

reinvesteringsmedel. Dagens infrastruktur måste fungera innan nya stora satsningar genomförs.

Moderaterna vill att infrastrukturinvesteringarna i Sverige ska präglas av effektivitet och lönsamhet för hela samhället.

5 Byggandet av nya stambanor för höghastighetståg är ett exempel på ett mycket olönsamt infrastrukturprojekt som riskerar att tränga ut andra nödvändiga investeringar. En bättre och mer transparent beslutsprocess behöver därför utformas.

10 Sverige behöver alla transportslag och dessa måste användas så effektivt som möjligt. Tåget går inte till varje stuga eller skogsbruk och motorvägar finns inte överallt. Därför behövs även flyg och sjöfart för att Sverige ska kunna hålla ihop.

15 Det svenska transportsystemet behöver utvecklas och underhållas. Befintliga järnvägar och vägar behöver användas effektivare samtidigt som sjöfartens och flygets viktiga roll i transportsystemet värnas.

ETT STARKARE TRANSPORTSYSTEM

20 Trafikverkets generaldirektör har varnat för att regeringens anslagsnivåer inte räcker för att underhålla hela vägnätet. Främst kommer de lågtrafikerade vägarna på landsbygden att drabbas av detta. Anslagen till vägunderhåll måste höjas om tillväxten ska komma hela Sverige till del.

25 Maxhastigheten på de svenska motorvägarna bör höjas till 130 km/h. Detta underlättar arbetspendling och förenklar för resande. Forskning från USA visar även att ökad maxhastighet på motorvägar kan leda till färre antal olyckor då merparten av

bilisterna håller sig inom den tillåtna hastigheten, vilket skapar mindre skillnader mellan bilisterna och därmed sänker riskerna. Därför bör de motorvägar som håller en hög säkerhetsstandard och har erforderlig bredd få en höjd maxhastighet till 130 km/h.

Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en strategi för utbyggnad av elvägar tillsammans med ett antal regioner. Därefter ska privata aktörer få möjlighet att ansöka om att uppföra elvägar i det statliga vägnätet. Syftet är att följa modellen som möjliggjort för elvägen utanför Gävle och nu genomföra detta i större skala.

Arlanda är navet för det svenska flyget och lägger grunden för tillväxt och företagsetableringar. Swedavia bör få i uppdrag att planera för en utbyggnad av Arlanda i syfte att flygplatsen att växa som en viktig hubb i Norden. Utbyggnaden av Arlanda ska även kombineras med att staten förstärker infrastrukturen till och från flygplatsen.

Flygets tillgänglighet i hela landet bör värnas genom att delar eller hela av de regionala flygplatsernas ickeekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia. Detta gäller exempelvis kostnader för flygtrafikledning, säkerhet, tull, polis och räddningstjänst. Systemet säkrar den långsiktiga finansieringen av de regionala flygplatserna och stärker det statliga åtagandet om att upprätthålla en god tillgänglighet i hela landet.

Ett bättre nyttjande av järnvägen måste åstadkommas genom att gods- och persontåg använder effektiva rutter och tider. Persontågens belägningsgrad bör därför utredas och redovisas i syfte att förbättra tågmarknaden samt skapa incitament för att gods- och persontåg ska framföras på

separata tider och banor. Banavgifterna bör differentieras utifrån tid och efterfrågan, liksom trängselavgifterna för väg i Stockholm och Göteborg.

5 Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. För att jämka samman dessa behov mer effektivt bör Trafikverket få en stärkt roll samt få i uppdrag att ta fram ett nationellt trafikförsörjningsprogram där all tågtrafik upphandlas i konkurrens. Modellen tillämpas redan i Storbritannien med gott resultat.

10 Även ett system för regress för järnvägen bör införas. Förslaget innebär att den aktör som drabbas av förseningar har möjlighet att kräva ersättning av den part som förorsakat samma försening. En sådan modell skulle stärka incitamenten för exempelvis anläggningshållaren att bättre underhålla sitt system och därmed minska förseningarna.

15 Marknaden för investeringar och underhållsentreprenader av järnvägen bör fortsätta att vara konkurrensutsatt. Regeringen har valt att återförstatliga delar av järnvägsunderhållet vilket hämmar kostnadseffektivitet och produktiviteten i hela
20 branschen.

I samråd med övriga nordiska länder bör Trafikverket ta fram en infrastrukturplanering inom Norden, för att reducera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet. Ett bättre gränsöverskridande samarbete inom Norden skulle
25 även öka effektiviteten då exempelvis underhållsarbete och investeringar kan synkroniseras mellan länderna.

Trafikverket bör få i uppdrag att utreda och identifiera framtidens utmaningar och möjligheter för transportsystemet.

Arbetet ska syfta till att besvara frågor om såväl ekonomisk som miljömässig hållbarhet i ett transportsystem som växer och som ska användas av allt fler.

Alla större planerade infrastrukturprojekt ska genomgå en second opinion, vilket betyder att en extern part också genomför en samhällsekonomisk analys. När projekten är färdiga ska en kostnadsuppföljning göras för att utvärdera huruvida den initiala budgeten följdes. Syftet är att motverka att kostnaderna överskrids och att de samhällsekonomiska kalkylerna ska bli mer precisa.

Ett transportpolitiskt råd som ska granska infrastrukturinvesteringarna utifrån ett transportpolitiskt ramverk bör inrättas. Syftet är att följa upp huruvida samhällsekonomisk nytta har varit vägledande för vilka infrastrukturinvesteringar som har initierats.

ÖKAD SÄKERHET I TRANSPORTSYSTEMET

När det kommer till trafiksäkerhet står sig Sverige mycket starkt vid en internationell jämförelse då vi är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. Insatserna måste dock fortsätta att utvecklas om Nollvisionen ska uppnås.

Det senaste året har terroristattacker blivit allt vanligare i Europa. Ofta har terrorismen involverat vitala infrastrukturobjekt såsom flygplatserna i Bryssel och Istanbul. I andra fall har försök gjorts för att döda människor på ett tåg i Frankrike och på senare tid har terrordåd med hjälp av fordon blivit allt vanligare.

I april 2017 drabbades också Sverige av just ett sådant brutalt dåd.

5 Ytterst är kampen mot terrorismen en polisiär fråga men infrastruktur- och transportpolitiken kan och bör anpassas för att möta det ökade terrorhotet och för att adressera de sårbarheter som identifierats.

10 Moderaterna anser att insatser mot terrorism bör ingå i Nollvisionen. Infrastrukturen måste planeras efter det ökade terrorhotet. Gång- och vägtrafik kan exempelvis separeras på fler platser än i dag genom betongblock eller pollare.

15 I händelse av en större terroristattack eller olycka måste det alltid finnas en strategi för alternativa lösningar så att transportsystemet ska kunna bibehålla sin funktionalitet. I Sverige blev vi uppmärksammade på vägsystemets sårbarhet när olyckan på Södertäljebro inträffade under 2016, vilket lamslog trafiken under lång tid. Det är av stor vikt att helhetsanalyser genomförs innan exempelvis flygplatser föreslås flyttas eller stängas ner.

20 Tåg färdas fort, är ofta fulla med passagerare och saknar det skalskydd som finns kring flygtrafiken. Det är nödvändigt att säkerheten kring tågtrafiken höjs. Berörda expertmyndigheter bör få i uppdrag att föreslå vilka åtgärder som kan vara nödvändiga att vidta. Det kan bli nödvändigt att exempelvis reservera delar av tågstationerna för resenärerna, att lokförarens hytt förstärks och att fler vakter och säkerhetskontroller finns på
25 tågen och stationerna.

Bötesbeloppen vid plankning eller tjuvåkning i kollektivtrafiken bör höjas. Dagens utformning av den så kallade

tilläggsavgiften när en passagerare inte löst sin biljett för kollektivtrafikfärd fungerar inte tillräckligt avskräckande och är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. På sikt bör ett system övervägas där notoriska tjuvåkare exempelvis kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid. 5

MODERATERNA SKA VERKA FÖR:

- 1 • att höja anslagen till vägunderhåll och att tillväxten ska komma hela Sverige till del.
- 2 • att höja maxhastigheten på de svenska motorvägarna till 130 km/h. 10
- 3 • att ta fram en strategi för utbyggnad av elvägar.
- 4 • att bygga ut Arlanda och att förstärka infrastrukturen till och från flygplatsen.
- 5 • att värna tillgänglighet till flyg i hela landet genom att delar eller hela av de regionala flygplatsernas icke-ekonomiska verksamheter bekostas av Swedavia. 15
- 6 • att differentiera banavgifterna på den svenska järnvägen.
- 7 • att upprätta ett nationellt trafikförsörjningsprogram för järnvägen, där trafiken upphandlas. 20
- 8 • att införa ett system för regress för järnvägen.
- 9 • att marknaden för investeringar och underhållsentreprenader av järnvägen ska vara konkurrensutsatt.
- 10 • att Trafikverket i samråd med övriga nordiska länder tar fram en infrastrukturplanering inom Norden. 25
- 11 • att Trafikverket får i uppdrag att utreda och identifiera framtidens utmaningar och möjligheter för transportsystemet.

- 12 • att alla större planerade infrastrukturprojekt ska genomgå en second opinion – att en extern part genomför en samhällsekonomisk analys – samt att kostnadsuppföljningar görs för att utvärdera huruvida den initiala budgeten följdes.
- 5 13 • att inrätta ett transportpolitiskt råd som ska granska infrastrukturinvesteringarna utifrån ett transportpolitiskt ramverk.
- 14 • att insatser mot terrorism ska ingå i Nollvisionen.
- 15 • att expertmyndigheter ska få i uppdrag att föreslå vilka åtgärder som kan vara nödvändiga att vidta för att höja säkerheten kring tågtrafiken.
- 10 16 • att öka infrastrukturens robusthet.
- 17 • att bötesbeloppen vid plankning eller tjuvåkning i kollektivtrafiken höjs.
- 15 18 • att se över om notoriska tjuvåkare kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid.

ÖKAT BYGGANDE OCH FLER BOSTÄDER

20 Sveriges långvariga bostadsbrist har under senare år utvecklats till en akut bostadskris. Bostadskrisen hindrar människor från att få sin första bostad och företag från att anställa och växa, den hämmar tillväxt och bromsar utveckling. Bostadssituationen för nyanlända är mycket svår och den stora mängden

25 asylsökande under 2015-2016 innebär omfattande prövningar för kommunerna när ett stort antal bostäder måste fram.

Betydande hinder för byggnation i Sverige kvarstår. Det är inte ovanligt att den sammantagna tiden från idé till färdigt