

Motion till riksdagen 2018/19:2368

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2019 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

1 Motivering

Sverigedemokraterna är ett socialkonservativt parti med nationalistisk grundsyn som betraktar värdekonservatism och upprätthållandet av en solidarisk välfärdsmodell som de viktigaste verktygen i byggandet av det goda samhället. Partiets övergripande mål är att formera en demokratisk, politisk rörelse som slår vakt om den gemensamma nationella identitet som har utgjort grunden för framväxten av välfärdsstaten och vårt lands fredliga och demokratiska utveckling. Sverigedemokraterna eftersträvar ett försiktigt framåtskridande som baseras på varsamhet, eftertanke och långsiktigt ansvarstagande. Vi eftersträvar ett demokratiskt, jämställt och miljövänligt samhälle där alla medborgare skyddas av, och är lika inför, lagen. Genom att kombinera frihet och trygghet, individualism och gemenskap hoppas vi kunna skapa ett folkhem som i så hög grad som möjligt är präglad av trygghet, välstånd, demokrati och en stark inre solidaritet. Sverigedemokraterna står fritt från såväl socialismens som liberalismens ekonomiska teorier och kan därför inta ett pragmatiskt och verklighetsanpassat förhållningssätt i ekonomiska frågor. Förutsatt att det kan gagna Sverige och dess medborgare är vi öppna för samtal, diskussioner och samarbeten med alla andra partier.

I vår höstbudget stakar vi ut våra viktigaste visioner för de kommande åren. Vi visar att det inte måste finnas någon motsättning mellan ekonomisk tillväxt och sysselsättning å den ena sidan och allmän välfärd, trygghet och socialt ansvarstagande å den andra.

2 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Vår gemensamma infrastruktur betingar ett enormt värde och är en resurs. För att hålla en hög ambition att ständigt erbjuda bättre och effektivare service för medborgarna

måste infrastrukturen kontinuerligt utvecklas. Minst lika viktigt är att satsningarna görs samhällsekonomiskt sunt och på de projekt som är mest brådskande och lönsamma och skapar störst nytta, samtidigt som man tar hänsyn till aspekter som landsbygd, familjeliv och företagande. I ett läge där svensk infrastruktur på många plan står inför en systemkollaps läggs stora infrastruktursatsningar på cykelinfrastruktur och hållbara stadsmiljöer. Vi anser detta i det ansträngda läge landet idag befinner sig i vara en allvarlig felprioritering, och vi skär därför ner extrasatsningar på området, för att istället omfördela medlen till mer direkta investeringar för transportinfrastrukturen.

3 Järnväg

Järnvägsunderhållet i Sverige har havererat där en alltför stor del av arbetet utgörs av akuta åtgärder istället för förebyggande arbete, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid använts som en budgetregulator. Därför väljer Sverigedemokraterna att kraftigt satsa på järnvägsunderhållet.

3.1 Marknadspott

Vi vill införa en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten, som Trafikverket ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd. Vi anslår 1 000 mkr till detta under ett nytt anslag 3:1.

3.2 Förbättrat kontaktledningssystem

Sverige har ett av Europas sämst underhållna kontaktledningssystem och det står för ca 20 procent av alla driftsstörningar i infrastrukturen jämfört med ca 9 procent i övriga EU-länder. Denna avvikelser påvisar att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftstoppen. Därför vill vi som ett första steg stärka upp kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningssystemet. Vi anslår 25 mkr till detta under anslag 1:1.

4 Sjöfart

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och vi ser vikten av korrekta ekonomiska styrmedel, som inte strider mot bland annat europeiska konkurrensregler. Vi vill även generera långsiktiga konkurrensneutrala villkor som dessutom har till uppgift att skapa en god samsyn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar likväl på den globala marknaden och vi behöver därmed även förhålla oss till detta, både på gott och ont. Våra satsningar och förslag har därför som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, förlorade arbetstillfällen och negativ miljöpåverkan.

4.1 Riktig sjöfartsmiljard

En satsning på en riktig sjöfartsmiljard handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket för att lyfta bort exempelvis kostnader ifrån den svenska sjöfarten gällande bland annat isbrytning och farledsavgifter. Vi anslår 1 000 mkr till detta under ett nytt anslag 3:3.

4.2 Ta bort farledsavgifter och se över lotsavgifter

Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar så kallade farleds- och lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter, bland annat isbrytning i farleder. Sverige och Finland är några av få länder som tillämpar dessa farledsavgifter och Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes, för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Svenska Sjöfartsverket har istället infört en ny avgiftsmodell, som fått svenska redare att slå bakut. Vi ser exempelvis redare som har fått ca 200 % höjning på sina redan betungande farledsavgifter. Genom en riktig sjöfartsmiljard så menar vi att sjöfarten istället bör få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vi ser därmed vikten av att i ett första skede sänka eller ta bort både farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten.

4.3 Farledsfördjupningar

För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för de nya och större fartyg som byggs. Större fartyg kan transportera mer gods till ett billigare pris per enhet, men även generera till exempel större miljönytta. Trenden bland rederierna är att det byggs större fartyg för att klara den hårda konkurrensen. Vi vill därmed lyfta fram bland annat Göteborgs hamn som är i behov av fördjupning för att klara av den kommande direkttrafiken av den nya typen av fraktfartyg, men även bland annat Malmporten som är kopplad till gruvnäringen uppe i norr är i behov av farledsfördjupning. Utan dessa farledsfördjupningar kan fartygen inte lasta fullt vilket är negativt för industrin och sjöfarten i sin helhet. Vi anslår 250 mkr till detta under ett nytt anslag 3:2.

4.4 Säkerhetsklassade dryports

För att få mer plats och effektivare flöden i hamnar så vill vi använda fler torrhamnar, s.k. dryports, i större omfattning. En container som anlöper tex Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan tex till Falköping eller Skövde till en så kallad torrhamn, där lastas containern av och förtullas istället för i anlöpshamnen. Genom att man snabbt flyttar containern i väntan på tull tar den inte upp onödig plats i hamnen. Ska det fungera optimalt så bör dock torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk som infördes av USA efter terrordåden 9/11. Denna säkerhetsklassning bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Vi vill därmed utöka antalet säkerhetsklassade dryports. Vi anslår totalt 50 mkr till detta under anslag 1:1.

4.5 Alkobommar

Vi ser uppförandet av alkobommar vid våra hamnar som något positivt och att det förbättrar trafiksäkerheten ute på våra vägar. Tyvärr så finns det inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att då placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler gällande vad som accepteras angående alkohol och framförande av fordon. Vår förhoppning är givetvis att väldigt få eller att inte någon fastnar i dessa kontroller, men behovet är trots allt tyvärr ett faktum. Den stora farhågan gällande hamnarna ligger dock i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfart påverkas i hamnarna. Vi anser att det är viktigt att följa upp detta gällande bl.a. placering och hur många bommar som är effektivt att ha, för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta. Vi anslår totalt 25 mkr till detta under anslag 1:1.

4.6 Eco-bonus

Eco-bonus innebär en tillfällig möjlighet till överflyttning av transporter från väg till sjöfart. Denna satsning sträcker sig dock endast till år 2020. Det kommer inte i större utsträckning generera större överflyttningar från väg till sjöfarten, då sjöfarten belastas med likvärdiga höjningar i andra änden i form av ökade avgifter. Vi ställer oss givetvis positiva till all form av satsning på sjöfart men vi menar även att satsningar ska vara varaktiga över en längre tid, samtidigt som man inte belägger sjöfarten med andra betungande avgifter. Våra satsningar på en riktig sjöfartsmiljard är därmed mer varaktig och mindre administrativt betungande. Det genererar minskade kostnader och är därmed mer konkurrenskraftigt för sjöfarten i sin helhet utan att det ställs administrativa krav från EU. Därmed avser vi att ta bort det tillfälliga eco-bonussystemet. Vi minskar anslag 1:1 med 50 mkr.

5 Flyg

Vi ser idag den knivskarpa internationella konkurrensen inom många branscher, särskilt flygindustrin, den är extremt hård, dels genom sunda men även genom osunda konkurrensförhållanden. Det finns många faktorer som påverkar den svenska flygindustrin både positivt men även negativt. Sverige har dock stora möjligheter att hävda sig internationellt genom goda utbildningsmöjligheter, spetskompetens, forskning och utveckling men även inom specifika branscher och industrier. Vi behöver hålla vår position som en kunskapsnation men även framhålla vårt arbete gällande arbetsvillkor, koldioxidläckage och säkerhet. För att förhindra så kallad utflaggning av flygindustrin så behöver vi även arbeta vidare med upphandlingar och internationella avtal för att goda villkor ska råda var vi än flyger ifrån.

5.1 Investeringsstöd till flygplatser

Vi ser ett behov av att bygga ut kapaciteten för både små och stora flygplatser, för att möjliggöra fler avgångar, trafik av större flygplan men även för infrastrukturen som är

kopplad till flygplatser. Det är av största vikt för att underlätta människors resande över lag men även för att minimera exempelvis negativa miljöeffekter eller att binda samman övrig infrastruktur. Vi vill därmed utreda ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Vi anslår 500 mkr till detta under anslag 1:1.

5.2 Ökad säkerhet på direktlinjer

Vi ser behovet av att förenkla resandet och öka säkerheten gällande exempelvis direktlinjer ifrån Arlanda flygplats. Vårt att nämna är exempelvis säkerhetsrutiner som berör resor till bland annat USA eller Storbritannien efter ett utträde ur Europeiska unionen. Sverige är en export- och handelsberoende nation och vi menar därmed att både kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. Vi anslår 25 mkr till detta under anslag 1:1.

5.3 Driftstöd till flygplatser

Vi satsar på flyget och säger nej till den införda flygskatten, därmed behöver vi även se över driftstödet som uppstått till följd av flygskatten men även tillhörande administrativa kostnader och avgifter. Vi minskar anslag 1:6 med 50 mkr, samt anslag 1:12 med 10 mkr.

6 Väg

6.1 Rikta stöd för kommunala vägar

I samband med att många kommuner har pressade ekonomier, skiljer sig därmed även skicket på de kommunala vägarna i förhållande till det statliga vägnätet. Vi ser även att denna skillnad kommer att öka i och med att kommunerna beläggs med allt mer ökade kostnader. Vi föreslår därmed ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar. Vi anslår 500 mkr till detta under anslag 1:1.

6.2 Stadsmiljöavtal

Vi ser positivt på att kommuner fortsatt kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsningar på ökat cyklande. Vi ställer oss dock frågande gällande så kallade motprestationer i form av bostadsbyggande. Vi menar att avtalet i stället mer ska riktas mot realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Vi vill därmed vara återhållsamma med s.k. subventionerat bostadsbyggande. Vi minskar anslag 1:1 med 750 mkr.

6.3 Maut-system

Registrering av cabotagetransporter ska ske vid ankomst till våra gränser. Sverigedemokraterna förespråkar införandet av ett elektroniskt system, likt det tyska LKW-Maut-

systemet. Systemet bygger på att transpondrar monteras i de lastbilar som vill utföra transporter i Sverige. Vi anslår 20 mkr till detta under anslag 1:1.

7 Tabell

Tabell 1 Anslagsförslag 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (SD)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	26 014 423	+345 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 571 698	
1:3 Trafikverket	1 401 577	
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308	
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	168 313	-50 000
1:7 Trafikavtal	960 000	
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	54 181	
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 752 609	
1:12 Transportstyrelsen	2 193 567	-10 000
1:13 Trafikanalys	68 987	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	836 656	
1:15 Sjöfartsstöd	1 563 000	
2:1 Post- och telestyrelsen	50 122	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278	
2:3 Grundläggande betaltjänster	33 037	
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	72 844	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146 014	
<i>Nya anslag</i>		
3:1 Marknadspott		+1 000 000
3:2 Farledsfördjupning		+250 000
3:3 Satsning på sjöfart		+1 000 000
Summa	59 456 655	+2 535 000

Jimmy Ståhl (SD)

Thomas Morell (SD)

Patrik Jönsson (SD)