

Motion till riksdagen 2016/17:3509

av **Per Klarberg m.fl. (SD)**

med anledning av prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3 Bakgrund	3
4 Sverigedemokraternas förslag för ett sunt transportsystem.....	3
4.1 Ett säkert transportsystem.....	3
4.2 Samhällsekonomisk lönsamhet.....	4
4.3 En realistisk miljöpolitik.....	6
4.4 Infrastruktur för hela landet	7

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda oskyddade trafikanter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att väghållarna därför måste utgå från att skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon samt att särskilda insatser bör genomföras för att dels byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra trafikmiljön runt skolorna säkrare och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta den s.k. Sverigeförhandlingen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte bygga en höghastighetsjärnväg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avvakta införandet av ERTMS och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utgångspunkten för utvecklingen av infrastrukturen ska vara en inhemsk, och inte invandringsdriven, befolkningsökning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att infrastrukturutvecklingen inte ska planeras baserat på mål om infrastrukturutnyttjandet relativt könen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en speciell marknadspott för att åtgärda hastigt uppkomna flaskhalsar i infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja sjöfarten genom stimulanser och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att isbrytning inte ska finansieras via farledsavgifterna och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska uppindexeras och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgifterna inte ska uppindexeras och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en bredare syn på infrastruktur för hela riket ska råda och att fokus ska vidgas från storstaden till landet som helhet och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en flygskatt och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en vägslitageskatt och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa uppindexeringen av bränsleskatterna och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hjälpa de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att jordskredssäkra Göta älv och börja bygga nya slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra snabbare godståg bör utredas vidare i den kommande åtgärdsplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

3 Bakgrund

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 följdmotion till infrastrukturpropositionen stakar vi ut våra viktigaste visioner för perioden 2018–2029. 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.

4 Sverigedemokraternas förslag för ett sunt transportsystem

4.1 Ett säkert transportsystem

Sverigedemokraterna ser fram emot regeringens kommande cykelstrategi där cykeln ska bli ett eget transportsätt. Cykeln främjar folkhälsan och används mer flitigt idag än för bara några år sedan. När man bor i citymiljöer är det många gånger inte möjligt att ta bilen, och då det går är det ofta mycket dyrt med tillkommande trängselskatter och parkeringsavgifter. Regeringen fick ett tillkännagivande där man gör en regeländring att cyklister över 15 år får köra på körbanan även om det finns cykelbana. Erfarenheten säger oss att barn gör vad vi gör, och inte som vi säger. När de ser att vuxna cyklar på vägarna är det troligt att de tar efter och också ger sig ut på vägarna. Detta anser Sverigedemokraterna är mycket olyckligt då det blir fler oskyddade trafikanter på vägarna samtidigt som det föreligger stor risk att kommuner väljer att inte satsa på nya

cykelbanor som en följd av detta. För att minska olyckorna med oskyddade trafikanter bör man i stället särskilja trafikslagen så mycket det går.

Ett av de transportpolitiska målen är det s.k. hänsynsmålet: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.” Trots det finns inga reella åtgärder eller öronmärkta medel avsatta för olycksförebyggande åtgärder gällande mc-olyckor i samband med räckeskollisioner i regeringens nysatsning på nollvisionen.

Ett led i visionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom införandet av räckan, både för att åtskilja vägbanor och för att hindra avåkning. Av kostnadsskäl har man i Sverige valt att godkänna oskyddade vajerräckan, vilka på det stora hela minskat antalet olyckor, men som för motorcyklister visat sig vara förödande.

Olyckor på grund av räckeskollisioner mellan motorcyklister och vajerräckan orsakar inte bara ett enormt mänskligt lidande, utan utgör även en samhällskostnad i miljardklassen. Samtidigt är de i stora delar förebyggningsbara; det finns – för de vägsträckor som kräver räckan – räckeskonstruktioner som avsevärt minskar skadeverkningarna vid kollision (Definition av ett säkert räck för motorcyklister, Fredriksson, Nordqvist och Wenäll, 2015).

Sverigedemokraterna arbetar ständigt för en bättre säkerhet och arbetar hårt för nollvisionen i alla delar och vi ser att våra unga medborgare, som ska ta sig till och från skolan, är särskilt utsatta. Under de senare åren har mycket gjorts för att göra resorna till och från skolorna tryggare.

Med skolreformen så kan man själv välja skola och då är det inte alltid närmsta skola som blir familjens val, vilket sätter större krav på längre tryggare resor. Alla orter har olika förutsättningar med vägar, gång- och cykelbanor, ljussättning och skyltning. Skolan är barnens arbetsplats och allt som kan bör också göras för att få en så trygg miljö runt skolorna som möjligt.

Ett hårdare samhällsklimat medför en utbredd otrygghetskänsla för såväl barn som föräldrar, vilket gör att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan. Föräldrars och övriga bilisters morgonstress i kombination med ouppmärksamma barn leder dock tyvärr till en ökad olycksrisk. Avlämningsställen med bil för skolbarn bör därför göras så säkra som möjligt. Ljussättning i skolans närhet behöver många gånger bli bättre för att öka tryggheten främst vintertid.

4.2 Samhällsekonomisk lönsamhet

Andra partier har under en längre tid okritiskt hyllat den planerade höghastighetsjärnvägen. Samtidigt har stora frågor varit obesvarade: Är Sverige lämpat för höghastighetsjärnväg, är det miljömässigt motiverat och är det samhällsekonomiskt lönsamt? Med tiden har bilden av ett prestigeprojekt vuxit fram, där rationella argument tyvärr har fått stryka på foten.

Att kunna resa med tåg mellan våra storstäder på två respektive två och en halv timme låter fantastiskt som idé, men flyget erbjuder redan än kortare restider samt priser som höghastighetsjärnvägen troligen aldrig kommer att kunna matcha.

Om tåget trots allt skulle bli konkurrenskraftigt behöver detta inte innebära några miljöfördelar. Bara själva bygget är enormt resurskrävande och kommer att innebära allvarliga ingrepp i natur och kulturmiljö.

I mars 2016 tog därför Sverigedemokraterna, som då enda parti, tydligt ställning mot den planerade höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm, Göteborg och Malmö.

Sverigedemokraterna har hela tiden varit avvaktande och uttryckt skepticism till projektet, men i början av 2016 blev det tydligt vilket vansinnesprojekt det är. I takt med att projektet planerats och fakta kommit på bordet så har bilden klarnat och vid det här laget borde det vara helt uppenbart för var och en att detta prestigeprojekt är en helt orimlig satsning i ett glesbefolkat land som Sverige. Sverige är dessutom ett land med stora behov av investeringar i underhåll och bortbyggnad av flaskhalsar i det befintliga systemet.

Den s.k. Sverigeförhandlingen innefattar fler saker än bara höghastighetsjärnvägen, t.ex. bostäder och anslutande infrastruktur. Överger man planerna på höghastighetsjärnvägen faller dock de andra projekten i sin nuvarande form. Det är med andra ord rimligt att avbryta hela Sverigeförhandlingen.

Vad det gäller höghastighetstågen så har kostnaderna redan från start varit höga och projektet har hela tiden varit utdömt samhällsekonomiskt. Med tiden har prislappen fortsatt att stiga och lär så fortsätta att göra när kompletterande investeringar ska räknas in. Man kan argumentera för att man inte alltid kan ta hänsyn till modeller och samhällsekonomisk nytta. I viss mån stämmer detta. Hade man enbart sett till lönsamhetskalkyler så hade landsbygden varit än mer nedprioriterad. Satsningen på höghastighetsjärnväg är dock ett näst intill renodlat storstadsprojekt på bekostnad av nödvändiga investeringar i resten av Sverige.

Infrastrukturen är under ständig utveckling och därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Detta är kopplat till att infrastruktur inte är en engångskostnad utan kräver ständiga investeringar. För höghastighetsjärnvägen hörs röster att avsteg måste göras och att projektet ska lånefinansieras, vilket obönhörligen skulle tränga undan andra viktiga satsningar för lång tid framöver.

Vi lever i en tid av aldrig tidigare skådad teknologisk utveckling. Teknikgenombrott som elektrifiering av våra bilar samt autonoma fordon står för dörren och vi har inte ens börjat se potentialen av digitaliseringen. Att då lägga alla ägg i samma korg för att om 20 år eventuellt få avkastning är inte en ansvarsfull politik.

Jämfört med kostnaderna för höghastighetsjärnvägen så kan man med tämligen blygsamma summor väsentligt korta restiden samt utöka kapaciteten på befintliga stambanor. Samtidigt skulle utrymme finnas för viktiga investeringar inom såväl vägtrafik och flyg samt sjöfart, både regionalt och nationellt – allt utan att framtida generationer behöver stå för notan. Sverigedemokraternas mål är att skapa största möjliga samhällsnytta och tillväxt i hela landet. Vi vill att det utreds investeringar i hela Sverige som är genomförbara i närtid – men som inte är begränsade till järnväg. I sammanhanget kan nämnas att Storstockholms lokaltrafik har ungefär lika många resenärer på en enda dag som SJ har på sträckan Stockholm–Göteborg på ett helt år.

Sverigedemokraterna vill därmed att riksdagen tillkännager för regeringen att Sverigeförhandlingen snarast ska avbrytas.

ERTMS är en europeisk standard för signalhantering på järnväg. Sverigedemokraterna anser att en satsning på ERTMS i Sverige inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig. Sverige har redan ett adekvat signalsystem och de enda sträckor som är betjänta av ERTMS är höghastighetsjärnväg med tåg som färdas över 250 km/tim – något Sverige inte har.

Sverige har alltid legat i framkant vad gäller järnvägssäkerhet. Det nuvarande ATC-systemet har varit i drift i många år och är ett mycket säkert och tillförlitligt system, och är godkänt för hastigheter upp till 250 km/tim.

ERTMS skulle kunna fylla en funktion gällande internationell tågtrafik, men en väldigt liten del av tågtrafiken i Sverige är gränsöverskridande. Inget talar för att ett land i Europas nordliga utposter i framtiden, mer än marginellt, skulle få utökad internationell tågtrafik. Dessutom är redan de fordon som i dag passerar landsgränserna utrustade med dubbla system, vilket möjliggör gränsöverskridande trafik. Därför ser Sverigedemokraterna inte heller här någon vinning i det kostsamma ERTMS-systemet.

Sammantaget konstaterar Sverigedemokraterna att ERTMS inte bara är en olönsam investering utan dessutom helt onödig, varför vi anser att implementerandet av ERTMS tills vidare bör frysas.

Vi ser med oro på att utvecklingen inom utrikesjärnvägstrafiken i dag går mot en framtida envägsstrategi där mer och mer av trafiken styrs över Danmark, något som på sikt är ett hot mot ett mångfacetterat gränsöverskridande utbud av järnvägstrafik för svensk industri.

Trelleborg har tidigare haft en viktig roll när det gäller tågtrafik in och ut ur Sverige, men lever i dag en tynande tillvaro där mer och mer järnvägsgods går över Öresundsbron på bekostnad av Trelleborgs hamn, där volymerna minskat kraftigt under de senaste åren. Inom några år finns risk att den gränsöverskridande tågtrafiken helt upphör i Trelleborgs hamn. Detta är bekymmersamt för Sverige, både ur konkurrens- och sårbarhetsperspektiv, då en störning på Öresundsbron skulle innebära stora konsekvenser för både industrin och medborgarna.

Sverigedemokraterna har sedan vårt bildande påtalat det omöjliga – och omoraliska – i Sveriges under decennier drivna invandringspolitik. Trots att regeringen och merparten av oppositionen nu kommit till liknande slutsatser tar regeringen ändå höjd för en fortsatt hög invandring i infrastrukturpropositionen. Vi anser att detta är fel och vill i stället lägga ett fokus på en infrastruktur i utveckling med en inhemsk befolkningstillväxt – inte en invandringsskild ökning.

Sverigedemokraternas utgångspunkt är att det generellt finns biologiska skillnader mellan kvinnor och män. Dessa tar sig uttryck fysiskt, men även karaktärsmissigt. Därför ser vi det inte som ett egenvärde i sig att t.ex. infrastrukturen ska vara lika utnyttjad av vardera kön gällande olika trafikslag. Att kvinnor använder kollektivtrafik i större omfattning, samtidigt som män brukar bil mer, är för oss i sig inte ett problem utan kan vara ett uttryck för generella skillnader i preferens mellan könen. Därför anser vi att regeringens konstlade jämställdhetsanalys på infrastrukturuområdet i bästa fall är helt onödig och i värsta fall såväl ekonomiskt som socialt skadlig.

För att minska ledtider och snabbt kunna åtgärda brådskande satsningar och underhåll vill Sverigedemokraterna inrätta en speciell marknadspott. Marknadspotten fastställs som en procentuell andel av budgetanslaget för utgiftsområde 22 och ligger i linje med vad Näringslivets Transportråd lyft fram.

4.3 En realistisk miljöpolitik

Sverige är en av de mest klimatvänliga industrinationerna i världen. Vi har en hög andel förnyelsebar energi, kraftiga styrmedel mot användande av fossila bränslen och en – efter våra geografiska och demografiska förutsättningar – väl utbyggd infrastruktur med miljövänliga alternativ. Sverigedemokraterna delar åsikten att det är positivt att på sikt minska vårt fossilberoende, vilket minskar våra utsläpp och vårt beroende av energi från osäkra regioner och tvivelaktiga regimer. Däremot har vi en realistisk syn på omställning och tror att regeringens internationellt sett ensidigt satta mål om en

fossiloberoende fordonsflotta 2030 både är ouppnåbart och verkningslöst, och enbart skulle leda till en utflyttning av utsläppen med en svagare svensk ekonomi som resultat. I stället anser vi att Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden, samtidigt som vi med en stark industri och forskning kan bidra till innovativa och effektiva alternativ till fossil energi.

En viktig förutsättning för en omställning av samhället är tillgången till tillförlitliga och billiga alternativ till fossila bränslen. Sverigedemokraterna ser inte att biobränslen kommer kunna ersätta alla fossila bränslen utan att detta får stora negativa konsekvenser såväl miljömässigt som ekonomiskt. I stället ser vi möjligheterna för Sverige att på sikt ställa om till en större andel eldrift, då vi har goda förutsättningar för detta. Men detta bygger på en utveckling av kärnkraften, som under överskådlig tid kommer vara den mest tillförlitliga och rena energikälla vi känner till, och ett minskat fokus på ineffektiva och opålitliga lösningar likt vindkraft.

Regeringen skriver i infrastrukturpropositionen att man vill flytta gods från väg till järnväg och sjöfart. Hela 69 gånger nämns sjöfart på dokumentets 78 sidor. Detta är positivt då sjöfarten har mycket positiva fraktegenskaper samt en enorm outnyttjad potential. Sverige har en av Europas längsta kuststräckor, den motsvarar sträckan Stockholm–Ankara, samt 52 hamnar som kan hantera gods men inte nyttjas i den utsträckning man kunnat hoppas på. Av allt gods som fraktas till och från Sverige står sjöfarten för hela 96 procent av transportererna, men det är en mycket liten del gods som fraktas med fartyg inom Sverige.

Från den 16 december 2014 är det möjligt att även i Sverige bygga och utrusta fartyg för s.k. inlandssjöfart. Regelverken och kostnaderna för att bedriva inlandssjöfart har dock inte varit fastslagna, vilket gjort att redarna inte vågat satsa på inlandssjöfart.

De inre vattenvägarna har tillsammans med kustsjöfarten stor potential att transportera stora mängder gods inom Sverige och på så vis avlasta vårt ansträngda transportsystem, men det behövs stimulanser för att få igång denna trafik. När man jämför sjöfart med järnväg så kan man konstatera att sjöfarten står för 96 procent av sina kostnader, medan motsvarande siffra för järnvägen enbart är 26 procent. För att förbättra sjöfartens konkurrensvillkor vill därför Sverigedemokraterna att isbrytningen, som i dagsläget finansieras via farledsavgifterna, ska betalas av staten.

Sjöfartsverkets anslag reduceras i regeringens budget för 2017 trots nationella och internationella ambitioner om att mer transporter ska gå på vattenvägar. Konsekvensen för Sjöfartsverket blir att man tvingas lägga över mer kostnader på sjöfartens aktörer. Ökade kostnader för sjöfart leder bort från, snarare än mot, de politiska målen. Sjöfartsverket har för avsikt att höja farledsavgiften med 8 procent fr.o.m. den 1 januari 2017 och den kommer i framtiden att indexjusteras årligen.

Ett sätt att främja sjöfarten och att göra det mer fördelaktigt att flytta gods från väg till sjö vore att man tittar på stimulanser, exempelvis farledsavgiftsbefrielse i fem år för kustsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar.

Sammantaget rimmar regeringens mål om att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till järnväg och sjöfart illa med en indexuppräknning av banavgifterna och farledsavgifterna, varför Sverigedemokraterna motsäger sig dessa.

4.4 Infrastruktur för hela landet

Sverigedemokraterna vill se ett levande Sverige och inte enbart några frodiga fläckar på kartan med storstäder. Under lång tid har tyvärr glesbygden setts som något avvikande, i

bästa fall ett särintresse. Fokus har legat på staden och dess potential och utbyggnad. I regeringens infrastrukturproposition fullföljs denna syn genom att ett oproportionellt stort fokus läggs på städerna på glesbygdens bekostnad. Regeringen verkar helt blind inför landsbygdens förutsättningar och utmaningar och för konsekvenserna av sin föreslagna politik.

Satsningar på kollektivtrafik är bra, och i storstäderna har många möjligheten att välja kollektiva färdmedel i stället för bilen. Men på landsbygden är inte detta alltid fallet, och kommer troligen heller inte bli det under överskådlig framtid. Vill vi fortsatt ha en levande landsbygd måste styrmedel och satsningar göras med en helhetssyn där både stad och land bejakas. Regeringens aviserade styrmedel – vilka i stället helt är byggda kring stadsbonds förutsättningar – som t.ex. höjd bränsleskatt, flygskatt och kilometerskatt riskerar i stället att bli nådstöten för en stor del av Sveriges landsbygd.

Den föreslagna höghastighetsjärnvägen är ett talande exempel. Det som enligt regeringens planer kommer att bli Sveriges genom tiderna största infrastrukturprojekt är ett rent storstadsprojekt, samtidigt som det riskerar att tränga ut viktiga bredare satsningar som skulle gynna hela landet. Därför motsätter sig Sverigedemokraterna både höghastighetsjärnvägen och de ovannämnda föreslagna styrmedlen.

Ingenstans i regeringens proposition återges det akuta problemet att EU just nu granskar enskilda flygplatser för s.k. SGEI-förordnanden. Regeringen tar inte här ett samlat grepp, likt andra länder, och anmäler våra flygplatsers betydelse till EU-kommissionen. Det ligger i stället helt på de enskilda flygplatsernas ägare, vilka ofta är enskilda kommuner, att argumentera mot Bryssel. Det innebär att EU mycket väl kan avslå de ansökningar (Kalmar, Västerås och Halmstad) som just nu är föremål för granskning. Det innebär i värsta fall att dessa tre flygplatser kommer att läggas ned. Denna problematik borde nämnas i infrastrukturpropositionen. Likaså borde regeringen indikera en lösning på frågan, men inte heller det nämns.

Regeringen resonerar inte heller runt det alltmer försämrade omvärldsläget och det faktum att Försvarmakten och MSB nu arbetar med att återupprätta totalförsvaret. I myndigheternas planeringar vet vi att de tittar på betydelsen av landets flygplatser. Flygvapnet avser återta kapaciteten med det s.k. reservbassystemet, samtidigt som MSB arbetar med att införa riksintressen för viktiga totalförvarsobjekt, där behovet av flygplatser över hela landet är centralt. Ingenting om dessa aspekter tas med i regeringens resonemang i infrastrukturpropositionen.

Det skulle kunna innebära att samtidigt som Försvarmakten vill nyttja enskilda svenska flygplatser av beredskapsskäl, kan EU av konkurrensskäl tvinga samma flygplatser till stängning. Detta är inte en rimlig ordning. Brasklappen skulle vara att regeringen råder bot på dessa problem i den kommande flygstrategin.

Sverige behöver de regionala flygplatserna och det är nödvändigt att regeringen arbetar för att behålla dem.

Göta älv från Göteborg till Vänern är en av de sträckor som klassas som inre vattenvägar, en sträckning som har ett enormt underhållsbehov. SGI (Statens geotekniska institut) har tidigare flaggat för att det finns överhängande risk för jordskred i älven. En utredning om samhällskonsekvenser och riskområden längs älven gjordes 2009–2011 och lämnades till dåvarande regering. Störst risk för jordskred finns i norra delen av Lilla Edets kommun, men hela älven har ett upprustningsbehov samtidigt som ett behov av framtidssäkring av älven för att undvika översvämningar på grund av höga vattenflöden från Vänern föreligger. Att jordskredssäkra älven och bygga för framtiden medför en hög kostnad, beräknad till mellan 3 och 6 miljarder kronor.

Dagens slussar vid Trollhättan bedömer Sjöfartsverket har en teknisk livslängd fram till 2030. Delar av dem är i mycket dåligt skick eftersom betong åldras och det sker en urlakning, och risken att det händer något allvarligt ökar för varje år. Att reparera och byta ut de existerande är inget realistiskt alternativ, varför nya slussar måste byggas. Dagens slussar har måtten 13,5 x 89 meter, men man bör bygga de nya slussarna med minsta måtten 17 x 110 meter för att passa containerbåtar. Om man väljer att bygga enbart två nya slussar, i stället för de fyra som finns i dag, kan sjöfarten på Göta älv öka med flera hundra procent. Kostnaden för de nya slussarna är beräknat till 3 miljarder kronor, men samordnar man slussbyggena med jordskredsäkningen av älven kan man göra en vinst på 1 miljard kronor.

Det svenska tågssystemet är fragmenterat med allt från snabbtåg till tunga och långsamma godståg. Trafikverkets något märkliga åsikt om att längre och tyngre godståg skulle frigöra kapacitet och bidra till bättre punktlighet för både person- och godstrafik är icke överensstämmande med verkligheten.

Med blygsamma medel skulle långsamma godståg kunna köras betydligt snabbare än i dag. Ett införande av snabbare godståg ger positiva effekter.

Per Klarberg (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Tony Wiklander (SD)