

Kommittémotion

Motion till riksdagen: 2014/15:2318

av Lars Hjälmered m.fl. (M)

Hållbara och pålitliga kommunikationer i hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckling och vidmakthållande av statens infrastruktur bör utgå från beslut om åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomförandet av beslutade projekt inte bör skjutas på framtiden eller helt tas bort ur åtgärdsplaneringen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avtal för finansieringslösningar inte bör rivas upp.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur järnvägsunderhållet ska organiseras.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att byggstoppet för Förbifart Stockholm ska upphävas och att anläggningsarbetet ska återupptas senast den 1 januari 2015 för att projektet ska kunna utföras inom utsatt tidsram och med överenskommen finansiering.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tyngre lastbilar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta längre och tyngre lastbilar på delar av vägnätet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avståndsbaserad vägslitageskatt inte bör införas.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fossiloberoende fordonsflotta.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksäkerhet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cyklande.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kollektivtrafiken.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygplats bör bevaras och utvecklas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en förhandlingsperson för bostadsbyggande på citynära flygplatser inte bör tillsättas.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att flygskatt inte bör införas.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en sammanhållen och långsiktig flygstrategi bör utformas i samråd med flygbranschen för att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om passageraravgifter för flyget.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tonnageskatt.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om it och bredband.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om mobiltelefoni.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdraget för den förhandlingsperson som utsetts för att pröva förutsättningarna för utbyggd infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande inom ramarna för Sverigebygget bör fortlöpa.

Inledning

Sverige är till ytan EU:s tredje största land och avståndet mellan de norra och södra delarna är det största inom unionen. Väl fungerande kommunikationer är avgörande för jobb och hållbar tillväxt i hela landet. För att landet ska vara konkurrenskraftigt måste det knytas samman med vägar, järnvägar, elektroniska kommunikationer, flyglinjer och ha goda förutsättningar för sjötransporter.

Inriktning för kommunikationspolitiken

Ett starkt transportsystem

Infrastrukturen i Sverige behöver förstärkas och byggas ut. Det finns ett stort behov av underhålls- och reinvesteringssatsningar i den statliga infrastrukturen, särskilt på järnvägen.

I oktober 2012 fastställde alliansregeringen de ekonomiska ramarna för den nationella transportplanen genom proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem. Där avsätts totalt 522 miljarder kronor som ekonomisk ram för planperioden – en historiskt stor satsning, vilket motsvarar en ökning med 20 procent från föregående planperiod. Av detta ska 281 miljarder kronor användas för att utveckla infrastrukturen och 241 miljarder kronor gå till underhållsinsatser, varav 155 miljarder kronor till vägar och 86 miljarder till järnvägar. I april 2014 fastställdes prioriteringen för hur transportsystemet ska utvecklas genom skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025. I dessa beslut ingår bland annat att byggandet av Förbifart Stockholm ska sättas igång i år (2014) och att anläggandet av de första delsträckorna för nya stambanor för höghastighetståg Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ska påbörjas innan planperioden löpt ut. Moderaterna anser att utvecklingen och vidmakthållandet av den statliga infrastrukturen bör utgå från dessa beslut. Genomförandet av beslutade projekt bör inte skjutas på framtiden eller helt tas bort ur åtgärdsplaneringen. Avtal om finansieringslösningar för olika projekt bör inte rivas upp, eftersom det orsakar onödiga merkostnader för skattebetalarna, förlorade jobb och hämmar det svenska näringslivets konkurrenskraft.

Järnväg

Utveckling och underhåll av järnvägen

Järnvägstrafiken i Sverige har under en längre period ökat kraftigt. Denna utveckling förväntas fortsätta framöver. Ny kapacitet bör därför tillföras järnvägssystemet genom nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Det handlar om att tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av transporter. Nya stambanor innebär en historisk satsning på hållbart resande som avsevärt ökar den samlade järnvägskapaciteten, knyter de tre storstadsregionerna närmare varandra och frigör utrymme för gods- och arbetspendlingstrafik på befintliga stambanor. Nya stambanor har också stor betydelse för mellanliggande regioner och för övriga Sverige. Det befintliga järnvägssystemet kan i högre utsträckning användas för godstransporter och regional pendeltågstrafik. Fler kan få jobb när det blir enklare att flytta och att pendla. Restiderna mellan Stockholm–Malmö och mellan Stockholm–Göteborg

kommer att förkortas avsevärt. Sammantaget skapas ett mer robust järnvägsnät som är till nytta för hela Sverige och kommer att främja ett ökat tågresande, vilket kan bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken. Den prioritering som gäller för järnvägssatsningar i åtgärdsplaneringen bör fortsatt gälla.

Anslaget för järnvägunderhåll ökades väsentligt av alliansregeringen till totalt 86 miljarder för planperioden 2014–2025. Den höga nivån ligger i linje med vad Trafikverket har angivit behövs för att återbygga järnvägens funktion, robusthet och tillförlitlighet. Vi anser att det fortsatt bör vara högt.

Hur ska järnvägsunderhållet organiseras?

Sedan 2010 upphandlar Trafikverket allt järnvägsunderhåll i konkurrens. Det har, enligt Trafikverket, gjort underhållsarbetet upp till 25 procent mer effektivt – vi får alltså mer underhåll för pengarna. Moderaterna anser att det är en god ordning, även om Trafikverket i viss utsträckning har behov för förbättringar i sin egenskap av beställarorganisation. Våren 2013 tillsatte alliansregeringen en utredning om järnvägens organisation (SOU 2013:83). Förslag till förbättringar av underhållsverksamheten kommer att avges när slutbetänkandet avges i juni 2015.

Regeringspartierna har gått till val med att järnvägsunderhållet ska återföras till Trafikverket och att upphandling av underhållskontrakt i konkurrens inte längre ska göras i rådande ordning. Moderaterna anser att det vore direkt skadligt för effektiviteten i järnvägsunderhållet. Dessutom medför återreglering en omfattande risk för att statens finanser påverkas negativt, när möjligheten att upphandla tjänster i konkurrens går förlorad. Vi anser att regeringen ska invänta utredningens slutbetänkande innan eventuella förslag till förändringar avges.

Väg

Utveckling och underhåll av vägsystemet

Företag ska kunna verka i hela Sverige. De ska kunna hitta rätt kompetens och transportera sina varor och produkter. Därför är satsningar på näringslivets transporter viktiga. Vi vill fortsatt göra förbättringar för gruv- och skogsnäringarna och andra näringar som har ett stort behov av transporter, genom både utpekade projekt och generella anslag, till exempel det till enskilda vägar.

Regeringen har föreslagit kraftiga minskningar i anslaget för väginvesteringar. Vi är mycket kritiska till detta eftersom viktiga investeringar skjuts på framtiden eller förblir

ogjorda. Den prioritering som gäller för vägsatsningar i åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025 bör fortsatt gälla.

Byggstarten av Förbifart Stockholm har på mycket tveksam grund skjutits upp och den avtalade finansieringslösningen är i fara. För Stockholmsregionen innebär detta att transportsystemet fortsatt är underdimensionerat, med fortsatt trängsel och köer som följd. Utan Förbifart Stockholm finns stor risk att de södra och norra delarna av Stockholm utvecklas separat, när staden växer med utebliven kontakt över Saltsjö–Mälarsnittet. Detta är inte bara kostsamt för Stockholmsregionen, utan hela landets näringsliv. Moderaterna anser att beslut som har fattats i god demokratisk ordning ska utföras inom utsatt tid och därmed att byggstoppet för Förbifart Stockholm ska upphävas och att anläggningsarbetet ska återupptas senast den 1 januari 2015 och att projektet ska kunna utföras inom den tidplan som ställts upp och inom ramarna för den finansiering som beslutats om.

Anslaget för vägunderhåll ökades väsentligt av alliansregeringen och vi anser att det fortsatt bör vara högt. Alliansregeringen ökade väsentligt stödet till enskilda vägar och vi anser att anslagsnivån fortsatt bör vara hög. Alliansregeringen ökade anslaget för bärighet och tjälsäkring på vägar. Regeringen har minskat det anslaget, vilket vi är kritiska till.

Effektiva vägtransporter

Lastbilstransporter kommer fortsatt att vara en bärande pelare för näringslivets transportbehov. Den största delen av transporterna är kortare än 30 mil och är i mycket stor utsträckning av sådan art att det vare sig är lämpligt eller möjligt att utföra transporterna på annat vis. Därtill kommer bl.a. skogsnäringens transporter, vilka inte går att flytta till andra transportslag i någon nämnvärd utsträckning. Moderaterna vill tillåta en högre vikt på lastbilar, för att förbättra för skogs- och gruvindustriernas transportmöjligheter. Detta ger högre effektivitet i transporterna, med minskad bränsleåtgång och mindre utsläpp av koldioxid, utan att trafiksäkerheten påverkas negativt.

Moderaterna vill också gärna se längre fordon. En Trave Till-projektet (ETT-projektet) är en forskningsinsats i vilken längre (30 meter) och tyngre (90 ton) fordon har prövats för skogsindustrin. Projektets resultat visar på att energiåtgången minskade med drygt 20 procent och att transportkostnaderna minskade med omkring 20 procent, utan att trafiksäkerheten påverkades negativt och utan att vägslitage ökade. Resultatet är alltså billigare transporter med mindre miljö- och klimatpåverkan. Moderaterna anser att

dessa goda resultat bör tas fasta på och vi vill därför gå vidare med regeländringar för att längre och tyngre fordon ska kunna trafikera delar av det svenska vägnätet. De stora avstånden i landet är en hämmande faktor för näringslivets konkurrenskraft. Regeringspartierna har varit tydliga med att de vill införa en avståndsbase rad vägslitageskatt på lastbilstransporter (kilometerskatt). En sådan skatt kommer att slå hårt mot skogsnäringen och dem som bor och verkar på landsbygden. Dessutom skulle en sådan skatt orsaka fördyrningar i bygg- och anläggningsbranschen. Moderaterna motsätter sig att en vägslitageskatt införs.

Fossiloberoende fordonsflotta

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Denna sektor bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och här finns det största beroendet av import av energiråvara. Alliansen har satt upp ett mål om fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Alliansregeringen har gjort en lång rad insatser och vi kan redan se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilars utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt. Dock bör fler insatser komma till. Det krävs långsiktiga och effektiva styrmedel för ökad andel förnybara drivmedel med hög klimatprestanda och eldrift samt mot effektivare transporter. Att främja teknikutveckling inom detta område är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Sverige ska minska utsläppen från transporterna och bryta beroendet av fossila drivmedel.

För detta krävs långsiktiga och goda förutsättningar för förnybara drivmedel, förlängning och förstärkning av supermiljöbilspremien, till dess att ett bonus–Malus-system kan träda i kraft, samt att statligt stöd för utbyggnad av laddstolpar för elbilar införs.

Förmånsbilar som uppfyller krav för miljöbil får fram till den 31 december 2016 en nedsättning av förmånsvärdet med 40 procent. Detta är ett styrmedel som har visat sig effektivt för omställning av fordonsflottan. Det finns goda skäl att fortsatt utveckla denna typ av styrmedel.

Alliansregeringen har också tagit initiativ till olika försök med elektrifiering av lastbilar. Moderaterna ser att det finns en god potential att minska den tunga trafikens

fossilberoende genom denna typ av energiförsörjning och följer därför försöken med stort intresse.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i Sverige är god. Genom omfattande insatser, t.ex. ändrade hastigheter, mötesseparering och planskilda järnvägs korsningar, har infrastrukturen blivit säkrare. Detsamma gäller för fordonen, som i allt större utsträckning blir säkrare genom ny teknik. Genom olika initiativ har trafiksäkerheten förbättrats. Bland annat har försöken med alkobommar i Göteborgs respektive Stockholms hamnar medfört goda resultat och vi välkomnar fler liknande initiativ vid hamnar och gränsstationer.

Dock finns mycket kvar att göra. Så länge människor omkommer och skadas svårt i trafiken finns ett politiskt ansvar att bidra till att nödvändiga insatser görs för att förbättra trafiksäkerheten. Alliansregeringen fattade viktiga beslut för säkerhetskänsliga insatser på flera vägar, bland annat E20 genom Skaraborg och längs väg E22. Därtill har viktiga förslag för bättre säkerhet och regelefterlevnad i den tunga yrkestrafiken lagts. Moderaterna anser att staten fortsatt ska ta sitt ansvar för säkrare vägtrafik och är därför kritiska till regeringens minskade anslag för investeringar i nya, säkra vägar. Vi följer frågan om trafiksäkerhet med stort intresse och förutsätter att regeringen tar fortsatta steg för att uppnå Nollvisionens mål, utan att försämra förutsättningarna för jobb och tillväxt.

Cykel

Cyklandet ökar snabbt i Sverige. Det är en glädjande utveckling, eftersom det minskar trängsel i trafiken, miljö- och klimatpåverkan och samtidigt bidrar till förbättrad hälsa. Dock finns behov för fler insatser. I den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 görs stora satsningar, som vi vill se genomförda. Likaså bör Trafikverkets arbete med att samordna och stötta kommunala och regionala cykelsatsningar fortsätta. Det är viktigt att satsningarna på cykel som genomförts på alla nivåer följs upp noga. Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst i fråga om väl utformade och underhållna cykelvägar. Planering av cykling har främst hanterats på lokal nivå, men för att stimulera cykling bör dess förutsättningar beaktas vid planeringen av transportsystemet även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. För att stimulera ökad cykling pekar forskning på att ett paket av åtgärder ger de bästa effekterna. Ett väl fungerande samarbete mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå som omfattar bl.a. kunskapsspridning, arbete med regionala cykelstråk och enhetligt formspråk för vägvisning kan ge goda effekter.

Kollektivtrafik

Väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för jobb och tillväxt.

Alliansregeringen har genom den nationella planen för transportsystemet säkrat många viktiga satsningar som stärker möjligheterna för arbetspendling. Därtill kommer viktiga satsningar för kollektivtrafiken i Stockholm, med utbyggd tunnelbana, genom Stockholmsförhandlingen. Tillsammans med Alliansen vill Moderaterna göra ytterligare satsningar på utbyggd kollektivtrafik inom ramarna för Sverigebygget (se nedan).

Kollektivtrafikbranschen har tagit initiativ till Fördubblingsmålet, som syftar till att fördubbla det kollektiva resandet till år 2020 (utgångspunkt 2008). Vi anser att initiativet är lovvärt och följer arbetet med intresse. Statens roll i att bidra till fördubblingen är att ge kollektivtrafikbranschen de förutsättningar som krävs avseende infrastruktur och lagstiftning.

Flyg

Behovet av goda förutsättningar för flyget

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till Stockholm och ut i världen. Försvarmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är också beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. Bromma flygplats, tillsammans med landets många regionala, ofta citynära, flygplatser, fyller dessa funktioner.

Det övergripande målet för transportpolitiken är, i enlighet med riksdagsbeslut, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Utan de regionala flygplatsernas anslutningar ut i världen och till Bromma flygplats blir det mycket svårt att uppfylla detta mål. För att målet för transportpolitiken ska kunna uppnås finns idag ett nationellt basutbud av flygplatser, i vilket Bromma flygplats ingår. Flygplatserna som ingår i basutbudet har också status som riksintressen. Vi förutsätter att regeringen inhämtar riksdagens godkännande för eventuella förändringar i detta basutbud.

Kapaciteten vid Arlanda flygplats är inte tillräcklig för att kunna ta emot det ökade antal flighter som en stängning av Bromma flygplats skulle medföra. Det skulle innebära att tillgängligheten inom landet och ut i världen skulle minska drastiskt, med negativa följder för privatpersoner och företag. Enligt Stockholms handelskammare beräknas en stängning av Bromma flygplats medföra att 24 000 jobb går förlorade i hela landet. Det

är en politik som är direkt skadlig för jobben och därför är vi mycket kritiska till stängning av Bromma flygplats. Vi anser istället att flygplatsen ska bevaras och utvecklas.

Regeringen har aviserat att man vill tillsätta en förhandlingsperson som ska förhandla fram bostadsbyggande på citynära flygplatser. Avseende vad som anges ovan, anser Moderaterna att en sådan förhandlingspersons uppdrag är överflödigt och att tjänsten därför ej bör tillsättas.

En annan aspekt för tillgängligheten med flyg i landet är frågan om flygskatt, vilket regeringen har för avsikt att utreda. Enligt branschorganisationen Svenskt Flyg skulle en flygskatt hota 10 000 jobb. Även detta är något som Moderaterna motsätter sig. Alliansregeringen har initierat ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för inrikes och utrikes flyg. Syftet med strategin är att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt både inom flygbranschen och säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Strategin tas fram i samarbete med flygbranschens operatörer. Moderaterna anser att framtagandet av en flygstrategi bör fortsätta under dessa former.

Utformningen av Transportstyrelsens avgifter bör ändras något för att värna allmänflyget. Moderaterna anser att regeringen bör införa passageraravgifter för flyget. Detta skulle minska avgiftsuttaget till rimliga och hållbara nivåer för många företag och organisationer som fyller viktiga samhällsfunktioner, till exempel brandspaning.

Sjöfart

Sverige är sett ur ett handelsperspektiv en ö. Därför är en väl fungerande sjöfart avgörande för att landet ska stå sig i den internationella konkurrensen. Det finns potential att förbättra den svenska sjöfarten. En viktig del är att tillgodose att landanslutningarna till hamnarna fungerar bra och har god kapacitet.

Alliansregeringen har framgångsrikt initierat en maritim strategi med flera olika insatser för att stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft. Bland annat kan nämnas att det nu är möjligt för kommuner att medfinansiera viktiga satsningar i sjöfartsinfrastruktur och att mer medel har anslagits till sjöfartsforskning. Transportstyrelsen har fått i uppgift att förenkla för rederierna att inhämta certifikat, vilket vi förutsätter att regeringen följer upp.

En viktig faktor för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft är tonnageskatt. Alliansregeringen tillsatte en utredning med uppdrag att ta reda på hur en tonnageskatt bäst kan införas. Utredningens resultat presenteras under hösten 2014 och vi anser att regeringen senast under 2015 bör återkomma med förslag för införande av ett system för tonnageskatt för sjöfartsnäringen.

It och telefoni

Sverige är ledande på innovation inom it och ett starkt företagande har vuxit fram. It-branschen är både en nutids- och en framtidsbransch. Nya företag som tar fram appar, tjänster, jämförelsesajter och digital ekonomi m.m. växer fram i snabb takt.

Moderaterna är angelägna om att den innovationskraft som finns hos it-företagen tas tillvara på, för stärkt tillväxt och fler jobb.

Tillgång till bredband är avgörande för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Det förbättrar också servicenivån i hela landet. Alliansregeringen har sedan 2007 satsat ungefär 2,2 miljarder kronor på bredbandsutbyggnad. Redan idag har 99 procent av befolkningen tillgång till 4G i sina hem, vilket gör oss i särklass bäst i Europa, men vi vill att Sverige ska bli ännu bättre. Vårt gemensamma mål med Alliansen är att 90 procent av alla hushåll och företag dessutom ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020. För att nå detta har alliansregeringen satsat 3,25 miljarder kronor extra på att bygga snabbt bredband på landsbygden inom ramarna för Landsbygdsprogrammet. Vi vill också införa bredbandskoordinatorer och nationella riktlinjer för informationshantering hos myndigheterna i syfte att effektivisera utbyggnaden av bredband.

Tillgång till bra mobiltelefoni blir allt viktigare. Sverige behöver ett mobilnät med bättre geografisk täckning och som har en tillräcklig kapacitet när allt fler vill använda mobil teknik. Alliansregeringen har genomfört en lång rad åtgärder för att förbättra mobiltäckningen, som reformerad lagstiftning, förbättrad information och starkare konsumentlagstiftning. Den utvecklingen vill vi förstärka ytterligare de kommande åren vilket kommer att leda till ännu bättre möjligheter för bra mobiltelefoni och snabbt mobilt bredband, inte minst på landsbygden. Därför vill vi förbättra möjligheterna till mobil kommunikation i hela landet, bland annat genom att frigöra utrymmet på det så kallade 700 MHz-bandet.

Framtida utveckling av transportsystemet

Moderaterna har tillsammans med Alliansen aviserat att vi vill göra historiska och långsiktiga satsningar på järnväg och väg, på utbyggd kollektivtrafik och minskat byggkrångel inom ramen för vår vision för framtidens Sverige, Sverigebygget. Vi tar genom Sverigebygget ett samlat grepp kring infrastruktur och bostadsbyggande och knyter ihop vårt land. De stora infrastruktursatsningarna i Sverigebygget är följande:

- Stambanor för höghastighetståg som binder ihop Stockholm med Göteborg och Malmö samt regionerna däremellan.
- Initiativ till samtal med Danmark om ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.
- Förhandlingar om fler bostäder och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik i Stockholm, Göteborg och Skåne, som bland annat innebär att förutsättningarna prövas för en finansieringslösning av ytterligare utbyggd tunnelbana i Stockholm samt av en östlig förbindelse som knyter samman trafikledningen runt Stockholm.
- Prövning av förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, till exempel Norrbotniabanan, med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner.

För att nå målen i vår vision behövs omfattande underhållsinsatser, stora investeringar i befintlig infrastruktur och nysatsningar i transportsystemet, för att förbättra möjligheterna för såväl arbetspendling som godstransporter. Mycket av detta ligger inom ramarna för den nationella planen för transportsystemet för perioden 2014–2025, i vilken alliansregeringen har beslutat om historiskt stora satsningar på infrastrukturen. Moderaterna anser att dessa beslut ska utgöra grunden i det fortsatta långsiktiga arbetet med att göra Sverige ännu bättre.

Genom hela Sverige pågår nu väg- och järnvägsprojekt för att förbättra framkomligheten och transportmöjligheterna. Det krävs dock ytterligare satsningar för att göra det enklare att bygga och öka infrastrukturkapaciteten i framför allt storstadsregionerna. Infrastrukturinvesteringarna bör inriktas på de viktigaste transportlederna och sträckor som är särskilt betydelsefulla för arbetspendling. Det är centralt att kollektivtrafiken byggs ut i storstadsregionerna så att kollektivtrafikandelen kan öka och effektiv pendling underlättas.

En utbyggd infrastruktur minskar trängsel, möjliggör ett kraftigt ökat bostadsbyggande samt underlättar för hållbara och effektiva transporter i och kring våra storstäder. När regioner förtätas och förstoras möjliggörs ökad specialisering och ökad interaktion mellan företag och människor. Detta bidrar till högre produktivitet, till att fler företag etablerar sig i Sverige, samt till att matchningen på arbetsmarknaden förbättras när det blir enklare att pendla mellan bostad och jobb. På så sätt stärker en utbyggnad av infrastrukturen och ett ökat bostadsbyggande Sveriges internationella konkurrenskraft och rustar landet för framtiden. Effektivare transporter innebär minskad miljöpåverkan och minskade klimatutsläpp. Samtidigt behövs ytterligare insatser för att minska transporternas klimatpåverkan.

Alliansregeringen har tillsatt en förhandlingsperson för att skapa förutsättningar för fler bostäder och järnvägs- och vägsatsningar i storstadsregionerna och andra berörda regioner genom överenskommelser mellan staten, kommuner och regioner. Vi anser att förhandlingspersonens uppdrag är viktigt och förutsätter att det fortlöper.

Lars Hjälmered (M)

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Sten Bergheden (M)

Boriana Åberg (M)