

## Motion till riksdagen 2020/21:3467

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

# En modern infrastrukturpolitik

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framtida infrastrukturinvesteringar ska utgå från vad som gör mest nytta för jobb och tillväxt för att hela Sverige ska leva, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett trafikpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över antalet statliga myndigheter för infrastruktur i syfte att stärka samordningen mellan de olika trafikslagen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera infrastrukturlagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera behoven inom svensk järnväg och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga mål kring utbyggnaden av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar svensk biodrivmedelstillverkning och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bättre godsflöden och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd av transportsystemet med anledning av det ökade terrorhotet och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Svensk infrastruktur är blodomloppet för näringsliv och tillväxt. Att tågen kommer i tid är en förutsättning för hundratusentals svenskar som varje morgon pendlar till jobbet och hem på eftermiddagen för att hämta på förskola och skola. På samma sätt måste alla de miljoner människor som inte bor nära tunnelbana, pendlingståg och bussar som avgår var tjugonde minut kunna leva, bo och arbeta. Moderaterna lägger politiska förslag som bejakar den pågående tekniska utvecklingen. Vi tror, precis som näringslivet och forskarvärlden, på fortsatt snabba framsteg där förbränningsmotorn driven på fossila bränslen fasas ut inom alla färdslag. Detta öppnar för nya möjligheter att fatta politiska beslut som gynnar jobb, tillväxt och miljö i hela landet.

Coronapandemin har slagit mycket hårt mot företag verksamma inom svensk infrastruktur. Det finns dock goda skäl att känna hopp och tillförsikt inför framtiden givet att vi rent politiskt gör rätt saker. Idag styrs mycket av infrastrukturpolitiken utifrån föreställningen att vissa färdslag är bättre än andra för klimatet. Regeringen argumenterar utifrån att situationen år 2030 kommer vara snarlik den år 2020. Detta är ett orimligt antagande. För trettio år sedan var olja och pannrum det som till stor del värmdes upp svenska hem. Idag är det mycket få som har använder fossil uppvärmning av sina hus. Det är rimligt att tro att den fossilt drivna förbränningsmotorn kommer att fasas ut i allt snabbare takt det närmaste decenniet. Teknisk utveckling av bland annat elmotorer och vätgas tillsammans med biodrivmedel skapar helt nya förutsättningar för alla trafikslag. Det är både ekonomiskt och miljömässigt oklokt att genom satsningar på exempelvis höghastighetståg försöka konkurrera ut flyget. Prognoser gör istället gällande att nya fossilfria drivmedlen med stor sannolikhet kommer att göra inrikesflyget fossilfritt innan den tänkta höghastighetsjärnvägen är färdigbyggd.

Moderaterna ser infrastrukturen som en helhet där alla trafikslag behövs och där effektivitet, samhällsekonomisk nytta och klimathänsyn är det som ska styra investeringar. Företag behöver känna sig trygga i att varor och tjänster levereras i tid. Människor ska kunna lita på att man geografiskt kan förflytta sig inom och utom Sverige. Detta förutsätter en modern infrastrukturpolitik där hela Sverige ges möjlighet att utvecklas och vi gemensamt tar hänsyn till jobb, tillväxt, säkerhet och miljö.

Regeringens politik baseras alltså på antagandet att det bara är spårbunden trafik som är miljöpolitiskt försvarbar och att bil, båt och flygplan även framöver förutsätter fossila motorer. Det är inte sant. Stora världsledande företag investerar miljarder i forskning kring motorer drivna på el och fossilfria bränslen. Vi har ännu bara sett början på en stor och för klimatet avgörande förändring av fordonsflottan från fossildrivet till fossilfritt.

## Låt samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande i valet av infrastrukturprojekt

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 förstås och värderas utifrån pågående tekniska framsteg. 2019 var året när antalet elbilar i Sverige passerade 100 000 fordon. Det finns redan idag prototyper framtagna för exempelvis elflygplan och tunga lastbilar drivna med vätgasbatterier. Sverige behöver därför en ny politisk inriktning som bidrar till ökad transparensen och effektivitet inom hela infrastrukturpolitiken.

Moderaterna vill se en infrastrukturpolitik som går från politisk klåfinghet som pekar ut projekt till en politik som ser och bejakar den spännande och 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 både till miljö, jobb och tillväxt.

## Tillsätt ett transportpolitiskt råd

De ekonomiska medel som avsätts för investeringar i svensk infrastruktur är omfattande. Den nationella planen för 2018–2029 omfattar 622,5 miljarder kronor. Till detta tillkommer 90 miljarder i trängselskatt, banavgifter och medfinansiering. Moderaterna vill över tid verka för ett ökat inslag av extern medfinansiering.

Moderaterna vill givet detta tillsätta ett transportpolitiskt råd som ska granska och utvärdera infrastrukturpolitiken utifrån ett transportpolitiskt ramverk. Detta ramverk ska bygga på principen att de sammanlagda infrastruktuursatsningarna som beslutas om inför varje ny nationell plan uppvisar en gemensam samhällsekonomisk effektivitet. Likt Finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet även utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som valts och på vilka grunder dessa val har gjorts. Samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för det transportpolitiska ramverket.

## Gör en översyn av myndighetsstruktur för all infrastruktur

Trafikverket skapades i sin nuvarande form för tio år sedan i syfte att förbättra samordningen mellan olika infrastrukturprojekt. Utredningen som föranledde beslutet konstaterade behovet av ökad samordning kring beslut mellan olika trafikslag. Detta behov har ökat under det decennium som gått sedan dess. För en konkurren utsatt infrastruktur som verkar på en global marknad och aktivt ställer om till fossilfria drivmedel sker förändringar mycket snabbt. Idag är fortsatt sjöfarten och flyget organisatoriskt frikopplat från Trafikverket i form av Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Swedavia. Moderaterna vill att regeringen initierar en översyn av myndighetsstrukturen för all infrastruktur.

## 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 infrastruktursatsningar.

## Tydliggör Trafikverkets uppdrag att inkludera ny teknik

Samhällets resurser skall användas på bästa sätt. Produktiviteten skall öka, forskning och innovation skall 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 dessa i högre grad beaktar infrastrukturinvesteringars livscykelkostnader. Detta 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 skall 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 lagstiftningen av vägar och järnvägar

Regelverket för strategisk och ekonomisk planering av vägar och järnvägar är komplext och svåröverskådligt. 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.

## Ge Trafikverket i uppdrag att analysera järnvägsbehoven och stoppa satsningen på höghastighetsjärnväg.

Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger Moderaterna nej till höghastighetsjärnväg. Trafikverkets beräkningar pekar på kostnader om cirka 250 miljarder. I beräkningen ingår inte stora investeringar för bland annat stationsområden. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på mellan 350 och 400 miljarder kronor 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 RRV. Den 17 juni gav regeringen Trafikverket i uppdrag att gå vidare med projektet. Fortfarande har regeringen valt att utesluta kostnader och projektet har bantats till en budget på 205 miljarder. Trafikverket konstaterar i en rapport den 30 augusti 2020 att projektet förutsätt-

ningar, givet de nya ekonomiska ramarna, i grunden har förändrats. Exempelvis måste planerade stationer läggas utanför städerna.

Regeringen tycks vara beredd att driva igenom den största enskilda infrastruktursatsningen på flera decennier fullt medveten om att projektet är underfinansierat och att kostnader för bärande delar inte finns med i beräkningen. Detta är djupt oseriöst.

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 för arbetspendling och godstrafik. Detta stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Moderaterna säger alltså nej till höghastighetståg. Vi delar ledande forskare, Riksrevisionen och Trafikverkets samlade kritik mot regeringen. Projektet är illa berett. Utredningen av höghastighetsjärnväg redovisar inte alla delar av projektet innan beslut fattas. Detta borde vara fullständigt självklart i alla infrastrukturprojekt och är särskilt angeläget i ett projekt av den storleken, kostnaden och digniteten som beslutet avseende byggande av nya stambanor för höghastighetståg. Att slarva igenom ett beslut som omfattar hundratals miljarder av skattebetalarnas pengar är helt oacceptabelt. Regeringen bör därför följa Riksrevisionens rekommendationer.

## Sätt tydliga mål för elektrifiering av vägar

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 transporternas klimatpåverkan genom att tillvarata möjligheterna med ny teknik, öka andelen förnybara drivmedel, ha en hög klimatprestanda för såväl fordon som drivmedel samt effektivare transporter.

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 teknikskifte 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.

Därför bör regeringen tillsätta en utredning med uppdrag att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av vägar.

## Skapa förutsättning för en hållbar biodrivmedelstillverkning i Sverige

Politikens uppgift är att skapa förutsättning för en fungerande marknad för klimatsmart bränsle. De fossila bränslena skall fasas ut från våra vägar genom att en marknad med spårtrafik, tråd eller spår på väg, laddstolpar eller fossilfria bränslen växer fram. Detta förutsätter med största sannolikt en mix av biodrivmedel och god tillgång till el.

Sverige saknar idag en långsiktigt hållbar biodrivmedelstillverkning. Här kan politiken göra skillnad genom att stötta framväxten av en fungerande marknad med stor mångfald. Sverige behöver vid sidan av elektrifieringen en hållbar biodrivmedelstillverkning. Vi har som land alla förutsättningar för detta genom vår omfattande skogsjord och djurnäring ur vars produkter man kan utvinna biodrivmedel. Regeringen bör intensifiera arbetet med en hållbar biodrivmedelstillverkning genom att tillsätta en utredning med syfte att förbättra de nationella förutsättningarna. Detta förutsätter att regeringen med kraft driver frågan inom EU för ett fortsatt nationellt undantag från unionen generella förbud mot storskalig biodrivmedelstillverkning.

## Säkerställ långsiktigt godsflödena inom landet

Att godsflödena mellan olika transportslag fungerar är mycket viktigt för ekonomi, miljö och konkurrenskraft. Företag vittnar om fortsatta svårigheter avseende bland tillgänglighet till hamnar, stationer och flygplatser. Detta innebär onödigt långa väntetider, så kallade ställtider, som ger ökade kostnader för näringslivet.

Regeringen bör därför initiera en utredning som ser över godsflödena kopplat till företagande och ekonomi över hela landet. I uppdraget bör också ingå att se över hur staten bättre kan samordna med kommuner och regioner.

## Stärk skyddet av infrastruktur för terrorhot

Svensk infrastruktur är sårbar. Erfarenheter från senare år visar att en olycka på en bro, en brand i ett elskåp eller i ett förråd, några nedrivna kontaktledningar eller ett fel i signalsystemet innebär att trafiken stannar upp ibland under flera veckor. Detta visar hur utsatt svensk infrastruktur är för eventuella terrorattacker. Regeringen behöver utreda hur infrastrukturen kan bli mer robust och mindre sårbar. Detta är särskilt viktigt i de för landet viktiga pendlingsstråken och infarterna in och ut från våra svenska storstäder.

*Maria Stockhaus (M)*

*Sten Bergheden (M)*

*Åsa Coenraads (M)*

*Anders Hansson (M)*

*Helena Antoni (M)*

*Marléne Lund Kopparklint (M)*