

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2015/16:2353

av Tony Wiklander m.fl. (SD)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

### **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.

**Tabell 1 Anslagsförslag 2016 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Ramanslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen (SD)</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	+120 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	
1:3 Trafikverket	1 297 029	
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	+27 000
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	
1:10 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	+270 000
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	
<i>Nya anslag</i>		
3:1 Särskild marknadsrott		
<b>Summa</b>	<b>54 122 036</b>	<b>+417 000</b>

## **Sjöfart**

För att svensk rederinäring fortsatt ska kunna utvecklas och rekrytera motsäger sig Sverigedemokraterna regeringens förslag att minska sjöfartsstödet för att finansiera tonnageskatten. Sjöfartsstödet är viktigt bl.a. för att säkra framtida behov av kvalificerad svensk besättning och vi skjuter därför till medel för att behålla stödet på befintlig nivå.

Vidare ser Sverigedemokraterna gärna att svaveldirektivet, som idag gäller i Östersjön, utökas till hela EU för både miljöns och konkurrensens skull. Det är viktigt att man ger Sjöfartsverket verktyg att kunna genomföra kontroller, så direktivet efterföljs och överträdelser sanktioneras.

Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar idag farledsavgift som bekostar bl.a. isbrytningen i farlederna. För att stärka sjöfarten och fortsätta med den mycket

efterfrågade sjöfartsmiljarden minskar Sverigedemokraterna farledsavgifterna med 250 mnkr genom att kostnaden för isbrytningen istället påläggs staten.

Kryssningsfartygen som trafikerar Östersjön har ett undantag gällande hantering av sitt avloppsvatten och får tömma detta till havs. Sverigedemokraterna inför därför, i väntan på en internationell överenskommelse, en stimulans på 27 mnkr per år i form av avskaffad farledsavgift för de kryssningsfartyg som lämnar sitt grå- och svartvatten i hamn istället för att dumpa det i havet.

## **Flyg**

Kapstadskonventionen gör det lättare för finansiärer och leasingföretag att ta tillbaka flygplan och motorer om ett flygbolag inte fullgör sina förpliktelser. Detta innebär att riskerna blir mindre och flygbolagen får lägre utgifter och bättre finansieringsvillkor. Sverigedemokraterna vill därför att Sverige snarast undertecknar konventionen för att bl.a. minska leasingkostnaden för svenska flygbolag och förbättra deras villkor på den internationella marknaden.

Inrikesflyget i Sverige står i dagsläget för ungefär en procent av de totala utsläppen av koldioxid samtidigt som hela transportsektorn står för 38 %. Samtidigt är flyget inte helt utbytbart, vilket innebär att människor fortfarande kommer flyga i en liknande omfattning men till en högre kostnad, om en flygskatt skulle införas. Studier visar att skatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 %, samtidigt som BNP skulle minska med 1,5 till 5,4 mdkr första året. Detta är ett alldeles för högt pris för en väldigt marginell miljövinst. Sverigedemokraterna säger därför nej till ett införande av flygskatt.

Bromma flygplats är en av landets mest trafikerade. Ca 90 % av resorna är arbetsrelaterade och en nedläggning hotar att kosta 24 000 arbetstillfällen, varför flygplatsen är av stort värde för Stockholms och Sveriges näringsliv. En nedläggning vore katastrofalt då Stockholm är landets starkaste tillväxtmotor. Stadens andra flygplats, Arlanda, är nära sitt kapacitetsmaximum och klarar i dagsläget inte av att ta över trafiken från Bromma och speciellt inte under de tider huvuddelen av trafiken till och från Bromma sker. Dessutom ligger Arlanda, i internationella jämförelser, långt ned i rankingen när det gäller närhet till stadskärnan. Därför motsäger sig Sverigedemokraterna en nedläggning av Bromma flygplats.

## Väg

Sverigedemokraterna anser att det är beklämmande att regeringen inte agerar mer kraftfullt i frågan om svensk åkerinäring, som i slutändan handlar om att skydda svenska företag och arbetstillfällen.

Registrering av cabotagetransporter ska ske vid ankomst till våra gränser.

Sverigedemokraterna förespråkar att ett elektroniskt system, likt det tyska Mautsystemet, införs i Sverige för bilar vägande över 12 ton. Detta innebär en elektronisk övervakning på svenska vägar i form av transpondrar, som monteras och plomberas av behörig verkstad, i lastbilar som trafikerar svenska vägnätet. Detta säkerställer att avgifter betalas och att cabotageregler samt kör- och vilotidsdirektivet efterlevs. Polisen skulle på detta vis få ett effektivt verktyg för att stävja det allt mer omfattande fusket. Sverigedemokraterna vill snarast införa rättvisa villkor inom vägtransportområdet. Att passivt, genom försummelse, låta svenska företag gå under i en orättfärdig konkurrens är oacceptabelt.

Sverigedemokraterna vill omgående tillåta tyngre och längre lastbilar, då det ger bättre konkurrenskraft för våra svenska företag samt resulterar i minskad miljöpåverkan och minskat vägslitage. Finland höjde den 1 oktober 2013 den tillåtna bruttovikten från 60 till 76 ton med motiveringen att höja konkurrenskraften i landet. Sverigedemokraterna vill att Sverige snarast följer det finländska exemplet och tillåter lastbilar med en bruttovikt på 74 ton.

Vägen mellan rikets två största städer är på långa sträckor kraftigt underdimensionerad, inte minst i Västra Götaland. Den låga standarden på vägen ger upphov till dålig framkomlighet och försämrade trafiksäkerhet. Sverigedemokraterna föreslår en omedelbar projekteringsstart med snabbast möjliga byggstart för att bygga ut viktiga delar av E20 till motorväg eller mötesfri 2+2-väg.

Sverigedemokraterna anslår ökade medel för såväl utveckling som vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Sverigedemokraterna vill, förutom övriga satsningar, införa en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen, motsvarande två procent av hela utgiftsområdet 22 Kommunikationer.

Marknadspotten syftar till att snabbt kunna användas 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.

## Järnväg

Skogsnäringen är beroende av bra transporter. Sverigedemokraterna vill ge Inlandsbanan och tvärbanorna ett rejält lyft. Inlandsbanan behöver bland annat klara av högre axeltryck samt få ett modernt trafikledningssystem, samtidigt som avsevärda förbättringar i underhållet behövs. Även tvärbanorna behöver upprustas. Därutöver behövs bättre terminaler anpassade för skogsråvara, samt fler tågtider. En upprustning och modernisering av Inlandsbanan är inte enbart en skogspolitisk åtgärd; banan fungerar som redundans för hela järnvägsnätet. Skulle stambanan bli oframkomlig kan Inlandsbanan alltså fungera som reserv. Sverigedemokraterna vill ge Trafikverket i uppdrag att modernisera Inlandsbanan och tvärbanorna.

Norrbotniabanan planeras för sträckan Umeå–Luleå och skulle medföra mycket positiva effekter för de befolknings- och industritäta kustnära städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Kostnad för banan beräknas uppgå till knappt 22 mdkr men väntas vara samhällsekonomiskt lönsam. De största vinsterna består i sänkta transportkostnader för godskunder samt restidsvinster för tågresenärer. Nuvarande system, där trafiken är hänvisad till stambanan genom övre Norrland, är riskfylld och sårbar genom en kombination av långt enkelspår, utan möjlighet till omledning, samt otillräckligt antal mötesstationer. Detta medför långa restider, samtidigt som många företag inte har lagerkapacitet för att hantera ett större avbrott i tågtrafiken då de vanligtvis har merparten av sin produktion i rörelse på väg ut mot kund. Dagens system medför således stora risker för företag som i värsta fall riskerar tappa kundernas förtroende och tvingas lägga ned sin produktion. Sverigedemokraterna vill därför under kommande budgetperiod inleda projekteringen av Norrbotniabanan.

Sverigedemokraterna budgeterar för en kraftig upprustning av Malmbanan med dubbelspår på de mest överbelastade sträckorna, i princip Kiruna–Riksgränsen samt Luleå–Boden. Den omfattande gruvverksamheten i Ludvika och Grängesberg kommer att skapa kapacitetsproblem då malmtransporterna där i princip inte har några alternativ till järnvägstransporter. Tågen behöver gå mot Gävle eller Oxelösunds hamn, varför 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.

*Tony Wiklander (SD)*

*Per Klarberg (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*