas under införandet. En övergång till ERTMS är även motiverad av att en fortsatt användning av dagens ATC-system förutsätter stora resurser för ett framgångsrikt vidmakthållande av systemet.

Större kapacitetsbrister på järnvägen

Södra stambanan

Södra stambanan sträcker sig mellan Malmö och Stockholm och är en järnvägsförbindelse av stor vikt för såväl persontrafik som godstransporter. Järnvägen passerar bl.a. Hässleholm, Nässjö, Linköping och Norrköping. Banan är totalt 61,5 mil lång. Tågtrafiken omfattar i dag mer än 100 tåg per dygn på samtliga delar av sträckan.

På Södra stambanan är det i synnerhet sträckan Hässleholm–Malmö som har påtagliga kapacitetsbrister då trafiken ökat kraftigt under de senaste åren.

Kombinationen av fjärrtågstrafik, regional trafik och godstransporter leder till en hög belastning på denna del av banan i dag. I nuvarande nationell plan som fastställdes av alliansregeringen 2014 finns bl.a. kapacitetshöjande investeringar på sträckan Lund–Arlöv. Mellan Malmö och Lund passerar i dag 480 tåg per dygn, vilket innebär att det är Sveriges näst mest trafikerade tågsträcka. Dessa investeringar kommer därmed bidra till att reducera flaskhalsarna i systemet på denna hårt trafikerade sträcka.

Vi anser att kapacitetshöjande åtgärder på Södra stambanan, i synnerhet på sträckan Hässleholm–Lund, bör övervägas vid fastställandet av nästkommande nationell plan.

Västra stambanan

Västra stambanan går mellan Stockholm och Göteborg. Järnvägen skapar därmed en förbindelse mellan Sveriges två största städer och knyter samman Skandinavien största hamn, Göteborgs hamn, till övriga Sverige. Betydelsen av Västra stambanan för såväl persontransport som godstransport är därmed mycket stor.

Tågtrafiken på Västra stambanan har ökat kraftigt under de senaste åren. Tågtrafiken omfattar i dag mer än 100 tåg per dygn på samtliga delar av sträckan. Sträckan Alingsås–Göteborg hör till den mest hårt trafikerade med 213 tåg per dygn där en stor del av dessa utgörs av pendeltåg. I nuvarande nationell plan som fastställdes av alliansregeringen finns bl.a. kapacitetshöjande åtgärder inkluderade på sträckan Göteborg–Skövde, som bör prioriteras och genomföras skyndsamt.

Malmbanan

Malmbanan som sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen är en enkelspårig järnväg som sedan fortsätter vidare till Narvik i Norge. Totalt är banan 50 mil lång och trafikeras av malmtåg, persontåg och godståg. Norra omloppet (Kiruna–Narvik) fraktar 15 miljoner nettoton malm per år och södra omloppet (Luleå–Boden–Gällivare–Kiruna) fraktar 7 miljoner nettoton per år.

LKAB utför investeringar för att kunna öka sina malmtransporter de närmaste åren, vilket kommer öka transportbehoven på Malmbanan. Det innebär att kapaciteten på banan behöver öka för att det inte ska riskera att drabba näringslivets behov av godstransporter i regionen. Investeringar i ökad kapacitet på Malmbanan bedöms även ha en hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Åtgärder för ökad kapacitet på Malmbanan, i synnerhet på sträckan Kiruna–Riksgränsen, bör övervägas vid fastställandet av nästkommande nationell plan.

Ostkustbanan

Ostkustbanan sträcker sig från Stockholm i söder till Sundsvall i norr. Banan trafikeras både av godståg, fjärrtåg, regionaltåg, pendeltåg och även nattåg. Ostkustbanan har en viktig funktion att fylla då den förbinder södra Norrlands kustland med Stockholm och järnvägssystemet i de södra delarna av landet. Ostkustbanan har särskild strategisk vikt för godstransporter från norr. Det bekräftas av det faktum att Ostkustbanan har klassats som TEN-T-status av EU, vilket innebär att järnvägssträckan är särskilt viktig för ekonomisk tillväxt och gränsöverskridande transporter. TEN-T-statusen innebär även att delfinansiering för kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan kan erhållas från EU.

Trots att kapacitetshöjande åtgärder har vidtagits under de senaste åren är Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle, en sträcka om 22 mil där det enbart är

enkelspår, fortfarande hårt belastad. Dubbelspår behövs för full effekt av satsningar norrut. Dubbelspår på Ostkustbanan skulle förkorta restiden mellan Gävle och Sundsvall med ca 90 minuter, dvs. halva tiden jämfört med i dag. En utbyggnad bör ske etappvis vid prioriterade sträckningar.

Västkustbanan

Västkustbanan sträcker sig mellan Göteborg och Lund och banans längd är ca 30 mil. Järnvägsstråket är ett av Sveriges viktigaste sett till både gods- och persontransporter, vilket är en naturlig följd av att banan i förlängningen binder ihop Sveriges andra och tredje största stad, Göteborg och Malmö. Den prognosticerade befolkningstillväxten i regionen är hög, vilket ställer ökade krav på ett kapacitetsstarkt transportsystem.

Västkustbanan är till 85 procent försedd med dubbelspår. Flera delar där dubbelspår ännu inte är utbyggt är under utredning eller i planeringsskedet för att bli det. Ett av de berörda stråken där dubbelspår ännu inte är utbyggt är mellan Helsingborg C och Maria. Järnvägssträckan utreds för närvarande i en åtgärdsvalstudie av Trafikverket som ska redovisas under 2016. Utifrån Trafikverkets studie bör ytterligare åtgärder övervägas.

Skånebanan

Skånebanan sträcker sig från Helsingborg i väst till Kristianstad i öst och är ca 11 mil lång. Stråket trafikeras av såväl gods som persontåg och är en viktig tvärförbindelse som knyter samman arbetsmarknader i södra Sverige. På vissa delar av järnvägssträckan, i synnerhet sträckan Hässleholm–Kristianstad, är kapacitetsutnyttjandet mycket högt, vilket innebär att störningskänsligheten är påtaglig. Åtgärder för att öka kapaciteten och därmed reducera restiderna bör övervägas.

Ostlänken

Bygget av Ostlänken, som kommer innebära en ny 15 mil lång järnväg mellan Linköping och Järna utanför Stockholm, är en nödvändig och viktig investering eftersom den binder ihop en av våra viktigaste arbetsmarknadsregioner där det råder stor kapacitetsbrist på dagens spår. Byggstart kommer ske under 2017 och järnvägen beräknas stå klar 2028. I dag passerar 198 tåg per dygn mellan Norrköping och Linköping, vilket innebär att stråket är en av Sveriges mest belastade järnvägssträckor. Ostlänken kommer att stärka pendlingsmöjligheterna och öka robustheten i järnvägssystemet.

I ljuset av att Moderaterna sagt nej till att bygga ett helt system för höghastighetståg till en kostnad om minst 230 miljarder kronor är det rimligt att se över om den nya stambanan mellan Linköping och Järna kan byggas och anpassas för trafik på upp till 250 kilometer i timmen. Enligt Trafikverket skulle kostnaden för Ostlänken därmed kunna minska med upp till 20 miljarder kronor. Det innebär att vi kan frigöra resurser som kan riktas mot andra nödvändiga investeringar och underhållsåtgärder i transportsystemet. En övergång från 320 kilometer i timmen till 250 kilometer i timmen skulle enbart påverka restiderna mellan Linköping och Stockholm marginellt då det relativt sett är en kort sträcka. Målet är att minska kostnaderna genom att framför allt använda en annan byggteknik utan att det i sin tur försenar projektet. Det ska inte heller påverka stationslägen.

Järnväg Göteborg–Borås

Vi anser att det är angeläget att binda samman Göteborg och Borås med en ny järnvägsförbindelse. Den skulle knyta samman en viktig arbetsmarknadsregion, stärka pendlingsmöjligheterna och öka robustheten i järnvägssystemet. Att Landvetter flygplats kopplas ihop med järnvägen och tilldelas ett stationsläge är både rimligt och starkt efterfrågat från regionen.

Vi vill att Trafikverket ska göra en översyn av vilken hastighet som är mest kostnadseffektiv på den nya banan. Vår hållning är att den bör byggas för 200 kilometer i timmen eller 250 kilometer i timmen. I båda dessa fall skulle investeringskostnaden bli väsentligt lägre då det är möjligt att använda sig av en mindre kostsam byggnadsteknik. Nyligen gav infrastrukturminister Anna Johansson ett tydligt besked om hur regeringen ser på att bygga den första etappen mellan Mölnlycke och Bollebygd på sträckan. Beskedet var att projektets byggstart nu kommer förskjutas ett okänt antal år. Anledningen till att regeringen gör detta är enkel, den saknar finansiering för sina förslag. Med vårt alternativ blir investeringskostnaden mer hanterbar. Målet är att minska kostnaderna genom att framför allt använda en annan byggt teknik utan att det i sin tur försenar projektet.

Vårt alternativ öppnar även upp för fler stationslägen på stråket, vilket vi vill att Trafikverket ska se över. Därmed möjliggörs regional arbetspendling, vilket är precis vad kommuner längs med sträckan efterfrågar. I ljuset av att Göteborg och Borås ligger relativt nära varandra skulle skillnaden i restid med vårt alternativ knappt bli märkbar. Vi anser därmed att det är prioriterat att en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås byggs.

Kapacitetsbrist på järnvägen Stockholm–Uppsala

Järnvägen mellan Stockholm och Uppsala är i dag hårt belastad. Det är en sträcka där fjärr-, regional, pendel- och godståg delar på utrymmet på spåren och små störningar därmed snabbt kan få kraftigt negativa följd effekter i hela systemet. Stockholm–Uppsala har Sveriges största pendlarflöde över en länsgräns med sammanlagt fler än 40 000 dagliga pendlare i båda riktningarna. Av dessa utförs 20 000 resor med tåg på Ostkustbanan mellan orter som Uppsala, Knivsta, Arlanda, Kista och Stockholm.

I Stockholmsregionen bor närmare en tredjedel av Sveriges befolkning samtidigt som befolkningen väntas öka med runt 40 000 invånare per år. Det ställer krav på att öka kapaciteten på spåren för att fortsatt kunna möjliggöra en fungerande regional arbetsmarknadspendling. Ur ett bostadspolitiskt perspektiv kan investeringar i ny järnvägs kapacitet mellan dessa städer bidra till framväxten av nya stationslägen och därmed möjliggöra ett ökat bostadsbyggande. Moderaterna är därmed positiva till att bygga ett nytt dubbelspår mellan Märsta och Uppsala. Investeringen bör därmed övervägas i det fortsatta arbetet med att fastställa en ny nationell plan.

Mäljarbanan

Mäljarbanan utgörs av en 28 mil lång järnväg som sträcker sig mellan Stockholm och Örebro. Den har en viktig funktion för att knyta samman en växande arbetsmarknadsregion. Järnvägsstråket har dubbelspår på vissa sträckor men vissa är enkelspåriga.

Projekt Mäljarbanan innebär att det mellan 2012 och 2025 byggs ett nytt dubbelspår på sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll i två etapper. Det kommer motverka den

flaskhalseffekt som sker när många tåg delar på utrymmet på spåren närmast Stockholm central. Detta kommer att stärka robustheten på järnvägssträckan då det möjliggör en ökad separering av pendeltåg från övrig trafik. Det kommer öppna upp för tätare turer, bättre punktlighet och kortare restid. Vi anser att de kapacitetshöjande åtgärderna på Mäljarbanan kan göra stor nytta och bör fortgå etappvis.

Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan är en 113 kilometer lång järnväg som förbinder Västra stambanan med Södra stambanan mellan Falköping och Nässjö. Den utgör därmed en viktig tvärförbindelse för att knyta samman arbetsmarknaden i denna del av södra Sverige. För närvarande är hela banan enkelspårig och trafikeras av både persontrafik och godstrafik. Kapacitetshöjande åtgärder på järnvägssträckan är starkt efterfrågade då banan i dag har en standard som inte svarar upp mot de ambitioner som finns om ökad trafikering samt för att minska restiderna.

Jönköpingsbanan mellan Jönköping och Värnamo pekas ut som en brist i transportsystemet av alliansregeringen och Trafikverket i den nationella transportplanen för 2014–2025. Kapacitetshöjande åtgärder på denna sträcka bör därmed övervägas i nästa planeringsomgång.

Blekinge kustbana

Blekinge kustbana är en enkelspårig järnväg mellan Kristianstad och Karlskrona. Järnvägen är viktig för att knyta samman Blekinge län med Skåne och därmed i förlängningen även Öresundsregionen. Sedan Blekinge kustbana elektrifierades 2005 har resandet även ökat. Åtgärder på banan är därmed viktiga för att bl.a. kunna möta det ökande resandet i kombination med ökad godstrafik till och från hamnen i Karlshamn.

Kapacitetsbrister på Blekinge kustbana pekas ut som en brist i transportsystemet av alliansregeringen och Trafikverket i den nationella transportplanen för 2014–2025. Kapacitetshöjande åtgärder på denna sträcka bör därmed övervägas i nästa planeringsomgång.

Bergslagsbanan

Bergslagsbanan sträcker sig från Gävle till Kil i Värmland. Totalt sett går den igenom fem landskap varav ett är Dalarna och banan är 478 kilometer lång. Bergslagsbanan utgör ett viktigt godsstråk mellan Bergslagen och Göteborg och järnvägsstråket är till stor del enkelspårigt.

Kapacitetsbrister på Bergslagsbanan pekas ut som en brist i transportsystemet av alliansregeringen och Trafikverket i den nationella transportplanen för 2014–2025. Åtgärder på denna sträcka bör därmed övervägas i nästa planeringsomgång.

Ett hållbart transportsystem

Klimatavtalet från Paris innebär ett historiskt steg i det internationella arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser. Moderaterna vill att vi ska gå mot ett transportsystem som förenar god tillgänglighet med lägre utsläpp av klimatgaser. För att vi ska kunna nå Miljömålsberedningens mål om att Sverige ska vara klimatneutralt till 2045 krävs ytterligare insatser. Detta gäller i synnerhet inom transportsektorn där den

största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen finns. I dag står transportsektorn ungefär för en tredjedel av våra samlade utsläpp av växthusgaser.

Sverige är och ska vara ett grönt föregångsland. Tillväxt är en förutsättning för att vi ska kunna komma till rätta med världens utmaningar på miljö- och klimatområdet och en förutsättning för att fler länder ska kunna och vilja följa i våra fotspår. Klimathotet möts bäst genom effektiva och teknikneutrala styrmedel som bidrar till såväl teknikutveckling och förändrat beteende som en ökad användning av mer hållbara lösningar. Sverige ska fortsatt ligga i framkant men det är viktigt att inse att klimatutmaningen enbart kan lösas genom ökat globalt samarbete och internationella överenskommelser. Globala utmaningar kräver globala lösningar.

Under alliansregeringen ökade andelen förnybart i transportsektorn nära fyra gånger och målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med marginal. Fler insatser måste dock komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Vi vill minska transporternas klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda på såväl fordon som drivmedel och effektivare transporter.

Att främja teknikutveckling är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel. Moderaterna anser att en ökad mobilitet går att förena med minskade utsläpp. Människor kommer att fortsätta efterfråga resandet och därför är det viktigt att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning. Såväl biodrivmedel som ökad elektrifiering kan användas för att ersätta fossila drivmedel i vägtrafik samt luft- och sjöfart.

För att bidra till omställningen till en fossiloberoende transportsektor anser Moderaterna att det bör införas ett bonus–malus-system. Det innebär ett teknik neutralt system där mer miljöanpassade fordon premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre fordonsskatt. En ny utredning behöver tillsättas för att systemet ska vara teknik neutralt och så effektivt och klimatsmart som möjligt. Supermiljöbilspremien, som utnyttjats i mycket hög utsträckning, bör förlängas fram till dess att ett välutformat och effektivt bonus–malus-system är på plats. För att öka andelen miljöbilar anser vi fortsatt att premien bör vara 40 000 kronor för alla bilar som släpper ut mindre än 50 gram per kilometer. I vår budget för 2017 satsar vi 700 miljoner kronor på supermiljöbilspremien.

Ökningen av antalet laddhybrider och rena elbilar på våra vägar går i hög fart. Det är viktigt att staten som infrastrukturhållare tar sitt ansvar i syfte att främja den ökade användningen. Vi vill att satsningen på statligt stöd till laddstolpar fortgår för att säkerställa att nödvändig infrastruktur finns för att en omställning av fordonsflottan ska kunna ske. Moderaterna satsar därför 100 miljoner kronor per år 2017 och 2018 på statligt stöd för laddstolpar.

Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter inom t.ex. nya drivmedel, infrastruktur och elektrifiering, som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Ökad elektrifiering kan bidra till ett mer hållbart transportsystem. Beräkningar som WSP har gjort visar att två tredjedelar av lastbilstransporterna i Sverige skulle kunna utföras på elvägar 2030. Det skulle minska energianvändningen med runt tio terawattimmar per år. Vi anser därför att det är angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för en fortsatt utbyggnad av elvägar i Sverige.

Stora framsteg har gjorts vad gäller grönt flygbränsle. I projektet Lignojet, som finansieras av Vinnova och ska redovisas i december 2016, testas hur biobaserat flygbränsle kan produceras från skogsråvaror. Målet är att få fram tillämpningar inom produkter med skogsråvaror som bas, vilket kan bana väg för en certifiering av skogsråvara som flygbränsle. Det här påvisar behovet av mer forskning för att kunna påskynda utvecklingen på området. Än så länge är dock det fossila jetbränslet betydligt billigare att använda men med rätt incitament kan användningen av grönt flygbränsle öka. Ett exempel på detta är det norska regelverket där stortinget har beslutat om att reducera start- och landningsavgifterna med 25 procent för de flygplan som använder minst 25 procent grönt flygbränsle. Det norska exemplet är ett utmärkt sätt för politiken att uppmuntra flygets gröna omställning utan att det skadar jobb och tillväxt. Vi vill se att ett liknande system införs i Sverige, vilket bör ske på ett budgetneutralt sätt. Därför vill vi se över möjligheten att införa ett system med differentierade start- och landningsavgifter för flyget i syfte att stimulera användningen av biodrivmedel.

Digitaliseringen har gjort det möjligt för delningsekonomin att växa inom transportsektorn. Fler bilpooler och mer samåkning är exempel på hur transporter kan komma fler till del samtidigt som våra resurser utnyttjas effektivare. Vi har troligtvis bara sett början på en hastig utveckling som revolutionerar synen på såväl hur vi transporterar oss som behovet av att äga i sig. En tredjedel av Sveriges klimatutsläpp kommer från transporter. Kan varje bil användas effektivare finns det stora möjligheter att minska Sveriges totala klimatpåverkan. En vanlig personbil står stilla 97 procent av tiden och genom ökat delande kan våra resurser användas mer effektivt. Fortfarande är många av våra regelverk utformade i en tid före digitaliseringens och även delandets genombrott. Det finns stora vinster att hämta från ett moderniserat regelverk som ger både aktörerna i delningsekonomin och kommunerna fler verktyg.

För att möta miljöutmaningarna och för att finna sätt att skapa långsiktigt hållbara transporter behöver vi arbeta målmedvetet med förnyelsebara och fossilfria bränslen. Infrastrukturen för bränsledistribution och försäljning måste därför utvecklas så att flera olika sorters fossilfria och förnyelsebara bränslen finns tillgängliga och kan bli konkurrenskraftiga på fordonsmarknaden. För att man ska våga investera i ett fordon som drivs med ett alternativt bränsle krävs förutsättningar för att kunna tanka bilen i hela landet och även när man åker utomlands. Detta är särskilt viktigt för godset på väg som ofta reser över landsgränser, varför vi ser positivt på den europeiska unionens arbete med att utveckla infrastrukturen för alternativa bränslen. I framtiden kommer ett bredare utbud av såväl flytande bränslen som tillgång till elektricitet att krävas för att vägtrafiken ska fungera fullt ut utan negativ inverkan på klimatet.

Moderaterna anser att det är av stor vikt att Sverige ligger i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. På sikt kommer även denna sorts tillgång på energi för framdrivning av fordon att behöva byggas ut och komma fler till del. För att nå dit krävs fortsatt goda förutsättningar för testprojekt, ett gott samarbete mellan innovatörer och svenska myndigheter samt ett gott företagsklimat för teknikföretag.

En attraktiv kollektivtrafik

En väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. Ökat kollektivt resande bidrar till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Därför vill

Moderaterna att kollektivtrafiken fortsätter att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

I ett branschgemensamt beslut har Sveriges kollektivtrafikmyndigheter satt upp ett mål om att på sikt fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel samt fördubbla kollektivtrafikresandet fram till 2020. Riksdagen har riktat ett tillkännagivande gentemot regeringen för att understryka vikten av fördubblingsmålet och statens ansvar i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att det ska kunna nås. Ska målet uppnås måste det vara attraktivt, tillgängligt och tryggt att välja kollektivtrafiken framför bilen.

Tryggheten ökar både genom att resenärerna kan lita på att bussen kommer och går på utsatt tid och genom att hållplatser, perronger och tåg känns säkra för alla resenärer. Kollektivtrafiken måste också vara tillgänglig för alla om attraktiviteten ska öka och fördubblingsmålet uppnås.

Inom ramen för Sverigeförhandlingen pågår diskussion och förhandling om ny tunnelbana i Stockholm och ny spårväg eller nya stombussar i Göteborg, Malmö, Helsingborg och Lund. Moderaterna är positiva till modellen som används av Sverigeförhandlingen där bostadsnyttan inkluderas i kollektivtrafikutbyggnaden. Under alliansregeringens tid vid makten genererade den förhandlingsmodellen fyra nya tunnelbanesträckningar och nästan 80 000 nya bostäder i Stockholmsområdet genom den s.k. Stockholmsförhandlingen. Att bygga nya tunnelbanelinjer i Stockholm var ett historiskt beslut som visade att det går att öka bostadsbyggandet och kollektivtrafikutbyggnaden när stat och regioner och kommuner samverkar. Det är bra att den modellen byggs vidare på.

Framtidens transporter

Automatisering och digitalisering

Teknikutvecklingen inom transportområdet går med rasande fart och troligen kommer vårt sätt att förflytta oss se väldigt annorlunda ut inom några decennier jämfört med i dag. I början av 2017 kommer 100 av Volvos självkörande bilar att börja köra på vägarna i Göteborg. Det innebär ett stort tekniksprång och gör att såväl regeringen som svenska myndigheter måste vara proaktiva i sitt arbete för att Sverige inte ska hamna efter. Konkurrensen om att vara ett attraktivt land för att etablera den här formen av utvecklingsverksamhet och forskning kommer att vara mycket stor. Potentialen i självkörande fordon är enorm och för att den ska kunna tas till vara här i Sverige och ge oss en fördel gentemot andra länder krävs skyndsamma regeländringar och stimulerande insatser.

Utvecklingen mot självkörande fordon kommer föra med sig stora fördelar för den enskilde. Flexibiliteten och friheten för såväl arbetspendlaren och semesterresenären som näringslivet kommer öka. Forskning styrker även det faktum att trafiksäkerheten skulle stärkas med en ökad automatisering då exempelvis förarens trötthet, andra mänskliga faktorer eller i värsta fall alkoholpåverkan i dag påverkar hur fordonet framförs. Även äldre som inte sällan får svårare att köra bil i takt med att synen ofta försämras skulle kunna dra stor fördel av självkörande bilar i framtiden och därmed uppleva fortsatt frihet i ålderdomen. Vår förhoppning är att Sverige ska fortsätta vara drivande på området och anamma den nya tekniken. Det kommer stärka vår konkurrenskraft och främja jobb och tillväxt i vårt land.

Teknikutvecklingen kommer inte att ske över en natt men den kommer att gå fort och i flera steg. Olika nivåer av automatisering av fordonen kommer att överlappa samtidigt som flera icke automatiserade fordon kommer att finnas kvar på våra vägar under en längre tid framöver. För att ta till vara de effektiviseringar som kan skapas i systemet med en ytterligare automatisering krävs att ansvariga myndigheter arbetar strategiskt med att skapa förutsättningar för detta.

Det finns goda skäl för arbetet att komma igång så snart som möjligt, inte minst efter det att regeringens egen utredare på området, Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör på VTI, har konstaterat att det finns flera saker som kan och bör göras utan att invänta pågående utredningsarbete. Detta innebär exempelvis att regeringen i sitt arbete med att ta fram kommande vägprojekt bör låta Trafikverket titta på i vilken utsträckning dessa ska anpassas för och kanske till och med reserveras för trafik med autonoma fordon. Regeringen bör också redan nu ge ansvariga myndigheter i uppdrag att kartlägga hur frekvensutrymme skulle kunna användas för kommunikation mellan fordon för ökat effektivt utnyttjande av befintlig väginfrastruktur.

En mer effektivt utnyttjad väginfrastruktur med hjälp av tekniken som följer med en ökad automatisering av fordonsflottan innebär även positiva miljökonsekvenser. Det sker dels genom att fordonen själva kan köra på ett mer miljövänligt sätt än mänskliga förare, dels genom minskat behov av utbyggd infrastruktur när fordonen kommunicerar bättre, är mindre benägna att hamna i olyckssituationer och kan färdas närmare varandra i högre hastigheter. Med ett större informationsutbyte fordonen emellan men även med en mer digitaliserad infrastruktur kan autonoma fordon få information om trafikhändelser och trafikmönster som en mänsklig förare inte kan förutse. För att detta ska vara möjligt krävs att infrastrukturhållaren är en del i utvecklingen och utgör ett led i informationsinsamling och distribution.

Kollektivtrafiken i våra städer och på vår landsbygd kommer med stor sannolikhet att påverkas markant av det här teknikskiftet. Genom mer anropsstyrd trafik i områden där det i dag är glest mellan resenärerna på bussen kan en högre effektivitet per skattekrona uppnås samtidigt som servicen till den som väljer att resa kollektivt blir bättre. Med teknikutvecklingen i fordonsparken kan förutsättningarna att bo utanför tätorten och ändå välja bort bilen som transportsätt på riktigt bli möjligt. Gemensamma lösningar med bilpooler och mobilitetstjänster skapar i kombination med autonoma fordon helt nya förutsättningar såväl i städer som i hela landet. Med den nya tekniken och de mobilitetstjänster som möjliggörs därigenom kommer gränserna mellan privatbilism och kollektivtrafik att bli alltmer otydliga och våra rörelsemönster ställa andra krav på stadsplanering. Även detta måste redan nu beaktas i den fortsatta planeringen.

Godstransporter på väg sker i dag i hård konkurrens med företag från andra länder på en alltmer internationell marknad. Goda villkor ska gälla för åkerinäringen i hela den europeiska unionen och med hjälp av ett tekniksprång kan de svenska företagen skaffa sig en fördel gentemot sina konkurrenter och ta marknadsandelar. Teknik som gör att föraren inte alltid själv måste köra fordonet gör att effektiviteten per fordon kan öka samtidigt som arbetsvillkoren för åkeriernas personal stärks. Det innebär att förarna ges möjlighet till att ägna sig åt andra arbetsuppgifter under själva transporten. Det är bl.a. genom denna sorts komparativa fördelar som svensk åkerinäring kan stå sig stark i internationell konkurrens samtidigt som vi värnar goda arbetsvillkor.

Elektrifiering av vägnätet

För att nå målet om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030 måste transportsystemet förändras. Genom att använda redan befintlig väginfrastruktur på nya och effektivare sätt kan utsläppen minska utan att transportkostnaderna ökar, samtidigt som Sveriges konkurrenskraft värnas. I stora delar av landet saknas alternativ till vägen för att kunna transportera gods eller arbetspendla. Vägen erbjuder även en flexibilitet som många andra transportslag saknar.

Ett exempel på hur befintlig väginfrastruktur kan användas effektivare och miljövänligare är försöken med att elektrifiera de tunga vägtransporterna som påbörjades under alliansregeringens tid vid makten.

I Sverige testas just nu två olika tekniker för elektrifiering av tunga vägtransporter. Den ena tekniken bygger på överföring av elektricitet via luftledningar och den andra bygger på skenor där fordonet hämtar ström från ledningar i vägen. Tekniken med luftledningar har kommit längst och en två kilometer lång sträcka på E16 i Sandviken invigdes för trafik under sommaren 2016. Samtidigt fortsätter tekniken med överföring av elektricitet från en skena i vägen att utvecklas mellan Rosersberg och Arlanda.

Det är inte politikens uppgift att på ett tidigt stadium bestämma vilken teknik som är att föredra av de två som testas. Däremot bör politiken peka ut möjligheterna och öppna dörren för att elektrifieringen av Sveriges vägar ska kunna fortsätta.

Det går ännu inte att exakt slå fast vad det kostar att elektrifiera vägar för tunga transporter. Trafikverket uppskattar dock kostnaden till ungefär 12 miljoner kronor per kilometer om projektet görs i stor skala. Det ger en investeringskostnad på uppskattningsvis 25 miljarder kronor för att elektrifiera sträckan Stockholm–Göteborg–Malmö och Stockholm–Haparanda. Därtill tillkommer kostnader för konvertering av fossildrivna fordon samt löpande kostnader för ökat underhåll.

På längre sikt kan det vara intressant att överväga en lösning där olika aktörer tillåts att elektrifiera större vägstråk och därefter ta ut en brukaravgift på sträckan för de som utnyttjar elen.

Luftfart

Arlandas vikt som Sveriges största flygplats

Arlanda flygplats spelar en central roll för Sveriges möjligheter att bibehålla en god tillgänglighet såväl nationellt som internationellt. I en alltmer globaliserad värld är goda utrikesförbindelser avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Därför måste Arlanda som utrikesflygplats utvecklas för att Sverige ska vara det självklara valet i Norden för t.ex. lokalisering av företags huvudkontor. Arlanda flygplats är viktig för tillväxt i hela landet och Swedavias egen målbild är att Arlanda ska bli Nordens största flygplats.

Det är mycket positivt att Arlanda är aktuell för preclearance till USA, vilket innebär att amerikansk gränskontroll på sikt kan genomföras vid avgång från Arlanda i stället för vid ankomst till USA. Därigenom ökar förutsättningarna för fler direktförbindelser, vilket ytterligare kommer att stärka Arlandas position.

Arlanda hade under 2015 totalt 23 miljoner resenärer, vilket är en ökning med 7 miljoner sedan 2008. Swedavia, som äger, driver och utvecklar Arlanda flygplats, bedömer att man kommer att behöva investera i en fjärde start- och landningsbana samt en ny terminal för att möta det ökande resandet med flyg. Vi anser att det är en högst angelägen kapacitetshöjande åtgärd som kan bidra till en fortsatt utveckling av Arlandas

funktion som Sveriges största flygplats, vilket främjar jobb och tillväxt i hela landet. Det är i sammanhanget också viktigt att goda förbindelser till och från Arlanda kan säkras. Där spelar tågtrafiken en central roll.

Bromma flygplats som nav för inrikesflyget

Brommas huvudsakliga funktion är som ett nav för landets inrikesflyg, vilket avlastar Arlanda som i större utsträckning kan fungera som Sveriges utrikesflygplats. Bromma flygplats utgör en viktig funktion för att knyta samman vårt land och minska avstånden. Regeringen har talat i termer av att Bromma flygplats enbart skulle vara en Stockholmsfråga när det i realiteten är tvärtom. Flygplatsens centrala funktion är att värna tillgängligheten till huvudstaden och andra delar av världen för övriga världen. Orter som exempelvis Östersund i Jämtlands län och Visby i Gotlands län har ett stort behov av goda, konkurrenskraftiga och snabba transportmöjligheter till Stockholm, och då är flyget det enda alternativet. Utan Bromma flygplats skulle den tillgängligheten försämrats då antalet avgångar till och från Stockholm totalt sett skulle minska.

Att regeringen vill lägga ned Bromma flygplats är ett dråpslag mot hela landet då Arlanda flygplats inte har kapacitet nog för att en överflyttning av flygen från Bromma skulle vara möjlig. Stockholms Handelskammare har beräknat att totalt 24 000 jobb runt om i landet hotas av en nedläggning, vilket är en tydlig indikation på stora konsekvenser för jobb och tillväxt i hela landet.

Bromma avlastar Arlanda flygplats så att Arlanda på ett bättre sätt kan tillgodose Stockholms och Sveriges behov av utrikesförbindelser. Med två flygplatser i Stockholm blir vi även mindre sårbara för de negativa konsekvenser som störningar kan ge upphov till. Det är flygresenärerna som skulle få betala priset ifall Bromma flygplats läggs ned. Följden blir att konkurrensen på flygmarknaden försämrats, vilket i sin tur kan leda till färre avgångar och högre biljettpreiser för resenärerna.

Riksdagen har riktat flera tillkännagivanden till regeringen mot bakgrund av dess bristfälliga hantering av Bromma flygplats. De handlar om att Bromma flygplats dels ska bevaras, dels ska utvecklas. Vi förväntar oss inget annat än att regeringen nu tar hänsyn till vad en riksdagsmajoritet faktiskt vill göra med Bromma flygplats. Något annat vore mycket illavarslande.

Regeringens bristfälliga hantering av Bromma flygplats har lett till att riksdagens konstitutionsutskott prickat ansvarig minister vid två tillfällen, något som kraftigt stärker bilden av att regeringen inte har agerat på ett ansvarsfullt sätt i den här frågan. Moderaterna är tydliga med att ett starkt inrikesflyg är viktigt för att hela Sverige fortsatt ska kunna leva och utvecklas.

Regionala flygplatsers roll för en god tillgänglighet

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

fortlevnad. De har en viktig funktion för att knyta samman vårt avlånga land och bidra till en god tillgänglighet.

Drönare

Tekniken kring drönare fortsätter att utvecklas i hög hastighet och därmed ökar också antalet radiostyrda och autonoma luftfarkoster i det svenska luftrummet. Detta kan innebära utmaningar, vilket noterats vid flera tillfällen kring svenska flygplatser när reguljär trafik och de s.k. drönarna ska samsas om luftrummet. Flygsäkerhet har överordnad betydelse, vilket inledningsvis är viktigt att betona. Den potentiella nyttan med drönare är dock mycket stor. En översyn av relevant lagstiftning och införande av en testverksamhet för drönare kan säkerställa att samhället inte riskerar att gå miste om de positiva sidor tekniken för med sig samtidigt som andra viktiga aspekter rörande exempelvis säkerhet beaktas. Vi anser att det behöver tas fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och samtidigt värnar flygsäkerheten.

Drönare kommer spela en allt viktigare roll i framtiden. Det kan handla om exempelvis leverans av paket, postleveranser, flygfoton, sjukvård, jordbruk, brottsbekämpning och fjällräddning eller att erbjuda förbättrad mobiltäckning. Än så länge är marknaden för drönare relativt ung, men det är viktigt att politiken följer utvecklingen och inte blir en bromskloss. Sverige är ett land som ligger i teknisk framkant med många innovativa entreprenörer och företag. Därmed är chansen stor att nya användningsområden och ny utveckling av drönare sker i Sverige.

Om Sverige ska vara ett föregångsland när det gäller att tillvarata möjligheterna med den nya tekniken kring drönare krävs också att våra svenska myndigheter är framåtblickande och inte bara hanterar teknikutvecklingens konsekvenser utan också är aktiva i utvecklingen av säkra lösningar för teknikanvändningen. Exempel på detta är att i samarbete med teknikutvecklarna arbeta fram förutsättningar för gemensam flygledning på lägre höjd för de drönare som i olika syften kommer att trafikera luftrummet. Andra länder såsom Nederländerna arbetar redan i denna riktning och står redo att ta sin del av ansvaret den dagen tekniken är på plats fullt ut.

Detta är en förutsättning för att vara en attraktiv plats att även inledningsvis etablera mer omfattande kommersiell drönarverksamhet och därmed möjliggöra att Sverige får ta del av frukterna av tekniksprången som sker. Sverige som har som ambition att vara bland de mest digitaliserade länderna i världen måste ha ett strategiskt arbete för att tillsammans med marknads aktörer skapa säkra, attraktiva och effektiva lösningar för hur luftrummet ska användas på ett för samhället bra sätt. I detta arbete kommer även utformningen av kringliggande lagstiftning att spela stor roll.

Sjöfart

Sjöfartens centrala roll i transportsystemet

Bättre villkor för svensk sjöfart spelar en viktig roll för att nå mer hållbara transporter och det finns en stor outnyttjad potential för ytterligare sjöfart i Sverige i dag. Det gods som Sverige i dag exporterar till andra delar av världen görs till största delen av sjöfarten. En stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt.

Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar tillsammans med våra inre vattenvägar innebär att vi har goda möjligheter att i större utsträckning än i dag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå våra miljömål. Det är angeläget att inte svenska särregler införs som fördyrar eller försvårar användningen av de inre vattenvägarna.

Både järnvägsnät och vägnät lider runt om i vårt land av kapacitetsbrist på sina håll. Att öka andelen transporter till sjöss innebär att vi på ett effektivt sätt kan optimera användningen av vårt transportsystem. Det är viktigt att hänsyn tas till de behov som är kopplade till farleder, slussar och kanaler för att svara mot sjöfartens krav. Såväl Mälarenregionen som Vänerregionen kräver en god infrastruktur för inlandssjöfart för att täcka behoven från näringslivet och medborgarna. Mälarenprojektet som nu pågår är ett intressant exempel på hur förutsättningarna för transporter till sjöss kan stärkas. Projektet omfattar en rad anläggningsarbeten i Södertälje kanal och sluss där det sker en breddning av kanalen. Projektet ska stå klart 2018 och kommer bidra till ökad sjösäkerhet och stärkt kapacitet mellan Östersjön och Mälaren. Vi anser att det behöver tas ett helhetsgrepp om berörda regelverk och infrastruktur för att möjliggöra för inlandssjöfart på Vänerregionen och Mälaren.

Sveriges geografiska läge gör att vi har en stor styrka vad gäller sjöfart och vi måste ha hamnar som är anpassade därefter. En corehamn är en prioriterad hamn inom EU och innebär att hamnen kan få del av de ca 300 miljarder kronor som EU satsar på infrastrukturen mellan 2014 och 2020. En corehamn är vidare en del av det europeiska nätverket TEN-T som har till syfte att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU. Fem svenska hamnar ingår i corestatusen: Stockholm, Trelleborg, Malmö, Luleå och Göteborg. Genom att värna och utveckla våra corehamnar stärker vi Sverige som en sjöfartsnation.

En viktig del för våra hamnar är goda landanslutningar med bra möjligheter att frakta vidare gods med tåg eller lastbil, och det är ett arbete som måste prioriteras. I dag finns utvecklingsbehov i våra corehamnar för att möjliggöra nya arbetstillfällen och stärkt tillväxt, exempelvis behöver tillräcklig kapacitet för landanslutningar säkerställas. Sjöfarten har stor potential att möta de växande godsflödena till den skandinaviska halvön och en utveckling av hamnarna måste prioriteras. Våra hamnar måste ges förutsättningar att ligga i framkant för att kunna ta emot nytt, modernt tonnage. Det är viktigt att satsningar på väg och järnväg hänger samman med hamninfrastruktursatsningar då de är nödvändiga för att frakta gods vidare.

Grundprincipen för investeringar i allmänna farleder och slussar är att staten ansvarar för finansiering av investeringsåtgärder fram till hamnområdesgränsen. När det gäller de av EU utpekade corehamnarna krävs ett nära samarbete mellan staten och respektive huvudman för hamnarna då man samfällt har ett särskilt intresse av att hamnarnas konkurrenskraft och möjlighet att ta emot moderna fartyg består, som en del i det europeiska transportnätverket TEN-T.

Göteborgs hamn

Göteborgs hamn är Skandinaviens största hamn. Det är den sista anhalten för stora delar av svensk industris varor innan de skeppas ut i världen. Totalt beräknas nära 30 procent av Sveriges utrikeshandel och 65 procent av Sveriges containertrafik passera Göteborgs

hamn. Det innebär att mer än 800 000 containrar passerar genom hamnen årligen. Göteborgs hamns betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige går därmed inte att underskatta. För att bibehålla vår konkurrenskraft och värna Göteborgs hamn som Skandinavians största behövs investeringar.

För att möjliggöra att Göteborgs hamn ska kunna ta emot de största oceangående containerfartygen oberoende av lastmängd behöver de omkringliggande farlederna fördjupas. Att fördjupa farlederna är viktigt för att stärka hamnens konkurrenskraft, vilket har en direkt koppling till jobb och tillväxt i Västra Götalandsregionen och resten av Sverige. Trafikverket har i en studie visat att investeringar av detta slag har en hög samhällsekonomisk lönsamhet. Investeringar i muddringsåtgärder för att stärka Göteborgs hamns möjligheter att fortsätta växa bör övervägas i åtgärdsplaneringen.

Luleå hamn

En stor del av industrin i norra Sverige använder sig av Luleå hamn för sina godstransporter. Mot bakgrund av ökningen av gods från gruvindustrin i framför allt Norrbotten är kapacitetshöjande åtgärder för Luleå hamn, framför allt i form av muddring, direkt nödvändiga. Luleå är en av de hamnar som valts ut som strategiskt prioriterad hamn av EU TEN-T och projektet får även ekonomiskt stöd från EU.

I dag används framför allt två befintliga utskeppningshamnar, Narvik och Luleå, av gruvnäringen i norr. Utskeppning som sker från Narvik är betydligt större än den volym som skeppas ut från Luleå. Gruvnäringen efterfrågar en utveckling av Luleå hamns farledskapacitet så att större, mer djupgående fartygstyper kan hanteras. Det skulle innebära kostnadseffektivare transporter och bidra till att stärka svensk konkurrenskraft.

År 2015 trädde svaveldirektivet i kraft i Sverige. Det bedöms kunna påverka malkunders val av leverantör då det ökar transportkostnaderna i Östersjön. Med tanke på att svaveldirektivet inte berör gods som skeppas ut från Narviks hamn krävs åtgärder i linje med ovan nämnda för att inte den svenska industrins internationella konkurrenskraft ska påverkas negativt.

Det bör därmed övervägas om medel för investeringar i kapacitetshöjande åtgärder i Luleå hamn kan reserveras i åtgärdsplaneringen.

Cykel

Cykeln som transportmedel har en rad fördelar. Den har en positiv inverkan på folkhälsan, vilket är viktigt eftersom vi i dagens moderna samhälle är alltmer stillasittande. Cykeln minskar även utsläppen av växthusgaser samt trängseln på våra gator och vägar. Moderaterna anser att det är viktigt fortsätta arbetet med att få fler att välja cykeln.

Det finns flera förbättringar att göra för cyklister, bl.a. i stadsmiljö för att stärka cykelns roll som transportmedel. Det är oroande att cykelolyckorna ökar. För att vi ska nå nollvisionen bör det därför prioriteras mer forskning och statistik vad gäller cykling för att öka både användande och säkerhet. Riksdagen har riktat två tillkännagivanden till regeringen. Ett om att ta fram en nationell cykelstrategi och vikten av en sammanhängande cykelinfrastruktur och ett om att se över möjligheterna att förenkla och göra det säkrare att cykla i stadsmiljö. Regeringen aviserade att strategin skulle komma under våren 2016, men den har ännu inte presenterats och det är angeläget att

den kommer på plats så att stat, regioner och kommuner kan arbeta samlat för ett ökat cyklande.

Sverige behöver bli bättre på att säkerställa att cykeln som trafikslag inkluderas vid planering och utbyggnad av infrastruktur. I dag är mycket av vår infrastruktur anpassad för bilar och inte cyklar. En viktig punkt är att kommuner ytterligare ökar sina ansträngningar för öka samordningen sinsemellan för att den totala samhällsnyttan av en utbyggd cykelinfrastruktur blir så stor som möjligt.

Även inom cykelområdet bidrar ny teknik till nya möjligheter. Vissa väljer bort cykeln särskilt på långa avstånd för att den upplevs som för fysiskt utmanande eller för långsam. Lösningen på det är en elcykel som i princip är en standardcykel med el-assistans. El-assistansen innebär att cyklisten kan ta sig fram bekvämt och utan nämnvärd ansträngning. Antalet elcyklar ökar snabbt i Europa och enbart i Holland säljs över 200 000 elcyklar varje år. En ökad användning av elcykel som transportmedel skulle med största sannolikhet innebära att fler väljer cykeln framför bilen på längre pendlingsavstånd än i dag. Moderaterna vill därför främja användningen av elcyklar genom att bättre anpassa utformning av infrastruktur och regler för denna nya form av cykling.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är en investering i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Syftet med Sverigeförhandlingen är att skapa ett modernt och mobilt land samtidigt som det stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. Sverigeförhandlingen inkluderar utredning av flera olika projekt i form av nya stambanor för höghastighetståg, ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark, en östlig förbindelse i Stockholm, ett uppdrag om att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne och i samband med det ingå överenskommelser med berörda aktörer om ett antal möjliga cykelåtgärder samt att pröva förutsättningarna för att bygga ut järnvägen i norra Sverige. Förhandlingen omfattar med andra ord flera delar och en förhandlingsperson har tillsatts för att skapa samordningsvinster mellan bostäder och infrastruktur och för att säkerställa en ansvarsfull finansiering. Sverigeförhandlingen ska senast den 1 december 2017 presentera sin slutrapport för regeringen.

I ljuset av den kraftiga kostnadsökningen och att projektet beräknas vara samhällsekonomiskt mycket olönsamt säger Moderaterna nej till att bygga en ny höghastighetsjärnväg. Vi vill dock betona att Sverigeförhandlingens övriga uppdrag ska fortsätta och vi ser fram emot att ta del av förhandlingens slutbetänkande i december 2017.

Storstadspaketet

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessa tre regioner bidrar starkt till svensk tillväxt och växer kraftigt. För att främja utvecklingen krävs investeringar i infrastruktur som ger hög tillgänglighet och fler bostäder. Förhandlingsfasen mellan Sverigeförhandlingen och

berörda kommuner inleddes i februari 2016 och kommer att avslutas som senast i december 2017.

Sverigeförhandlingens slutrapport och överenskommelser om medfinansiering med berörda parter utgör en viktig del av det fortsatta arbetet med åtgärdsplaneringen.

Cykel

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att ingå överenskommelser med berörda aktörer som inkluderas i storstadspaketet. Arbetet syftar till att öka tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och en förutsättning är att cykelåtgärden knyter an och ökar nyttan av de andra storstadspaketsinvesteringarna. Cykeln utgör ett viktigt transportsätt som kan bidra till att minska utsläppen från transportsektorn och bidra till målet om ett fossilfritt Sverige 2045.

Östlig förbindelse

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för en östlig förbindelse i Stockholm. Den skulle utgöra den sista nödvändiga delen för att fullfölja bygget av en ringled runt Stockholm. En östlig förbindelse sträcker sig från Södra länken vid Sickla till Norra länken strax väster om trafikplats Värtan. Tunneln skulle koppla samman södra och norra Stockholm och minska trycket på övriga förbindelser som går över Saltsjö-Mälarsnittet så som Essingeleden och Stockholms stads innerstadsbroar.

En östlig förbindelse bör byggas och behövs för att fullfölja arbetet med en ringled runt Stockholm. Det skulle ge stora nyttor för hela regionen och avlasta Stockholms innerstad från trafik vilket innebär att miljön, säkerheten och framkomligheten skulle förbättras. Förhandlingar med berörda kommuner om medfinansiering pågår inom ramen för Sverigeförhandlingen. Utfallet av förhandlingarna och en eventuell användning av brukaravgift är komponenter som kan vara del av den slutgiltiga finansieringslösningen av projektet.

Järnvägen i norr

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att pröva och analysera förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner. Effektiva, pålitliga och kapacitetsstarka järnvägstransporter är av stor vikt för näringslivet i norra Sverige. Brister i transportsystemet i norr slår mot jobb och tillväxt i hela landet och försvagar svensk konkurrenskraft.

I kapitlet om brister i transportsystemet lyfts behovet av kapacitetsförstärkningar på vissa järnvägsstråk i norra Sverige. Sverigeförhandlingen kommer senast i december 2017 redovisa vilka slutsatser de har dragit av sitt arbete. De kommer utgöra ett viktigt underlag inför kommande åtgärdsplanering som lägger grunden till nästa nationella plan. Regeringen har att inom ramen för fastställande av en nationell plan ett ansvar för att lösa frågan långsiktigt och hållbart.

Ny fast förbindelse Helsingborg–Helsingör

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att ta initiativ till och föra samtal med företrädare för Danmark om en ny fast förbindelse mellan länderna samt att lämna ett förslag på hur

den fortsatta hanteringen av frågan kan se ut. Trafikverket har även fått i uppdrag att bl.a. se över frågor rörande kostnader, uppskattade samhällsnyttor och finansieringslösningar, vilka kommer att redovisas under hösten 2016.

Trafikverket bedömer i Kapacitetsutredningen att det på lång sikt finns ett behov av ökad kapacitet i transportsystemet i Öresundsregionen. Ökad integrering och väntad kraftig tillväxt av import och export är två av orsakerna. En ny förbindelse skulle främja jobb och tillväxt på båda sidor av Öresund och bidra till ett mer robust transportsystem. När det gäller frågan om att bygga en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige är det viktigt att faktorer som ekonomiska förutsättningar, fysiska planeringsförutsättningar och samarbete mellan berörda aktörer i de både länderna beaktas. Sverigeförhandlingens bedömning är att kontakt med danska företrädare kan tas under 2017.

Vi är positiva till att bygga en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. De underlag som Trafikverket ska redovisa till Sverigeförhandlingen kommer utgöra viktiga delar i det fortsatta arbetet mot att nå en överenskommelse mellan våra två länder.

Gränsöverskridande trafik

En stor andel av alla de transporter som sker i Sverige utgörs av gods som ofta har sin slutdestination utomlands. Eftersom Sveriges välstånd till stor del bygger på export av varor och tjänster är det av största vikt att den gränsöverskridande trafiken fungerar väl. I många delar av landet sträcker sig även arbetsmarknadsregionerna bortom landsgränser. I Malmö och Öresundsregionen är Köpenhamn en naturlig del av arbetsmarknaden och i exempelvis Värmland är Oslo en region som sysselsätter många människor. I dessa regioner behöver både väg- och järnvägstrafiken fungera på båda sidor gränsen om människor och företag ska kunna dra nytta av det gränsöverskridande utbytet.

Det finns ett antal viktiga stråk i den gränsöverskridande trafiken som behöver ha en tillförlitlig standard både vad gäller järnväg och väg. Exempelvis måste trafiken över Öresundsbron fungera för att svenska företag och arbetspendlare inte ska drabbas negativt. Ifall en störning sker på bron eller längre söderöver kan det få omfattande konsekvenser. I maj 2016 stängdes Öresundsbron av i båda riktningarna efter att en olycka inträffat i en av tunnlarna i anslutning till bron. Olyckan illustrerar hur känsligt vårt transportsystem kan vara. I november 2012 spårade ett godståg ur vid Farris i Danmark och orsakade skador på rälsen som fick repareras i två veckor. Då blev järnvägstransporterna med färja via Trelleborg det enda alternativet för den svenska exportindustrin.

För att öka robustheten i systemet bör regeringen därför ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet.

På senare tid har arbetspendlingen i Öresundsregionen även försvårats av id-kontrollerna. Dessa bör därför utföras på ett sätt som medför en så begränsad negativ inverkan på arbetspendlingen som möjligt.

Det är viktigt att betona betydelsen av Copenhagen Airport för stora delar av södra Sverige. I en alltmer integrerad Öresundsregion spelar flygplatsen en avgörande roll för många boende på den svenska sidan av sundet. Anslutningarna till och från Copenhagen Airport behöver fungera smidigt för att främja jobb och tillväxt i både Danmark och

Sverige. Det är särskilt viktigt att betona i ljuset av de id-kontroller som införts och som skapar dagliga problem för de svenskar som behöver ta sig till och från flygplatsen.

Ett annat viktigt gränsöverskridande trafikstråk är vägen och järnvägen mellan Göteborg och Oslo. Göteborg är i realiteten Norges största hamn och godstrafiken mellan Göteborg och Oslo är omfattande. En stor del av transportarbetet mellan städerna sker i dag på väg då järnvägen inte uppfyller de omfattande krav som gods- och persontrafiken ställer. Ska Göteborg behålla sin ställning som Nordens största hamn måste trafiken till och från staden fungera på ett tillfredsställande sätt.

Kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen mellan Göteborg och Oslo är av betydelse för både Norge och Sverige.

Ett stort ansvar för att den gränsöverskridande trafiken fungerar mellan Sverige och våra grannländer ligger hos regeringen. Det krävs att samarbetet kring trafikfrågor fungerar och att en gränsöverskridande samverkan kring trafikplanering sker när detta är nödvändigt. Insikten om att trafiksituationen i Danmark, Norge och Finland även påverkar svenska arbetsmarknadsregioner är viktig och bör därför ges utrymme i dialogen med respektive lands regeringar.

Genomförandet av det transeuropeiska nätverket för transporter, TENT-T, ska bidra till att skapa tillgänglighet till unionens alla regioner och bidra till en hållbar tillväxt samt social, ekonomisk och territoriell sammanhållning. TEN-T ställer krav på att utveckla stomnätet till 2030 och Sverige ingår i korridoren Skandinavien–Medelhavet. Stomnätskorridorerna, som totalt är nio stycken, utgör ett av de viktigaste verktygen för en samordnad planering av gränsöverskridande infrastruktur för EU:s medlemsstater.

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Boriana Åberg (M)

Sten Bergheden (M)

Erik Ottoson (M)