

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2427

av Anders Åkesson (C)

Infrastruktur för hela landet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att privat kapital och pensionsfonderna ges möjlighet att investera i infrastruktur även i Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intensiviera utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter för att ge mer rättvisande lönsamhetskalkyler av investeringar i infrastruktur.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att identifiera 10–15 objekt i nu gällande infrastrukturplan som i stället hanteras med extern medfinansiering.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det omfattande nät av fiber som staten i dag förfogar över tillgodogörs för konsumenter på operatörsneutral basis och därmed erbjuder en bredbandstäckning som kommer stora delar av landet till del.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det arbete och de erfarenheter som nu görs tack vare de initiativ som togs av alliansregeringen för utveckling av elektrifierade vägar tas till vara på ett sådant sätt att utvecklingsarbetet inte tappar fart utan i stället kan realiseras.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att tillåta 74-tonslastbilar som ett led i att förbättra miljö och konkurrenskraft.

Motivering

Sverige behöver bli mer attraktivt. Om vi lyckas med att skapa säkra, välfungerande och intermodala kommunikationer i hela landet kan hela befolkningens och hela landets potential för välståndsbyggande tas tillvara. Det kommer att gynna tillväxten och därmed förutsättningarna att leva och verka i hela landet. Med denna utgångspunkt har vi också möjligheter att skapa en bra grund för kommande generationer inte minst när det gäller miljön. Detta i sin tur förutsätter att transportsektorn kan hitta nya vägar för att bryta sambandet mellan ökade transporter och större miljöpåverkan. Vårt välstånd bygger till stor del på vår öppenhet mot omvärlden och vår styrka som exportnation. Alla människor kan bidra till den gemensamma tillväxten om det, oavsett var i landet man bor, finns förutsättningar att försörja sig. Ska detta kunna bli verklighet behöver tillgängligheten, rörligheten och den internationella konkurrenskraften på olika sätt stärkas. Konkurrensen är global vilket gör transportinfrastrukturens effektivitet till en nyckelfaktor för svenska framgångar internationellt. Sverige är Europas till ytan tredje största land. Detta gör att alla transportslag är nödvändiga för att det ska gå att leva och arbeta i hela landet.

En allt större del av befolkningen bor i städer och näringsliv och produktion koncentreras allt mer till urbana regioner. Samtidigt ser vi en ökad efterfrågan på, och tillväxt i, näringar som skog, malm, besöksnäring och areella näringar vilket skapar tillväxt även i de mindre tätt bebyggda delarna av landet.

Kraven på resmöjligheter och varutransporter ökar och kräver en mycket långsiktig utveckling av infrastrukturen. Så har också skett i och med att alliansregeringen hösten 2012 lade propositionen ”Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem” (2012/13:25) i riksdagen.

Öka investeringarna i infrastruktur med alternativ finansiering

Ska en ökad investeringstakt i samhällsnödvändig infrastruktur realiseras i den takt som är nödvändig krävs att finansieringsfrågorna sätts i fokus.

I första hand behöver Sverige i mycket större utsträckning än idag börja använda sig av externa finansieringslösningar som exempelvis offentlig-privata samarbeten (OPS). En källa till externt kapital som redan idag investerar i infrastruktur i andra länder, och också borde beredas den möjligheten i Sverige, är våra pensionsfonder. Här finns både kunskapen och viljan att tämligen omgående gå in i stora inhemska infrastrukturprojekt och därigenom låta vårt pensionskapital bidra till tillväxten även här och inte bara i andra delar av världen. Jag anser därför att pensionsfondernas mandat justeras så att de

ges möjlighet att investera i infrastruktur även i Sverige. Investeringarna som sådana medför positiva synergieffekter för samhället eftersom det i samband med infrastrukturinvesteringar blir möjligt att exploatera affärs- och bostadsområden med värdeökningar som följd. Detta är positiva effekter som motiverar en dialog om hur investeringar kan medfinansieras. Ett annat sätt som jag anser att vi i högre grad bör utnyttja än idag, framförallt i våra större städer är trängselskatt som medfinansieringskälla. Trängselskatten är heller inte enbart en skatteintäkt utan ett i många fall effektivt sätt att förbättra tillgänglighet, framkomlighet och miljön i de städer där den tas ut. För att bibehålla legitimiteten för denna typ av skatter anser vi att det är viktigt att skatteuttaget i allra största utsträckning går tillbaka till den berörda regionen där ny infrastruktur kan finansieras samt att beslut om skatten tas regionalt. Ska de investeringsbehov som finns kunna tillgodoses inom en rimlig tidsrymd måste vi hitta fler sätt att finansiera dessa. I annat fall kommer vi alltid att lida av flaskhalsar i transportsystemet som är negativa för såväl miljön som tillväxten.

I andra hand gäller det att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger till grund för investeringsbeslut utvecklas så att de exempelvis även beaktar den framtida potentialen i ett projekt. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan i ett projekt behöver även exempelvis restidsvärden justeras så att de ger en mer rättvisande bild av de samhällsekonomiska vinsterna än vad som är fallet i dagsläget. Detsamma gäller även för godset i vårt transportsystem som är konstant undervärderat. En samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som på ett rättvisande sätt speglar dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation behöver genomföras. Utvecklingsarbetet med kalkylmodeller och samlade effektbedömningar av godstransporter måste intensifieras. Transporterna är en integrerad del i hela den industriella produktionen. Om transportkedjan bryts fallerar hela systemet tills man kunnat göra en återstart. Återhämtningsförmågan är oerhört viktig, d.v.s. robustheten i transportsystemen.

I tredje hand anser jag att regeringen bör se till att de statliga bolag som är verksamma på infrastrukturuområdet säljs, såsom Green Cargo, Svevia, SJ, Sweroad och Swedavia m.fl. Dessa verkar redan på avreglerade marknader och det finns rimligen inga skäl för staten att driva dessa operativa verksamheter.

På samma sätt bör svenska och danska staten komma överens om att sälja Öresundsbron/Svedab vilket skulle frigöra ett antal miljarder kronor. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att identifiera 10–15 objekt i nu gällande infrastrukturplan som

istället kan hanteras med extern medfinansiering. Ett av dessa skulle ett nytt EU-harmoniserat signalsystem för järnvägen (ERTMS) kunna vara som i sig skulle frigöra runt 10 miljarder kr ur investeringsbudgeten i ett inledande skede, men på sikt troligtvis mer än så.

Dessutom finns intresse från näringslivets sida om att få koncession på järnvägen till Riksgränsen för att genomföra förstärkningsåtgärder m.m.

Tågsektorn är också den största elköparen i Sverige och kraftigt beroende av en väl fungerande kraftförsörjning (kontakledning etc.). Behovet av upprustning av kraftförsörjningssystemet är på många håll akut. Att finansiera detta med externt kapital skulle enligt beräkningar frigöra runt 20 miljarder kr över tid.

Betrakta it/ICT som ett femte transportslag jämställt med de övriga fyra

It ska ses som en naturlig del av infrastrukturen och ett ”femte transportslag”. För att stärka den möjligheten bör det omfattande nät av fiber som olika statliga verk idag (Banverket, Svenska kraftnät, Vattenfall etc.) förfogar över sammanföra i ett gemensamt statligt bolag som på operatörsneutral basis erbjuder en bredbandstäckning som skulle komma stora delar av landet till del.

It spelar även en viktig roll för att stärka och underlätta utnyttjandet av den s.k. fyrstegsprincipen som är central i Trafikverkets arbete med att analysera och åtgärda behoven i vårt transportsystem. It har även möjligheten att utgöra ett alternativ till fysiska transporter som skulle kunna minska trafikens klimatpåverkan. Andra klimatsmarta åtgärder som bör utvecklas är elektrifieringen av våra motorvägar mellan Stockholm–Göteborg–Malmö för att medge trafikering av ellastbilar på sträckorna. Fullt utbyggd beräknas transportsektorns CO₂-utsläpp minska med upp till 95 procent av dagens nivåer. Jag vill därför understryka vikten av att det arbete och de erfarenheter som nu görs tack vare de initiativ som togs av Alliansen tas tillvara på ett sådant sätt att utvecklingsarbetet inte tappar fart.

Precis som elektrifiering av vissa vägar skulle minska klimatpåverkan har användandet av längre och tyngre lastbilar visat sig ha positiv effekt på såväl klimat som transporteffektivitet och det är viktigt att möjligheten att tillåta 74-tonslastbilar, som just nu är ute på remiss, slutförs för att därigenom bibehålla svensk konkurrenskraft och som ett led i att klara klimatutmaningarna inom transportsektorn och möta de negativa effekterna som ett eventuellt införande av km-skatt skulle innebära.

Anders Åkesson (C)