

## Motion till riksdagen 2020/21:4042

av **Maria Stockhaus m.fl. (M)**

# med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige

---

## Sammanfattning

För att säkra jobb och tillväxt i hela landet behövs en välfungerande infrastruktur. Moderaternas plan handlar om hur vi skapar förutsättningar för hela Sverige. Människor och företag ska kunna lita på att grundläggande funktioner i samhället fungerar och levererar den tilltänkta nyttan. Moderaterna prioriterar därför vård av den befintliga infrastrukturen samtidigt som vi gör satsningar för att stärka transportsystemet där det behövs för att säkerställa att hela Sverige har fungerande infrastruktur.

Sverige och världen befinner sig just nu i en omvälvande tid med en pandemi som gjort att flera sektorer befinner sig i en djup och allvarlig kris. Samtidigt pågår en omfattande omställning av samhället för att bli av med fossila drivmedel och tillverkningsprocesser. Tyvärr minskar inte utsläppen i tillräckligt hög takt och regeringen bär ett stort ansvar i detta misslyckande. Alltför länge har regeringens fokus legat på ineffektiva satsningar som inte tar oss närmare våra klimatmål.

Moderaterna satsar lika mycket pengar som regeringen på infrastruktur men väljer att prioritera annorlunda för att skapa förutsättningar för tillväxt i hela Sverige. Moderaterna säger nej till höghastighetståg och prioriterar i stället att stärka alla färdslag på ett hållbart sätt med ett tydligt intermodalt perspektiv. Sverige behöver en mer robust skötsel av järnväg och väg. Forskningen visar att det enskilt mest effektiva sättet att värna skattebetalarnas pengar är att vårda och stärka den infrastruktur vi redan har. Slutligen behöver Sverige, en gång för alla, göra upp med den gamla debatten där färdslag ställs mot varandra. Moderaterna vill utforma en modern och hållbar infrastrukturpolitik med fokus på jobb, pendling och miljö. Vi tar hänsyn till skattebetalarnas pengar och inkluderar i våra satsningar alla olika färdslag för att skapa ett effektivt transportsystem i hela Sverige. Moderaterna vill se en infrastrukturpolitik som ger kraft att bygga Sverige.

# Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om medel till utveckling av transportinfrastruktur om 437 miljarder kronor.
2. Riksdagen beslutar att medel till utveckling av transportinfrastruktur ska uppgå till 404 miljarder kronor.
3. Riksdagen avslår regeringens förslag att 197 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 217 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 avslår regeringens förslag till medel till drift och underhåll av järnvägen om 165 miljarder kronor.
6. Riksdagen beslutar att medel till drift och underhåll av järnvägen ska uppgå till 178 miljarder kronor.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning av organisationen kring planering, upphandling samt genomförande av underhåll och nybyggnation av svensk infrastruktur i syfte att öka effektivitet, framdrift och förbättrad kostnadskontroll och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt arbeta för att kunna köra tåg 250 kilometer i timmen på viktiga stråk i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta nästa steg när det gäller komplettering och nybyggnation av järnväg mellan Stockholm och Oslo och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kapacitetsbrister på järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fler, längre och tyngre tåg och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsning på väg och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera ombyggnad av viktiga vägar för tyngre lastbilar, så kallade BK4, och tillkännager detta för regeringen.

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att ta fram en plan för att återställa hastigheten på de statliga vägar som sänkts på grund av dåligt underhåll och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att säkerställa de regionala flygplatsernas långsiktiga utveckling och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att långsiktigt säkra inrikesflyget till och från Stockholm och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att initiera en Arlandaförhandling i syfte att göra flygplatsen till Nordens ledande och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa infrastrukturen till och från Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sjöfartens behov och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnvägsfärjor och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en plan för landström när båtar ligger i svenska hamnar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom kommande plan förnya den svenska flottan av isbrytare och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativ finansiering av infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en plan för att hantera svensk infrastrukturens underhållsskuld och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om underfinansiering inom befintlig plan och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att projekt inom plan ska i alla delar vara fullt ut finansierade och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra 15 procent anslagskredit för alla infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att analysera förändrade pendlingsbeteenden efter pandemin, analysen ska ge underlag för ett eventuellt behov av omprioriteringar när det gäller infrastrukturinvesteringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över myndighetsstrukturen inom infrastrukturuområdet i syfte att stärka samordningen och effektivitet mellan de olika trafikslagen och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera infrastrukturlagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara världsledande avseende elektrifiering av fordonsparken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta tydliga mål för år 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag, bostäder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska arbeta inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige inom ramen för EU mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
43. 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bejaka möjligheterna och förebygga riskerna med autonoma fordon och tillkännager detta för regeringen.

## En hållbar infrastrukturpolitik för jobb och tillväxt i hela Sverige

### 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 vår konkurrenskraft krävs en fungerande infrastruktur. Det är viktigt för att företag ska kunna frakta sina varor och människor tryggt ska kunna pendla till sina arbetsplatser. Människor och företag ska enkelt kunna resa inom och till och från Sverige. Därför är det viktigt att vi vårdar och stärker befintlig infrastruktur samt att nya infrastrukturinvesteringar görs på ett hållbart sätt som stärker transportsystemet. Genom att fullt ut bejaka och stötta den snabba pågående utvecklingen av fossilfria motorer kan vi utveckla Sverige och stärka vår konkurrenskraft på ett hållbart sätt. Moderaterna tror inte på att ställa olika transportslag mot varandra. Vi behöver både flyg, järnväg, väg, sjöfart och cykel för att människor ska kunna arbetspendla och resa. Företag ska kunna ta emot och skicka sina varor genom ett tryggt och sammanlänkat godsflöde genom hela Sverige.

Sverige ska vara världsledande i elektrifiering av all infrastruktur, i att bejaka nya drivmedel som exempelvis vätgas samt säkerställa en hållbar inhemsk storskalig bio-drivmedelstillverkning. Varje transportslag ska bidra till jobb och tillväxt utan att ge avkall på klimatsmart hållbarhet. Trafikverket återkommer med en åtgärdsplanering under våren 2022 och regeringen med en skrivelse över åtgärdsplaneringen under våren 2022. Moderaterna kommer i samband med denna att återkomma med ett svar på regeringens skrivelse över Trafikverkets åtgärdsplanering. I denna motion redovisar vi, som ett svar på regeringens proposition, våra prioriteringar.

## En modern och hållbar infrastruktur

Svensk infrastruktur har stora och allvarliga problem. En majoritet av alla större projekt tenderar att bli kraftigt fördröjda och mycket försenade. Sverige har en stor underhållsskuld, i plan beslutade projekt är underfinansierade och såväl vägar som järnväg lider av bristande underhåll. Sjöfarten är underutnyttjad och det saknas ett övergripande intermodalt perspektiv som binder samman alla trafikslag och utgår från samhällsekonomisk nytta.

Sverige måste minska sina utsläpp och transportsektorn står för ca 40 procent av våra fossila utsläpp. Världen behöver det närmaste decenniet ställa om avseende energi i en omfattning som inte tidigare gjorts. Vi befinner oss nu i ett paradigmskifte där den fossilt drivna förbränningsmotorn ska ersättas med fossilfria motorer inom alla färdslag. Det finns en betydande hoppfullhet i den snabba utvecklingen där världens ledande företag och universitet över hela världen gemensamt arbetar mot att bryta med vårt beroende av fossila bränslen. Moderaternas bedömning är att det är fullt realistiskt att alla trafikslag inom en relativt snar framtid i allt väsentligt drivs fossilfritt.

Regeringen konstaterar i sin proposition att efter sju års regeringsmakt behöver arbetet med produktivitets- och effektivitetsförbättringar intensifieras. Att detta kräver en hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande i det arbetet. I realiteten är detta ett underkännande av regeringen kring den egna politiken. Regeringen har inte förmått att hejda den pågående utvecklingen med ökade kostnader för upphandling av såväl underhåll som nybyggnation. Det är en negativ utveckling som Moderaterna vill bryta med.

Underhållsskulden växer och regeringens innevarande plan är kraftigt underfinansierad. De flesta större infrastrukturpolitiska projekt blir i brist på tydliga incitament och fungerande upphandling försenade och mycket dyrare än budgeterat. Sänkningen av anslagskrediterna från alliansregeringens 15 procent har lett till ineffektiv framdrift och ökade kostnader. Lösningen från regeringens sida på växande problem har varit att återkommande ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med förslag till regeringen hur de ska lösa sina egna tillkortakommanden.

Moderaternas analys är att det behövs en mer omfattande genomlysning av arbetet med upphandling och genomförande av såväl underhåll som nybyggnation. Vi behöver se över möjligheten till förbättrad organisation, bättre upphandlingsunderlag och fler incitament i samband med upphandling att hålla budget och tidsplan samt öppna för alternativa finansieringsmodeller där detta är nationalekonomiskt försvarbart. Det behövs en plan för att komma till rätta med underhållsskulden och finansiera redan beslutade projekt. Moderaterna vill därför tillsätta en större utredning i alla dessa delar. Syftet ska vara att skapa en modern organisation som genomför projekt inom beslutad tidsram och budget.

De senaste åren har 121 mil statlig väg fått sin hastighet sänkt på grund av bristande underhåll. Arbetet med att stärka vägarna för tunga lastbilar, s.k. BK4, går långsamt och regeringens otillräckliga stöd till den av pandemin hårt drabbade flygbranschen riskerar att försämra den svenska flyginfrastrukturen. Detta riskerar att långsiktigt skada svensk konkurrenskraft. Regeringen konstaterar att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. Vidare konstaterar regeringen att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, behöver förstärkas. Moderaterna delar analysen kring vikten av att prioritera underhåll och investeringar i nya spår. Vi konstaterar dock att regeringen säger en sak men i realiteten prioriterar helt annorlunda. Regeringen saknar en plan för att beta av underhållsskulden och förmår inte

att finansiera de anslag som Trafikverket sagt behövs för att bibehålla nuvarande standard på väg och järnväg. Politik är att välja, och regeringen har gjort sitt val att gå vidare med jätteprojektet höghastighetståg. Den direkta konsekvensen av regeringens politik är att viktiga satsningar på omställning, underhåll och nybyggnation i hela Sverige skjuts på framtiden eller inte blir av.

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Regeringen har tillsatt en elektrifieringskommission i syfte att påskynda elektrifieringen och lyfter bl.a. vätgasteknik som en av flera tekniker som på sikt kommer att kunna hantera de svåraste utmaningarna för att uppnå klimatneutralitet.

Moderaterna välkomnar Elektrifieringskommissionen. Vi konstaterar dock att 89 procent av alla bilar fortfarande går på fossilt bränsle och bland nyregistreringarna är alltså 60 procent fossil drivna bilar. I dagsläget finns det mycket lite som talar för att de ambitiöst satta miljömålen kommer att uppnås. Samtidigt sker mycket innovation och utveckling på detta området. Moderaterna vill bejaka utvecklingen och att staten säkerställer de grundläggande förutsättningarna för en marknadsdriven omställning. Erfarenheter när den fossila uppvärmningen av svenska hus fasades ut på ett decennium visar att när vi gör rätt rent politiskt och skapar goda marknadsekonomiska förutsättningar sker förändringar snabbt.

## Samhällsekonomisk lönsamhet

Moderaterna tror på att forskning och utveckling kommer att minska utsläppen från alla trafikslag och vill att samhällsekonomisk lönsamhet i betydligt högre utsträckning än i dag ska styra infrastrukturpolitiken. Det är samhällsekonomiskt klokt att prioritera arbetet med att stärka hållbara gods- och pendlingsflöden samt förstärka arbetet med att binda ihop alla färdslag genom hela Sverige. Denna analys stöds av bl.a. Europeiska revisionsrätten, Trafikverket, Riksrevisionen, intresseorganisationer och ledande forskare.

## Omställning

Omställningen till fossilfria transporter drivs framåt av de största internationella företagen som kopplat sitt arbete och ekonomiska resurser till forskare på de ledande universiteten. Nya bilmodeller med bättre elmotorer presenteras varje kvartal; forskning kring vätgas och under en övergångsperiod biodrivmedel skapar möjligheter att successivt fasa ut fossilt drivna motorer inom alla trafikslag. Politiken ska bejaka detta och bidra till exempelvis en väl fungerande laddinfrastruktur för vägar, hamnar och flyg över hela Sverige samt säkra tillgången till fossilfritt bränsle.

Det ska vara lätt att ladda bilen, bussen och lastbilen över hela Sverige och lätt att hitta laddställen när man är ute och kör, och laddinfrastrukturen måste vara standardiserad på samma sätt som dagens bränslen. Familjer och företag ska känna trygghet när de investerar i ny fossilfri teknik. Ingen ska välja bort elbil av rädsla för att inte kunna ladda den.

Omställningen från fossilt till fossilfritt kopplar direkt till debatten om den svenska tillgången på el och biodrivmedel. Beräkningar visar att om Sverige ska kunna elektrifiera sin fordonsflotta krävs det ytterligare 26 TW till dagens årliga förbrukning, 140 TW.

Detta ställer krav på samhället att säkerställa en långsiktigt god tillgång till fossilfri el. För detta krävs satsningar på sol, vind, vatten och kärnkraft.

## Regionala hänsyn

Hela Sverige ska leva och utvecklas med fler jobb och bättre tillväxt. Vi vill se en politik som skapar en effektiv transportinfrastruktur i alla delar av landet. Moderaterna vill exempelvis bygga bort flaskhalsar i storstädernas pendlingsstråk, säkerställa förutsättningar för gods och resande i norra Sverige och rusta vägnätet. Infrastrukturen ska vara blodomloppet för jobb, tillväxt och pendling från norr till söder och öster till väster. Detta hållbara helhetsperspektiv med fokus på jobb, gods, pendling och tillväxt styr Moderaternas politiska prioriteringar.

## Effektivitet

Infrastrukturen ska ses som en helhet där det intermodala perspektivet, pendling och regional utveckling på ett helt annat sätt än i dag är utgångspunkten för investeringar. Projekt behöver byggas klart och hålla budget och inte som i dag delas in i mindre projekt som får full effekt först när alla delar är klara. Riksrevisionen har i flera rapporter riktat kritik mot Trafikverket när det gäller bristen på helhetssyn och effektivitet. Fyrstegsprincipen behöver stärkas genom att Trafikverket ges möjlighet att i större utsträckning finansiera steg 1 och 2. Dagens brist på kontroll av anläggningarnas status och den växande underhållsskulden på väg och järnväg är exempel på frågor som behöver prioriteras under kommande planperiod.

## Utred Trafikverket i grunden

Moderaterna vill tillsätta en utredning av Sveriges nuvarande modell när det gäller att planera och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll. Syftet är att skapa en organisation som kan få snabbare och effektivare framdrift och bättre möjlighet att hålla sig inom beslutade kostnadsramar. Vi vill för lämpliga projekt undersöka möjligheterna till olika typer av finansiering, t.ex. brukarfinansiering, OPS-lösningar och koncessionsupplägg. Moderaterna vill slutligen att utredningen ser över hur vi kan effektivisera hanteringen av olika myndighetskrav och utvärdera de krav som ställs – detta för att säkerställa att de är rimliga och inte orsakar onödiga fördyringar och förseningar.

## Moderaternas övergripande politiska analys av respektive färdslag

### Väg

Moderaterna vill prioritera att göra det svenska vägnätet mer robust och modernt. Sverige behöver ett välfungerande och effektivt vägnät och flaskhalsar behöver byggas bort och underhåll prioriteras. Vi bör skyndsamt rusta de 121 mil statlig väg där hastigheten i dag sänkts till följd av eftersatt underhåll.

Man ska kunna ladda bilen, lastbilen och flygplanet över hela Sverige. Arbetet med att bygga om vägar till BK4, anpassade för lastbilar som väger uppemot 80 ton, har inte prioriterats av regeringen. Trafikverkets preliminära bedömning är att arbetet kan vara klart runt år 2029–30. Detta ska jämföras med exempelvis Finland som påbörjade sitt arbete år 2013 och i dag har en väl fungerande infrastruktur för riktigt tunga lastbilar. Tung transporter ger färre resor, större ekonomisk lönsamhet och mindre klimatpåverkan. Arbetet med att stärka viktiga svenska vägar för tyngre lastbilar ska därför prioriteras de närmaste åren.

## Tåg

Moderaterna säger ja till att bygga ny järnväg men nej till att bygga separata nya stambanor för höghastighetståg. Vi vill i stället prioritera underhåll, godsflöden samt att bygga bort flaskhalsar vid de stora pendlingsstråken.

Moderaterna vill ta nästa steg när det gäller komplettering och nybyggnation av järnväg mellan Stockholm och Oslo. Oslo–Stockholm inkluderar nuvarande järnväg, ombyggnad på vissa sträckor och nybyggnation sträckan Kristinehamn–Karlstad och från Arvika upp till norska gränsen. Det är så vi moderater vill stärka det svenska järnvägsnätet genom att bygga på det vi har, komplettera och optimera för att öka kapacitet och tillgänglighet. Investeringen kommer enligt beräkningar att kosta 40 miljarder kronor, varav 20 är nybyggnation. Övriga 20 miljarder är investeringar i befintlig järnväg som sannolikt måste göras nästkommande planperiod för att säkerställa förutsättningar för pendling och ett ökat krav på godstransporter. 20 miljarder kronors satsning på nybyggnation innebär att restiden mellan två av Europas snabbast växande huvudstäder halveras från sex till tre timmar. Beräkningar visar att detta sammantaget är en samhällsekonomiskt lönsam investering.

Moderaterna vill se en långsiktig ambition att kunna köra tåg på de stora stråken genom Sverige i 250 kilometer i timmen. Detta arbete sker etappvis och gäller de sträckor där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Visionen 250 kilometer i timmen inkluderar pendling och gods genom hela Sverige. Att prioritera gods – och pendling på räls – under kommande planperiod är klokt utifrån ekonomi och hållbarhet.

I en rapport konstaterar Trafikverket att det finns en god potential att uppnå denna hastighet på stora delar av trafiknätet från Malmö upp till Skellefteå. Den beräknade samhällsnyttan är hög. Trafikverkets analys bygger dock på att beräkna sådant som redan finns i plan och sedan tillföra ytterligare några miljarder för att uppnå 250 kilometer på fler sträckor. Ytterligare medel kommer att behöva tillföras.

Moderaterna vill se en politik som stärker befintlig järnväg genom satsningar på underhåll, som går vidare med viktiga och lönsamma projekt – som exempelvis Ostlänken och Västra stambanan med två nya spår mellan Alingsås och Göteborg – och som bygger nya spår där det bäst behövs, inte minst kring de större städerna.

Byggandet av nya stambanor för höghastighetståg kostar minst 300 miljarder kronor och beräknas vara klimatneutralt runt år 2050. Det innebär att byggandet av dessa nya stambanor riskerar att bygga upp en klimatskuld de närmaste decennierna. Samtidigt håller alla trafikslag på att ställa om i en takt där de med största sannolikhet är klimatneutrala före år 2050. Det innebär att höghastighetståg riskerar att skada klimatet i en omfattning som aldrig kommer att kunna hämtas igen givet den snabba utveckling som sker mot fossilfrihet.



## Flyg

Flyget behövs för att långsiktigt stärka jobb och tillväxt i hela Sverige. Regeringens passiva politik under innevarande kris riskerar att leda till att viktiga delar av svensk flyginfrastruktur försvinner. Tre av fyra flygplatser i Mälardalen – Skavsta, Bromma och Västerås – riskerar att läggas ned. Detsamma gäller en rad regionala flygplatser över hela landet. Regeringen har medvetet nedprioriterat frågan om Arlandas utveckling sedan de tillträdde 2014.

Det övergripande arbetet med att förbereda allt inrikesflyg för framtida fossilfrihet bör intensifieras. Moderaterna vill långsiktigt göra alla regionala flygplatser till beredskapsflygplatser. Slutligen vill Moderaterna bygga ut Arlanda och infrastrukturen kring flygplatsen med målet att bli Nordens ledande flygplats med fler direktflyg ut i världen.

## Sjöfart

Sjöfarten är en viktig och underutnyttjad resurs för godstransporter. Sverige behöver en tydlig plan för att stärka och elektrifiera hamnar, för både laddning av fartyg och fordon som väntar på ett ankommande fartyg. Vidare behöver tillgången till möjlighet att tanka fartyg med biodrivmedel säkerställas. Svensk sjöfarts konkurrenskraft ska stärkas genom en översyn av våra nationella krav och kostnader som säkerställer att dessa sammantaget inte innebär betydande konkurrensnackdelar. Sjöfarten är unik i så måtto att rederier kan flagga sina båtar i valfritt land. Om Sverige ger sämre villkor för sjöfarten riskerar i dag svenskflaggade båtar att välja annat land med lägre klimatkrav och sämre arbetsmiljö.

Den svenska flottan av isbrytare består av tre fartyg byggda på 70-talet. Dessa behöver i närtid bytas ut för att säkerställa godstransporter från norra Sverige även vintertid. Slutligen behöver Sjöfartsverkets ekonomi och organisation i grunden utredas.

## Ekonomiska överväganden

### Inledning

Sverige är ett till ytan stort och relativt glesbefolkat land, därtill mycket exportberoende. Detta innebär att enbart vidmakthållande av befintlig infrastruktur är mycket resurskrävande. Moderaterna förespråkar att fyrstegsprincipen alltid tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket tillgodoser i dag inte i tillräcklig utsträckning steg 1 och 2. Riksrevisionen har i flera rapporter konstaterat att verkets kunskap om status på befintlig järnväg och väg inte är tillräcklig. Samtidigt visar forskning att principen vårda och utveckla befintlig infrastruktur alltid är den mest samhällsekonomiskt lönsamma. När fyrstegsprincipen fungerar täcker denna modell varje enskild aspekt och varje skede i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

1. **Tänk om.** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera.** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. **Bygg om.** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt.** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

I en rapport 2018 konstaterar Riksrevisionen att det trafikslagsövergripande perspektivet inte har fått fullt genomslag inom Trafikverket. Fyrstegsprincipen används främst för vägprojekt och bristerna beskrivs sällan så brett att åtgärder från olika trafikslag prövas. Riksrevisionen konstaterar vidare att kvaliteten på Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, där fyrstegsprincipen ska vara vägledande, är ojämn. Granskningen visar att Trafikverket inte alltid följer fyrstegsprincipen. I hälften av de granskade projekten har inte de minst omfattande alternativen, s.k. steg 1-åtgärder, prövats. Samtidigt saknar Trafikverket verktyg för att genomföra många av steg 1-åtgärderna. Moderaterna delar, i likhet med många remissinstanser, Riksrevisionens bedömning av Trafikverkets arbete. Vi föreslår därför en större översyn av hela arbetet.

## Finansieringsprinciper

I Sverige finansieras infrastruktur i huvudsak via statliga anslag. Infrastruktursatsningar är ofta omfattande och resurskrävande. Det krävs tydliga prioriteringar mellan projekt som efterfrågas. I 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 ett alternativt finansierat 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. Moderaterna är beredda att inom ramen för nästkommande plan pröva några utvalda projekt för alternativ finansiering.

Det är viktigt att slå fast att alternativa finansieringslösningar endast kan komma i fråga om de medför samma eller högre kostnadseffektivitet jämfört med anslagsfinansiering. Att inte underminera hållbarheten i de offentliga finanserna är centralt för Moderaterna. Det är viktigt när alternativa finansieringsmodeller prövas så att detta inte riskerar att leda till 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, regioner och företag samt brukaravgifter, trängselskatt och bidrag från EU. Sverige är för närvarande sämre än många jämförbara länder på att söka infrastrukturstöd från EU. I jämförelse får Danmark, i relation till yta och folkmängd, fem gånger så mycket pengar från unionen i stöd. Detta är ett exempel på en oförmåga hos regeringen som behöver förändras.

## Anslagskreditering i en myndighetspolitisk kontext

Den svenska statsapparaten bygger på årliga anslag från antagen budgetproposition. Ordning och reda i budgetprocessen, avseende att beslut tas i en helhet, är en princip som tjänat oss väl. Det finns dock en inbyggd stelhet i systemet som ibland försvårar för myndigheter att spara och tänka långsiktigt.

Infrastrukturen är ett tydligt exempel på detta. Projekt som ligger före i tidsplan riskerar att stoppas under budgetårets sista månader då årsanslaget tagit slut för att sedan återstartas efter årsskiftet. Detta skapar merarbeten och kostar mycket pengar. Alliansregeringen tog därför beslut om 15 procents anslagskredit för infrastrukturprojekt. Denna siffra sänkte Socialdemokraterna vid maktövertagandet. Moderaterna vill gå tillbaka till nivån 15 procent för anslagskreditering för infrastrukturprojekt. Detta öppnar för en mer sammanhållen process och att projekt byggs klart i tid och håller budget.

## Bristande upphandling av drift, underhåll och nybyggnation av infrastruktur

Riksrevisionen konstaterar i en rad rapporter allvarliga brister i organisationen av svensk infrastruktur. I den senaste granskningen 2020 konstateras att 28 av 31 studerade kontrakt för basunderhåll av järnvägar som löpte mellan 2017 och 2019 hade en högre slutkostnad jämfört med anbudssumman. Riksrevisionen konstaterar att de system som Trafikverket använder för att ge en fullständig och aggregerad bild av tillståndet i anläggningen, inklusive historiska och tänkbara framtida tillstånd, har brister.

Trafikverkets upphandlingsmodeller premierar inte innovation och nytänkande och går alltför strikt på lägsta pris. Slutligen kritiserar Riksrevisionen Trafikverkets upphandlingar för att kontrakten är svåra att realisera och i stället riskerar att leda till fördyringar. Samma kritik riktas i en rapport 2019 där kostnaderna för de genomsnittliga baskontrakten ökade med 41 procent.

I en rapport 2017 identifierar Riksrevisionen brister som begränsar effektiviteten i underhållsarbetet. Det handlar bl.a. om att Trafikverket saknar viss kunskap om vägnätets tillstånd, att Trafikverkets metoder för beräkning av eftersläpande underhåll i vägnätet medför stora osäkerheter och att samhällsekonomiska bedömningar inte används i tillräckligt hög utsträckning i prioriteringen av underhållsåtgärder. Därutöver finns problem kopplade till finansieringen av beläggningsunderhållet som innebär hinder för att välja de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Problemen som beskrivs i Riksrevisionens rapporter pekar inte ut en dåligt fungerande marknad utan en dåligt fungerande organisation avseende upphandling kring både nybyggnation, underhåll och ombyggnad. Sverige behöver hitta tillbaka till principer om ansvar för skattebetalarnas pengar, ordning och reda. Projekt, oavsett om det handlar om nybyggnation eller underhåll, ska färdigställas i tid och inom given budgetram.

Det krävs nu större förändringar för att komma åt utvecklingen där projekt oavsett trafikslag blir dyrare än beräknat och genomgående försenade. Moderaterna vill tillsätta en större utredning där hela den svenska modellen för att planera, upphandla och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll av infrastruktur ses över. Utredningsuppdraget ska utgå från att underlätta att använda fyrstegsprincipen. Utredningen ska vidare bejaka helhetsprincipen i alla projekt samt kartlägga hur andra länder organiserar sin upphandling av infrastruktur. Syftet är att hämta inspiration från länder som lyckas bättre än Sverige bl.a. avseende organisering och planering för underhåll samt att genomföra nya projekt snabbare och inom anslagna budgetramar.

Slutligen bör understrykas att arbetet med att utveckla svensk infrastruktur inte får stanna av i väntan på utredningens förslag. Arbetet, avseende både att förbättra upphandlingar och att fullfölja redan avtalade infrastruktursatsningar, måste fortsätta i oförminskad takt under utredningens gång inom ramen för nuvarande organisation.

## Godsflöden – se till helheten för jobb och tillväxt

I en studie från 2017 från myndigheten Trafikanalys konstateras att det övergripande bör kunna bedrivas en mer effektiv verksamhet med stöd av verklighetsbaserade data för trafik- och godsflöden. Mer träffsäkra data ger möjligheter att bättre anpassa drift och underhåll efter trafikinfrastrukturens verkliga utnyttjande samt gör det möjligt att tidigare förbereda byggandet av ny trafikinfrastruktur vid nya behov. Vidare konstateras att godstransportarbetet förväntas öka med ca 55 procent de närmaste decennierna.

Regeringen har dock inte prioriterat frågan om godsflöden. De studier som finns är fem år gamla, undantaget en studie kring coronas påverkan på godsflöden. För Moderaterna är frågan om godsflöden inom och mellan trafikslag helt central. Det är genom att man ser helheter inom och mellan trafikslag som även mindre satsningar kan göra stor skillnad för jobb, tillväxt och pendling. Moderaterna vill därför se en större utredning kring godsflöden där alla trafikslag inkluderas fullt ut både inom landet och ut mot kontinenten. Syftet är att stärka och öka effektiviteten av intermodala transporter, dvs. transport av en godsenshet som sker med utnyttjande av flera transportsätt från Skåne via Västsverige och Mälardalen och upp genom Norrland.

## Fördjupad och förbättrad analys av samhällsekonomisk nytta

Varje infrastrukturinvestering ska bedömas utifrån hur den på ett hållbart sätt påverkar jobb och tillväxt. Beräkningsunderlagen avseende samhällsekonomisk nytta behöver dock breddas och fördjupas. I dag beräknas nyttan utifrån den dagsaktuella situationen. Om nyttan av en väg eller järnväg beräknas och denna passerar en pågående större investering i exempelvis en fabrik som beräknas stå klar år 2023 får inte detta räknas in i nyttan trots att flera hundra människor inom några år förväntas pendla till den nya arbetsplatsen. Det är ett exempel på dagens begränsningar i beräkningsunderlagen. En utredning kring hur man på ett både djupare och mer övergripande plan kan förbättra framtida beräkningar av samhällsekonomisk nytta bör tillsättas där långsiktighet och infrastrukturflöden på ett bättre sätt kan tillgodoses.

## Second opinion i bedömningen av varje nytt större infrastrukturprojekt

Moderaterna vill att varje större upphandling ska innehålla en second opinion av extern granskare innan avtal tecknas, detta för att säkerställa att avtalen är realistiska avseende finansiering och tidsplan samt att risktagandet är rimligt fördelat mellan parterna.

## Moderaternas politiska förslag

### Samhällsekonomisk lönsamhet och miljömässig hållbarhet ska vara vägledande

Moderaterna vill tydligt slå fast att samhällsekonomisk lönsamhet och miljömässig hållbarhet ska vara det som styr svensk infrastrukturpolitik. Den pågående tekniska utvecklingen där dagens fossilt drivna fordon på väg, till sjöss och i luften successivt

fasas ut ger oss möjlighet att investera i de trafikslag som är mest samhällsekonomiskt lönsamma. Moderaterna vill rusta och bygga på den infrastruktur vi redan har. Vi vill binda ihop färdslag och prioritera gods- och pendlingsflöden över hela landet. Moderaterna värnar om skattebetalarnas pengar och vill stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt på ett långsiktigt hållbart sätt.

## Mer pengar till väg

Sverige har alltför länge nedprioriterat vägsatsningar i hela landet. Svenskt vägnät behöver rustas, elektrifieras och prioriteras. I det korta perspektivet är det mest akut att rusta för att återställa hastigheter över hela landet samt säkerställa att tunga godstransporter prioriteras, s.k. BK4. Under planperioden bör svensk väg elektrifieras så att företag och privatpersoner kan känna trygghet att man kan ladda och tanka fossilfritt över hela Sverige. Moderaterna satsar 20 miljarder kronor mer än regeringen för att återställa, utveckla och rusta vägar. Det är en klok politik utifrån både jobb, tillväxt och miljö.

## Prioritera ombyggnad av viktiga vägar för BK4

Arbetet med att rusta viktiga vägar genom hela landet för att kunna ta 77 ton tunga lastbilar, s.k. BK4, ska intensifieras och prioriteras. Finland har som ett exempel prioriterat detta arbete sedan 2013 och är snart klart med arbetet med att rusta för tunga vägtransporter. Sverige kan, enligt Trafikverkets senaste prognoser, eventuellt vara klart runt 2030. Tyngre transporter är viktigt för jobb, tillväxt och miljö. Färre resor sänker kostnaderna för företag och innebär mindre utsläpp. Trafikverket bör få i uppdrag att prioritera detta arbete.

## Återställa hastigheten på statliga vägar

Det senaste dryga året har hastigheten sänkts på 130 mil statlig väg till följd av bristande underhåll. Detta är ett underbetyg för hela den svenska infrastrukturpolitiken och drabbar både företag och pendlare. Trafikverket bör skyndsamt prioritera arbetet med att så snabbt som det fysiskt är möjligt rusta dessa vägar och återställa hastigheten. Ett slutdatum för detta arbete bör sättas.

## Mer pengar till järnväg

Svensk järnväg behöver rustas för pendling och gods. Moderaterna vill bygga färdigt påbörjade satsningar, gå vidare med nästa steg för satsningen halverad restid mellan Oslo och Stockholm, bygga bort flaskhalsar, binda ihop och utöka pendlingsstråk och stärka godstrafiken på räls i hela Sverige. Moderaterna satsar 13 miljarder kronor mer på rustning av järnväg än regeringen.

## Nej till att bygga höghastighetsjärnväg

Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger Moderaterna nej till höghastighetsjärnväg. Trafikverkets beräkningar pekar på kostnader om ca 250 miljarder kronor. I beräkningen ingår inte stora investeringar för bl.a. stationsområden. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på minst 300 miljarder kronor, sannolikt uppemot 350 till 400 miljarder, och projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast år 2050. De tidsmässiga vinsterna blir begränsade. Regeringen har dock valt att bortse från faktiska kostnader och kritik från forskare, Trafikverket och Riksrevisionen. Regeringen vill driva igenom den största enskilda infrastruktursatsningen på många decennier fullt medveten om att projektet är underfinansierat och att kostnader för bärande delar inte finns med i beräkningen.

Riksrevisionen riktar i rapporten ”Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnvägar” (RiR 2019:31) skarp kritik mot regeringens hantering av frågan om höghastighetsjärnväg. Riksrevisionen noterar att projektet inte bedömts enligt de riktlinjer som riksdagen och regeringen ställt upp. Genomgående har Riksrevisionen funnit att problembeskrivningarna är översiktliga och utan mer ingående analys. Riksrevisionen konstaterar vidare att varje utredning av frågan har genomförts under stor tidspress. Vidare har Riksrevisionen i sin granskning funnit att särskilt kostnadsberäkningarna länge höll låg kvalitet och att kostnaderna kraftigt underskattats. Riksrevisionens slutsats är att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda järnvägens övergripande behov och granska satsningen på höghastighetståg enligt den så kallade fyrstegsmodellen.

Moderaterna delar Riksrevisionens slutsatser. Behoven inom infrastrukturen är stora och en satsning på höghastighetsjärnväg riskerar att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Övriga investeringar i befintligt järnvägssystem och nya spår innebär att tåg kommer att färdas snabbare i framtiden, även utan höghastighetsjärnväg. Satsningar på järnvägen bör i första hand underlätta arbetspendling och godstrafik. Detta stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Moderaterna säger alltså nej till höghastighetståg. Vi delar ledande forskares, Riksrevisionens och Trafikverkets samlade kritik mot regeringen. Utredningarna av höghastighetsjärnväg, som fram till nu kostat 5 miljarder kronor, redovisar inte alla delar av projektet. Detta att redovisa projekt i sin helhet borde vara fullständigt självklart och är särskilt angeläget i ett projekt av den storlek, kostnad och dignitet som byggande av nya stambanor för höghastighetståg innebär.

## Säkerställ konkurrensneutral tillgång till järnvägens infrastruktur

Moderaterna tror på mångfald och sund konkurrens. Svensk järnväg präglas fortsatt av tidigare decenniers statliga monopol. Vi ser detta i exempelvis tilldelning av spårtider vid rusningstrafik och svårighet för konsumenterna att boka biljetter från olika bolag. Monopolet är avskaffat men strukturerna lever kvar. Det är olyckligt då en sund konkurrens driver utvecklingen och gynnar konsumenten med lägre priser och större tillgänglighet. Den svenska järnvägen behöver långsiktigt bli betydligt mer dynamisk, modern och tillgänglig. Regeringen bör säkerställa konkurrensneutralitet när det gäller tillgång till svensk järnvägsinfrastruktur bl.a. i form av tåglägestilldelning, depåttillgång och signalsystem.

## Fortsätt främja den konkurrensutsatta marknaden för underhåll av järnväg

Trafikverket fick den 14 november 2019 uppdraget att upprätta en långsiktig plan för underhåll av järnväg. Efter begäran från Trafikverket beslutade regeringen att förlänga uppdraget och utredningen presenterades den 29 april i SOU 2020:18. Utredningen föreslår i linje med de av regeringen aviserade riktlinjerna att delar av järnvägsunderhållet ska återförstatligas.

Att järnvägens underhåll och investeringar upphandlas har inneburit att våra skattemedel kunnat användas effektivare. Enligt en rapport från VTI har konkurrensutsättningen genom upphandling av järnvägsunderhåll sänkt underhållskostnaderna med ca 12 procent – detta med bibehållen kvalitet. Det är i ljuset av detta som regeringens vilja till återförstatligande blir obegriplig. Vi lever i en modern och global tid med många och stora aktörer inom järnvägssektorn. Att backa tillbaka till ett gammalt monopolliknande system kommer att generera ökade kostnader samt effektivt stänga dörren för nya och innovativa lösningar. Trafikverkets ansvar för besiktningen av skicket och underhållsbehoven på hela järnvägen ska dock ligga kvar.

Flera utvärderingar, bl.a. Gunnar Alexanderssons slutbetänkande SOU 2015:110 ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten”, pekar på Trafikverkets otillräcklighet avseende såväl upphandlingar som att bedöma järnvägen ur ett övergripande perspektiv. Detta behöver därmed förändras genom att öppnas upp, moderniseras och förbättras.

## Bygg för fler, längre och tyngre tåg

Längre och tyngre tåg ökar tågets konkurrenskraft genom förbättrad lönsamhet och effektivitet. Trafikverket har genomfört försöksverksamhet med trafik med upp till 730 meter långa godståg i Sverige. Resultaten redovisas i rapporten ”Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg” (Trafikverket 2015:17).

Ökad längd på tåg innebär att samma mängd gods kan transporteras av färre tåg och pendeltågen kan köras med fler vagnar. Det ger förbättrade pendlingsmöjligheter, minskar transportkostnaderna och frigör kapacitet på spåren. Vidare blir järnvägssystemet mindre känsligt för störningar då antalet tåg i rörelse reduceras. Längre och tyngre tåg är ett viktigt sätt att stärka Sveriges konkurrenskraft kopplat till den tunga basindustrin. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att prioritera frågan om att bygga om stationer för att kunna ta emot längre och tyngre tåg.

## Förenkla köp av tågbiljetter inom Europa

Att boka tågbiljett över hela Europa ska vara lätt. I dag ser vi en stor skillnad mellan flyget och tåget. Att boka flyg till någon europeisk destination kräver några enstaka klick hemma på datorn, trots byten och att olika flygbolag är involverade. Kontrasten till att boka tåg, som kräver mycket tid av sökande och jämförande, är stor. Detta att bidra till att på marknadsmässiga grunder förenkla resandet borde vara en viktig fråga för regeringen.

Regeringen har dock valt att i stället upphandla enstaka tågförbindelser av nattåg till Tyskland. Detta är en dyr och ineffektiv politik som sannolikt bara gynnar en mycket begränsad grupp resenärer. Moderaterna säger nej till denna dyra och ineffektiva satsning. I stället bör regeringen skyndsamt påbörja arbetet för att i dialog med bolag

och andra länder skapa förutsättningar för en marknadsdriven utveckling mot ett bokningssystem för tågbiljetter som är lika lätt och transparent som för flyget.

## Tåg 250 kilometer i timmen i viktiga stråk i hela Sverige

Gods- och pendlingsflödena genom hela Sverige är viktiga för framtida investeringar. Enligt Trafikverkets basprognos för år 2030 beräknas biltransportarbetet i Sverige öka med 28 procent på 20 år. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 48 procent och det sammanlagda transportarbetet för färdstätt bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 27 procent under perioden. För att säkerställa arbetslinjen och tillväxten i hela landet måste vi stärka alla färdslag på ett hållbart sätt.

Moderaterna vill att det ska gå att köra tåg i 250 kilometer i timmen i viktiga stråk genom hela Sverige. Detta är ett långsiktigt arbete som sträcker sig genom hela den kommande planperioden. Arbetet ska hedra fyrstegsmodellen och fokusera på godsflöden samt den regionala pendlingen. Detta är en vision som, i motsats till höghastighetståg, är finansiellt försvarbar, ger bättre förutsättningar för både pendling och gods samt inkluderar hela Sverige, en politik som stärker befintlig järnväg genom satsningar på underhåll, som färdigställer påbörjade projekt – som exempelvis Ostlänken och Västkustbanan – och som bygger nya spår där det bäst behövs, inte minst kring de större städerna.

## Ett hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag

Moderaterna står bakom de övergripande transportpolitiska målen. Där betonas vikten av att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Vidare poängteras att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger bakom investeringar i infrastruktur ska vara korrekta och rättvisande.

De transportpolitiska målen måste förstas och värderas utifrån pågående tekniska framsteg. 2019 var året när antalet elbilar i Sverige passerade 100 000 fordon. Det finns redan i dag prototyper framtagna för exempelvis elflygplan som kommer ut i trafik 2026 och tunga lastbilar drivna med vätgasbatterier. Sverige behöver därför en ny politisk inriktning som bidrar till ökad transparens och effektivitet inom hela infrastrukturpolitiken.

Moderaterna vill se en infrastrukturpolitik som ser och bejakar den innovativa tid som vi befinner oss i. Vi är övertygade om att forskning och innovation kommer att göra alla färdslag fossilfria och därmed klimatneutrala. Varje infrastrukturpolitiskt beslut bör därför bejaka principen om samhällsekonomisk lönsamhet. Moderaterna värnar skattebetalarnas pengar och vill utforma en modern infrastrukturpolitik som tar hänsyn till både miljö, jobb och tillväxt.

## Bättre samordning med våra nordiska grannländer

De vägar, flyglinjer och järnvägar som vi delar med våra grannländer bör i möjligaste mån upprustas och byggas ut i samverkan med det berörda grannlandet. I utredningen av och framtida beslut kring exempelvis eventuell ny järnväg mellan Oslo och Stockholm, ytterligare en förbindelse mellan Sverige och Danmark och framtida inrikes elflyg är samordningen mellan nordiska länder helt avgörande. Regeringen bör därför se över



möjligheten att organisatoriskt underlätta framtida gemensamma nordiska infrastruktur-satsningar

## Nästa steg när det gäller komplettering och nybyggnation av järnväg mellan Stockholm och Oslo 2.55

Moderaterna vill fortsätta bygga ihop Sverige med sina grannländer inom ramen för samarbete med privata aktörer. Sverige bör gå vidare med projektet Oslo–Sthlm 2.55. Kostnaden för projektet beräknas till 60 miljarder kronor, där beräkningar visar att staten får tillbaka 1,20 kronor på varje satsad krona. Detta ska jämföras med höghastighetståg, där snittet på Trafikverkets fyra olika alternativ ligger på 0,5 kronor tillbaka på varje satsad krona. Av de 60 miljarderna förväntas Norge betala 20 miljarder och Sverige 40 miljarder. Av dessa är 20 miljarder rustning av befintlig järnväg som sannolikt ändå måste göras.

Satsningen halverar restiden från dagens sex timmar till tre timmar med sex stopp. Norska regeringen har ställt sig positiv till fortsatta förhandlingar. Oslo–Sthlm har arbetat under en femårsperiod inom ramen för ett bolag och är i dag framme vid en punkt där bolaget presenterar en gedigen utredning med kostnadskalkyl.

Moderaterna vill att regeringen går vidare med Oslo–Sthlm. Projektet har förutsättning att långsiktigt bygga ihop arbetsmarknader över landsgränser, därtill till en mycket lägre kostnad och större samhällsnytta än exempelvis höghastighetståg.

## Säkerställ den svenska flyginfrastrukturen

Flyget är viktigt för jobb, trygghet och tillväxt i hela Sverige. I ett litet, glesbefolkat och avlångt land beroende av export är möjligheterna att snabbt transportera sig inom och utanför Sverige samt att försvara landets gränser mycket viktiga. Sverige behöver en politik som, inom ramen för beslutet om ett fossilfritt Sverige 2050, stöttar utvecklingen mot ett fossilfritt flyg genom ett hållbart flyglyft. Den tekniska utvecklingen går så snabbt att det är relevant att tala om ett pågående paradigmskifte. Moderaterna vill utreda en modell där stat, kommuner och regioner tar gemensamt ansvar för att säkerställa den svenska infrastrukturen av regionala flygplatser.

## Stötta ett framtida fossilfritt inrikesflyg

Moderaterna vill att Sverige ska ta på sig ledartröjan och stötta teknikutvecklingen genom att fatta ett antal, för flyget avgörande, beslut som är långsiktigt klimatsmarta och samhällsekonomiskt lönsamma. Politiskt måste vi gå från dagens debatt om alarmism och flygskam till att lyfta blicken och se de möjligheter forskning och innovation för med sig. Det är inte flygandet som är problemet utan dagens flygplansmotorer drivna med fossilt bränsle. Moderaterna vill att staten i samarbete med regioner och kommuner tar fram en plan för ett fossilfritt inrikesflyg på de av dagens regionala flygplatser som erbjuder kommersiell trafik. De som i dag bygger fossilfria plan ska känna trygghet att det fortsatt finns regionala flygplatser och att det exempelvis går att ladda elplan som tas i drift. En plan för ett fossilfritt inrikesflyg bör skyndsamt tas fram.

## Säkerställ goda förutsättningar för inrikesflyget till och från Stockholm

Det svenska flyget är ett kretslopp. De regionala flygplatserna är helt beroende av flygningar in mot storstäderna. Därför är frågan om flygets förutsättningar till Stockholm en nationell angelägenhet. Regeringen har underlåtit att bygga ut och utveckla Arlanda under sju år vid makten. Nu äventyrar regeringen återstarten av inrikesflyget genom att lägga ned Bromma flygplats. Frågan om Bromma flygplats och dess framtid är inte ett enskilt ärende, utan beslutet om Brommas framtid måste kopplas till en rad beslut rörande Arlandas utveckling.

## Initiera en Arlandaförhandling – gör Arlanda till Nordens ledande flygplats, en hubb för jobb och tillväxt

Arlanda flygplats är ett nav för tillväxt, handel och jobb i hela Sverige. Ett normalt år, när världen inte lamslås av en pandemi, reser mer än 26 miljoner passagerare till och från Arlanda fördelat på drygt 230 000 starter och landningar. Detta visar hur viktigt det är att skapa goda förutsättningar för Arlandas långsiktiga utveckling.

Behoven av investeringar i och kring Arlanda är stora. Swedavias långsiktiga prognoser indikerar en utveckling från dagens 26 miljoner till 40 miljoner passagerare år 2040. Företagets bedömning är för närvarande att en tredje parallellbana behöver finnas på plats runt år 2035. Regeringen har dock sedan 2014 valt att trycka på pausknappen och har inte ens tillåtit Arlandarådet att lägga fram sitt slutbetänkande med olika förslag till förändringar.

Regeringens passivitet och interna motsättningar kring frågan om Arlanda hotar jobb och tillväxt. Moderaterna vill bygga ut flygplatsen till en hubb för jobb och tillväxt med målet att bli Nordens ledande. Regeringen bör därför skyndsamt initiera en Arlandaförhandling med samtliga berörda parter för att säkerställa flygplatsens långsiktiga utveckling.

## Säkerställ infrastrukturen till och från Arlanda

Infrastrukturen till och från Arlanda är redan i dag underdimensionerad. Köerna på vägarna till och från flygplatsen, särskilt i rusningstid in och ut från Stockholm, är ofta långa. Moderaterna anser att en fungerande framtida infrastruktur förutsätter att Östlig förbindelse byggs tillsammans med en utbyggd kollektivtrafik och god tillgänglighet för av- och påstigningsplatser i anslutning till flygplatsen samt parkeringsplatser för taxibilar, privatpersoner och charterbussar. Med en prognostiserad utveckling där dagens 26 miljoner passagerare kommer att öka till 40 miljoner passagerare år 2040 måste regeringen skyndsamt tillsätta en utredning för att säkerställa en fungerande infrastruktur till och från Arlanda.

## En strategi för att samverka kring elflyg i Norden

Elflyget kommer, utifrån det vi vet i dag, att kunna köra sträckor uppemot 40 mil. Det innebär att vissa sträckor kommer att kunna flygas mellan nordiska länder. Moderaterna vill därför se en gemensam elflygstrategi med övriga nordiska länder. Detta stöttar sam-

mantaget utvecklingen av elflygplan och bidrar till att fem länder gemensamt kan bidra till att minska de fossila utsläppen.

## Stärk svensk sjöfart

Sjöfarten är viktig för svenskt näringsliv och klimatomställningen. Båtar har förmåga att frakta stora kvantiteter varor såväl som riktigt stora föremål som exempelvis lyftkranar, maskiner och som i fallet Nya Slussen en bro från Kina. Trängseln på våra vatten är väsentligt mycket mindre än på vägar och spår. Sjöfarten är viktig och kommer sannolikt att bli viktigare i vår alltmer globaliserade värld. Sveriges drygt 50 hamnar är tillsammans med inre vattenvägar en ännu delvis outnyttjad resurs som ger goda möjligheter att avlasta vägnätet och minska de fossila utsläppen.

## Säkerställ en väl fungerande infrastruktur till och från hamnar

Tillgängligheten till och från svenska hamnar är viktig för svensk sjöfart. I en transportkedja till sjöss ansvarar staten för vägar och farleder till sjöss. Hamnar och anslutning till och från dessa är ett kommunalt ansvar. När flera politiska nivåer ska samverka i en gemensam ambition att stärka svensk sjöfart behövs tydliga avtal och väl utbyggda samarbetsformer. Här finns det mycket mer att göra för att säkerställa infrastrukturen till och från svenska hamnar. Regeringen bör därför se över samarbetsrutiner mellan staten och de kommuner som ansvarar för infrastrukturen till och från svenska hamnar.

## Säkerställ att sjötrafikens olika särregler, avgifter och skatter inte sammantaget försämrar svensk sjöfarts konkurrensvillkor

En stärkt konkurrenskraft bidrar till att den svenska sjöfarten kan fortsätta utvecklas, växa och ha en hög innovationstakt. Det är i det sammanhanget mycket viktigt att sjötrafikens olika avgifter och skatter, som exempelvis farledsavgifter, lotsavgifter och stämpelavgift, inte sammantaget innebär konkurrensnackdelar för svensk sjöfart. Regeringen bör göra en översyn av skatter och avgifter med uppdrag att redovisa en sammantagen bedömning av svensk sjöfarts konkurrenskraft i en internationell kontext.

## Ta fram en plan för att säkerställa järnvägsfärjor

Antalet transporterade vagnar på tågfärjorna har de senaste decennierna sjunkit kraftigt, från 200 000 per år i början på 1990-talet till i dag knappt 20 000. I dagsläget är Stena Line det enda rederiet som driver tågferjetrafiken mellan Sverige och Tyskland. Det finns marknadsmässiga orsaker till denna förändring med bl.a. tillkomsten av Öresundsbron. Risken är dock att den svenska järnvägsferjetrafiken inom en relativt snar framtid helt kommer att upphöra. Detta gör Sverige sårbart. Det räcker med en större olycka eller en attack mot Öresundsbron för att den svenska godstågstrafiken ska vara helt avskuren från övriga Europa. Detta är oroande utifrån perspektiven näringspolitik och totalförsvaret. Regeringen bör därför se över hur svensk godstrafik kan säkerställas även i ett scenario där godstrafiken över Öresundsbron tillfälligt stoppats.

## Säkerställ landström när båtar ligger i svenska hamnar

Koldioxidfri el medför stora möjligheter för Sverige att bidra till klimatmålens uppfyllelse men skapar också nya jobb och exportmöjligheter. Industrin och transportsektorn bör i största möjliga mån dra nytta av svensk hållbar ren el. Samtidigt ställer ökad efterfrågan på el också krav på en utbyggd och driftssäker infrastruktur. Båtar som ligger i hamn med påslagna fossildrivna motorer är dyrt, omodernt och till skada för klimatet. Det finns ingen rimlig anledning att inte alla fartyg som lägger till i svenska hamnar ska drivas av landström. Regeringen bör skyndsamt tydliggöra regelverket kring detta – att båtar som ligger i hamn med påslagna motorer inte ska släppa ut fossila avgaser – och ta fram en plan för tillgången på landström i alla svenska hamnar.

## Förnya flottan av svenska isbrytare

Just nu sker stora och viktiga investeringar i industrin i norra Sverige. Dessa investeringar lägger grunden för tusentals nya jobb. De nya investeringarna ökar behovet av transporter av både gods och människor. Järnvägen längs Norrlandskusten behöver förstärkas för att säkerställa godsflöden och arbetspendling. Detta är en del av Moderaternas långsiktiga vision att kunna köra tåg i 250 kilometer i timmen genom hela Sverige. För att klara godstransporterna från norr måste även sjöfarten fungera. Det förutsätter att utvecklingen av Luleå hamn blir klar samt att isbrytningen fungerar. Moderaterna vill, som en del av ambitionen att hela Sverige ska leva, stärka godstrafiken till sjöss genom förstärkningar av hamnar och förnya den ålderstigna flottan av svenska isbrytare. Det långsiktiga arbetet för att förnya flottan av isbrytare ska in i kommande plan. Sverige och Finland genomför för närvarande ett designprojekt för isbrytare som är klart i sommar. Finland avser sedan enligt uppgift att beställa två tre isbrytare. För att få ned kostnaderna bör de förestående upphandlingarna av nya isbrytare ske i nära samarbete med Finland.

## Alternativ finansiering av infrastruktur

Trafikverket bör 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.

## En plan för att hantera svensk infrastrukturens underhållsskuld

Underhållsskulden på svensk järnväg och väg uppgår enligt Trafikverkets bedömningar till 66 miljarder kronor. Detta drabbar både företagare och pendlare och är naturligtvis inte långsiktigt hållbart. Moderaterna vill ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en plan för att successivt arbeta bort underhållsskulden kommande planperiod.

## Löften ska hållas – den medvetna underfinansieringen inom befintlig plan måste stoppas

Innevarande plan med av riksdagen beslutade infrastrukturprojekt är enligt Trafikverkets beräkningar underfinansierad med 105 miljarder kronor. Det innebär att en rad politiska beslut och löften riskerar att skjutas på framtiden alternativt inte alls genomföras. Detta att lova och politiskt besluta om satsningar men inte finansiera är skadligt. Trafikverkets beräkningar sker i 2017 års penningvärde medan regeringens proposition i stället räknas i 2021 års penningvärde. Seriösa ekonomiska bedömare uppger att Trafikverkets beräknade kostnader bör räknas upp med minst 11 procent. Det innebär att regeringen saknar ytterligare medel för att upprätthålla det som man säger sig lova i propositionen, vilket riskerar att späda på den växande underhållsskulden. Moderaterna vill att en plan för att komma i kapp underfinansieringen tas fram. Principen att löften ska hållas och beslutad plan finansieras måste värnas.

## Återinför 15 procents anslagskredit för alla infrastrukturprojekt

Som en konsekvens av Moderaternas ambition att se långsiktighet, ekonomiskt ansvar och helhet mellan trafikslag bör den 15-procentiga anslagskrediten återinföras. Denna innebär bättre möjlighet att planera projekt över budgetår och att undvika onödiga merkostnader i samband med upphandling, projektering och genomförande.

## Analys förändrade pendlingsbeteenden efter pandemin

Framtidens infrastrukturpolitik bör ta sin utgångspunkt i analyser av hur pandemin långsiktigt påverkar vårt sätt att leva och pendla. Vi vet nu att det går bra att förlägga en stor del av den samlade arbetstiden till hemmet. Detta ger bättre förutsättningar att kombinera familjebildning och karriär. Det gynnar jämställdheten långsiktigt och utmanar politiskt vår historiska förståelse avseende planering av pendling och bostadsbyggande. Fler som jobbar mer tid hemma öppnar möjligheter att bo och leva i en mångfald av orter och samtidigt ha sitt arbete någon annanstans. Vi har länge talat om den digitala revolutionen. Nu är den sannolikt här på allvar och utmanar i bred bemärkelse vår invanda norm kring 40 timmars arbete på en fysisk arbetsplats. Varje modern arbetsgivare bör bejaka digitaliseringens möjligheter. Politikens roll bör vara att uppmuntra och underlätta denna utveckling.

Vi människor är beroende av fysiska möten och relationer. Det är varken troligt eller önskvärt med ett samhälle motsvarande det vi just nu upplever där människor arbetar fysiskt isolerade i sina hem. Vi kommer även i framtiden att behöva fysiska arbetsplatser och möten. Men erfarenheterna av pandemin ifrågasätter det vettiga i att vi alla fysiskt förflyttar oss till en arbetsplats fem dagar i veckan. Om vi utmanar den invanda normen kommer enkla men viktiga saker att förbättras som att trängseln minskar och tillgången till parkeringsplatser ökar. Detta vinner alla på, även de som inte kan arbeta hemifrån, människor verksamma inom exempelvis transport, industri, vård, skola och omsorg.

Om normen ändras kan kostsamma politiska beslut avseende infrastruktursatsningar komma att revideras. Postcorona är det inte längre en naturlag att antalet pendlare ständigt kommer att öka med krav på fler spår och vägar. Vi kan i stället frigöra resurser att rusta och vårda det vi har, kraftigt bygga ut digitaliseringen över hela landet samt vara

världsledande i arbetet med att elektrifiera vägar, flygplatser och hamnar. Postcorona bör därför regeringen initiera en större utredning av pandemins långsiktiga effekter.

## Se över myndighetsstrukturen inom infrastrukturområdet

Inom ramen för den större översynen av infrastrukturens myndighetsstruktur kopplat till upphandling och kostnadsansvar bör också möjligheten att överklaga myndighetsbeslut ses över. Att kunna överklaga ett beslut är viktigt och utgör en grundläggande demokratisk princip. Samtidigt är det viktigt att hitta en balans så att möjligheten att överklaga inte missbrukas. I dag har det till följd av överklagandeproblematik blivit betydligt svårare att genomföra infrastrukturprojekt i vissa kommuner och stadsdelar än i andra. Projekt fördröjs på ett sätt som alltför ofta inte kan anses skäligt. Möjligheten att överklaga bör därför ses över. Till exempel bör kretsen som har rätt att överklaga minska påtagligt. Överklaganden bör avgiftsbeläggas och möjligheten att överklaga begränsas till när förutsättningarna förändrats påtagligt från detaljplanens införande.

## Sverige ska vara världsledande avseende laddinfrastruktur

En grundbult i omställningen, för att människor ska våga köpa och köra en elbil, är att det finns en fungerande infrastruktur för publik laddning. Brist på laddningsmöjligheter jämte begränsad räckvidd och höga inköpspriser är tre huvudförklaringar till att folk väljer bort elbil.

Det krävs en kraftig utbyggnad av publik laddinfrastruktur för att upprätthålla en fordonsflotta som består av laddbara bilar. Moderaterna satsar 1 miljard kronor i budgeten på ett stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur för lätta och tunga fordon. Målet är att snabbt bygga ett nätverk av laddstationer i hela landet. Det ska vara lika enkelt, eller enklare, att ladda din elbil som att tanka din bensin- eller dieselpbil. Sverige ska vara världsledande i utbyggnaden av laddinfrastruktur.

## Tydliga mål för år 2030 avseende utbyggnaden av laddinfrastruktur

För att nå målet att Sverige ska vara klimatneutralt år 2045 krävs ytterligare insatser. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp. Därför är det angeläget att vidta åtgärder för att närma oss Sveriges ambitiösa etappmål för transportsektorn: Växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. Fler insatser måste komma till för att nå Sveriges långsiktiga klimat- och energimål. Moderaterna vill minska transporterans klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda för såväl fordon som drivmedel samt effektivare transporter. Det kommer att behövas en kraftigt utbyggd laddinfrastruktur i form av laddstationer i städerna och laddinfrastruktur längs med svenska vägar.

Prognoser tyder på att det i Sverige kommer att finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik år 2030. Vi står med andra ord inför ett enormt tekniskifte inom transportsektorn de närmaste decennierna. Moderaterna vill ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin bör lyfta politiska prioriteringar för en trygg elförsörjning,

tillräcklig kapacitet i elnäten och smarta lösningar för att elektrifiera transporter och minska utsläppen.

Regeringen tillsatte 2020 en elektrifieringskommission med bred kompetens. Detta är något som Moderaterna länge krävt och som vi välkomnar. Det räcker dock inte med att avvakta gruppens slutrapport, utan parallellt måste regeringen, för att inte tappa tid, tillsätta en utredning med uppdrag att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av vägar.

## Inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen

Samhällets resurser ska användas på bästa sätt. Produktiviteten ska öka, forskning och innovation ska på ett tydligare sätt inkluderas och arbetet med att fasa ut fossila bränslen intensifieras. Trafikverket spelar en viktig roll i detta arbete. Exempelvis kan Trafikverket bistå anläggningsbranschen, inte minst under upphandlingsfasen, så att den i högre grad beaktar infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader genom att ta hänsyn till såväl miljö som investerings- som underhållskostnader. Syftet är en kostnadseffektiv och klimatsmart användning av våra gemensamma skattemedel. Det är viktigt att Trafikverket kontinuerligt analyserar sitt arbetssätt i syfte att uppmuntra nya tillvägagångssätt avseende att bygga och underhålla vår gemensamma infrastruktur.

Sverige ska ligga i framkant när det gäller att anamma teknikutveckling och innovation. Trafikverket bör få i uppdrag att kartlägga möjligheter och utmaningar med framtida transportlösningar i syfte att snabbt inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen. Detta ska ske på ett transportslagsneutralt tillvägagångssätt.

## Utvärdera och modernisera infrastrukturlagstiftningen

Regelverken för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplexa och svåröverskådliga. Dessa har ofta tillkommit vid olika tider och med olika syften. Fysiska, tekniska och marknadsmässiga förutsättningar förändras över tid. Lagstiftningen om effektivare planering av vägar och järnvägar bör därför utvärderas i syfte att öka effektiviteten och produktiviteten av investeringar.

## Inför nationella mål om punktlighet kopplat till ekonomiska incitament att hålla dessa

Sverige saknar nationella mål avseende punktlighet för tåg. För att öka drivkrafterna för en tågtrafik som såväl pendlare som företag kan lita på behövs mål som kopplar till ekonomiska incitament om de inte uppfylls. Det ska löna sig att göra rätt och kosta för leverantörer och företag att missköta underhåll av såväl egna fordon som spår.

## Sverige ska aktivt arbeta inom EU för harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur

Sverige behöver intensifiera sitt arbete inom EU för att harmonisera elektrifieringen av infrastrukturen inom hela unionen. Människor ska kunna känna trygghet i att kunna

ladda sin bil oavsett var man befinner sig i Europa. Detta är centralt för en hållbar utveckling av handel och resande mellan unionens länder.

## Mer svenskt stöd från EU till nationella infrastrukturprojekt

Regeringen har agerat passivt inom EU för att erhålla stöd för viktiga infrastrukturprojekt. Danmark, som jämförelse, har i relation till folkmängd och yta de senaste åren erhållit fem gånger så mycket stöd till infrastrukturprojekt som Sverige. Här behövs en tydlig skärpning av arbetet inom EU för att få stöd.

## Utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för svenska infrastrukturinvesteringar

Dagens kalkylmodeller avseende samhällsekonomisk lönsamhet bygger på hur verkligheten är i nutid snarare än förväntningar framöver. Exempelvis är kommande industriprojekt och planerat byggande av nya bostadsområden sådant som inte kan räknas in i förväntad nytta trots att dessa är exempel på förväntad ökad pendling och godstrafik. Trafikverket behöver utveckla de samhällsekonomiska analysmodellerna så att dessa tydligare räknar in förväntad ökad pendling framåt i tiden.

## Förändrad svensk lagstiftning avseende byggande av cykelvägar

Ett exempel på en brist i dagens lagstiftning är väglagens krav som ger staten ensamrätt att bygga cykelväg som är i direkt anslutning till väg avsedd för motortrafik. Riksdagen har sedan tidigare ställt sig bakom ett tillkännagivande i denna del. Regeringen bör skyndsamt säkerställa att en ny lagstiftning kommer på plats samt inom ramen för detta också se över möjligheten för kommunerna till en mer flexibel planering av cykelvägar.

## Förbättra trafiksäkerheten i samband med åtgärdsplanering

Nya digitala verktyg ger förbättrade möjligheter att planera åtgärder på ett mer trafiksäkert sätt. I dag skadas och dödas människor vid exempelvis olika vägarbeten, olyckor som i många fall kunde ha förebyggts med ett bättre förebyggande arbete. Den digitala teknikens nya möjligheter bör regeringen beakta i sina uppdrag till Trafikverket.

## Inkludera digitalisering i arbetet för att stärka trafiksäkerheten

Utvecklingen inom digital teknik ger ständigt förbättrade möjligheter att genom bl.a. information till trafikanter stärka trafiksäkerhetsarbetet. Detta arbete bör Trafikverket på ett mer systematiskt sätt arbeta med. Regeringen bör initiera en utredning kring det systematiska trafiksäkerhetsarbetet i denna del.

## Bejaka möjligheterna och förebygg risker med autonoma fordon

Den tekniska utvecklingen med ökad automatisering av föraruppgiften innebär stora möjligheter. Redan i dag ger nya bilar som standard möjlighet att förarlöst backa in på



trånga platser och garage. Detta är dock bara början. Möjligheten för framtida transporter av lastbilar och bussar att köra förarlöst kommer att spara pengar och öppna upp för bl.a. fler turer. Så långt är allt bra, men forskare varnar också för att förarlösa fordon innebär risker i form av förändrat beteende i trafiken.

Sverige bör både vara ledande avseende att implementera ny teknik och beakta riskerna med den nya tekniken. En utredning som brett tittar på alla aspekter av frågan med dess möjligheter och utmaningar bör därför tillsättas.

*Maria Stockhaus (M)*

*Sten Bergheden (M)*

*Anders Hansson (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*

*Åsa Coenraads (M)*

*Helena Antoni (M)*