

Motion till riksdagen 2010/11:T441

av Irene Oskarsson (KD)

Vägar och järnvägar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av fortsatta satsningar på både väg- och järnvägsnätet i hela landet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förutsättningar bör skapas för att bygga spår för höghastighetståg i Sverige.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stimulera tillkomsten av intermodala plattformar där gods på ett smidigt sätt kan växla transportslag.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av fortsatta insatser i det finmaskiga vägnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om medfinansiering.

Tillväxt, välfärd och miljö

Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt avlånga land i Europas utkant ska utveckla välståndet, öka sysselsättningen och tillväxten. Därför är infrastrukturinvesteringar avgörande för Sveriges utveckling. I vår tid ställs ökade krav på rörlighet när arbetsmarknadsregionerna växer. Samtidigt är en förbättrad standard på vägnätet avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet även på mindre orter.

Järnvägstransporter är betydligt mindre skadliga för miljön jämfört med om motsvarande mängd gods skulle transporteras på väg. Därför verkar Kristdemokraterna för att en större mängd av transportererna skall gå via järnväg. Det är viktigt att samhällets ambitioner att öka den spårburna godstrafiken inte bromsas av sårbara flaskhalsar. Investeringar och en omreglering av

Fel! Okänt namn på

järnvägstrafiken måste genomföras på ett sammanhållet sätt med utgångspunkt i samhällsekonomisk effektivitet och regional utveckling.

Ökade investeringar och underhåll

Den socialdemokratiska regeringen 1994–2006 lämnade efter sig ett eftersatt underhåll inom väg- och järnvägsnätet. Dessutom var de långsiktiga investeringarna underfinansierade med cirka 50 miljarder, vilket ledde till förseningar i projektplaneringen.

Ären av nedprioriteringar av vägnätet under socialdemokratiskt styre har nu bytts till stora satsningar. Det byggs infrastruktur som aldrig förr runt om i vårt land. Kristdemokraterna har, tillsammans med övriga regeringspartier, kraftigt ökat anslagen till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Satsningarna på infrastruktur bidrar till att hejda den arbetslöshet som uppstått till följd av den ekonomiska nedgången. Dessa satsningar på både väg och järnväg behöver fortsätta om Sveriges välfärd ska upprätthållas i framtiden.

Tempot har höjts i genomförandet av redan beslutade planer och nya projekt är på gång på både väg- och järnvägssidan. Alliansregeringen satsar 417 miljarder för infrastrukturåtgärder under åren 2012–2021. Till detta skall läggas satsningar på uppskattningsvis 50–80 miljarder som görs med kommunal och regional medfinansiering. Regeringen genomför nu en närtidssatsning och andra extrasatsningar för åren 2009–2011 på sammanlagt 11,4 miljarder, som vi nu börjar se resultat av. Dessa medel används inom både väg- och järnvägsområdet.

Samtidigt är behoven runt om i landet så stora att vi också framöver kommer att behöva göra prioriteringar. Alla de olika väg- och järnvägsbyggen vi skulle önska kommer inte att genomföras nu. Därför är det viktigt att bedöma varje satsning utifrån vilken nytta de gör och väga dem mot andra projekt. Det är viktigt att inte bara satsa på infrastruktur i storstäderna, utan i hela landet. Regeringens satsningar innebär att Sverige kommer att få en acceptabel vägstandard även i glest befolkade områden. Investeringarna i vägnätet har stor betydelse för att öka trafiksäkerheten och minska dödsoffren.

Höghastighetståg

En statlig utredning har föreslagit att nya banor byggs för höghastighetståg (över 250 km/h) som ska förbinda Stockholm, Göteborg, Helsingborg och Malmö. Det är viktigt att skapa förutsättningar för ett genomförande av planerna på höghastighetståg i Sverige. Detta kräver byggandet av nya spår anpassade för dessa höghastighetståg.

Underlätta godstrafiken

Järnvägen behöver bli mer attraktiv för godstrafik. Det måste bli lättare att byta transportslag och dagens barriärer för tågtrafik bör undanröjas. Tillkomsten av intermodala plattformar, där gods på ett smidigt sätt kan växla transportslag, bör stimuleras.

Investeringsbehov i det finmaskiga vägnätet

Ökade resurser till det finmaskiga vägnätet är en förutsättning för en levande landsbygd. Sedan maktskiftet 2006 har alliansregeringen höjt de årliga anslagen till underhållet av vägnätet med knappt 2 miljarder kronor, en ökning med 28 procent. Fortfarande är vägnätet emellertid eftersatt i alla delar av landet och underhållet måste fortsatt förbättras. Detta gäller även enskilda vägar. Därför har regeringen ökat stödet till de enskilda vägarna med cirka 30 procent, något som Kristdemokraterna länge krävt. Underhållet av det finmaskiga vägnätet i glesbygden är av stor vikt både för de boende och för att olika näringsverksamheter ska kunna bedrivas. Dessa insatser behöver fortsatt stärkas under kommande mandatperiod.

Medfinansiering

Kommunal medfinansiering av infrastrukturprojekt är i grunden positivt. Samtidigt saknar de flesta landsbygdskommuner de ekonomiska möjligheterna att medfinansiera projekt som staten ansvarar för. Det är därför viktigt att rika kommuner inte kan "köpa sig före i kön" när det gäller den statliga finansieringen av infrastrukturinvesteringar. Tillgången till medfinansiering kan vara ett sätt att prioritera mellan projekt inom en region men får inte innebära att medfinansierade projekt i storstadsregioner prioriteras före projekt i glesare regioner.

Stockholm den 27 oktober 2010

Irene Oskarsson (KD)