

Kommittémotion

Motion till riksdagen: 2014/15:2891

av Per Klarberg m.fl. (SD)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 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.

Tabell 1 Anslagsförslag 2015 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen (SD)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 718 542	370 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 821 798	
1:3 Trafikverket	1 283 636	
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284	
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 013	
1:7 Trafikavtal	831 000	
1:8 Viss internationell verksamhet	25 155	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	46 525	
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500	
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 005 058	
1:12 Transportstyrelsen	2 020 897	
1:13 Trafikanalys	62 851	
1:14 Trängselskatt i Göteborg	888 963	
2:1 Post- och telestyrelsen	27 487	
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	138 278	
2:3 Grundläggande betaltjänster	37 000	
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	23 844	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 014	
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	48 050	
<i>Specificeringar</i>		
1:1 Elektrifiering Inlandsbanan med tvärbanor		+120 000
1:1 Malmbanan		
1:1 Marknadspott		+250 000
1:1 E20		
1:1 Ökad statlig medfinansiering Stockholms tunnelbana		
Summa	50 078 203	+370 000

Sverigedemokraterna förordar att staten tar ett samlat ansvar för allt underhåll av den svenska järnvägen. Antal personer som jobbar direkt med underhåll har minskat med 1 500 personer sedan 1998 medan antal personer som administrerar verksamheten har ökat med i stort sett samma antal, detta vill Sverigedemokraterna råda bot på.

Underhållskontrakt bör i takt med att de löper ut överföras till statliga Infranord.

Infranord bör omgående bli en fristående underhållsenhet under Trafikverket som ansvarar för allt järnvägsunderhåll i egen regi.

Skogsnäringen är beroende av bra transporter. Sverigedemokraterna vill ge Inlandsbanan och tvärbanorna ett rejält lyft. Inlandsbanan behöver bland annat klara av högre axeltryck, få ett modernt trafikledningssystem och elektrifieras i samtliga delar, samtidigt som avsevärda förbättringar i underhållet behövs. Även tvärbanorna behöver elektrifieras. 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.

Sverigedemokraterna vill också under kommande budgetperiod inleda arbetet med att bygga Norrbotniabanan. Banan planeras för sträckan Umeå–Luleå och skulle medföra mycket positiva effekter för de befolknings- och industritäta kustnära städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. De största vinsterna uppstår som ett resultat av sänkta transportkostnader för godskunder samt restidsvinster för tågresenärer. Nuvarande system, där trafiken är hänvisad till Stambanan genom övre Norrland, är riskfyllt och sårbart genom en kombination av långt enkelspår utan möjlighet till omledning samt otillräckligt antal mötesstationer. Detta medför idag stora förseningar, samtidigt som många företag inte har lagerkapacitet för många dagar utan tvärtom har sina produktionslager i konstant rörelse, på väg mot kund. Det sårbara systemet idag medför således stora risker för företag som i värsta fall kan tappa kundernas förtroende och tvingas lägga ned sin produktion.

Kostnaden för banan väntas uppgå till knappt 22 miljarder kronor men väntas vara samhällsekonomiskt lönsam.

Därutöver vill vi göra en inventering av Ostkustbanan och Södra stambanan för att kostnadskalkylera en upprustning och modernisering. En utbyggnad till 4 spår mellan Malmö och Lund är högprioriterat.

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 Oxelösund 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.

Sverigedemokraterna anslår ökade medel för såväl utveckling som vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Utöver de kraftfulla satsningarna som dubbelspår på Malmbanan, upprustning och elektrifiering av Inlandsbanan och projekteringsstart för Norrbotniabanan vill vi införa en pott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen, motsvarande två procent av hela utgiftsområde 22 Kommunikationer. Potten syftar bland annat till snabbt kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar i näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd. Potten ska även kunna användas till länsbanorna där pengarna kan användas för att höja banornas standard till helsvetsad räls och eventuell elektrifiering. Utgår man från skarvspår i grus blir kostnaden enbart 100 miljoner kronor per mil. Beloppet kan jämföras med nybyggnad av enkelspårig järnväg, som kostar kring 500 miljoner kronor per mil.

Fungerande infrastruktur är avgörande för industri, företagande och den regionala utvecklingen och vägen mellan rikets två största städer är på långa sträckor kraftigt undermålig, inte minst i Västra Götaland. Den underdimensionerade standarden på vägen ger upphov till dålig framkomlighet och försämrade trafiksäkerhet. Allvarliga olyckor är oacceptabelt frekventa. Beroende av vägstandard så beräknas kostnaderna för de viktigaste sträckningarna till mellan 4,8–8,0 miljarder kronor, och tidsplanen för ett helt färdigt projekt beräknas till mellan 6,5 och 10,5 år i Trafikverkets ”Åtgärdsstudie, E20 Genom Västra Götaland”. Sverigedemokraterna föreslår en omedelbar projekteringsstart med snabbast möjliga byggstart för att bygga ut viktiga delar av E20 till motorväg/mötesfri 2-plus-två-väg.

För övrigt anser vi att Bromma flygplats ska vara kvar.

Per Klarberg (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Nina Kain (SD)

Tony Wiklander (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Adam Marttinen (SD)