

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2015/16:3057

av Jessica Rosencrantz m.fl. (M)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investera 300 miljoner kronor årligen under åtta år så att tyngre lastbilar, upp till 74 ton, ska kunna trafikera våra vägar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,4 miljarder kronor till drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka Trafikverkets anslagskredit år 2016 och tillkännager detta för regeringen.

Sammanfattning

En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i den globala konkurrensen och lägger grunden för fler jobb. När människor enkelt och smidigt kan arbetspendla längre avstånd, och när företag tryggt och snabbt kan frakta sina varor från norr till söder öppnar det arbetsmarknader, skapar arbetstillfällen och binder samman landet. Därför prioriterar Moderaterna infrastruktur.

Anslagsanvisning

Tabell 1 Moderaternas förslag till anslag uttryckt som differens gentemot regeringens förslag (miljoner kronor).

Anslagsförslag 2016 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (M)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-209 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	+185 000
1:3 Trafikverket	1 297 029	
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284	
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	82 513	
1:7 Trafikavtal	831 000	
1:8 Viss internationell verksamhet	25 837	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 224	-1 000
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 388 536	
1:12 Transportstyrelsen	2 042 605	
1:13 Trafikanalys	67 270	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 011 019	
1:15 Sjöfartsstöd	1 604 000	
2:1 Post- och telestyrelsen	28 087	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278	
2:3 Grundläggande betaltjänster	35 600	
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	12 094	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126 014	
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	55 046	
Summa	54 122 036	-25 000

Politikens inriktning

Med en hårdnande internationell konkurrens behöver vi värna om konkurrenskraften i både industrin och handeln. En effektiv, hållbar och pålitlig infrastruktur är en central förutsättning i dessa sektorer. Vålutvecklade och kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem är grundläggande för att kunna producera och sälja varor på ett konkurrensmässigt sätt. En investering i bättre transporter är en investering i industrijobb.

Regeringens politik riskerar i flera avseenden att slå mot både industri och handel. Försenade infrastrukturinvesteringar, höjd dieselskatt, dyrare energiproduktion och hotet om en lastbilsskatt slår alla mot industrijobben. Det är en politik som Sverige inte har råd med. Efterfrågan på godstransporter förväntas att öka med drygt 50 procent fram till 2030 enligt analyser från Trafikverket. Samtidigt behöver industrin och handeln bättre och billigare transporter för att kunna konkurrera internationellt.

Genom kloka infrastrukturinvesteringar kan vi bygga ett mer hållbart samhälle samtidigt som Sverige blir mer sammankopplat och mer konkurrenskraftigt. Nya tekniska lösningar och innovationer hjälper oss att nå dit, och Moderaternas politik tar sin utgångspunkt i detta. Vi tror inte att straffskatter som hindrar människors mobilitet är rätt väg att gå, vi tror i stället på dagens och framtidens teknik, där vi kan fortsätta resa och fortsätta frakta varor fast på ett klimatsmart sätt.

Att tillåta tyngre lastbilar, upp till 74 ton, är en viktig reform för jobben, miljön och för industrin i Sverige. Detta har gjorts i till exempel Finland, som därmed har fått en viktig konkurrensfördel jämfört med Sverige i skogsindustrin. Moderaterna vill därför investera 2,4 miljarder kronor under åtta år för att göra det möjligt för tyngre lastbilar att trafikera våra vägar. Tyngre lastbilar leder till att samma transporter som görs i dag kan göras av färre lastbilar, vilket är bra för såväl miljön som industrins konkurrenskraft. De utvärderingar som har gjorts visar att tyngre och längre lastbilar sänker CO₂-utsläppen per transporterat ton med cirka 10 procent, ökar företagets produktivitet med 20–25 procent och sänker deras kostnader med 8–15 procent. Alliansregeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på hur lastbilar upp till 74 ton ska kunna trafikera våra vägar, och dessa finns nu på regeringens bord. Trots att Socialdemokraterna tidigare varit positiva till att tillåta tyngre lastbilar har regeringen valt att begrava frågan i ytterligare en utredning. Vi vill gå fram med det förslag som tagits fram, för att värna svensk konkurrenskraft och bidra till mer miljövänliga transporter på våra vägar. De prioriterade sträckorna är E6, E4, E10, E18, E20 och delar av riksvägarna 40, 50, 55 och 56. På dessa vägar går cirka två tredjedelar av vägtrafikens godstransporter. Satsningen inkluderar att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton. Tåget går inte överallt och då kan tyngre lastbilar vara ett viktigt komplement som minskar utsläppen, ökar lönsamheten och effektiviserar vägtransporterna.

Både människor och företag måste våga använda sig av tåget, dagens situation är ohållbar. Alliansregeringen ärvde en infrastruktur i omfattande behov av nya satsningar. Bland annat var järnvägsunderhållet mycket eftersatt. Alliansregeringen valde att fördubbla pengarna till drift och underhåll av järnväg samtidigt som vi genomförde flera rekordstora infrastruktursatsningar. I den nationella transportplan som Alliansen tog fram för 2014–2025 ska 86 miljarder kronor gå till drift, underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar. Men mer återstår att göra för att Sveriges infrastruktur ska ha den standard som krävs. Därför vill Moderaterna satsa ytterligare 1,4 miljarder kronor årligen på extra järnvägsunderhåll. En investering i bättre transporter och en bättre järnväg är en investering i fler arbetstillfällen. Svenska företag, framför allt industrin, måste kunna lita på att järnvägen fungerar. En ökad satsning på en fungerande järnväg möjliggör för företag att vara mer klimatsmarta och samtidigt vara trygga i att kunna leverera sina varor.

Trafikverkets anslagskredit är till för att täcka oförutsedda utgifter. I regeringens regleringsbrev till Trafikverket minskade regeringen anslagskrediten ämnad till investeringar, anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Alliansen har tidigare haft en anslagskredit som varit 10 % av anslaget. Regeringen valde att minska den till 3 % av anslaget. Minskningen från 10 % i anslagskredit till 3 % i anslagskredit innebär en minskning med drygt 1,5 miljarder kronor. Regeringen säger sig prioritera järnvägen men denna minskning har stor påverkan på Trafikverkets arbete med järnvägen. Därför anser vi att regeringen för år 2016 åter ska höja Trafikverkets anslagskredit för anslag 1:1 till 10 % av hela anslaget.

Minskad uppräkningsanslag

För att finansiera prioriterade satsningar görs en justering från år 2017 och framåt av de anslag som berörs av PLO-uppräkningsanslag. Effekten blir att uppräkningsanslaget blir något lägre jämfört med regeringens förslag.

[Motionärernas namn]

Jessica Rosencrantz (M)

Edward Riedl (M)

Sten Bergheden (M)

Boriana Åberg (M)

Erik Ottoson (M)