

Motion till riksdagen 2020/21:4047

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

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

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen beslutar att ramen för vidmakthållande av väg ska vara 253 miljarder kronor.
2. Riksdagen beslutar att tillägga en ram för vidmakthållande av flyg på 800 miljoner kronor.
3. Riksdagen beslutar att ramen för trafiksystemets utveckling ska vara 380,2 miljarder kronor.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om nya stambanor för höghastighetståg ska byggas måste de hanteras via annan finansiering utanför ram och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avvakta med att genomföra det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnaden för nya isbrytarfartyg bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnaden för Nya Ostkustbanan bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kostnaden för fyrspår på sträckan Alingsås–Floda bör anslagsfinansieras inom ramen för nya investeringar och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra 15 procents anslagskredit för alla infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett ministerråd för transport inom ramen för Nordiska ministerrådets organisation och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ny organisering samt finansiering av de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringen redovisar i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (2020/21:151) förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen föreslår i propositionen ekonomiska ramar motsvarande 799 miljarder kronor och anger prioriteringar av åtgärder.

I planeringsramen föreslår regeringen att 437 miljarder kronor avsätts för utveckling av transportsystemet. Regeringen föreslår också att 165 miljarder kronor avsätts till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. För motsvarande ändamål på de statliga vägarna avsätts 197 miljarder kronor.

Till planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, föreslår regeringen att den ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033.

Propositionen föregicks av att Trafikverket den 30 oktober presenterade ett inriktningsunderlag som underlag med bedömningar av de förutsättningar och ramar som propositionen skulle ta ställning till.

Den ekonomiska ramen

I Trafikverkets inriktningsunderlag presenterades fyra tänkbara inriktningar för den ekonomiska ramen under planperioden 2022–2033. Utgångspunkten i Trafikverkets beräkningar för ram var 622,5 miljarder kronor. Trafikverkets inriktningar bestod sedan i två noll-scenarion där beloppet 622,5 miljarder kronor stod oförändrat men där nya stambanor för höghastighetståg låg inom eller utanför ramen. Trafikverket presenterade också två scenarion på +20 procent nivå med nya stambanor inom eller utanför ramen. Slutligen presenterade också Trafikverket ett scenario på –20 procent med nya stambanor utanför ramen.

Regeringens nu presenterade ekonomiska ram motsvarar ett +28,3 procents scenario men med nya stambanor inkluderade. Regeringen räknar emellertid på 2021 års penningvärde i sin plan där Trafikverket räknar på 2017. I förhållande till 2017 års penningvärde motsvarar 799 miljarder kronor endast +20,9 procent. Regeringens höjning av den ekonomiska ramen lägger sig därmed mycket nära Trafikverkets +20 procents-scenario med inkluderade stambanor.

När Trafikverket presenterade detta scenario innebar det följande effekter:

- Utrymmet för de tre etapperna av nya stambanor är i enlighet med gällande
- nationell plan (71 miljarder kronor).
- Alla övriga pågående och bundna namngivna åtgärder kan genomföras som
- planerat, samt ej bundna namngivna för totalt ca 17 miljarder kronor.
- Övriga namngivna ej bundna åtgärder i gällande plan senareläggs.

- Det finns inget utrymme för nya namngivna investeringar.
- Planeringsramen för vidmakthållande är tillräcklig för att upprätthålla nuvarande funktionalitet, men det eftersatta underhållet kan inte återtas.
- Satsning på BK4 är möjlig (22 miljarder kronor, vilket täcker hela behovet).
- Det finns utrymme för samhällssäkerhet och beredskap/totalförsvarets krav (11 miljarder kronor).
- Det årliga utrymmet för trimnings- och miljöåtgärder ökas något jämfört med gällande nationell plan (totalt +3 miljarder kronor).
- Det finns utrymme för ökade årliga satsningar (+20 procent) på länsplaner och stadsmiljöavtal (+9 miljarder kronor) i förhållande till gällande nationell plan).

Vidmakthållande väg och järnväg

Regeringen avsätter 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar (2021 års priser). Med Trafikverkets inriktningsunderlag anpassat till 2021 års kostnadsläge konstaterade Trafikverket en ram för underhåll av järnväg i +20-alternativen 188 miljarder kronor till järnväg och 222 miljarder kronor till väg för underhåll.

De pengar som regeringen avsatt för väg är otillräckliga för att klara de 222 miljarder kronor som krävs för underhållet av vägnätet. Inte heller finns det pengar för att avhjälpa det eftersatta underhållet, där Trafikverket identifierar 15 miljarder kronor. Bärighetsförstärkningen av vägarna från klassning BK1 till BK4 sorterar i propositionen under vidmakthållandets bärighetsåtgärder. Det belopp om 24 miljarder som enligt Trafikverket anger skulle krävas, och rymmas inom alternativet +20 procent, specificeras dock inte i propositionen. Med tanke på att pengarna för vidmakthållande i regeringens proposition är otillräckliga, måste det antas att BK4 inte kan göras annat än påbörjas som följd av propositionen.

Uppgradering till ERTMS European Rail Traffic Management System betraktar regeringen som en del av underhålls- och investeringsprojekten, dvs. den redan ansatta budgeten för vidmakthållande får finansiera även ERTMS.

Totalt sett innebär propositionen i förhållande till Trafikverkets scenario en sänkt ambition för de båda trafikslagens underhåll med 72 miljarder kronor.

Även fast det totalbelopp regeringen avsatt i sin ekonomiska ram i Trafikverkets scenario (+20 procent med nya stambanor) skulle räcka till vidmakthållande ”tillräcklig för att upprätthålla nuvarande funktionalitet” gör det inte det i regeringens egen prioritet.

Trafikverket underströk i samband med att man presenterade inriktningsunderlaget vikten av vidmakthållandet av främst våra vägar. Trafikverkets generaldirektör kommunicerade att både det lågtrafikerade och det högtrafikerade underhållet genomgår en försämring för vägsidan, och att det också börjar gälla järnvägen. Enligt generaldirektören tappar vi funktioner som vi en gång byggt upp. Parallellt med Trafikverkets inriktningsunderlag släppte Transportföretagen en rapport där de pekade på att 12,7 procent av landets statliga vägar är i dåligt skick.

Transportföretagen pekar på hur underhållsskulden – kostnaden för att åtgärda de vägar som är i mycket dåligt skick – för närvarande motsvarar 19,7 miljarder kronor. Utan ökade resurser beräknade det att skulden växer till 42 miljarder kronor till 2030. Enligt Transportföretagen leder resursbrister i vägunderhållet till att Trafikverket

tvingas prioritera högtrafikerade vägar och sammanhängande stråk. Ett polariserat vägnät skapar en klyfta mellan stad och land.

Utvecklingen av transportsystemet

Regeringen avsätter 437 miljarder kronor (2021 års priser) till utveckling av transportsystemet.

Trimnings- och miljöåtgärder

I utvecklingen av transportsystemet ingår trimnings- och miljöåtgärder. I inriktningsunderlaget ger en ekonomisk ram om +20 procent med inkluderade nya stambanor ett utökat utrymme för trimnings- och miljöåtgärder. Regeringen anger åtgärder som effektiva för att bidra till uppfyllelsen av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, men hänvisar till föregående planperiod i stället för att öka utrymmet.

Större investeringar

Regeringen anger att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 ska fullföljas. Det innebär då att utrymmet för de tre etapperna av nya stambanor i enlighet med gällande nationell plan genomförs. Att döma av regeringens kommunikation i samband med presentationen av propositionen avser de öka takten i uppförandet av stambanor så att Ostlänken (92 miljarder kronor), Lund–Hässleholm (22 miljarder kronor) och Göteborg–Borås (38 miljarder kronor) inkluderas till en för stambanorna sammantagen kostnad av 153 miljarder kronor.

Inkluderat ska också vara alla övriga objekt i nuvarande plan som i Trafikverkets beräkningar uppgår till 159 miljarder kronor.

Övriga utvecklingsmedel

I Trafikverkets inriktningsunderlag med det scenario som motsvarar regeringens (+20 procent) anges att stadsmiljöavtalen kan stärkas med 9 miljarder kronor i förhållande till gällande plan. Regeringen väljer dock att hänskjuta i vilken utsträckning omfattningen på stadsmiljöavtal kan öka till kommande åtgärdsplanering.

De årliga satsningarna på länsplaner kan i inriktningsunderlaget ökas med 20 procent. Regeringen ser dock utrymme att öka dem med 100 procent från 25 miljoner kronor till 49 miljoner kronor.

För investeringar i övrigt namnger regeringen mittseparering av vägar och genomförande av Elektrifieringskommissionens elektrifiering av de tunga vägtransporterna.

Obligatoriska kostnader

Regeringen har obligatoriska kostnader i form av ränteåterbetalning (35 miljarder kronor), Planering och stöd (18 miljarder kronor) samt Samhällssäkerhet (13 miljarder kronor).

Otillräckliga medel

Trafikverket bedömde i inriktningsunderlaget att det med regeringens nu tillsatta medel inte var möjligt med utökade ramar för nya investeringar. Inte om vidmakthållande av

väg och järnväg ska kunna upprätthållas. Regeringen kommenterar det med att de anser nya investeringar vara nödvändiga. Som konstaterats ovan sker det då på bekostnad av vidmakthållandet.

En ond cirkel upprätthålls där nya investeringar uppförs utan att det etablerade sköts. Med nya investeringar ökar även omfånget på den svällande underhållsskulden.

Av regeringens 437 miljarder kronor, 153 miljarder kronor bedöms gå till stambanor för höghastighetståg. Detta utifrån de tre objekt som nu ligger i plan, Järna–Linköping, Lund–Hässleholm och Borås–Göteborg. De obligatoriska kostnaderna uppgår till 66 miljarder kronor. De övriga kostnaderna med stadsmiljöavtal, länsplaner och trimning/miljöåtgärder landar på 110 miljarder kronor. Därefter återstår 108 miljarder kronor av regeringens anslag – som ska hantera de namngivna objekten i planen vars kostnader uppgår till 159 miljarder kronor. Utan stora förseningar för uppförande av nya stambanor till höghastighetståg går inte regeringens investeringsbudget ihop. I kontrast till detta har infrastrukturministern kommunicerat att hela systemet för nya stambanor för höghastighetståg ska stå klart till 2040.

Saknade infrastrukturslag

I övrigt ger regeringen inget som helst besked om transportslaget flyg. Transportslaget nämns inte alls i infrastrukturpropositionen. Det är särskilt graverande med tanke på att regeringen kort efter presentationen av infrastrukturpropositionen meddelade att man avser lägga ned Bromma flygplats och överflytta trafiken därifrån till Arlanda flygplats. I samband med det meddelades att man inte ser något behov av utökad kapacitet på Arlanda.

För sjöfarten finns inga ambitioner till nya investeringar. Endast den beslutade nationella planens redan tagna beslut anges gälla. Särskilt graverande för sjöfartens del är att ingenting nämndes om behovet av en ny generation isbrytare. Näringslivets transportråd framhåller hur farleder som hålls öppna året om genom en icke avgiftspåverkande isbrytning är helt avgörande för stora delar av industrin och handeln i Sverige. Det påverkar inte bara de nordligare regionerna och de svenska basnäringarna utan företag i hela landet

En infrastruktur värd namnet – Kristdemokraternas förslag för infrastrukturen 2022–2033

Kristdemokraterna bedömer det ohållbart att investera i nya stambanor för höghastighetståg och förordar att denna satsning utgår från den nationella planen och den ekonomiska ramen. I stället bör vi fortsätta att satsa på att rusta upp befintliga vägar och järnvägar samt bygga ut nya sträckor som behövs för att öka kapaciteten och funktionaliteten i det svenska väg- och järnvägsnätet. Inte minst tar vi fasta på den tyngdpunkt Trafikverket och flertalet andra aktörer lägger på vidmakthållandet av befintlig infrastruktur. Att vårda det man har måste vara utgångspunkten för ett gott förvaltarskap. Det är också viktigt att vi förstärker de viktiga godsstråken så att vi är med och förstärker de stora industriinvesteringar som sker i olika delar av Sverige.

Vidmakthållandet

Kristdemokraterna föreslår att den lagda ekonomiska ramen om 799 miljarder kronor upprätthålls. Kristdemokraterna föreslår vidare att medel för järnvägens vidmakthållande uppgår till 165 miljarder kronor.

Vidare föreslår Kristdemokraterna att de behov som identifieras i Trafikverkets inriktningsunderlag för vägsystemets vidmakthållande kompletteras så att upphämtningstakten i vägnätets tillstånd säkras och den framtida underhållsskulden minimeras. Kristdemokraterna avsätter 253 miljarder kronor till underhåll för väg. De 24 miljarder kronor som inriktningsunderlaget identifierar för att uppgradera till BK4 ingår i åtagandet för underhåll.

De ökade satsningarna på vägnätet ska också komma det statliga cykelinfrastrukturnätet till del, då detta är kraftigt eftersatt och ofta av stor betydelse för cykelpendling. Likaså bör dessa medel kunna användas för att öka möjligheten till cykling på landsbygd, där förutsättningar inte sällan försämrats av 2+1-vägar.

Kristdemokraterna vill uppmärksamma inrikesflygets betydelse för att knyta samman vårt land. Lokala flygplatser möjliggör arbetsmarknadens förstorande och står i en lovande utvecklingsfas mot elektrifiering och iblandning av biodrivmedel som gör att flyget bör uppmuntras och också faktiskt nämnas i en infrastrukturproposition. Inrikesflyget har en funktion som kollektivtrafik.

Den nuvarande krisen visar att flyget är ett känsligt system som måste ha en långsiktigt stabil finansiering. Inrikesflyget är en del av vårt kollektivtrafiksystem och de lokala flygplatserna är en viktig del av svensk infrastruktur. Men vid sidan av att de lokala flygplatserna betjänar näringslivet och privatresenärer så är det en del av vår nationella beredskapsförmåga. Lokala flygplatser används av polisen, tullen, sjukvården, räddningstjänsten och försvaret. Det gör att vi måste se till att det finns ett fungerande nät av flygplatser över hela landet. Flyget är den del av infrastrukturen som behöver hanteras i en gemensam infrastrukturplan. Vi avsätter därför 200 miljoner per år under de första fyra åren för att stödja denna del av infrastrukturen samtidigt som vi yrkar på att regeringen ska genomföra en ny utredning som ser på hur de lokala flygplatserna ska organiseras samt finansieras i framtiden.

ERTMS är ett gemensamt europeiskt system för signalstyrning. Att man ska kunna köra tåg i alla Europas länder är bra, men tyvärr ser vi att detta system har höga kostnader och lider av tekniska problem. Vi anser därför att vi ska avvakta implementeringen. En mer långsam takt stärker möjligheten att samordna implementeringen med våra grannländer. En utveckling och en implementering av ERTMS bör ske i nära samverkan med framför allt Danmark och Tyskland. Vår bedömning är därför att vi tidigast kommer att implementera ERTMS under slutet av den nu aktuella planperioden.

Totalt ser Kristdemokraterna att ramarna för underhåll totalt bör uppgå till 418,8 miljarder kronor (165 miljarder kronor för järnväg, 0,8 miljarder kronor för flyget och 253 miljarder kronor för väg).

Utvecklingen av transportsystemet

Kristdemokraterna ser ett utrymme för investeringar i projekt som är nödvändigt för ett sammanhållet land. Regeringens intention om att uppföra nya stambanor för höghastighetståg riskerar dock att underminera förutsättningarna för en trovärdig ram som utvecklar transportsystemet. Det gör också att regeringens medel för vidmakthållande är otillräckliga.

Nya stambanor för höghastighetståg uppges av Trafikverket få en byggtid mot 2045–2050, regeringen är mer optimistiska och tror de kan vara uppförda 2040. Hur detta i så fall skulle påverka regeringens kostnader i ramen 2021–2033 är inte preciserat. Regeringen motiverar uppförande av stambanorna för höghastighetståg utifrån att folk ska välja tåg med låg klimatbelastning framför andra transportslag som flyg eller bil. Samtidigt innebär uppförandet stambanorna en väsentlig källa till utsläpp vars kompensering inte kan inledas förrän bygget står klart. År 2045 finns dock skäl att förvänta sig att både flyg och vägtrafik kommit så pass långt med bruket av biodrivmedel och elektrifiering att substitutionseffekten blir minimal. Återbetalningen av de nya stambanornas klimatskuld blir då svår. Regeringen kommunicerar också djärva tankar om att stambanorna skulle kunna uppföras på 20 meter höga betongpelare, något som utöver högre cementförbrukning även skulle öka bullerföroreningarna avsevärt. Redan nu märks folkliga rörelser i Skåne och Västra Götaland där de nya stambanornas lokala miljöeffekter röner protester.

Det är vår uppfattning att om man ska genomföra utbyggnationen av nya stambanor för höghastighetståg så måste det ske via någon form av annan finansiering utanför ram. Trafikverket har också varit tydliga med att det bör ske utanför ram samt att byggnationen måste ske vid ett tillfälle om projektet ska vara samhällsnyttigt. Vi avstår därför dessa investeringar och för över dessa resurser till andra viktiga infrastrukturprojekt.

Ett fungerande godsstråk genom Sverige

Svensk politik för järnvägen har länge präglats av att man bygger enskilda sträckor utan att bygga färdigt själva stråken, vilket gör att vi inte får ut full samhällsnytta ut av gjorda investeringar. Under senare år har det skett förbättringar i delar av Norrland samt runt Stockholm, men för att gods ska kunna gå med tåg hela vägen ifrån Norrland ned till Göteborgs hamn och senare när den dansk-tyska förbindelsen Fehmarn bält är färdigbyggd hela vägen till Tyskland och övriga Europa behövs Norrbotniabanan, Ostkustbanan, Alingsås–Göteborg alla bli klara i kombination med en skyndsamt utredning av Europaspåret, en koppling med Danmark.

Med dessa sträckor får godstrafiken en väsentligt stärkt konkurrenskraft i förhållande till vägtransporterna, något som skapar en sund konkurrens på transportsidan och gynnar svensk industri. I nuläget är dessutom godstransporter på räls det mest klimatvänliga färdmedlet för gods.

Stärkt lokaltrafik skapar starkare arbetsmarknadsregioner

För flera järnvägssträckor i Sverige bär regionerna ansvaret för att utveckla det lokala järnvägssystemet. En övergripande målsättning med den regionala trafiken är att förbättra möjligheten för arbetskraftspendling till förmån för mindre städer och tätorter att utvecklas. Vi stärker de regionala trafikpotterna med ytterligare 6 miljarder vilket gör att regionerna kommer att få 55 miljarder att hantera för de regionala infrastrukturplanerna. Detta gör att regionerna kan fortsätta att utveckla regionala vägar, cykelvägar, kollektivtrafik och länstrafik med flera stationer på mindre orter med flera stationer på mindre orter. Det stärker lokalsamhället samtidigt som det underlättar för människor att arbeta pendla inom ett större område.

Stärk kostnadskontrollen och den finansiella styrningen

Det är angeläget att kunskapen om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter stärks för att hålla kostnaderna inom infrastrukturen på en låg nivå. Detta för att hålla ramarna och stärka insatserna som tillgängliga medel erbjuder.

Samordna digitaliseringens infrastruktur med andra myndigheter

Digitalisering av arbetsprocesser och information effektiviserar och tillgängliggör hanteringen av data till underlag för mindre klimatpåverkan, effektivare användning av infrastruktur samt säkrare och tillgängligare resor. Det är därför angeläget att myndigheterna söker samarbeten för gemensamma standarder i teknikneutralitet så att digitala system obehindrat kan kommunicera kompatibelt med varandra. Systemen måste också vara harmoniserade med EU-lagstiftningen. Till detta ska betonas vikten av bredband ur ett infrastrukturellt perspektiv, att allt fler får tillgång till bredband.

Isbrytare – en ny generation

Dagens flotta av isbrytarfartyg har överskridit sin tekniska livslängd och behöver ersättas av en ny generation. Att skjuta upp generationsbytet ökar risken för ett haveri som medför att isen på havet inte kan friläggas. Enbart för skogsindustrierna skulle en veckas isbrytarhaveri medföra en utebliven BNP på 706 miljoner kronor. Utöver skogsindustrierna påverkas även annan industri längs Norrlandskusten som är beroende av sjöfart för både export men även import av insatsvaror, bl.a. SSAB:s stålproduktion i Luleå.

Sveriges sjöfart betalar i dag höga sjöfartsavgifter. Sjöfartsverket har ökat sitt avgiftsintag successivt sedan 2016, och i och med höjningen den 1 januari 2020 har farleds- och lotsavgifterna ökat med omkring 420 miljoner kronor sedan dess. Utan en anslagsfinansiering kommer en ny generation isbrytare medföra ytterligare höjningar av sjöfartsavgifterna. Sjöfartsverket uppger att om inte finansieringen av nya isbrytare löses med statliga medel utan genom ökade sjöfartsavgifter, medför det årliga ökning av farledsavgifterna med 20 procent under 20 år. Kostnaden för skeppen beräknas till 4,2 miljarder kronor. Kristdemokraterna finner det därför nödvändigt att förnyelsen av flottan med isbrytarfartyg sker över anslagsfinansiering och bekostas av anslaget Nya investeringar.

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 procent anslagskredit för infrastrukturprojekt. Denna siffra sänkte Socialdemokraterna vid maktövertagandet. Vi 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.

Ytterligare finansiering

Även efter det tillskott till infrastrukturen som Kristdemokraterna föreslår för planperioden 2022–2033 behövs mer resurser för att hantera de brister som finns inom den svenska infrastrukturen. Det är också viktigt att vi skapar ett skattesystem som uppmuntrar till att välja de bästa och effektivaste transporterna utifrån både ett ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Vi anser därför att regeringen ska ta fram ett förslag på en ny fordons- och bränslebeskattning som tar hänsyn till både miljö och ekonomi.

Kristdemokraterna ser också ett behov av ökad medfinansiering för att klara stora projekt. Regeringen bör ta fram ett förslag på hur ett svenskt ”bompengsystem” kan se ut. Sveriges stora underhållsskuld motiverar att vi säkerställer finansieringen av både underhåll och framtida investeringar i ny infrastruktur.

Ministerråd för transport

Från parlamentariskt håll i Nordiska rådet – över parti-, block- och nationsgränser under lång tid – har uttryckts ett starkt önskemål om inrättandet av ett nordiskt ministerråd för trafik-, transport- och infrastrukturfrågor. Inte minst med tanke på den nordiska visionen om att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030.

Vi har länge arbetat för att den nordiska triangeln ska utvecklas. Norden och Baltikum har starka kulturella och ekonomiska band till varandra men tyvärr har vi inte alltid fått infrastrukturen att fungera på ett optimalt sätt. Genom att skapa ett nordiskt ministerråd för transporter hoppas vi att arbetet med den nordiska triangeln avseende både järnväg och framtida elvägar ska kunna påskyndas. Vi vill också se ett bättre samarbete inom flyg och sjöfart. Om man räknar samman Nordens och Baltikums gemensamma befolkningar så har vi en befolkning på ca 35 miljoner invånare. Sammantaget är vi också en av världens tio största ekonomier. Det är viktigt att vi fortsätter att stärka denna utveckling genom en förbättring av infrastrukturen både till sjöss, i luften och på land.

Magnus Jacobsson (KD)

Larry Söder (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Camilla Brodin (KD)

Magnus Oscarsson (KD)