

## Motion till riksdagen 2009/10:T427

av Lars Ohly m.fl. (v)

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

## 1 Sammanfattning

För att minska tåg förseningar, få fler att ta tåget samt att mer gods fraktas på spår, vill vi öka banunderhållet med 2,4 miljarder kronor till en total nivå på 7,6 miljarder kronor. Vi avsätter också under perioden 2010–2021 totalt 4,8 miljarder kronor för att rädda nedläggningshotade bansträckor och kapillärspår. Genom att finansiera infrastruktursatsningar via en investeringsbudget i stället för att direktavskriva dem, frigör vi resurser under utgiftsområdet. Det får till följd att vi kan öka järnvägsinvesteringarna till ca 16 miljarder kronor per år med en total investeringsram på 191 miljarder kronor för perioden 2010–2021. För 2010 betyder det 2,6 miljarder kronor mer än regeringen, för 2011 5,1 miljarder kronor mer per år och för 2012 5,6 miljarder kronor mer per år.

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. Vi har tidigare tillfört Gotlandstrafiken 220 miljoner kronor för att införa ett s.k. vägpris på färjorna mellan Gotland och fastlandet. Eftersom det nya avtalet sträcker sig till 2015 kan vi inte tillföra dessa medel, men vi anser fortfarande att det ska införas ett vägpris så att gotlänningar kan färdas på samma villkor som övriga i landet.

Till kollektivtrafiken avsätter vi under en treårsperiod nästan 15 miljarder kronor för att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas under långsiktigt stabila förutsättningar. Ytterligare 4 miljarder kronor tillförs kollektivtrafiken i glesbygd samt även till busstrafiken, 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, vill vi fr.o.m. 2011 avsätta 1,8 miljarder kronor på årsbasis till två storskaliga försök med klimattaxa i kollektivtrafiken. Försöken innebär att det inte tas ut

## Fel! Okänt namn på

några avgifter av resenärerna och genomförs i ett storstads-län och ett glesbygdslän.

För att förbättra vägunderhållet i delar av landet får Vägverket ytterligare ca 0,5 miljarder kronor från 2010 och 0,6 miljarder fr.o.m. 2011. Cykeltrafiken får ytterligare 0,5 miljarder kronor per år. Inrikesflyget beläggs med en klimatskatt, samtidigt som Rikstrafiken får ökade medel för att kompensera flygplatser i regioner med sämre tillgång till interregionala resor.

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

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

Anslag		Regeringens förslag (tkr)	Förändring (tkr)
1:2	Väghållning och statsbidrag	20 645 765	-9 151 000
1:3	Banverket: Administration	189 875	-117 000
1:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	14 942 033	-5 164 000
1:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308	+130 000
1:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103 013	-22 000
1:12	Trafikavtal	831 000	+1 693 000
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	195 000	+100 000
	<b>Summa:</b>	<b>37 049 944</b>	<b>-12 531 000</b>

## 3 Väghållning och statsbidrag (1:2)

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 förfaringsätt 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.

Vår totala ram för perioden 2010–2021 är 91,8 miljarder kronor i nya vägar och som vi föreslagit i vårt förslag till infrastrukturinriktning för 2010–2021 (se motion 2008/09:T9 med anledning av prop. 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, men även Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010).

## Fel! Okänt namn på

Om den summan ska spridas ut med lika mycket för varje år så motsvarar det 7,6 miljarder kronor per år uppdelat enligt följande:

- ? 2 300 miljoner kronor till nya vägar,
- ? 1 000 miljoner kronor till regionala planer,
- ? 700 miljoner kronor till trafiksäkerhetsåtgärder,
- ? 500 miljoner kronor till miljöåtgärder,
- ? 1 750 miljoner kronor till bärighet,
- ? 700 miljoner kronor till riktade åtgärder för cykel,
- ? 700 miljoner kronor till riktade åtgärder för kollektivtrafik.

Vår utgångspunkt är att alla väginvesteringar ska ske genom lån och inte anslag. Därför ska anslaget minskas, men eftersom en del av dagens järnvägsinvesteringar redan sker i form av lån, måste vi räkna bort denna summa när vi ska omvandla anslag till lån för vägsatsningar.

Regeringens investeringsnivå för nya vägar kan utläsas i tabellen här nedan:

Regeringens väginvesteringar	2010	2011	2012
Anslag	9 670	10 781	9 822
Lån	1 792	2 118	791
Medfinansiering	100	76	76
<b>Summa</b>	<b>11 562</b>	<b>12 975</b>	<b>10 689</b>

Här ligger då investeringar i nationell plan, investeringar i regional plan, bärighetshöjande åtgärder, överskott från trängselskatt (som ska användas för att bygga Förbifart Stockholm) och investeringar i anläggningstillgångar. Även regeringens s.k. närtidssatsning som omfattar 2009 och 2010 finns medräknat här. I totalsumman för 2011 och 2012 ligger en klumpsumma motsvarande ca 4 000 miljoner kronor i höjd ram, men som inte ännu är fördelat mellan väg och järnväg. Den slutliga fördelningen sker under våren 2010, men till dess sätts hela tillskottet upp på anslag 1:2 Vaghållning.

Eftersom anslaget till väginvesteringar och anslaget till medfinansiering ska tas upp som nya lån, är det följaktligen den summan ( $9\,670 + 100 = 9\,770$  miljoner kronor för 2010) vi sänker med på Utgiftsområde 22-anslaget för Vaghållning 1:2.

Vänsterpartiets investeringsnivå för nya vägar kan utläsas i tabellen här nedan:

Vänsterpartiets väginvesteringar	2010	2011	2012
Nya lån	10 288	5 482	6 809
– varav från vår infraplan 2010–2021 minus det som regeringen redan lånar	5 808	5 482	6 809
– varav regeringens närtidssatsning	2 180	–	–
– varav vår egen närtidssatsning	2 300	–	–
Lån som regeringen redan tar	1 792	2 118	791
<b>Summa</b>	<b>12 080</b>	<b>7 600</b>	<b>7 600</b>

När vi beräknat räntekostnaderna har vi utgått ifrån Vägverkets beräkningar av genomsnittsräntan för de kommande tio åren, dvs. 4,5 %. Amorteringsti-

**Fel! Okänt namn på**

den är beräknad utifrån vad Banverket anger som den tekniska driftlängden för en väg eller järnväg, dvs. 40 år.

### 3.1 Ökat anslag till investeringar i cykelinfrastruktur

I dag anslår staten ca 200 miljoner kronor till cykelvägar. 100 miljoner kronor av dessa går till nyanläggning av cykelvägar, 50 miljoner kronor till drift och underhåll och 50 miljoner kronor lämnas som bidrag till kommuner för investeringar i gång- och cykelvägar. Men det är en nivå som är alldeles för liten för att möjliggöra en större ökning av antalet transporter på cykel. Vägverket anser att den framtida nivån på insatser per år bör uppgå till 500 miljoner kronor. Vi delar den bedömningen och avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av prop. 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt).

Sammantaget betyder vårt förslag till höjda statliga anslag till cykeltrafiken, att cykeltrafikens i dag låga statliga bidragsnivå på 200 miljoner kronor höjs till 700 miljoner kronor per år. Det betyder totalt 8,4 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Höjningen med 500 miljoner kronor är en del av vår totala nivå på anslag 1:2 och som redovisas under 3.1.

### 3.2 Ökat underhåll vägar

Vägverket har i sitt förslag för ny infrastrukturinvestering redogjort för hur stor budgeten måste vara för att få en bra drift och ett bra underhåll av vägsträckor. Omfattningen på denna budgetpost beror lite på hur mycket som investeras i nya vägar och hur mycket man avsätter till investeringar i bärighet. Den högsta nivån som Vägverket nämner är 9,1 miljarder kronor per år.

Vi anser att det finns ett behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar. Den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Vi har en högre nivå på investeringar i bärighet, vilket minskar kostnaderna för drift och underhåll. Vänsterpartiets nivå på bärighet är 1 750 miljoner kronor per år, medan regeringen 2010 endast avsätter 1 344 miljoner kronor. Vi avsätter även mindre till nya vägar än regeringen, vilket gör att vi får en lägre drift- och underhållskostnad i framtiden. Vi bedömer därför att det behövs avsättas 9,5 miljarder kronor per år till drift och underhåll (i 2008 års budget avsattes det 8,1 miljarder kronor). Det här betyder att vi totalt avsätter 114 miljarder kronor för drift och underhåll under perioden 2010–2021.

För 2010 betyder det att vi ökar anslaget för vägunderhåll jämfört med regeringen med 429 miljoner kronor, vilket därmed höjer nivån på anslag 1:2.

### 3.3 Riktade åtgärder till kollektiv- och busstrafik

#### 3.3.1 Satsning på BRT-bussar

Bus Rapid Transit (BRT) är ett sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvaliteten på de långa bussarna är högre än på vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: fler människor kan förflyttas på samma tid, men till lägre kostnad.

I Sverige finns det inte riktigt något bra exempel på BRT, även om man kan nämna Lundalänken som ett bra försök. Utomlands finns det dock flera goda exempel, t.ex. Curitiba i Brasilien och Eindhoven i Nederländerna.

Vi anser att BRT skulle kunna vara möjligt att införa även i Sverige, till en början kanske som försöksverksamhet på två orter, vilket man efter ett tag får utvärdera resultatet av. Det kan även vara möjligt att först anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man senare vill ha spår, men i dagsläget inte anser att det finns tillräckliga medel för. Ett exempel skulle kunna vara längs den s.k. Tvärbana Syd, en tänkt spårväg i södra Stockholm mellan, i ett första skede, Flemingsberg–Kungens Kurva–Älvsjö station. Sträckan kan ses som lämplig med tanke på den tydliga avgränsning som finns för en speciell väg-bana och som ska leda till att koppla ihop flera kommunikationsnoder.

Vi anser att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige.

#### 3.3.2 Andra åtgärder inom kollektivtrafiken

Det behövs åtgärder i infrastrukturen för att öka tillgängligheten, jämställdheten samt minska miljöbelastningen. Det kan t.ex. gälla att skapa attraktiva bytespunkter, säkra hållplatser, cykelparkeringar vid resecentrum.

#### 3.3.3 Möjligheter för personer med funktionsnedsättning att färdas kollektivt

Det finns ett riksdagsbeslut om att kollektivtrafiken ska vara anpassad för personer med funktionsnedsättning senast 2010. Det målet kommer inte att nås, men det är därför av största vikt att det sätts in resurser för att så fort som möjligt tillse att personer med funktionsnedsättning kan färdas med kollektiva färdmedel.

Sammantaget betyder vårt förslag till riktade åtgärder för kollektivtrafiken att vi avsätter 700 miljoner kronor per år, vilket gör totalt 8,4 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Satsningen på kollektivtrafik är en del av vår totala nivå på anslag 1:2 och som redovisas under 3.1.

Fel! Okänt namn

### 3.4 Stöd till förnyelse av tunga fordon

Vi ser ett behov av att stimulera en förnyelse av de tunga fordonen. Det måste finnas en bra testmarknad i Sverige för ny teknik. Därför vill vi införa ett tillfälligt stöd för företag och kommuner som är villiga att agera referenskunder. Därmed kan vi påskynda utbytet av bussar och lastbilar som drivs på förnybara bränslen, el, bränsleceller och hybrider. För 2010 vill vi avsätta 50 miljoner kronor i ett särskilt stimulansstöd.

### 3.5 Allmän skrotningspremie

Det finns i dag ett stort antal bilar i trafik som saknar katalysator och med bristande säkerhet. Vi vill därför investera i en allmän skrotningspremie under de kommande åren. Vi avsätter 100 miljoner kronor per år till Vägverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar tillverkade före 1989. Ersättningen som utgår bör vara ca 5 000 kronor per bil. Systemet med skrotningspremie ska utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas.

### 3.6 Efterkonverteringspremie

Vi vill tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet under 2010 införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol/biogas/el, inom en budgetram på 50 miljoner kronor. Premien bör vara ca 5 000 kronor för byte från bensin till etanol och ca 10 000 kronor för byte till biogas och el. Stödet till efterhandskonvertering ska inte göras permanent. Vi vill också se över fordonsbeskattningen så att konverterade fordon får en mer förmånlig beskattning.

### 3.7 Privatiseringsbyråkrater

Regeringen vill konkurrensutsätta fordonsbesiktningen, vilket beräknas kosta 10 miljoner kronor. Vi säger nej till konkurrensutsättningen och avvisar därför de ökade kostnaderna.

### 3.8 Sammantaget för vägtrafiken

Om vi summerar våra anslag till ökat vägunderhåll, ökad bärighet, utbyggd cykeltrafik, mer kollektivtrafik, stöd till förnyelse av tunga fordon, efterkonverteringspremie och införandet av en allmän skrotningspremie betyder det att vi i praktiken ökar anslaget på 1:2, men eftersom vi föreslår att det införs en investeringsbudget betyder det rent tekniskt att vi minskar anslag 1:2 med 9 141 miljoner kronor 2010.

## 4 Banverket: Administration (1:3)

Regeringen vill bolagisera Banverket produktion och anser att Banverket behöver ett tillskott på 117 miljoner kronor för omställningskostnader. Vi säger nej till bolagiseringen och avvisar därför de ökade kostnaderna.

## 5 Banhållning och sektorsuppgifter (1:4)

### 5.1 Öka investeringarna i ny järnväg

För investeringar av järnväg gäller samma förutsättningar som för vägar, anslag 36:2, dvs. direktavskrivning (se inledningsstyckena under 36:2).

I den motion vi lämnat till riksdagen med anledning av regeringens proposition för ny infrastrukturriktning för 2010–2019, Framtidens resor och transporter 2008/09:35, föreslår vi att den framtida investeringsnivån ska ligga på ca 16 miljarder kronor per år. Det är för hela planperioden ca 191 miljarder kronor. Vi avsätter därför dessa medel i vårt förslag till infrastrukturriktning för 2010–2019 (se motion 2008/09:T9 med anledning av prop. 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, men även Vänsterpartiets budgetmotion för statens budget 2010).

Vår totala ram för perioden 2010–2021 är alltså 190,8 miljarder kronor i nya järnvägar. Om det ska spridas ut med lika mycket för varje år så motsvarar det 15,9 miljarder kronor per år, uppdelat enligt följande:

- ? 15 000 miljoner kronor till nya järnvägar,
- ? 400 miljoner kronor till lokala spårfordon,
- ? 500 miljoner kronor till ny lokal spårtrafik.

Vår utgångspunkt är att alla järnvägslån ska ske genom lån och inte anslag. Därför ska anslaget minskas. Men eftersom en del av dagens järnvägsinvesteringar redan sker i form av lån, måste vi räkna bort denna summa när vi ska omvandla anslag till lån för järnvägssatsningar.

Regeringens investeringsnivå för nya järnvägar kan utläsas i tabellen här nedan:

<b>Regeringens järnvägsinvesteringar</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Anslag	8 160	6 180	6 112
Lån	4 700	3 965	3 509
Medfinansiering	484	684	659
<b>Summa</b>	<b>13 344</b>	<b>10 829</b>	<b>10 280</b>

Här ligger då investeringar i nationell plan, prioriterade järnvägsobjekt enligt närtidsatsning och investeringar i el och tele. Det finns ca 4 000 miljoner kronor i höjd ram för investeringar för 2011 och 2012, men som inte ännu är fördelade mellan väg och järnväg. Den slutliga fördelningen sker under våren 2010, men till dess placeras hela tillskottet på anslag 1:2 Vaghållning.

## Fel! Okänt namn på

Vänsterpartiets investeringsnivå för nya järnvägar kan utläsas i tabellen här nedan:

Vänsterpartiets järnvägsinvesteringar	2010	2011	2012
Nya lån (dvs. utöver regeringens)	11 200	11 935	12 391
Lån som regeringen redan tar	4 700	3 965	3 509
<b>Summa</b>	<b>15 900</b>	<b>15 900</b>	<b>15 900</b>

När vi beräknat räntekostnaderna har vi utgått ifrån Banverkets beräkningar av genomsnittsräntan för de kommande tio åren, dvs. 4,5 %. Amorteringstiden är beräknad utifrån vad Banverket anger som den tekniska driftlängden för en väg eller järnväg, dvs. 40 år.

## 5.2 Lägg inte ned järnväg

Banverket har flaggat för att ett antal järnvägsbanor ska läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Från 2010 och framåt avsätter vi 980 miljoner kronor mer per år för att underhålla dessa lågtrafikerade banor. Även om dessa banor inte alltid används i dag 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.

## 5.3 Rädda kvar kapillärspåren

År 1987 hade Sverige 1 200 industrispår. Sedan dess har det lagts ned 600 spår. I dag finns det 110 lokala förvaltare/ägare för de återstående spåren, men det saknas ett övergripande ansvar. Det vore högst rimligt att staten tar det övergripande ansvaret för dessa kapillärspår. Det är endast en nationell instans som på ett effektivt och rationellt sätt kan göra överväganden om nedläggningar eller utbyggnader är till nytta för samhället. Det är av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Banverkets banor. Om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar det naturligtvis företagets vilja att flytta över gods från vägtrafik till spårtrafik.

Banverket har i en utredning föreslagit en rad åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispår. Bland annat vill Banverket att staten ska tillämpa samma modell för järnvägstrafiken som för vägtrafiken, vilket kan ge statsbidrag för investeringskostnader samt statsbidrag för underhållskostnader. Banverket föreslår att det därför avsätts 100 miljoner kronor per år till statsbidrag för kapillärspår. Vi stödjer det förslaget och avsätter därför 1,2 miljarder kronor under perioden 2010–2021, dvs. 100 miljoner kronor per år.



## 5.4 Minska tågforseningarna

För att återställa underhållet av järnvägar till en nivå som är berättigad utifrån den nuvarande och den förväntade trafiken och därefter upprätthålla denna nivå krävs avsevärda förbättringar. Om vi vill öka punktligheten i järnvägsnätet med 50 % och även kraftigt utöka godstrafiken med 50 %, bör det varje år mellan 2010–2021 avsättas 7,6 miljarder kronor per år, dvs. totalt 91,2 miljarder kronor under perioden 2010–2021. För att nå upp till den nivån höjer vi därför banunderhållet för 2010 med 2,4 miljarder kronor samt för 2011 och 2012 med 2,5 miljarder kronor per år.

## 5.5 Sammantaget för järnvägstrafiken

Sammantaget gör detta att våra förslag om att bygga mer järnvägar, höja banunderhållet, underhålla de lågtrafikerade banorna, rädda kapillärspåren och minska tågforseningarna genom ökat banunderhåll skulle höja anslag 1:4 kraftigt, men eftersom vi föreslår att det införs en investeringsbudget betyder det rent tekniskt att vi minskar anslag 1:4 med 5 164 miljoner kronor 2010.

# 6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. (1:6)

## 6.1 Ökat stöd till Sjöfartsverket

Vårt förslag till båtskatt på fritidsbåtar är tänkt att finansiera dels de kostnader som i dag betalas av handelssjöfarten, dels sänkningen av skatten på alkylatbensin. Båtskatten ger totalt en intäkt på 243 miljoner kronor. 25 miljoner kronor går till sänkningen av skatten på alkylatbensinen 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.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen 2008 att Sjöfartsverket skulle få ett ökat anslag med 141 miljoner kronor redan 2008 just för att kompensera för de ökade kostnaderna i samband med sjöräddningen. Det accepterar vi naturligtvis och det betyder att vi 2010 inte behöver tillföra mer än 77 miljoner kronor, vilket vi fortsätter att avsätta under utgiftsområde 22. Om båtskatten börjar gälla 2010, som vi föreslår, har vi även en fullständig finansiering av förslaget. Vi har även tillfört anslaget ytterligare 60 miljoner kronor eftersom regeringen i samband med förra budgetpropositionen helt omotiverat minskade anslaget med denna summa.

Fel! Okänt namn

## 6.2 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 dess hamnar. Med en ombyggnad kan större båtar ta sig in till Mälaren och det är bra utifrån ett miljöperspektiv.

## 6.3 Sammantaget under sjöfart

Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslag 1:6 ökas med 130 miljoner kronor 2010.

# 7 Trafikavtal (1:12)

## 7.1 Gotlandstrafiken

För att säkerställa att gotlänningarna behandlas på samma sätt som övriga Sverige har vi tidigare anslagit 220 miljoner kronor till Gotlandstrafiken för att införa ett vägpris till Gotland, dvs. att transportpriset till Gotland ska vara lika högt/lågt som det skulle vara om man körde bil samma sträcka. Det är dock inte möjligt att avsätta dessa medel 2009, eftersom det nyligen slutits ett nytt avtal som sträcker sig till 2015. Men det hindrar oss inte från att fortfarande driva krav på att det ska införas ett vägpris så att gotlänningar kan färdas på samma villkor som övriga i landet.

## 7.2 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 på de flyglinjer som Rikstrafiken stödjer. 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 2010, blir halvårseffekten 38 miljoner kronor.

### 7.3 Ökat stöd till kollektivtrafiken

Vi avvisade regeringens förslag om att Rikstrafiken skulle få sänkta anslag med 105 miljoner kronor 2009 och med 150 miljoner kronor för åren 2010 och 2011. Denna åtgärd äventyrar viss regional kollektivtrafik. Vi kvarstår i vår kritik och tillför dessa medel till anslaget.

Vi vill även göra en större satsning på kollektivtrafiken och avsätter därför 5 000 miljoner kronor under tre år. Vårt förslag innebär att det för 2009 och 2010 utbetalas 1 500 miljoner kronor per år och för 2011 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.

### 7.4 Privatiseringsbyråkrater

Regeringen vill bolagisera Luftfartsverket produktion, vilket medför en merkostnad på 22 miljoner kronor. Vi säger nej till bolagiseringen och avvisar därför de ökade kostnaderna.

### 7.5 Sammantaget för kollektivtrafiken och anslag 1:12

På statens intäktsida föreslår vi dessutom att 2 500 miljoner kronor under tre år ska riktas till kollektivtrafik på landsbygden. Tillsammans blir det totala stödet till kollektivtrafiken (förutom flyg och Gotlandstrafik) nästan 16 000 miljoner kronor under tre år.

På anslag 1:12 betyder våra förslag inom flygtrafik och kollektivtrafik en höjning med 1 693 miljoner kronor för 2010.

## 8 IT och bredband (2:5)

Det är lätt att glömma bort att drygt 20 % av befolkningen saknar tillgång till IT och Internet i hemmet. Om IT ska kunna minska miljöpåverkan måste den göras tillgänglig för alla. Det är nödvändigt med informationssatsningar från exempelvis staten, studieförbund, folkhögskolor och Utbildningsradion för att skapa en bred delaktighet för alla.

Folkbildningsförbundet har ett förslag om att starta informations- och utbildningsprojekt som ska 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. Vänsterpar-

**Fel! Okänt namn på**

tiet anser att förslaget är intressant och vi har i vårt eget budgetförslag för staten avsatt medel till liknande projekt. Vi anser att staten ska stödja förslag som det som Folkbildningsförbundet lagt fram, vilket kostar ca 100 miljoner kronor och som vi tillför anslag 2:5.

Stockholm den 1 oktober 2009

*Lars Ohly (v)*

*Marianne Berg (v)*

*Hans Linde (v)*

*Lena Olsson (v)*

*Peter Pedersen (v)*

*Jacob Johnson (v)*

*Elina Linna (v)*

*Alice Åström (v)*