

Motion till riksdagen 2020/21:4041

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

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

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka anslagskreditgränsen för Trafikverket till 15 procent för infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utbyggnad av stambanorna ska anpassas för såväl godståg som lokal- och regionaltåg och byggas för 250 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den samhällsekonomiska nyttan ska vägas in vid prioritering av investeringar i vägprojekt kontra järnvägsprojekt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inom dessa budgetramar prioritera medel till underhåll av vägar och järnvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska upprätta en plan med en borte gräns för när underhållsskulden för väg och järnväg ska vara undanröjd och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sjöfartens behov av nya isbrytare och driften av dessa ska finansieras inom ramen för den kommande nationella transportplanen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är viktigt att svenskt näringsliv och svensk arbetsmarknad har en fungerande infrastruktur. Resurseffektivitet och ett fokus på konsekvens bör därför prägla svensk infrastrukturpolitik. Regeringens, såväl som tidigare regeringars, infrastrukturpolitik har under alltför lång tid präglats av idealism snarare än realism och anslagen till

investeringar och underhåll har över tid sjunkit i procentandel av BNP. Därför har landet en enorm underhållsskuld, samtidigt som regeringen drömmer om nya höghastighetståg, cykelbanor och åtgärder som syftar till annat än att uppfylla medborgarnas behov av tids- och kostnadseffektiva transporter.

Statens budget löper kalenderårsvis. Detta får ibland till följd att det anslag som Trafikverket har fått till ett givet projekt har nått sitt kostnadstak under innevarande år och att man behöver invänta nytt anslag för nästkommande år innan arbetet med projektet kan fortskrida. Detta skapar förseningar i arbetet och fördyrar ofta projekt i slutändan. Detta blev tydligt hösten 2019 då flera hundra järnvägsentreprenörer varslades på grund av Trafikverkets internbudget överskreds. Sverigedemokraterna vill därför höja anslagskrediten till Trafikverket till 15 procent, för att möjliggöra en bättre kontinuitet i arbetet med pågående projekt.

Regeringen har en önskan om att bygga höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg, respektive Stockholm och Malmö, till en beräknad kostnad på strax under 300 miljarder kronor. Det är oansvarigt att avsätta så mycket pengar till en höghastighetsjärnväg enligt de koncept som Trafikverket hittills har presenterat, dels med tanke på att dessa medel i långt större grad behövs till underhåll av befintliga vägar och järnvägar, till att bygga ut och trimma befintligt järnvägssystem och bygga bort existerande flaskhalsar, men också för att den påstådda samhällsekonomiska nyttan av dessa höghastighetsjärnvägar är högst omtvistad. Dock vore det oklokt att inte slutföra de delprojekt där anslag redan beviljats och projekteringsarbetet pågår, dvs. projekt som redan ligger i befintlig nationell plan för 2018–29. Exempel på sådana projekt är fyrspar Hässleholm–Lund, Ostlänken, sträckan Göteborg–Borås, samt på sträckor där det råder kapacitetsbrist och där det finns ett stort behov av utbyggnad. Här menar Sverigedemokraterna att en utbyggnad av befintliga stambanor även ska ta hänsyn till att godståg och regional- och lokaltåg ska kunna nyttja banorna och att dessa byggs för 250 km/h. Det är dock fler sträckor än dessa som behöver byggas ut, såsom Värmlandsbanan, Ostkustbanan, Göteborg–Alingsås, Hässleholm–Kristianstad och Alvesta–Växjö. En satsning på höghastighetståg skulle med stor sannolikhet tränga undan övriga och mer angelägna projekt. Det förs också fram röster för att lånefinansiera en satsning på höghastighetståg. Detta skulle innebära att skuldsätta kommande generationer för ett projekt som bedöms ha en låg samhällsekonomisk nytta, något vi motsätter oss. Vidare utgörs den största delen av transportarbetet för såväl godstransporter som persontransporter statens vägnät, varför den samhällsekonomiska nyttan måste vägas in när investeringar i järnväg ska ställas mot investeringar i vägar.

De medel som anslås inom de budgetramar som nu beslutas för den kommande planperioden 2022–2033, ska i första hand gå till underhåll och upprätthållande av statens väg- och järnvägsinfrastruktur, samt till stöd till underhåll och upprätthållande av regionala och lokala vägar och järnvägar. Regeringen ska även presentera en plan för hur man avser arbeta bort den befintliga underhållsskulden, samt fastsätta en bortre gräns för detta arbete.

Svensk exportindustri expanderar, inte minst i norr. Detta ställer ökade krav på en fungerande sjöfart året om. Även om såväl järnväg som väg hanterar en stor del av det svenska transportarbetet för gods, finns det både miljömässiga och effektivitetsmässiga skäl att eftersträva att mer gods transporteras till sjöss. För att detta ska kunna bli verklighet krävs tillgång till isfria farleder hela året. Sveriges flotta av isbrytare är i dag ålderstigen och närmar sig gränsen för sin tjänsteduglighet. Det är därför angeläget att inköp av nya isbrytare, samt driften av dessa, ryms inom ramen för den kommande

nationella transportplanen. Ett samarbete med Finland bör om möjligt eftersträvas om detta kan ge kostnads- eller effektivitetsvinster för Sverige.

Regeringens plan för utbyggnad av bredband har inte uppfyllts. I synnerhet i glesbygden, där de marknadsmässiga villkoren anses vara mindre gynnsamma, har eftersläpningar skett. Ur ett nationellt perspektiv är det viktigt att alla svenskar och svenska företag har tillgång till en snabb och stabil uppkoppling och att alla har likvärdiga förutsättningar att följa med på samhällets digitala utveckling. Därför bör ytterligare resurser tillskjutas för att påskynda utbyggnaden av landets it-infrastruktur.

Jimmy Ståhl (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Thomas Morell (SD)

David Perez (SD)