

## Motion till riksdagen 2012/13:T6

**av Tony Wiklander och Lars Isovaara (SD)  
med anledning av prop. 2012/13:25**

# Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en återreglering av drift och underhåll av järnvägen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjd ambitionsnivå för järnvägen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt prioritera gruvnäringens behov.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förlänga den planerade Ostlänken till en sydostkustbana.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliga riktlinjer och processer för medfinansiering av infrastrukturen måste upprättas.

## Motivering

Järnvägen är alltjämt det mest energieffektiva transportmedlet på land. Sverigedemokraternas ambition är att genom utökade anslag till drift, underhåll, reinvesteringar samt nyinvesteringar dels minska funktionsstörningarna i vårt nät, dels öka kapaciteten där bristerna är som störst. Vi vill ge Trafikverket ett särskilt uppdrag att utreda, beakta och prioritera gruvnäringens behov givet denna högre ambitionsnivå för järnvägen.

## Återreglering

Sverigedemokraterna vill se en återreglering av drift och underhåll av järnvägen. Avtalen mellan operatörer och trafikhuvudmännen omfattar dock som regel 3–8 år. Då marknaden för järnvägen nyligen har avreglerats skulle kost-

**Fel! Okänt namn på**

naden för att lösa dessa avtal i förtid bli för stor för staten. Återregleringen måste därför göras under tillräckligt lång tid för att berörda avtal ska löpa ut. Efter att de första avtalen har löpt ut bör regeringen tillsätta en statlig utredning som får visa avregleringens konsekvenser. Vi vill även att det samlade ansvaret för underhåll och nyinvesteringar i järnvägsnätet ska övergå i Trafikverkets regi, detta för att säkerställa kostnadseffektiviteten.

Det ovanstående bör ges regeringen till känna.

## Höjd ambitionsnivå

Trafikverket har identifierat fyra olika ambitionsnivåer, varav den lägsta siktar på att bibehålla den nuvarande kapaciteten och punktligheten medan den högsta siktar på att förstärka samt utöka kapaciteten där bristerna är som störst genom såväl trimningsåtgärder som nyinvesteringar. Satsningarna inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen, uppgående till 522 miljarder kronor för planeringsperioden 2014–2025, som regeringen härvidlag presenterar är otillräckliga. Regeringen bör anslå tillräckliga medel för att komma upp till den av Trafikverket etablerade högsta ambitionsnivån. I klartext innebär detta ett tillskott på ytterligare omkring 2,5 miljarder kronor årligen.

Samtliga förbättringar i järnvägsnätet bör ske i enlighet med Trafikverkets s.k. fyrstegsprincip.

Sverigedemokraterna anser inte att upprustningen ska finansieras genom höjda banavgifter då det leder till en prisökning som gör att utnyttjandet av järnvägen kommer att minska. I stället bör den finansieras genom huvudsakligen statligt stöd.

Det ovanstående bör ges regeringen till känna.

## Ostlänken

När det gäller satsningar på järnvägen saknas det i princip helt och hållet järnvägsprojekt i Kalmar län, vilket är mycket förvånande med tanke på de fördelar järnvägen erbjuder, inte minst när det gäller miljön. På infrastrukturkartan över Sveriges järnvägar är sydöstra Sverige en vit fläck och så tycks det också förbli sett till de projekt som planeras.

Sverigedemokraterna ställer sig positiva till den planerade Ostlänken dock med det tillägget att vi vill bygga ut länken till en sydostkustbana med en förlängning genom Västervik–Oskarshamn–Mönsterås–Kalmar–Emmaboda–Karlskrona.

Det ovanstående bör ges regeringen till känna.

## Gruvnäringen

Gruvnäringen står för en stor del av Sveriges godstransporter. Detta gör att näringen är starkt beroende av en fungerande infrastruktur. I nuläget hänvisas betydande delar av gruvnäringens transportbehov till lastbil. Detta är inte en önskvärd lösning, vare sig ur tillväxtperspektiv eller ur miljöperspektiv.

Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att göra en kostnadskalkyl och därefter genomföra en samhällsekonomisk lönsamhetsstudie på en järnvägssträckning mellan Pajala och Svappavaara. Beroende på resultaten därav bör sedan vidare åtgärder tas för att underlätta transportbehoven.

Situationen på Malmbanan har under lång tid varit ansträngd. Med de nya aktörer som ska in på sträckan räcker kapaciteten inte längre till. För varje dag som den ansträngda situationen består blir lönsamheten hos våra gruvbolag lidande samtidigt som hela den svenska tillväxten hämmas. De planerade mötesstationerna bedöms inte vara tillräckliga utifrån ett kapacitetsperspektiv. Regeringen bör därmed prioritera att ytterligare mötesspår upprättas på strategiska punkter längs med banan.

Utöver det kommer den omfattande gruvverksamheten i Ludvika och Grängesberg att skapa kapacitetsproblem när produktionen väl kommer igång. Malmtransporterna där har i princip inga alternativ till järnvägstransporter och tågen behöver gå mot Gävle eller Oxelösund hamn och kapacitetsförbättringar måste till på dessa sträckor. Utöver detta behövs kapacitetsförbättringar på sträckorna Falun–Borlänge, Avesta–Fagersta samt Ställdalen–Frövi vilka samtliga är viktiga sträckor för gruvnäringen samt för övrig näringsverksamhet. I princip är hela Bergslagsbanan väster om Väneren i behov av ökad bärighet och kapacitet. Regeringen bör skyndsamt avsätta resurser för detta ändamål.

Det ovanstående bör ges regeringen till känna.

## Medfinansiering

Sverigedemokraterna anser att medfinansiering av infrastruktur kan leda till felprioritering vilket leder till att objekt inte prioriteras efter största möjliga samhällsnytta utan objekt som medfinansieras prioriteras högre än andra. Vi är inte helt emot finansieringsalternativet då det kan innebära viss samhällsekonomisk nytta men vi anser att regeringen bör få i uppdrag att utarbeta tydliga riktlinjer och processer för medfinansiering.

Det ovanstående bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 1 november 2012

*Tony Wiklander (SD)*

*Lars Isovaara (SD)*