

Motion till riksdagen 2007/08:T529

av Lars Ohly m.fl. (v)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

För att minska tågförseningar, höja kvaliteten och få fler att ta tåget vill vi under en åttaårsperiod avsätta 8 000 miljoner kronor till ökat banunderhåll. Vi avsätter också under fyra år 1 000 miljoner kronor för att rädda nedläggningshotade bansträckor. Genom att lånefinansiera till infrastruktursatsningar i stället för att direktavskriva dem, frigör vi resurser under utgiftsområdet. Det får till följd att vi kan låta staten ta hela kostnaden för Citybanan och öka järnvägsinvesteringarna med 42 000 miljoner kronor under perioden 2008–2019. Vi vill utöka sjöfartens kapacitet in och ut från Mälaren och avsätter resurser som möjliggör en utbyggnad av Södertälje sluss. I dag är det handelssjöfarten som står för samtliga kostnader för infrastruktur inom sjöfarten. Genom en båtskatt för fritidsbåtar kan vi låta fritidsbåtarna ta sin andel av kostnaderna, samtidigt som en del av en båtskatt kan användas för att sänka skatten på alkylatbensin. Gotlandstrafiken tillförs 220 miljoner kronor fr.o.m. 2009 och genom ett s.k. vägpris på färjorna mellan Gotland och fastlandet ges regionen samma villkor att färdas som övriga landet. Till kollektivtrafiken avsätter vi på utgiftsområdet under en treårsperiod 9 400 miljoner kronor för att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas under långsiktigt stabila förutsättningar. Ytterligare 2 500 miljoner kronor tillförs kollektivtrafiken i glesbygd, men det sker på statens intäktssida. För att få en trafikpolitik där kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor och som leder till att vi får ett hållbart transportsystem som minskar miljöpåverkan både lokalt och globalt, avsätter vi av kollektivtrafiksatsningen medel till två storskaliga försök med klimattaxa i kollektivtrafiken. Försöken innebär att det inte tas ut några avgifter av resenärerna och genomförs i ett storstads-län och ett glesbygdslän. Inrikesflyget beläggs med en klimatskatt, samtidigt som Rikstrafiken får ökade medel för att kompensera flygplatser i regioner med sämre tillgång till interregionala resor. Inom området Posten och kassaservice anser vi att bankerna ska ta ett större finansiellt ansvar, samtidigt som staten måste säkerställa att förändringarna inom kassaservice även åtföljs av en ekonomisk kompensation. Vi avvisar därför regeringens neddragning av

Fel! Okänt namn på

anslaget till Postens ansvar för betaltjänster. Myndigheterna inom utgiftsområdet riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av regeringens låga löneuppräknings. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation.

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag		Regeringens förslag	Förändring
36:1	Vägverket: Administration	1 005 895 000	+59 000 000
36:2	Väghållning och statsbidrag	17 700 663 000	−7 593 000 000
36:3	Banverket: Administration	670 813 000	+90 000 000
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 670 557 000	−5 900 000 000
36:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	211 224 000	+70 000 000
36:12	Trafikavtal	986 000 000	+2 338 000 000
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	38 378 000	+3 000 000
36:15	Statens institut för kommunikationsanalys	54 492 000	+1 000 000
36:16	Järnvägsstyrelsen	60 859 000	+1 000 000
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	36 779 000	+5 000 000
37:3	Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.	280 000 000	+120 000 000
Summa:		13 649 801 000	−10 806 000 000

36:1 Vägverket

Myndigheten riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av den låga löneuppräknings. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation på 59 miljoner kronor.

36:2 Väghållning och statsbidrag

I dag sker investeringar i väg i regel genom att staten tar upp kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Det betyder att det sker en direktavskrivning, vilket är ett ganska ovanligt förfaringssätt i företag och i kommuner och landsting. Inom andra områden finns det dels en driftbudget, dels en investeringsbudget.

Dagens system betyder att dagens generation står för hela betalningen för något som kan konsumeras i 40 år. Det är alltså inte så, som vissa hävdar, att man belastar kommande generationer genom att ändra i budgetlagen.

Investeringsplanen för Vägverket uppgår till 9,9 miljarder kronor för 2008, 8,1 miljarder kronor 2009 och 7,4 miljarder kronor 2010. Av dessa är 7,5, 6,7 respektive 6,8 miljarder kronor från anslag (resten är alltså redan i dag lån). När vi omvandlar anslag till lån betyder det att vi kan sänka utgiftsramen med 7 593 miljoner kronor. Sedan tillkommer naturligtvis en kostnad i form av avskrivningar och räntor, men det belastar utgiftsområdet 2009 och framåt.

Nej till regeringens förslag

Vi tar dock inte upp lån på hela lånesumman som nämnts här ovan. Vi har reducerat nivån för väginvesteringarna med 885 miljoner kronor, dels därför att vi säger nej till regeringens ökade anslag till väginvesteringar på 385 miljoner kronor, dels därför att vi tror att Vägverket kan göra en besparing på 500 miljoner kronor genom att bygga två-plus-ett-vägar i stället för motorvägar. Denna reduktion påverkar inte själva anslaget, eftersom vårt förslag bygger på att investeringar av vägar ska ske med lån. Däremot blir det en lägre kostnad för räntor och amorteringar för 2009 och framåt.

Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslag 36:2 minskas med 7 593 miljoner kronor från 2008.

36:3 Banverket: Administration

Myndigheten riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av den låga löneuppräkningsgraden. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation på 90 miljoner kronor.

Fel! Okänt namn

36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Lån i stället för anslag

Investeringsplanen för Banverket uppgår till 9,6 miljarder kronor för 2008, 9,9 miljarder kronor för 2009 och 9,9 miljarder kronor för 2010. Av dessa är 7,1, 7,1 respektive 6,4 miljarder kronor från anslag (resten är alltså redan i dag lån). När vi omvandlar anslag till lån betyder det att vi kan sänka utgiftsramen med 7 150 miljoner kronor. Men sedan tillkommer naturligtvis en kostnad i form av avskrivningar och räntor, men belastar utgiftsområdet 2009 och framåt. I praktiken blir det så att utgiftsområdet tar ett nytt lån varje år och därmed ökar räntor och amorteringar för varje år. För investeringar av järnväg gäller samma förutsättningar som för vägar, anslag 36:2, dvs. direktavskrivning.

Nedläggningshotade banor

Banverket har förra året flaggat för att 17 järnvägsbanor under en fyraårsperiod ska läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll och vi vill därför avsätta 250 miljoner kronor i fyra år för att säkerställa att dessa banor inte läggs ned.

Minska tågforseningarna

Banverket har vidare i sin framtidsplan för perioden 2004 till 2015 redogjort för att det saknas 8 miljarder kronor till banunderhåll om man vill minska tågforseningarna med 50 %. Vi avsätter därför 1 miljard kronor varje år för att nå upp till den nivå Banverket har önskat.

Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslag 36:4 minskas med 5 900 miljoner kronor från 2008.

36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Ökat stöd till Sjöfartsverket

I dag är det handelssjöfarten som helt betalar och står för kostnader för infrastruktur inom sjöfarten. Fritidsbåtar betalar ingenting för att underhålla farleder eller sjösäkerhetsanordningar. Utifrån underlag från Sjöfartsverket kan fritidsbåtarnas andel av sjöfartens kostnader uppskattas till 218 miljoner kronor. Summan är uppdelad på:

Fel! Okänt namn på

- ? drift och underhåll farleder (18 mnkr),
- ? drift och underhåll sjösäkerhetsanordningar (13 mnkr),
- ? underhåll av kanaler som ej nyttjas av handelssjöfarten (10 mnkr),
- ? sjöräddningskostnader (177 mnkr).

Vårt förslag till båtskatt på fritidsbåtar är tänkt att finansiera dels de kostnader som i dag betalas av handelssjöfarten, dels sänkningen av alkylatbensin. Båtskatten ger totalt en intäkt på 243 miljoner kronor. 25 miljoner kronor går till sänkningen av skatten på alkylatbensin och 218 miljoner kronor kan gå tillbaka till handelssjöfarten. I vårt ursprungliga förslag ville vi att Sjöfartsverket skulle ges ett ökat anslag på 218 miljoner kronor, som då skulle användas dels till fritidsbåtarnas andel av sjöräddningen, dels till sänkta farledsavgifter för handelssjöfarten.

Vi föreslår att Sjöfartsverket får ett ökat anslag med 141 miljoner kronor redan 2008 för att kompensera för de ökade kostnaderna i samband med sjöräddningen. Det betyder att vårt tillskott för 2009 blir 77 miljoner kronor för att nå upp till totalt 218 miljoner kronor. Men för år 2008 sker ingen förändring jämfört med regeringens förslag.

Södertälje sluss

Vi tillför 70 miljoner kronor till Södertälje sluss. Det handlar om en ombyggnad så att kapaciteten förstärks när det gäller sjötrafik in till Mälaren och dessa hamnar. Med en ombyggnad kan större båtar ta sig in till Mälaren och det är bra utifrån ett miljöperspektiv.

Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslag 36:6 ökas med 70 miljoner kronor från 2008.

36:12 Trafikavtal

Gotlandstrafiken

För att säkerställa att gotlänningarna behandlas på samma sätt som övriga Sverige anslås 220 miljoner kronor till Gotlandstrafiken. På så sätt kan vi ge gotlänningarna likvärdiga förutsättningar att verka som övriga Sverige. 220 miljoner kronor räcker för att införa ett vägpris till Gotland, dvs. att transportpriset till Gotland är lika högt/lågt som det skulle vara om man körde bil samma sträcka. Det är dock inte möjligt att redan från årsskiftet 2008 genomföra en sådan reform, utan det kan ske först den 1 januari 2009.

Fel! Okänt namn

Kompensation till flygplatser

I dag har Rikstrafiken i uppdrag att upphandla interregionala resor som inte kan bedrivas på kommersiell grund, men som ändå anses som viktiga och nödvändiga för samhället som helhet och för den regionala utvecklingen. I dag handlar det om 10 flyglinjer där Rikstrafiken har avtal med operatörer. Totalt omfattar Rikstrafikens stöd till flyglinjerna 75 miljoner kronor. Vårt förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna för dessa flyglinjer. För att inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter. Det sker ungefär 7 500 inrikes landningar i samband med ovannämnda flyglinjer. Full kompensation för de ökade kostnaderna motsvarar då ett extra anslag på 75 miljoner kronor (10 000 x 7 500 landningar). För att möjliggöra ett sådant förslag avsätter vi 75 miljoner kronor till Rikstrafiken. Eftersom klimatskatten inte är tänkt att införas från den 1 juli 2008 blir halvårseffekten 38 miljoner kronor för 2008.

Klimattaxa i kollektivtrafiken

Som en del i att öka kollektivtrafikens andel av antalet resor vill vi att det genomförs ett storskaligt försök med klimattaxa i två län, dvs. att länsinvånarna utan kostnad kan använda sig av kollektiva färdmedel. För att kunna beräkna en kostnad har vi utgått ifrån vad biljettintäkterna för Skåne och Örebro län uppgår till. Den summan, 1 400 miljoner kronor, har vi därefter avsatt till försöket. Därtill kommer 50 miljoner kronor till forskning/utvärdering varje år. Vi har också lagt till 150 miljoner kronor för inköp av bussar, som i viss mån behöver kompletteras för att försöken ska bli lyckade. Totalt blir det 1 600 miljoner kronor om man väljer dessa två län. Försöket påbörjas den 1 juli 2008, vilket gör att anslaget för 2008 halveras till 800 miljoner kronor.

Ökat stöd till kollektivtrafiken

Vi vill göra en större satsning på kollektivtrafiken och avsätter därför 5 000 miljoner kronor under tre år. Vårt förslag innebär att det för 2008 och 2009 utbetalas 1 500 miljoner kronor per år och för 2010 uppgår summan till 2 000 miljoner kronor. Fördelningsprincipen till trafikhuvudmännen kommer i princip att ske utifrån de redovisade kostnaderna hos respektive trafikhuvudman. En mindre summa fördelas dock till alla län utom de tre största, för att på så sätt skapa en bättre balans mellan storstadsområden och andra län. Medlen tillfaller kommuner och landsting som vidarebefordrar medlen till respektive huvudman. De tänkta medlen är även avsedda att kunna gå till anpassning för funktionshindrade, vilket är viktigt för att göra kollektivtrafiken tillgänglig senast 2010.

Stöd till kollektivtrafik i norra Sverige

Historiskt har det funnits ett extra stöd till kollektivtrafik i den fyra nordligaste länen. För att säkerställa att det finns ett sådant anslag avsätter vi 10 miljoner kronor av ovanstående anslag till det.

Sammantaget för kollektivtrafiken

På statens intäktssida föreslår vi dessutom att 2 500 miljoner kronor under tre år ska riktas till kollektivtrafik i glesbygd. Vi anslår även från 2009 och framåt 200 miljoner kronor per år till utbyggnad av lokal spårtrafik. Tillsammans blir det totala stödet till kollektivtrafiken (förutom Gotlandstrafiken) 11 900 miljoner kronor under tre år.

På anslag 36:12 betyder det sammantaget en ökning med 2 338 miljoner kronor för 2008.

36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Myndigheten riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av den låga löneuppräknings. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation på 3 miljoner kronor.

36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Myndigheten riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av den låga löneuppräknings. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation på 1 miljon kronor.

36:16 Järnvägsstyrelsen

Myndigheten riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av den låga löneuppräknings. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation på 1 miljon kronor.

Fel! Okänt namn

37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Myndigheten riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av den låga löneuppräknings. Vi vill undvika detta och föreslår en kompensation på 5 miljoner kronor.

Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.

Bankers ansvar för kassaservice

Vi kräver att bankerna ska åläggas ett större ansvar för kassaservice i landet. I Finland finns en sådan lagstiftning. Om bankerna tar sitt samhällsansvar, kan man göra en besparing på den summa, 400 miljoner kronor, som staten i dag ger till Posten för att man ska upprätthålla en likvärdig standard i hela landet. Det beloppet tas in på statens intäktsida och används sedan på utgiftsområde 22.

Stöd till betaltjänster i hela landet

Riksdagen har beslutat att avskaffa kassaservice. Det medför att staten måste ta ett tydligt personalansvar, vilket kräver medel. Vi bedömer att nuvarande nivå på anslaget, 400 miljoner kronor, är rimligt för att täcka statens kostnader. Regeringen drar dock ned anslaget med 120 miljoner kronor, vilket vi avvisar. Vår finansiering av anslaget sker dock av bankerna från år 2009, men för att säkerställa nuvarande nivå tillför vi 120 miljoner kronor. Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslaget höjs med 120 miljoner kronor från 2008.

Stockholm den 5 oktober 2007

Lars Ohly (v)

Marianne Berg (v)

Hans Linde (v)

Kent Persson (v)

Peter Pedersen (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Elina Linna (v)

Alice Åström (v)