

Motion till riksdagen 2006/07:T441

av Lars Ohly m.fl. (v)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

1 Sammanfattning av Vänsterpartiets budgetförslag

Vänsterpartiet avvisar regeringens förslag till neddragningar av Banverkets anslag med totalt 210 miljoner kronor. För att minska tågförseningar, höja kvaliteten och få fler att ta tåget, vill vi under en treårsperiod avsätta 2 250 miljoner kronor till ökat banunderhåll. Vi avsätter också 1 000 miljoner kronor under en femårsperiod för att rädda nedläggningshotade bansträckor. Vi vill utöka sjöfartens kapacitet in och ut från Mälaren och avsätter resurser som möjliggör en utbyggnad av Södertälje sluss. Inom kollektivtrafiken avsätter vi under treårsperiod 2 250 miljoner kronor för att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas under långsiktigt stabila förutsättningar. Vi anser att staten ska stödja forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel och avsätter därför 100 miljoner kronor till ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram. Till sist vill vi minska den digitala klyftan i samhället genom att ge Folkbildningsförbundet i uppdrag att starta ett informations- och utbildningsprojekt som ska aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet.

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förslaget till investeringsplan bör justeras inom den föreslagna låneramen så att posten Farleder förstärks med 41 miljoner kronor.
2. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

UO 22 Kommunikationer		Regeringens förslag (tkr)	Förändring (tkr)
36:3	Banverket: Administration	677	+50
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 315	+860
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	+70
36:12	Rikstrafiken: Trafikupphandling	986	+510
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	39	+100
37:5			
Nytt anslag	Post- och telestyrelsen: Ersättning för särskilda tjänster till IT-utbildning		+100
Summa			+1 690 000

3 Järnvägar

3.1 Administration

Regeringen föreslår en besparing på Banverkets administration med 50 miljoner kronor. Visst är det viktigt att ifrågasätta byråkrati och administration, men här görs en neddragning av Banverkets administration utan en tillstymmelse till motivering. Det kan vi inte acceptera och återför därför beloppet om 50 miljoner kronor till anslag 36:3.

3.2 Banhållning

Regeringen gör en nedskärning av banunderhållet med 160 miljoner kronor jämfört med det beräknade beloppet som den tidigare regeringen hade avsatt i budgetproposition 2006. Vi ser med stor oro på att regeringen i sitt budgetförslag för 2007 i utgiftsområde 22 volym 12 på ett flertal ställen anger en ny politisk inriktning, nämligen att man i jämförelse med tidigare investeringsplaner inom infrastrukturen avser att satsa en större del av investeringarna inom vägsektorn. Vi finner det vara en märklig prioritering, eftersom regeringen hänvisar till att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Vi finner det också märkligt att regeringen i budgetpropositionen överväger andra lösningar än den s.k.

Fel! Okänt namn på

Citybanan för att säkerställa att järnvägstrafiken kan flyta på till och från Stockholm, vilket är viktigt för järnvägstrafiken i stort. Neddragningen av Banverkets anslag till banhållning med 160 miljoner kronor är kanske början på den inslagna vägen att prioritera vägtrafik framför järnväg. Vi avvisar detta förhållningssätt och återför dessa 160 miljoner kronor till anslag 36:4.

Banverket har gått igenom 55 bansträckor som de kallar för lågtrafikerade. Eftersom de medel som staten anvisat inte räcker har verket flaggat för att 17 järnvägssträckor under en fyraårsperiod kommer att läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Även om dessa banor i dag är lågtrafikerade, är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. I stället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och här utgör järnvägen ett modernt, effektivt och miljövänligt sätt att förflytta både gods och människor på. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå. Vänsterpartiet föreslår att det avsätts 1 000 miljoner kronor under 5 år, för att säkerställa att dessa banor inte läggs ned. Det betyder 200 miljoner kronor varje år och detta belopp finns uppfört under anslag 36:4.

Banverket har även i sin framtidsplan för perioden 2004 till 2012 redogjort för att det under planperioden saknas 8 miljarder kronor till banunderhåll om man vill minska tåg förseningarna med 50 procent. Vi vill se ett transportsystem som är ekologiskt hållbart. Det betyder bl.a. att vi måste få fler transporter av gods och människor att flytta från vägtrafik till järnvägar och kollektivtrafik. Det är även helt i linje med riksdagens transportpolitiska mål God miljö, som innebär att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. För att göra tågtrafik attraktivt krävs en viss kvalitet när det gäller standard, tillgänglighet och punktlighet. Vi behöver därför avsätta resurser, så att dagens problem med förseningar kan minska. Vänsterpartiet föreslår därför att det under kommande treårsperiod avsätts 2 250 miljoner kronor till ökat banunderhåll, vilket är tänkt att minska förseningarna på tågtrafiken. För år 2007 betyder det att anslag 36:4 höjs med 500 miljoner kronor.

Fördelning inom anslag 36:4 fördelar sig enligt följande (mkr) under 2007–2009:

UO 22	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	2007	2008	2009
A 36:4	Ökat banunderhåll	+500	+750	+1 000
A 36:4	Banunderhåll 17 banor	+200	+200	+200
A 36:4	Nej till regeringens besparing av banunderhåll	+160	+160	+160
	Summa	+860	+1 110	+1 360

I en motion om järnvägstrafiken, 2006/07:T303, utvecklar vi vår politik när det gäller järnvägstrafiken.

Fel! Okänt namn

3.3 Sjöfart

Regeringen föreslår en sänkning av investeringsanslaget till farleder. Anslaget sänks med 41 miljoner kronor och uppgår i regeringens förslag till 114 miljoner kronor. Vi ser ingen anledning till att dra ned detta anslag och det finns inte heller någon motivering i själva texten. Regeringens förslag till investeringsplan bör justeras inom den föreslagna låneramen så att posten Farleder förstärks med 41 miljoner kronor. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi föreslår att Södertälje sluss tilldelas investeringsmedel. Nya större båtar i Mälaren skulle kunna öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. En uppskjuten, eller i värsta fall, utebliven slussinvestering kan få allvarliga följder för Mälarsjöfarten. För Västerås, Köping och hela Bergslagsområdet skulle detta få mycket negativa konsekvenser. Mälarhamnarna är viktiga för exporten från företagen i hela det omgivande området. Försämrade transportmöjligheter gör att företagen förlorar i en konkurrenssituation och tvingas flytta bort från området. Till hamnen i Västerås kommer bl.a. fartyg med alternativa energibränslen till kraftvärmeverket.

Minskade sjötransporter innebär naturligtvis ökat antal landtransporter, vilket är tvärt emot intentionen i det miljöpolitiska transportmålet. Som ett första steg avsätter vi 70 miljoner kronor 2007 (210 miljoner för perioden 2007–2009) för att påbörja en ombyggnad av Södertälje sluss och anslag 36:7 tillförs dessa medel.

Vår motion T330 utvecklar vi frågan om Gotlandstrafiken och vi föreslår en utökning med 220 miljoner kronor från år 2008.

I Vänsterpartiets motion om sjötrafik, T340, utvecklar vi vår politik när det gäller sjöfarten.

3.4 Interregional kollektivtrafik

3.4.1 Allmänt ökat stöd

Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljettpengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har på senare tid varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. I stället för att fortsätta på den inslagna vägen menar Vänsterpartiet att det nu är hög tid för stat, kommuner och landsting att återta den nödvändiga kontrollen över kollektivtrafiken, eftersom den utgör en grundläggande samhällsservice. Inte minst för att stärka kvinnors behov av resande.

Kollektivtrafiken ska därför i huvudsak drivas av samhället: i kommunal regi, landstingsregi eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala eller nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas, inte stimuleras. Om länstrafikbolag och kommunala trafikbolag på grund av ekonomiska svårigheter höjer biljettpriserna finns en uppenbar risk att många

väljer bort det kollektiva resandet, vilket leder till minskad trafikering. För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila förutsättningar för ekonomin. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig om man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Om inte blir det svårt att få fler att resa kollektivt.

Vänsterpartiet föreslår därför att kollektivtrafiken tillförs 2 250 miljoner kronor under en treårsperiod. För 2007 höjs anslag 36:12 med 500 miljoner kronor. Året efter höjs anslaget till 750 miljoner kronor och för 2009 avsätts 1 000 miljoner kronor.

3.4.2 Kollektivtrafik i glesbygd

Behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. Det finns därför inte en lösning som passar hela landet. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa sträckor dagligen för att kunna ta sig till och från sina arbeten eller utbildningar. Det har tidigare hos Rikstrafiken funnits ett speciellt anslag för just de fyra nordligaste länen, men som försvann i samband med förra årets budget. Vi vill säkerställa att dessa medel verkligen ska finnas kvar och föreslår därför att kollektivtrafik i glesbygd tillförs 10 miljoner kronor.

I en motion om kollektivtrafiken, 2006/07:T302, utvecklar vi vår politik när det gäller kollektivtrafiken.

3.5 Forskning och utveckling

Transportsystemet står inför stora förändringar. Om vi ska gå från traditionella fossila till koldioxidneutrala bränslen krävs ett tekniskifte. Men ett tekniskifte är även förenat med kostnader i form av forskning och demonstrationsprojekt. Staten bör därför stödja både forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel.

I utredningen om förnybara fordonsbränslen föreslås ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som totalt omfattar 150 miljoner kronor per år i statliga utgifter. Genom olika typer av medfinansiering kan dock de totala insatserna bli det dubbla enligt utredningen. Vi föreslår därför att det avsätts 100 miljoner kronor varje år till ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som ska administreras av Statens väg- och transportforskningsinstitut (anslag 36:14).

Inom trafikforskningen är det ofta män som arbetar och det är ofta även mannens rese-mönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram främja jämställdhetsmålet, och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna bör vara jämn.

I en motion om en miljöanpassad vägtrafik, 2006/07:Sk246, utvecklar vi vår politik när det gäller vägtrafiken.

Fel! Okänt namn

3.6 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

IT kan leda till ett klassamhälle med stark kontroll och utslagning eller till ett demokratiskt samhälle med stor delaktighet. Därför är det viktigt att vi fattar rätt politiska beslut så att alla får en chans att använda IT. Nästan en tredjedel av befolkningen saknar tillgång till tekniken i sina hem, vilket beror på att de inte kan eller inte vill. Det kan handla om korttidsutbildade, arbetslösa, pensionärer, invandrare eller funktionshindrade. Detta måste motarbetas med olika riktade åtgärder från statens sida. Det är nödvändigt med stora informations-satsningar från exempelvis studieförbund, folkhögskolor och utbildningsradion för att skapa en bred delaktighet för alla. Folkbildningsförbundet har ett förslag om att starta informations- och utbildningsprojekt som skulle aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet. Utbildningen är tänkt att ske via främst tv (Utbildningsradion) och i form av studiecirkel. Vi finner förslaget intressant och vill att staten avsätter medel till Folkbildningsförbundet. Vi har därför avsatt 100 miljoner kronor för detta ändamål och stödet till Folkbildningsförbundet ska kanaliseras via PTS, Post- och telestyrelsen.

I en motion om IT och bredband, 2006/07:T356, utvecklar vi vår politik när det gäller IT och bredband.

Stockholm den 26 oktober 2006

Lars Ohly (v)

Marie Engström (v)

Elina Linna (v)

Kent Persson (v)

Ulla Andersson (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Peter Pedersen (v)

Alice Åström (v)