

Motion till riksdagen 2021/22:3750

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

En modern och hållbar infrastruktur för hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en övergripande utredning av hela organisationen kring planering, projektering och upphandling av nybyggnation och underhåll av svensk infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
2. 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.
3. 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 tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjlig alternativ finansiering och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar för att säkra effektiva flöden för passagerare och av gods och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att redovisa underhållsskuld inom befintlig plan och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om underfinansiering inom befintlig plan och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra 10 procents anslagskredit för infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att analysera förändrade pendlingsmönster efter pandemin och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett trafikpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över antalet statliga myndigheter för infrastruktur i syfte att stärka samordningen och effektiviteten mellan de olika trafikslagen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt gemensam infrastrukturplanering med våra nordiska grannländer och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera ny transportteknik i den framtida infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera infrastrukturlagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ordning i upphandlingsprocesserna avseende att projekt ska hålla budget och färdigställas inom avtalad tid och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydliga mål kring utbyggnaden av laddinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar svensk biodrivmedelstillverkning och tillkännager detta för regeringen.
20. 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.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sätta tydliga mål för 2030 avseende utbyggandet av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar samt företag och bostäder, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt ska arbeta inom ramen för EU för harmonisering av elektrifiering och övrig fossilfri infrastruktur, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige mer aktivt ska söka stöd för nationella infrastrukturprojekt från EU, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

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 underhåll av den befintliga infrastrukturen samtidigt som vi gör satsningar för att stärka transportsystemet för att säkerställa att hela Sverige har en 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 fasa ut fossila drivmedel inom transportsektorn och tillverkningsindustrin. Tyvärr minskar inte utsläppen i tillräckligt hög takt, och

regeringen bär ett stort ansvar för detta misslyckande. Alltför länge har regeringens fokus legat på ineffektiva satsningar som gör att vi inte når upp till våra klimatmål.

Moderaterna satsar lika mycket pengar som regeringen kommande planperiod fram till 2035 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 starkt.

Tillsätta en övergripande utredning av organisationen kring planering, upphandling och genomförande av större projekt och underhåll

Sverige behöver förändra sitt sätt att planera, upphandla och genomföra infrastrukturprojekt och underhåll. Riskerna behöver fördelas bättre och alternativa finansieringsmodeller prövas när så bedöms som lämpligt. I dag blir genomgående alla infrastrukturprojekt kraftigt försenade och mycket dyrare än planerat. Sju RRV-rapporter sedan 2017 kritiserar i tydliga ordalag brister i upphandling avseende att hålla budget- och tidsramar. Ett undantag är bron mellan Malmö och Köpenhamn. Detta projekt ligger inom ramen av ett bolag och beräknas vara finansierat flera år i förväg. Enligt beräkningar anses bron vara avbetalad 2034 och generera 7 miljarder i överskott till den danska och svenska staten fram till 2050 när de sista brofästena på danska sidan är betalda.

Remissvaren inför infrastrukturpropositionen var i stort sett eniga om att dagens situation där Trafikverket upphandlar och resultatet genomgående blir att projekt blir mycket dyrare och därtill försenade måste förändras. Erfarenheten från Öresundsbron och motsvarande internationell erfarenhet visar att alternativa sätt att organisera och finansiera projekt med tydliga ekonomiska incitament gör att projekt byggs färdigt i tid och håller budget. Moderaterna vill att regeringen initierar en övergripande genomlysning av hela den svenska modellen avseende upphandling av underhåll och nybyggande, där alternativ finansiering kan prövas i vissa fall. Anslagsfinansiering ska dock fortsatt vara det normala. Syftet är att få kontroll på dagens situation där de flesta projekt blir mycket dyrare och kraftigt försenade.

Samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara vägledande

Moderaterna vill att samhällsekonomisk och miljömässig lönsamhet ska vara det som styr svensk infrastrukturpolitik. Den pågående tekniska utvecklingen där dagens fossilt drivna fordon på väg, till sjöss och i luften succesivt fasas ut ger oss möjlighet att investera i de färdslag som är mest effektiva. Moderaterna vill rusta och bygga på den infrastruktur vi redan har. Vi vill binda ihop färdslag och prioritera gods- och pendlings-

flöden över hela landet. Moderaterna värnar skattebetalarnas pengar och vill stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt på ett långsiktigt hållbart sätt.

Jobb och tillväxt i hela Sverige

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. Sverige behöver därför en ny politisk inriktning som bidrar till ökad transparens och effektivitet inom hela infrastrukturpolitiken. Gods- och pendlingsflöden ska stärkas och varje infrastrukturprojekt bedömas utifrån regionala behov.

Moderaterna vill se en infrastrukturpolitik som går från politisk klåfingrighet 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.

Ett effektivt och hållbart transportsystem som inkluderar alla trafikslag

Sverige behöver ett effektivt och hållbart transportsystem som binder ihop Sverige och bejakar utvecklingen av fossilfria motorer. Den omoderna debatten om tåg kontra flyg och väg behöver ersättas med modern hoppfull diskussion kring vilket färdmedel som är mest lönsamt utifrån geografiska hänsyn. Detta bygger Sverige starkt och tar ansvar för skattebetalarnas pengar. Regeringen behöver tydligt slå fast detta intermodala perspektiv.

Säkra effektiva flöden för passagerare och av gods

Inriktningen för en modern och hållbar infrastrukturpolitik är att säkerställa flöden av gods- och passagerartrafik. Detta innebär att varje projekt måste bedömas utifrån flöden och byggas klart med ett tydligt fokus på att bindas samman. Det ska exempelvis vara lätt och tryggt att köra från en hamn när man lämnar färjan och att pendla till och från hemmet med god tillgänglighet till pendlingsparkeringsplatser, och företag ska känna trygghet i att varor levereras i tid.

Alternativ finansiering för speciellt utpekade projekt

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 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 invester-

ingar med alternativa finansieringslösningar i vårt transportsystem behövs större erfarenhet.

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 oplanerade kostnadsökningar över tid på grund av att den samlade kontrollen över kostnaderna för infrastrukturinvesteringar försämras.

Plan för underhållsskuld

Den svenska underhållsskulden för väg och järnväg innevarande planperiod uppgår till många miljarder kronor. Regeringen bör ta fram en plan för att i kommande planperiod beta av denna växande underhållsskuld.

Plan för att komma till rätta med underfinansiering inom befintlig plan

Nuvarande plan är underfinansierad med många miljarder kronor. Det innebär att saker beslutats och lovats från politiken som ännu inte finansierats. Det riksdagen beslutar ska också genomföras. Regeringen bör därför återkomma med en plan för att komma till rätta med nuvarande underskott.

Återinföra 10 % anslagskredit för alla infrastrukturprojekt

Det är viktigt att infrastrukturprojekt inte avbryts på grund av innevarande års pengar tagit slut för att sedan återupptas nästkommande budgetår. Detta innebär att projekt blir försenade och ofta dyrare än planerat. Regeringen bör därför, i linje med riksdagens tillkännagivande i samband med att infrastrukturpropositionen behandlades av riksdagen i juni 2021, återinföra den anslagskredit om 10 % som alliansregeringen beslutade om.

Analysera förändrade pendlingsbeteenden efter pandemin

Vi vet inte ännu vilka effekter pandemin kommer att få på pendling. Det vi dock redan nu kan se är att beredskapen initialt avseende tillgång till munnskydd och avstånd var otillräcklig för att stoppa smittspridning. Vi bör dra lärdom av pandemin både avseende smittskydd och långsiktiga effekter kring pendlingsmönster. Regeringen bör efter att Sverige öppnats upp efter pandemin ge Trafikanalys i uppdrag att analysera förändrade pendlingsmönster, erfarenheter av smittspridning och dra relevanta slutsatser av detta.

Inrätta ett trafikpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen

Moderaterna vill 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 skötte 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.

Se över antalet statliga myndigheter för 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 konkurrensutsatt infrastruktur som verkar på en global marknad och aktivt ställer om till fossilfria drivmedel sker förändringar mycket snabbt. I dag är fortsatt sjöfarten och flyget organisatoriskt frikopplade från Trafikverket i form av Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Swedavia. Moderaterna vill att regeringen initierar en översyn av myndighetsstrukturen för all infrastruktur.

Starkare gemensam infrastrukturplanering 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.

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 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 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 infrastrukturlagstiftningen

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.

Ordning och reda i upphandlingsprocesserna

De flesta större infrastrukturprojekt och underhåll blir dyrare än planerat och därtill kraftigt försenade. Detta är något som politiken inte ska vänja sig vid eller acceptera. Det är viktigt att slå fast att ordning och reda ska gälla avseende upphandling och genomförande av projekt. Regeringen bör utreda incitament för att sprida riskerna vid eventuell fördröjning mellan beställare och utförare.

Nej till att bygga höghastighetsjärnväg

Utifrån prioriteringar om den samhällsekonomiska och miljömässiga nyttan säger Moderaterna nej till höghastighetsjärnväg. Externa beräkningar pekar på en sammanlagd kostnad för projektet på mellan 350 och 400 miljarder kronor, och projektet beräknas bli klimatneutralt tidigast 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 förutsättningar, givet de nya ekonomiska ramarna, i grunden har förändrats. Exempelvis måste planerade stationer läggas utanför städerna.

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 forskares, Riksrevisionens 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.

Projektet med höghastighetståg har utretts under en lång tid. Det fanns en förhoppning att regeringen skulle hörsamma den samlade kritiken mot projektet och revidera sin uppfattning gällande höghastighetståg i infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:154). Så blev det inte utan regeringen valde att gå vidare med projektet med löfte att nya stambanor för höghastighetståg ska finansieras inom ram och förverkligas inom nästkommande planperiod. Det innebär att de nya medel som regeringen tillför infrastrukturen det närmaste decenniet är bundna till att finansiera detta stora projekt. Viktiga satsningar för jobb, tillväxt och miljö riskerar att trängas undan för att bygga nya stambanor för snabba tåg. Moderaterna anser att detta är en helt orimlig prioritering som långsiktigt hotar jobb och tillväxt. Regeringen bör i stället stoppa projektet och följa Riksrevisionens rekommendationer.

Tydliga mål kring utbyggnaden av laddinfrastruktur

För att nå målet att Sverige ska vara klimatneutralt 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 2030 jämfört med utsläppsnivån 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 få till stånd effektivare transporter.

Prognoser tyder på att det i Sverige kommer att finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik 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 fram politiska prioriteringar för en trygg elförsörjning, tillräcklig kapacitet i elnäten och smarta lösningar för att elektrifiera transporter och minska utsläppen.

Den av regeringen tillsatta elektrifieringskommissionen är bra men långt ifrån tillräcklig. I stället bör regeringen tillsätta en utredning med uppdrag att föreslå tydliga mål för en strategisk elektrifiering av vägar.

En hållbar svensk biodrivmedelstillverkning

Politikens uppgift är att skapa förutsättning för en fungerande marknad för klimatsmart bränsle. De fossila bränslena ska 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 i dag 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 skogs-, jord- 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

Sverige ska vara världsledande avseende elektrifiering av fordonsparken

För att nå målet att Sverige ska vara klimatneutralt 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 2030 jämfört med utsläppsnivån 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 effektiva transporter.

Prognoser tyder på att det i Sverige kommer att finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i trafik 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 fram 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.

Gör det lätt att ladda bilen i hela EU

Det ska vara lätt och tryggt att kunna ladda bilen i hela EU. Sverige ska därför aktivt arbeta för harmonisering av den pågående elektrifieringen. Detta som en del av arbetet med att göra alla transporter inom unionen fossilfria.

Mer stöd från EU till infrastrukturprojekt i hela Sverige

Sverige får i jämförelse med exempelvis Danmark en femtedel så mycket stöd till infrastrukturprojekt om man tar hänsyn till folkmängd och yta. Detta är naturligtvis oacceptabelt, och regeringen bör skyndsamt intensifiera arbetet att söka EU-medel för infrastrukturprojekt.

Maria Stockhaus (M)

Sten Bergheden (M)

Åsa Coenraads (M)

Anders Hansson (M)

Helena Storckenfeldt (M)

Marléne Lund Kopparklint (M)