



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2010 avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vidare behandlas motioner från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet om främst alternativa anslagsberäkningar.

Riksdagen har den 18 november 2009 godkänt regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 40 056 miljoner kronor, varav 39 607 miljoner är anslag inom det transportpolitiska området och 449 miljoner kronor anslag inom området IT, elektronisk kommunikation och post. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområdet som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte något att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska bemyndiganden och investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende. Vidare tillstyrker utskottet att vissa riksdagsbindningar som rör Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska hävas.

Utskottet avstyrker motionsförslag om att införa ett separat jämställdhetsmål i de transportpolitiska målen med hänvisning till tidigare ställningstagande. Utskottet avstyrker även motionsförslag som avvisar en höjning av banavgifterna med hänvisning till pågående utvecklingsarbete om bl.a. formerna för uttag av banavgifter.

I betänkandet finns två reservationer (s, v, mp) och tre särskilda yttranden (s, v, mp) där Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet redogör för sina budgetalternativ.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	7
Utskottets överväganden .....	8
Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	8
Propositionen .....	8
Motionen .....	13
Utskottets ställningstagande .....	13
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	15
Propositionen .....	15
Motionerna .....	31
Utskottets ställningstagande .....	33
Vissa organisatoriska ställningstaganden .....	42
Propositionen .....	42
Utskottets ställningstagande .....	42
Banavgifter .....	42
Propositionen .....	43
Motionen .....	43
Utskottets ställningstagande .....	44
Reservationer .....	46
1. Mål för transportpolitiken, punkt 1 (s, v, mp) .....	46
2. Banavgifter, punkt 8 (v, mp) .....	47
Särskilda yttranden .....	48
1. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (s) .....	48
2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (v) .....	51
3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (mp) .....	54
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	59
Propositionen .....	59
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009 .....	60
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för 2010 .....	64
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets förslag till beslut om anslag för 2010 under utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	66
 <i>Tabeller</i>	
Budgetförslag för 2010 för trafikslagsövergripande frågor .....	15
Budgetförslag för 2010 för Vägverket och väghållning m.m. ....	19
Fördelning av anslaget 1:2 Väghållning .....	20
Investeringsplan vägar 2009–2011 .....	21

Budgetförslag för 2010 för Banverket och banhållning .....	22
Fördelning av anslaget 1:4 Banhållning .....	23
Investeringsplan järnvägar 2009–2011 .....	24
Budgetförslag för 2010 för sjöfartsområdet .....	26
Budgetförslag för 2010 för luftfartsområdet .....	27
Budgetförslag för 2010 för IT, elektronisk kommunikation och post .....	29
Den samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan .....	39
Kostnad för räntor och amorteringar för Vägverket, Banverket och Botniabanan .....	40

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål för transportpolitiken

Riksdagen avslår motion

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1.

*Reservation 1 (s, v, mp)*

## 2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

a) bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:2 Väg-hållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 31 000 000 000 kr efter 2010 (avsnitt 3.8.2 i propositionen),

b) godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 4 700 000 000 kr för E6 Svinesundsförbindelsen och prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.8.2 i propositionen),

c) bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:4 Banhållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 78 000 000 000 kr efter 2010 (avsnitt 3.8.4 i propositionen),

d) godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 300 000 000 kr för investeringar i eldriftsanläggningar för järnväg och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.8.4 i propositionen),

e) godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 800 000 000 kr till Botniabanan AB (publ) för fortsatt fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 3.8.4 i propositionen),

f) bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:12 Trafikavtal ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kr under 2011–2022 (avsnitt 3.8.12 i propositionen),

g) fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kr under 2010 (avsnitt 4.7.1 i propositionen),

h) bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslag 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kr under 2011–2014 (avsnitt 4.7.2 i propositionen),

i) bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kr under 2011–2012 (avsnitt 4.7.5 i propositionen),

j) för budgetåret 2010 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–5, 9 och 16–19 samt avslår motionerna

2009/10:Fi299 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 28,

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 38–40,

2009/10:T427 av Lars Ohly m.fl. (v),

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 3, 4, 8, 9 och 11 samt

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkandena 1 och 5–8.

### **3. Statens järnvägar**

Riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2010 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.23 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:1 utgiftsområde 22 punkt 14.

### **4. Sjöfartsverket**

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.6 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att för 2010 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.6 i propositionen),

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2010–2012 (avsnitt 3.8.6 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:1 utgiftsområde 22 punkterna 6–8.

### **5. Luftfartsverket**

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket (LFV) och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att för 2010 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22 i propositionen),

c) godkänner förslaget till investeringsplan för

Luftfartsverket för 2010–2012 (avsnitt 3.8.22 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:1 utgiftsområde 22 punkterna 11–13.

## **6. Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab aktiebolag**

Riksdagen bemyndigar regeringen att utöka Svensk-

Danska Broförbindelsen Svedab aktiebolags låneram för lån i Riksgäldskontoret till 3 361 000 000 kr exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (avsnitt 3.8.24 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:1 utgiftsområde 22 punkt 15.

## **7. Vissa organisatoriska ställningstaganden**

Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.21 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:1 utgiftsområde 22 punkt 10.

## **8. Banavgifter**

Riksdagen avslår motion

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5.

*Reservation 2 (v, mp)*

Stockholm den 24 november 2009

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s)<sup>1</sup>, Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s)<sup>2</sup>, Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s)<sup>3</sup>, Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s)<sup>4</sup>, Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Karin Svensson Smith (mp)<sup>5</sup>, Lars Mejern Larsson (s)<sup>6</sup>, Désirée Liljevall (s)<sup>7</sup>, Egon Frid (v)<sup>8</sup> och Irene Oskarsson (kd).

<sup>1-8</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 2.

## Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas dels proposition 2009/10:1 (budgetpropositionen) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer, dels 18 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2009.

Riksdagen har den 18 november 2009 godkänt regeringens förslag till ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. I detta betänkande tar trafikutskottet ställning till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas inom den ram som fastställts för utgiftsområdet. Utskottet behandlar även ett antal andra frågor inom utgiftsområdet som tagits upp av regeringen eller av motionärerna. Det gäller frågor om bl.a. låneramar, bemyndiganden, investeringsplaner, banavgifter och organisatoriska bindningar.

I sammanhanget kan nämnas att frågor rörande åtgärder i trafikens infrastruktur förutses komma att behandlas våren 2010 i samband med att regeringen återkommer till riksdagen med en åtgärdsplan för planeringsperioden 2010–2021. Vidare kan nämnas att utskottet behandlar vissa organisationsfrågor inom transportområdet i särskilda betänkanden, såsom bolagisering av Banverkets enhet för produktion och Luftfartsverkets flygplatsverksamhet samt inrättandet av den nya myndigheten Trafikverket den 1 april 2010, men att de anslagsmässiga konsekvenserna behandlas inom ramen för detta betänkande.

Utskottet har i samband med beredningen av ärendet informerats av statssekreterare Leif Zetterberg, Näringsdepartementet.

Utskottet redovisar i *bilaga 1* en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet.

I *bilaga 2* redovisas regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för 2010.

I *bilaga 3* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2010.

# Utskottets överväganden

## Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om att införa ett separat jämställdhetsmål inom transportpolitiken med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

### **Propositionen**

#### *Transportpolitik*

#### **Mål**

Målen för transportpolitiken fastställdes av riksdagen den 20 maj 2009 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). I enlighet med riksdagens beslut ska det övergripande målet för transportpolitiken även fortsättningsvis vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

För att utveckla målstyrningen har de tidigare sex delmålen ersatts med dels ett funktionsmål (tillgänglighet), dels ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

I enlighet med riksdagsbeslutet har följande preciseringar gjorts för *funktionsmålet för tillgänglighet*:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Vidare har följande preciseringar gjorts för *hänsynsmålet säkerhet*:



- Målet för säkerhet inom *vägtransportområdet* bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Etappmålet uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det är avgörande att de viktiga aktörerna engageras och samverkar i arbetet.
- Målet för säkerhet inom *järnvägstransportområdet* bör preciseras med att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.
- Målet för säkerhet inom *sjötransportområdet* bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken fortlöpande minskar samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. För att uppnå målet inom yrkessjöfarten kommer ett intensifierat förebyggande arbete i samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en effektiv tillsyn att krävas. För att uppnå målet inom fritidsbåtstrafiken kommer fler aktörer än vad som är fallet i dag att behöva involveras för att sprida information om hur säkerheten kan ökas och riskerna minimeras.
- Målet för säkerhet inom *luftfartsområdet* bör preciseras i form av att antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande. För att uppfylla hänsynsmålet bör Sverige även i fortsättningen prioritera säkerheten inom luftfarten och aktivt delta i det internationella samarbetet på flygsäkerhets- och luftfartsskyddsområdena. Utvidningen av Easas behörighet bör leda till en högre och jämnare flygsäkerhetsnivå i Europa. I en ny luftfartslag, som nu bereds, kommer regler att föreslås som innebär att nuvarande bestämmelser om onykterhet inom luftfarten skärps.

Enligt regeringens bedömning bör följande preciseringar gälla för att *hänsynsmålet miljö och hälsa* ska uppfyllas.

- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

## Resultat

Resultatbeskrivningen i budgetpropositionen görs i förhållande till de tidigare målen, dvs. att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till delmålen om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö,

en positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem. Gentemot dessa mål lämnas i budgetpropositionen en redovisning av resultatet för de trafikslagsövergripande frågorna samt för de olika verksamhetsområdena vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart.

När det bl.a. gäller vägar så framgår det av redovisningen att verksamhetsmålen är delvis uppfyllda eller helt uppfyllda för 15 av totalt 18 verksamhetsmål. För järnvägar är tio av elva verksamhetsmål uppfyllda.

Av regeringens sammantagna analys och slutsatser av resultatet för området transportpolitik framgår bl.a. att liksom i många andra samhällssektorer har utvecklingen inom transportområdet präglats av den kraftiga nedgången i världskonjunkturen som inleddes under hösten 2008. Persontransportarbetet inom järnvägsområdet och godstrafiken på väg ökade visserligen, men i övrigt avmattades eller minskade volymerna inom transportområdet. Under 2009 är ytterligare minskningar av transportarbetet att vänta.

För Luftfartsverket (LFV), Sjöfartsverket och Transportstyrelsen innebär konjunkturläget ett ansträngt ekonomiskt läge eftersom myndigheterna finansierar hela eller delar av sin verksamhet med inkomster från avgifter som i stor utsträckning är volymbaserade. Utvecklingen med stigande oljepriser till historiskt höga nivåer fick en plötslig vändning och medförde att kostnaderna för statens avtal rörande flygtrafik och färjetrafik till och från Gotland minskade under hösten 2008.

Regeringen pekar på positiva utvecklingstendenser, såsom att Sverige 2008 hade det lägsta antalet dödade i vägtrafiken sedan 1945. Kraftiga förbättringar har också skett när det gäller statlig väg som stängs av för tung trafik på grund av tjällossning. En annan förbättring som är värd att lyfta fram, enligt regeringen, är att punktligheten för hela tågtrafiken ökade och att antalet förseningstimmar för tågtrafiken minskade.

Regeringen redovisar även negativa utvecklingstendenser, såsom att ett stort problem är att målet om ett trafiksystem som är helt anpassat efter behoven hos personer med funktionsnedsättningar 2010 med stor sannolikhet inte kommer att uppnås. Andra problem är att standarden på vägnätet i vissa avseenden har försämrats och att det förekommer viss kapacitetsbrist inom järnvägen i storstäderna.

En fråga med relevans för miljön, enligt regeringen, är att flera av de statliga flygplatserna inte har miljötillstånd för ökad produktion. Den mest betydelsefulla begränsningen är utsläppstaket vid Arlanda. Avgörande blir här LFV:s dialog med berörda intressenter samt möjligheterna till ökat kollektivresande till och från flygplatser.

## *Politiken för informationssamhället*

### **Mål**

*Målet för politiken för informationssamhället* är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154). Utöver detta övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för IT-politiken, för sektorn elektronisk kommunikation, för postmarknaden samt för grundläggande betaltjänster. Dessa redovisas nedan.

I och med den IT-politiska propositionen beslutade riksdagen att *målet för IT-politiken* är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142). Målet preciserades i tre delmål:

- IT ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag.
- IT ska användas för att främja hållbar tillväxt.
- En effektiv och säker IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster.

Riksdagen har beslutat följande *mål för sektorn för elektronisk kommunikation* (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Riksdagen har beslutat följande *mål för postsektorn* (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304). Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilogram. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot.

Enligt riksdagens beslut är *målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna* att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

## Resultat

I budgetpropositionen anges att genom *IT-utvecklingen* och den ökade IT-användningen ökar produktiviteten i hela ekonomin, tack vare snabbare informationsinhämtning och förnyade produktionssystem. Sociala och ekologiska dimensioner ingår också i begreppet hållbar tillväxt, såsom att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan och att kvinnors delaktighet i informationssamhället ökar.

För att följa utvecklingen och de offentliga åtgärdernas resultat arbetar man inom EU med indikatorer för informationssamhällets utveckling. Indikatorerna utgör ett begränsat urval av möjliga indikatorer för att följa utvecklingen på området. I budgetpropositionen lämnar regeringen en utförlig redovisning av dessa indikatorer på måloppfyllelse, varav det bl.a. framgår att hela 96 % av företagen med 10 eller fler anställda använder datorer och Internet. Vid en jämförelse av IT-användning i olika typer av företag framgår dock att det finns relativt stora skillnader beroende på branschtillhörighet samt företagets storlek. Vidare framgår av regeringens redovisning att det fortsätter att råda en sned könsfördelning inom IT-området, såväl inom IT-utbildningar vid universitet och högskolor som bland yrkesverksamma i branschen.

IT har vidare visat sig ha potential till stora energibesparingar i hela ekonomin. Undersökningar visar att övervakning och styrning med hjälp av IT kan minska energianvändningen i byggnader med upp till 17 % och minska koldioxidutsläppen inom transportlogistiken med upp till 27 %.

Av regeringens sammantagna analys och slutsatser av resultatet för politiken för informationssamhället framgår bl.a. att Sverige har en relativt bra position vad gäller IT-infrastruktur och bredband, vilket flera internationella jämförelser visar. Ett exempel på Sveriges goda positionering är att Sverige 2009 placerades på första plats i ITU:s index (International Telecommunication Union) över 154 länders IT-utveckling. Ytterligare exempel är World Economic Forum som placerar Sverige på andra plats i sin Networked readiness index för 2008–2009. Enligt OECD:s statistik ligger Sverige på sjunde plats vad gäller andelen bredbandsabonnemang per 100 invånare. Om även mobilt bredband skulle inräknas skulle Sverige sannolikt hamna på en högre plats.

Vidare framgår det av regeringens analys att en utmaning är det pågående teknikskiftet som drivs av användarnas ökade krav på kvalitet och överföringskapacitet, inte minst när det gäller interaktivitet, ljud och bild. Skiftet mot mer fiberbaserade nät och nya trådlösa tekniker som medger hög överföringshastighet (s.k. Next Generation Networks, NGN) ökar behovet av stora investeringar. Hur Sverige klarar av detta skifte kommer att påverka användningen av IT och möjligheten att med hjälp av IT nå politiska mål för demokrati och allas deltagande i samhällslivet, för miljö och klimat, konkurrenskraft, effektivare välfärdstjänster samt en fungerande vardag för företag och medborgare i hela landet. Teknikskiftet aktualiserar också frågan om den s.k. digitala klyftan, den stora utmaningen för de mer

glest befolkade delarna av landet där förutsättningarna att investera i infrastruktur är sämre. Sverige har dock en bra bas att stå på för att möta dessa utmaningar och det finns starka drivkrafter på marknaden. Bland annat är marknadsutvecklingen för bredbandsabonnemang fortsatt stark, främst tack vare mobila lösningar.

Målen på *postområdet* bedöms uppfyllda och kraven som ställs på den samhällsomfattande tjänsten bedöms vara tillgodosedd. Vad gäller pristaket för enstaka försändelser har inga prisförändringar skett under 2008 men priset höjdes den 1 januari 2009 till 6 kr för ett 20-gramsbrev. De skyddsintressen som motiverade införandet av ett pristak på vissa försändelser bedöms kvarstå. Prisregleringen på postmarknaden är därför kvar i oförändrad form.

Syftet med upphandlingen av de *grundläggande betaltjänsterna* är att samhällets behov ska vara tillgodosett. Det är ännu för tidigt att dra några slutsatser eftersom de nya tjänsterna endast använts en begränsad tid.

## Motionen

I *motion 2009/10:T535 yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att regeringen har försvagat jämställdhetsarbetet i transportpolitiken. För det första genom att det inte längre finns ett separat mål som handlar om jämställdhet. För det andra eftersom det nu saknas en målsättning att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka transportsystemet. Motionärerna betonar därför vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade transportpolitiska målfrågor våren 2009 i samband med behandlingen av regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter (bet. 2008/09:TU14). Utskottet anförde då inledningsvis att riksdagen har att ta ställning till regeringens förslag, vilka sålunda avsåg det övergripande målet för transportpolitiken samt funktions- och hänsynsmålen som förelades riksdagen för beslut och som därmed blev riksdagsbundna. Lägre delar i målhierarkin, preciseringar och – i förekommande fall – etappmål och indikatorer, var en uppgift för bl.a. berörda myndigheter att utarbeta och vidareutveckla. Regeringen föreslog i propositionen att jämställdhet ska vara en precisering, inordnad under funktionsmålet tillgänglighet. Det övergripande målet som fastställdes genom 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) med lydelsen att det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet skulle behållas. Syftet var att markera att huvudinriktningen i transportpolitiken är oförändrad. Balansen mellan olika delmoment i målet avsågs med nuvarande målformulering bli väl avvägd.

Utskottet vill i sammanhanget om målfrågor också framhålla regeringens nyligen presenterade nationella bredbandsstrategi, vars övergripande mål är att Sverige ska ha bredband i världsklass.

I motion 2009/10:T535 yrkande 1 (v) föreslås att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen. Utskottet vill med anledning av motionsförslaget hänvisa till tidigare ställningstaganden då utskottet slog fast att ett jämställt transportsystem medverkar till kvinnors och mäns lika möjligheter att ta sig till arbetet, utöva fritidsintressen och vara aktiva samhällsmedborgare. Vad som framkommit i forskningen och i övriga sammanhang motiverade enligt utskottets mening ett fortsatt och vidareutvecklat arbete för att åstadkomma jämställdhet i transportpolitiken.

I samband med behandlingen av regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter (bet. 2008/09:TU14) ansåg utskottet – i likhet med regeringen – att arbetet med att åstadkomma detta fortfarande var i högsta grad relevant och att arbetet behöver föras vidare brett och långsiktigt. Mot denna bakgrund anslöt sig utskottet till regeringens uppfattning att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Det är angeläget att kvinnors och mäns värderingar tillmäts samma vikt. Utskottet såg positivt på regeringens bedömning om preciseringen av funktionsmålet om jämställdhet, dvs. att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. Utskottet anslöt sig till regeringens uppfattning att den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, vilket innebär att besluten inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Vidare anförde utskottet bl.a. att enligt utskottets uppfattning kommer jämställdhet i transportpolitiken att säkerställas i minst lika hög grad genom det mål om tillgänglighet som föreslås i propositionen – med dess precisering avseende jämställdhet – som genom det hittillsvarande separata delmålet om jämställdhet. För detta talar det arbete som inletts och de förklaringar i frågan som regeringen har gett uttryck för i olika sammanhang.

Utskottet vidhåller sitt tidigare ställningstagande och avstyrker därför *motion 2009/10:T535 yrkande 1 (v)*.

## Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen och avslår motionsförslagen. Riksdagen bifaller vidare regeringens förslag till låneramar, ekonomiska bemyndiganden och investeringsplaner inom utgiftsområdet.

Jämför särskilda yttrandena 1 (s), 2 (v) och 3 (mp).

### Propositionen

#### Trafikslagsövergripande frågor

Avsnittet omfattar verksamheter som är av trafikslagsövergripande karaktär, såsom Trafikverket (fr.o.m. 1 april 2010), Transportstyrelsen, Rikstrafiken m.fl. Dessutom redovisas frågor med koppling till anslaget 1:13 Viss internationell verksamhet och från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN).

### Anslag

#### Budgetförslag för 2010 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

	Anslag	2009	2010
		Anslag	Förslag
1:5	Trafikverket	0	1 160
1:11	Rikstrafiken: Administration	27	28
1:12	Trafikavtal	881	831
1:13	Viss internationell verksamhet	2	27
1:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	39	40
1:15	Statens institut för kommunikationsanalys	56	14
1:16	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	349
1:18	Transportstyrelsen	380	510
1:19	Trafikanalys	0	45

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2010 i enlighet med sammanställningen ovan.

Av regeringens överväganden framgår att ett nytt anslag 1:5 Trafikverket förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta Trafikverket den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt på åtgärder som främjar

en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket, förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även Sikas uppgifter rörande modellutveckling och analysverktyg samt verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen som gäller den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drifts- och investeringsbidrag till icke-statliga flygplatser. Regeringen avser att under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och Sika den 31 mars 2010. Därefter bildas två nya myndigheter, Trafikverket och Trafikanalys, som finansieras inom motsvarande anslagsram.

Myndighetsomorganisationen förväntas ge besparingar på 78 miljoner kronor respektive 150 miljoner kronor under åren 2011 och 2012. En del av denna besparing kommer att återföras till utgiftsområde 22 Kommunikationer och utgöra ett tillskott till drift och underhåll av väg och järnväg. Tillskottet utgör 28 miljoner kronor respektive 50 miljoner under 2011 och 2012. Medlen beräknas fördelas lika mellan väg och järnväg.

Anslaget 1:12 Trafikavtal har för 2009 varit tillfälligt utökad med 50 miljoner kronor för att möta den utveckling med stigande oljepriser som rådde under 2008. Den turbulens i världskonjunkturen som inleddes under hösten 2008 har därefter medfört fallande oljepriser, samtidigt som utvecklingen med en svagare kronkurs delvis bromsat den sjunkande utgiftsutvecklingen för anslaget. Rikstrafiken har i sitt budgetunderlag för åren 2010–2012 uppskattat att anslaget för trafikavtal kommer att vara tillräckligt, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som marknaden har om framtida oljepriser och valutakurser. Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för trafikavtalen.

När det gäller anslaget 1:13 Viss internationell verksamhet har riksdagen genom beslut med anledning av regeringens förslag i 2009 års ekonomiska vårproposition godkänt att de ändamål och de verksamheter som avser Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University) som finansieras från det under utgiftsområde 7 Internationellt bistånd uppförda anslaget 1:1 Biståndsverksamhet flyttas till utgiftsområde 22 Kommunikationer. Syftet är att samla ansvaret för Sveriges förpliktelser avseende den Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation). Med anledning av detta föreslås att anslag 1:13 Viss internationell verksamhet fr.o.m. 2010 ökas med 25 miljoner kronor. Beloppet har tidigare beräknats under utgiftsområde 7 Internationellt bistånd, anslaget 1:1 Biståndsverksamhet.



I fråga om anslaget 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk (TEN) anför regeringen bl.a. att ansökningar som gäller väg- och järnvägsprojekt har varit särskilt framgångsrika och beviljats mer bidrag än vad regeringen prognostiserat för. Detta innebär att fler studier och nya projekt inom väg- och järnvägssektorn kan genomföras. I 2009 års proposition om höstilläggsbudget gör regeringen därför bedömningen att anslaget 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ökas med 100 miljoner kronor. Regeringen föreslår i denna proposition att nivåökningen med 100 miljoner kronor permanentas från 2010. Regeringen anser att det är viktigt att Sverige deltar aktivt i att söka bidrag från budgeten för TEN-T och att projekt som tilldelats bidrag slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut från EG-kommissionen.

Av regeringens överväganden för anslaget 1:18 Transportstyrelsen framgår bl.a. att den 1 januari 2010 avskaffas systemet med kontrollmärken för vägfordon. Därmed upphör nu gällande regel att ett kontrollmärke ska appliceras på den bakre registreringsskylten som ett tecken på att det fordon det sitter på får föras i trafik på väg. Kontrollmärkets avskaffande innebär en märkbar förenkling för fordonsägare och minskade administrativa kostnader för näringslivet. Samtidigt innebär förändringen att polisens möjlighet att göra urval av fordon på grundval av kontrollmärken försvinner. Mot denna bakgrund avser regeringen att 2010–2012 årligen låta Rikspolisstyrelsen erhålla ett bidrag på 14 miljoner kronor av intäkter från vägtrafikregisteravgiften för att kunna vidta kompensatoriska åtgärder för registerkontroller i trafikövervakningen.

Den 1 januari 2010 överförs länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Riksdagen har i samband med behandlingen av 2009 års ekonomiska vårproposition godkänt en ändring i utgiftsområdesindelningen som innebär att aktuella ändamål och verksamheter från 2010 flyttas till utgiftsområde 22 (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:KU26, rskr. 305). Regeringens bedömning är att Transportstyrelsen kommer att kunna bedriva framför allt körkortsverksamheten till lägre kostnader än hittills. Genom att Transportstyrelsen på samma sätt som för fordonsverksamheten får ett samlat ansvar för körkortsverksamheten skapas motsvarande förutsättningar för att effektivisera verksamheten. Förutom kostnadsbesparingar kan betydande kvalitetsförbättringar komma till stånd genom ökad automatisering.

Regeringen avser att under hösten 2009 återkomma till riksdagen med förslag som innebär att fordonsbesiktningsverksamheten kan utsättas för konkurrens från den 1 juli 2010. Förändringen förutsätter att Transportstyrelsens roll som tillsyns- och regelgivningsmyndighet för fordonsbesiktning tydliggörs och förstärks. Av det skälet ökas Transportstyrelsens anslag med 10,4 miljoner kronor från 2010.

Vidare framgår det att uppgifter överförs från Transportstyrelsen till den nyinrättade myndigheten Trafikverket rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drifts- och investeringsbidrag till icke-statliga flygplatser.

När det gäller Transportstyrelsens framtida finansiering avser regeringen att återkomma i denna fråga.

Anslaget 1:19 Trafikanalys är ett nytt anslag som förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta den nya myndigheten Trafikanalys den 1 april 2010. Trafikanalys ska vara regeringens stöd för utvärderingar och analyser inom transportområdet. Sikas statistikverksamhet förs över till Trafikanalys. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och Sika den 31 mars 2010. Därefter bildas två nya myndigheter, Trafikverket och Trafikanalys, som finansieras inom motsvarande anslagsram.

### **Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser**

Vissa trafikavtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor. Framför allt handlar det om oljepris. Förslag till bemyndigande behöver således ta hänsyn till denna rörliga komponent. Regeringen föreslår i budgetpropositionen att regeringen bemyndigas att under 2010 för ramanslaget 1:12 Trafikavtal ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 miljoner kronor under perioden 2011–2022.

### *Vägar*

#### **Anslag**

Från *anslaget 1:1 Vägverket: Administration* finansieras kostnader för bl.a. ledning, ekonomi- och personaladministration samt planering och uppföljning av verksamheten. Från *anslaget 1:2 Väghållning* finansieras statlig väghållning, bidrag inom bl.a. kollektivtrafiken och för förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, andra insatser (utöver väghållning och bidrag) som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen samt investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som görs med överskott från trängselskatten. Från *anslaget 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.* finansieras system- och administrationskostnader för trängselskatten samt kostnader för uppföljning.

**Budgetförslag för 2010 för Vägverket och väghållning m.m.***Miljoner kronor*

	Anslag	2009	2010
		Anslag	Förslag
1:1	Vägverket: Administration	869	235
1:2	Väghållning	22 242	20 646
1:17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	324	274

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2010 i enlighet med sammanställningen ovan.

Med anledning av inrättandet av den nya myndigheten Trafikverket den 1 april 2010 avvecklas Vägverket, Banverket och Sika den 31 mars 2010, vilket redovisats ovan. Detta innebär att anslaget 1:1 Vägverket: Administration kommer att upphöra efter 2010. De avvecklingskostnader som kommer att uppstå till följd av myndighetsomorganisationen kommer att finansieras inom befintliga anslag.

När det gäller anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag disponeras anslaget fram till den 31 mars 2010 av Vägverket. Från och med den 1 april 2010 disponeras anslaget av det nybildade Trafikverket och kommer då att benämnas 1:2 Väghållning.

I förra årets budgetproposition föreslog regeringen en närtidssatsning för att säkerställa att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet kan tidigareläggas i hela landet. Mot bakgrund av ovanstående tillfördes anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag 2 660 miljoner kronor 2009 och 2 180 miljoner kronor 2010. Riksdagen har beslutat om planeringsramar för drift och underhåll och för utveckling av transportsystemet (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) för perioden 2010–2021. Beslutet innebär att planeringsramen för drift och underhåll av nationella stamvägar inklusive enskild väghållning ska vara 136 miljarder kronor. Planeringsramen för utveckling av transportsystemet ska vara 217 miljarder kronor varav planeringsramen för regional transportinfrastruktur ska vara 33,1 miljarder kronor. Planeringsramen för utveckling av transportsystemet omfattar investeringar i alla trafikslag. Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas med 3 850 miljoner kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen kommer att ändras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 respektive 2012 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 Väghållning.

Lågkonjunkturen 2009 och 2010 innebär att det finns möjligheter att ta till vara lediga resurser inom byggsektorn som kan användas för statliga investerings- och underhållsåtgärder inom infrastrukturområdet. På vägsidan finns det ett eftersatt underhåll som kan åtgärdas genom tidigarelägg-

ningar av redan planerade insatser. Regeringen föreslår därför en tidigareläggning av främst underhållsåtgärder motsvarande ett belopp på totalt 753 miljoner kronor under 2009 och 2010. Regeringen föreslår därför i tilläggsbudgeten i samband med denna budgetproposition att anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag höjs med 65 miljoner kronor. I denna proposition föreslår regeringen vidare att anslaget 1:2 Väghållning höjs med 688 miljoner kronor 2010. Förstärkta satsningar på infrastrukturunderhåll och investeringar innebär insatser som kan ge jobb redan på relativt kort sikt, och de bidrar därför till att dämpa sysselsättningsfallet. Därtill är satsningarna viktiga tillskott för ökad tillgänglighet i transportsystemet. Tidigareläggningen av underhållsåtgärderna innebär att anslagen kan dras ned 2012 och 2013 när byggkonjunkturen förväntas ha stabiliserats.

Trängselskatt i Stockholm infördes under 2007. Skillnaden mellan inkomster från trängselskatten och system- och administrationskostnader ska användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen. Under 2010 beräknas det överskott som kan användas för investeringar uppgå till 410 miljoner kronor. Överskotten från trängselskatten tillförs anslaget 1:2 Väghållning.

Då riksdagen har fattat beslut om anslag är det regeringens uppgift att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I sammanställningen nedan redovisas regeringens preliminära fördelning av anslaget 1:2 Väghållning.

### Fördelning av anslaget 1:2 Väghållning

*Miljoner kronor*

Anslagspost/delpost	2009	2010
	Prognos	Beräknat
Sektorsuppgifter	609	531
Myndighetsutövning	154	141
Investeringar i nationell plan	3 914	3 732
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	1 640	2 180
Investeringar i regional plan	2 208	2 004
Investeringar i regional plan – närtidssatsning	350	–
Drift och underhåll	8 461	9 071
Räntor och återbetalning av lån	82	86
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 393	1 344
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion – närtidssatsning	400	–
Trängselskatt Stockholm	162	410
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	898	867
Bidrag för byggande av enskilda vägar – närtidssatsning	150	–
Storstadsöverenskommelsen	137	–

Anslagspost/delpost	2009	2010
	Prognos	Beräknat
Bidrag i regionala planer	323	277
Underskott myndighetskapital	900	–
Till Regeringskansliets disposition	2	2
<b>Summa</b>	<b>21 783</b>	<b>20 646</b>

### Investeringar

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i den nationella våghållningsplanen och av länen i de regionala planerna samt den närtidssatsning som riksdagen beslutade om i samband med statsbudgeten för 2009. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigare lagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. För 2010 beräknas investeringsvolymen uppgå till 11 562 miljoner kronor, vilket framgår av sammanställningen nedan.

### Investeringsplan vägar 2009–2011

*Miljoner kronor*

	2009	2010	2011
	Prognos	Budget	Beräknat
Investering i nationell plan, inkl. närtidssatsning	7 330	7 634	4 578
Investering i regional plan, inkl. närtidssatsning	3 090	2 014	2 081
Höjd ram, inte fördelat	–	–	3 940
Bärighetshöjande åtgärder, inkl. närtidssatsning	1 393	1 344	1 387
Överskott trängselskatt	162	410	529
Investering i anläggningstillgångar	235	160	460
<b>Summa investeringar</b>	<b>12 210</b>	<b>11 562</b>	<b>12 975</b>
Finansiering			
Anslag	9 667	9 670	10 781
Lån	2 126	1 792	2 118
Medfinansiering, förskott m.m.	417	100	76
<b>Summa finansiering</b>	<b>12 210</b>	<b>11 562</b>	<b>12 975</b>

## Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser och låneram

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Regeringen föreslår att bemyndigandet för ramanslaget 1:2 Vaghållning uppgår till 31 000 miljoner kronor 2010.

Vägverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt, såsom Svinesundsförbindelsen och prioriterade vägprojekt som omfattar delar av E6, E20 och riksvägarna 40, 44 och 45. Merparten av de lån som Vägverket har ska återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. Regeringen föreslår en låneram på högst 4 700 miljoner kronor. Fram till den 31 mars 2010 disponeras låneramen av Vägverket. Från den 1 april 2010 disponeras låneramen av det nybildade Trafikverket.

### Järnvägar

#### Anslag

Från *anslaget 1:3 Banverket: Administration* finansieras kostnader för bl.a. ledning, ekonomi- och personaladministration samt planering och uppföljning av verksamheten. Från *anslaget 1:4 Banhållning* finansieras bl.a. kostnader för myndighetsutövning, främst fastställande av tåg- och järnvägsplan, investeringar, drift och underhåll av statliga järnvägar, trafikledning samt andra insatser (utöver banhållning och bidragsgivning) som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen.

#### Budgetförslag för 2010 för Banverket och banhållning

*Miljoner kronor*

Anslag		2009	2010
		Anslag	Förslag
1:3	Banverket: Administration	802	190
1:4	Banhållning	15 565	14 942

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2010 i enlighet med sammanställningen ovan.

Fram till den 31 mars 2010 används anslaget 1:3 för Banverkets förvaltningskostnader. Som framgått ovan avser regeringen att inrätta myndigheten Trafikverket fr.o.m. den 1 april 2010. Med anledning av inrättandet av den nya myndigheten avvecklas Vägverket, Banverket och Sika den 31 mars 2010. Detta innebär att anslaget 1:3 Banverket: Administration kommer att upphöra efter 2010. De avvecklingskostnader som kommer att uppstå till följd av myndighetsomorganisationen kommer att finansieras inom befintliga anslag.

När det gäller anslaget 1:4 Banhållning anför regeringen bl.a. att Banverket enligt järnvägslagen (2004:519) får ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåransläggningar. För 2010 beräknas intäkterna från banavgifterna uppgå till 565 miljoner kronor. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter. Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation.

Den satsning på pågående järnvägsinvesteringar med 335 miljoner kronor som genomförs 2009, i enlighet med förslag i tilläggsbudgeten i denna proposition, kompletteras med 212 miljoner kronor 2010. Med fortsatt högt kapacitetsutnyttjande av järnvägen och ökad kapacitetsbrist främst i storstäderna så gör regeringen bedömningen att i den rådande lågkonjunkturen kan järnvägsinvesteringar skapa jobb redan på relativt kort sikt och dessutom ge förbättrade förutsättningar för tågtrafiken genom snabbare färdigställda järnvägsprojekt som skapar ökad tillgänglighet och kapacitet i järnvägstransportsystemet.

Då riksdagen har fattat beslut om anslag är det regeringens uppgift att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I sammanställningen nedan redovisas regeringens preliminära fördelning av anslaget 1:4 Banhållning.

#### **Fördelning av anslaget 1:4 Banhållning**

*Miljoner kronor*

Anslagspost/delpost	2009	2010
	Prognos	Beräknat
Myndighetsutövning	5	5
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	426	411
Sektorsuppgifter	233	195
Investeringar i nationell plan	8 020	6 660
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	1 020	1 500
Drift, underhåll och trafikledning	5 353	5 075
Drift, underhåll och trafikledning – närtidssatsning	120	120
Bolagisering – underskott myndighetskapital	898	–
Räntor och återbetalning av lån	470	976
<b>Summa</b>	<b>16 545</b>	<b>14 942</b>

#### **Investeringar**

Banverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i den nationella banhållningsplanen samt den närtidssatsning som föreslogs i budgetpropositionen för 2009. Investeringarna finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver

gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2010 genomföra investeringar för cirka 13 344 miljoner kronor, vilket framgår av sammanställningen nedan. I medfinansieringen ingår bl.a. de medel som Banverket har fått i bidrag från EU (TEN-bidrag).

### Investeringsplan järnvägar 2009–2011

*Miljoner kronor*

	2009	2010	2011
	Prognos	Budget	Beräknat
Investering i nationell plan	9 234	8 644	6 864
Prioriterade projekt	3 150	3 700	3 500
El- och teleinvesteringar	750	1 000	465
Summa investeringar	13 134	13 344	10 829
Finansiering			
Anslag	9 040	8 160	6 180
Lån	3 600	4 700	3 965
Medfinansiering m.m.	494	484	684
<b>Summa finansiering</b>	<b>13 134</b>	<b>13 344</b>	<b>10 829</b>

### Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser och låneram

Banverket ingår långsiktiga avtal i sin verksamhet som innebär *ekonomiska förpliktelser* för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket lämnar också bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer.

Regeringen föreslår i tilläggsbudgeten i samband med denna proposition att bemyndigandet för ramanslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter höjs från 40 000 miljoner kronor till 78 000 miljoner kronor. Banverket har tecknat avtal med Botniabanan AB om hyra av Botniabanan i enlighet med det huvudavtal staten tidigare tecknat. I den bemyndiganderam som Banverket tilldelats för 2009 ingår inte åtagandet avseende Botniabanan. För 2010 föreslår regeringen en fortsatt bemyndiganderam om 78 000 miljoner kronor. Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar fr.o.m. 2008 framtida räntekostnader på upptagna lån.

Inom Banverket finns särskilda *lån* upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen



beslutade om med anledning av förslagen i tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen 2010 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 8 300 miljoner kronor. Fram till den 31 mars 2010 disponeras låneramen av Banverket. Från den 1 april 2010 disponeras låneramen av det nybildade Trafikverket. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten för när respektive banprojekt färdigställs.

För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram på 17 800 miljoner kronor för budgetåret 2010 till Botniabanan AB i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2010.

### *Statens järnvägar*

Regeringen anser att nuvarande avkastningskrav för den verksamhet som gäller förvaltning av järnvägsfordon är motiverad och att räntabilitet på sysselsatt kapital över en konjunkturcykel bör motsvara minst räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. För övriga verksamheter bör det inte heller fortsättningsvis finnas något avkastningskrav, utan dessa verksamheter ska bära sina egna kostnader. Avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamheterna för förvaltning av leasingåtaganden och förvaltning av järnvägsfordon gör att regeringen bedömer att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva en verksamhet av god kvalitet. Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamheter tills vidare fortsätter enligt den finansieringsmodell och de avkastningskrav som gällt för Statens järnvägar.

Statens järnvägar förvaltar leasingåtaganden som gäller finansiell och operationell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underuthyrningsavtal och placerar medel enligt en antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 8 000 miljoner kronor och kortfristiga skulder på ungefär 250 miljoner kronor.

### **Godkännande av ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigande om finansiella befogenheter**

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasingåtaganden, inom en total låneram av 8 000 miljoner kronor under 2010. Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att förvalta de leasingåtaganden som Statens järnvägar förvaltar i dag. I denna förvaltning ingår bl.a. rätten att teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt, teckna lån och lösa in leasingavtal. Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att placera överskottslikvid enligt myndighetens finanspolicy.

## Sjöfart

### Anslag

*Anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från *anslaget 1:7 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte kanal och Säffle kanal m.m. *Anslaget 1:8 Sjöfartsregister* används för driften av sjöfartsregistret och *anslaget 1:9 Rederinämnden: Administration* används för Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinämnden disponerar avgiftsintäkter på ca 900 000 kronor från verksamheten.

### Budgetförslag för 2010 för sjöfartsområdet

*Miljoner kronor*

	Anslag	2009	2010
		Anslag	Förslag
1:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	143
1:7	Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62	62
1:8	Sjöfartsregister	6	6
1:9	Rederinämnden: Administration	2	2

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2010 i enlighet med sammanställningen ovan.

Som framgått ovan kommer den nyinrättade myndigheten Trafikverket att överta vissa uppgifter från Sjöfartsverket. I fråga om Sjöfartsverkets investeringar anför regeringen bl.a. att dessa uppgick till 152 miljoner kronor 2008. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 708 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 75 miljoner kronor jämfört med föregående år. Den rådande nedgången i världskonjunkturen har under första halvåret 2009 fått stor negativ återverkning på Sjöfartsverkets ekonomiska resultat. Både de avgiftspliktiga godsvolymer och antalet lotsningar har minskat markant, vilket får till följd att för 2009 kommer rörelseresultatet att bli en förlust på minst 250 miljoner kronor. Styrelsen för Sjöfartsverket har därför tagit fram och fastställt en ekonomisk handlingsplan som syftar till att under de kommande tre åren förbättra resultatet med minst 150 miljoner kronor.

Rederinämnden administrerar sjöfartsstödet. Rederinämnden inkom med en skrivelse i oktober 2008 med en reviderad anslagsframställan för 2009. Av framställan framgår att Rederinämnden bedöms få ökade kostnader för anlitan av externt juridiskt stöd till följd av överklaganden av nämndens avslagsbeslut beträffande sjöfartsstöd. Mot bakgrund av detta har regeringen i tilläggsbudgeten i samband med denna proposition föreslagit att anslaget för innevarande år ökas med 600 000 kronor och att anslaget 1:11 Rikstrafiken: Administration minskas med motsvarande belopp. Regeringen bedömer att detta behov kommer att kvarstå under de närmaste åren.

## Godkännande av ekonomiskt mål, bemyndigande om finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav på 3,5 % räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Då soliditetsmålet på grund av den ökande pensionsskulden kommer att bestå över lång tid anser regeringen det motiverat att soliditetsmålet ligger på 25 % under de närmaste åren för att på sikt återgå till 30 %.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen. Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 335 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2010. Vidare föreslår regeringen att av kassamässigt överskott får högst 25 % placeras på räntebärande konto i bank. Återstoden ska sättas in på räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår också att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

### Luftfart

#### Anslag

*Anslaget 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser* används till att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser.

#### Budgetförslag för 2010 för luftfartsområdet

*Miljoner kronor*

Anslag		2009	2010
		Anslag	Förslag
1:10	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	81	103

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslag för 2010 i enlighet med sammanställningen ovan.

Regeringen gör bedömningen att driftsbidraget till icke-statliga flygplatser spelar en viktig roll för att hela landet ska ges en tillfredsställande transportförsörjning och att detta gäller särskilt för de regioner där det saknas goda alternativa transportmöjligheter.

Regeringens bedömning är att den ordning som gäller i dag där Luftfartsverket (LFV) bidrar med medel för att täcka underskotten vid de icke-statliga flygplatserna bör upphöra, eftersom regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att LFV:s verksamhet i fråga om flygplatsernas verksamhet bolagiseras. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att anslaget från 2010 förstärks med 22,4 miljoner kronor.

### **Godkännande av ekonomiskt mål, bemyndigande om finansiella befogenheter och investeringsplan**

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav på 8 % av eget kapital (beräknat på resultat efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2010. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 25 %. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska betalas in till inkomsttitel under 2010 bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 låta Luftfartsverket (LFV) ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 5 500 miljoner kronor. LFV föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner konor bör fastställas för 2010.

Regeringen delar LFV bedömning av de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehoven under de närmaste åren. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

#### *Bolagsförvaltningen*

Konsultbolaget McKinsey & Company har på Näringsdepartementets uppdrag gjort en genomgång om möjlig struktur för bolagen Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab aktiebolag (Svedab), Arlandabanan Infrastructure AB och Botniabanan AB (publ) samt affärsverket Statens järnvägar. Synpunkter på rapporten har inhämtats vid en utfrågning i Näringsdepartementet.

Målet har varit att skapa en samordnad grupp av bolag med en effektiv verksamhet och enhetlig förvaltning. Regeringen avser att närmare utreda möjligheterna och formerna för en samordning av bolagen, för att kraftigt kunna minska verksamheternas sårbarhet samt reducera kostnaderna i bolagen. Exempelvis kan detta ske genom att en koncernstruktur skapas, genom fusion mellan två eller flera bolag eller genom annan samordning mellan bolagen. Regeringen bedömer inte att Statens järnvägar organisatoriskt ska höra samman med bolagen, men bedömer att rapporten visar på att viktiga samarbetsområden kan finnas mellan de berörda bolagen och affärsverket.

När det gäller Svedab anför regeringen att riksdagen 1997 beslutade om ett bemyndigande till Svedab att ta upp lån hos Riksgälden för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna upp till ett belopp av 2 600 miljoner kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Enligt aktuella prognoser från Svedab kommer kreditbehovet senast 2011 att överskrida nivån för nuvarande bemyndigande. Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att Svedabs bemyndigande utökas med 360 miljoner kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt till sammanlagt 3 361 miljoner kronor.

*IT, elektronisk kommunikation och post***Anslag**

*Anslaget 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* används bl.a. för förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder som gäller civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. *Anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* används bl.a. för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. *Anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster* används för att tillhandahålla grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. *Anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikationer m.m.* används för insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informationssamhället, vilket inkluderar samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation, liksom olika uppföljningar och utvärderingar av politiken. *Anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* används för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer, bl.a. genom att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (bredband) samförädlägs med annan infrastruktur, och till statligt stöd för kanalisation för bredband samt till kostnader för administration av åtgärderna m.m. Vidare används anslaget för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar.

**Budgetförslag för 2010 för IT, elektronisk kommunikation och post***Miljoner kronor*

Anslag	2009	2010
	Anslag	Förslag
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	37	38
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	149	149
2:3 Grundläggande betaltjänster	27	49
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	20	18
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	0	195

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2010 i enlighet med sammanställningen ovan.

När det gäller anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster anför regeringen att efter 2008 års betaltjänstreform säkerställs detta genom uppdrag till Post- och telestyrelsen (PTS) att upphandla tjänsterna. Efter reformen har kostnaderna för verksamheten minskat från tidigare 400 miljoner kronor per år till 111,2 miljoner kronor 2008. År 2009 anvisades 27 miljoner kro-

nor på anslaget. Därefter har en upphandling av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd avslutats. Kostnaderna för verksamheten 2010 beräknas till totalt 49 miljoner kronor.

Under anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikationer bedömer regeringen att de projekt och utvärderingar som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informationssamhället.

För att åstadkomma en samlad och transparent finansiering av åtgärder för driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation föreslår regeringen att totalt 195 miljoner kronor anvisas under anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation. Av detta belopp motsvarar 100 miljoner kronor det avgiftsuttag som görs i enlighet med lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Åtgärderna för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer har tidigare främst finansierats under anslaget 2:4 Krisberedskap inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, där bl.a. medel som motsvarat avgiftsuttaget har ingått. Denna del av anslaget förs nu över till 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation och fr.o.m. 2010 finansieras olika slags åtgärder för driftsäker och robust elektronisk kommunikation därmed inom utgiftsområde 22 och utgiftsområde 6. Beloppet som används för ändamålet inom utgiftsområde 22 kommer att motsvara minst avgiftsuttaget.

### **Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer**

När det gäller avgift för skydd av elektroniska kommunikationer föreslår regeringen att avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder för att skydda elektroniska kommunikationer mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid i enlighet med lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 miljoner kronor under 2010.

### **Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser**

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling, föreslår regeringen för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2010, som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 miljoner kronor 2011–2014.

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling, föreslår regeringen för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2010 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 miljoner kronor 2011–2012.

## Motionerna

### *Socialdemokraterna*

Socialdemokraterna tar upp anslagsfrågor i *motion 2009/10:T501 yrkandena 1 och 5–8 av Lena Hallengren m.fl.* som rör budgeten för 2010.

Socialdemokraterna vill öka anslaget 1:2 Vaghållning med 551 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Ökningen ska gå till satsningar på E22 i Skåne för att kunna länka ihop Skånes östra delar med de expanderande nordvästra delarna (*yrkande 7*). Även ett utökat statsbidrag till kollektivtrafiken föreslås, bl.a. att det åter ska bli möjligt att ansöka om statsbidrag till tåg för regiontrafiken (*yrkande 5*). Socialdemokraterna avvisar förslaget om en bolagisering av Luftfartsverks flygplatsverksamhet, för vilket regeringen avsätter 22 miljoner kronor på anslaget 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Dessa medel tillförs i stället anslagen 1:2 Vaghållning och 1:4 Banhållning med vardera 11 miljoner kronor. Enligt Socialdemokraterna saknas det skäl att avreglera fordonsbesiktningen, och de avvisar därför regeringens förslag att öka Transportstyrelsens anslag med drygt 10 miljoner kronor.

Anslaget 1:4 Banhållning, föreslår Socialdemokraterna, utökas med 571 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Ökningen ska bl.a. användas till att avhjälpa flaskhalsar i järnvägssystemet och påbörja projektering av strategiska infrastrukturprojekt. Som ett första steg för höghastighetståg pekar Socialdemokraterna ut Ostlänken som en strategisk framtidsinvestering (*yrkande 6*).

I budgetmotionen föreslås även ett fast organisationsstöd till trafiksäkerhetsorganisationerna. Socialdemokraterna framhåller bl.a. att det informations- och upplysningsarbete som görs av trafiksäkerhetsorganisationerna måste stärkas, och de vill därför återinföra det fasta organisationsstödet via Vägverket som regeringen ersatt med projektmedel (*yrkande 8*).

### *Vänsterpartiet*

Vänsterpartiet tar upp anslagsfrågor i *motionerna 2009/10:T426 yrkandena 38–40, 2009/10:T427 och 2009/10:Fi299 yrkande 28 av Lars Ohly m.fl.* som berör budgeten för 2010.

I fråga om anslaget 1:2 Vaghållning framhåller Vänsterpartiet bl.a. att 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.

Utgångspunkten i Vänsterpartiets budgetförslag är att alla väginvesteringar ska ske genom lån och inte anslag. Därför anges att anslaget ska minskas, men eftersom en del av dagens väginvesteringar redan sker i form av lån, frånräknas denna summa i motionen när omvandlingen sker från anslag till lån för vägsatsningar. Regeringens anslagsförslag till väginvesteringar på 9 670 miljoner kronor och anslaget till medfinansiering på 100 miljoner kronor föreslår Vänsterpartiet ska tas upp i lån, vilket minskar anslagsnivån med 9 770 miljoner kronor. Vänsterpartiet föreslår vidare ökat anslag till bl.a. ökat vägunderhåll, ökat stöd till kollektivtrafiken, utbyggd cykelinfrastruktur, stöd till förnyelse av tunga fordon och införande av en allmän skrotningspremie, vilket med den föreslagna investeringsbudgeten ger en minskad anslagsnivå på 9 151 miljoner kronor för 2010.

När det gäller anslaget 1:3 Banverket: Administration, avvisar Vänsterpartiet regeringens förslag om bolagisering av Banverkets produktion och därmed även omställningskostnaderna för bolagiseringen, som regeringen beräknat till 117 miljoner kronor. I fråga om anslaget 1:4 Banhållning och investeringar i järnvägar gäller samma förutsättningar som för investeringar i vägar, dvs. alla investeringar ska ske genom lån och inte anslag. Regeringens anslagsförslag för järnvägsinvesteringar på 8 160 miljoner kronor och anslaget till medfinansiering på 484 miljoner kronor för 2010 föreslår Vänsterpartiet ska tas upp i lån, vilket minskar anslagsnivån med 8 624 miljoner kronor. Vänsterpartiet föreslår samtidigt ett kraftigt ökat banhållningsanslag för bl.a. byggande av nya järnvägar och ökat banunderhåll, vilket med den föreslagna investeringsbudgeten ger en minskad anslagsnivå på 5 164 miljoner kronor för 2010.

Anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. föreslår Vänsterpartiet tillförs 130 miljoner kronor för bl.a. en kapacitetsförstärkning av Södertälje sluss.

Vänsterpartiet avvisar regeringens förslag om en bolagisering av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet, vilket beräknas medföra ökade kostnader med 22 miljoner kronor. Vänsterpartiet föreslår att anslaget 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser minskas med motsvarande belopp.

Vänsterpartiet föreslår en ökad satsning på kollektivtrafiken och tillför anslaget 1:12 Trafikavtal 1 693 miljoner kronor utöver regeringens förslag till medelsanvisning.

Anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig kommunikation föreslår Vänsterpartiet öka med 100 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för informations- och utbildningsprojekt i syfte att aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet.

### *Miljöpartiet de gröna*

Miljöpartiet de gröna tar upp frågor i *motion 2009/10:T490 yrkandena 1, 3, 4, 8, 9 och 11 av Karin Svensson Smith m.fl.* med anknytning till budgeten för 2010.



Att anslå medel för nya motorvägar är, enligt Miljöpartiet, att investera i ökad klimatpåverkan och föreslår att anslaget 1:2 Vägghållning minskas med 2 247 miljoner kronor 2010. I motionen föreslås också att det sker en omfördelning av medel för nya vägar till förmån för kollektivtrafik samt infrastruktur för cykel- och gångvägar. Miljöpartiet föreslår också en överföring av överskottet av intäkterna från trängselskatten i Stockholm med 410 miljoner kronor till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik genom ett nytt anslag, 1:20 Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten (*yrkande 11*).

När det gäller anslaget 1:4 Banhållning föreslår Miljöpartiet en ökning av anslaget med 2 388 miljoner kronor för ökade satsningar på utbyggnad och underhåll av järnvägen som ett led i Miljöpartiets samlade klimat- och konjunktursatsningar. I motionen föreslås bl.a. statlig medfinansiering för spårbinden kollektivtrafik (*yrkande 3*) och statsbidrag till regionala spårfordon (*yrkande 4*).

Miljöpartiet vill minska anslaget till icke-statliga flygplatser och föreslår en ändring i föreskrifterna för driftstödet så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar (i dag två timmar) från Stockholms central med kollektiva färdmedel. Inledningsvis föreslås att bidraget till Borlänge flygplats på 2 miljoner kronor utgår. Anslaget 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser föreslås därför bli minskat med motsvarande belopp.

Miljöpartiet anser att anslaget 1:12 Trafikavtal bör bibehållas på 2008 års anslagsnivå på 1 058 miljoner kronor. Detta innebär en höjning av anslaget i förhållande till regeringens nivå med 227 miljoner kronor. Miljöpartiet anser också att anslaget bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag som avses (*yrkande 9*).

Vidare föreslår Miljöpartiet att uppdraget i Rikstrafikens regleringsbrev ska ändras så att även stöd till studie- och arbetspendling kan ingå i enlighet med det riksdagsbeslut som fattades i juni 2006 (*yrkande 8*).

## Utskottets ställningstagande

### *Transportområdet*

Med hänsyn till att förslag om vissa alternativa anslagsberäkningar redovisats från oppositionspartierna vill utskottet – i likhet med tidigare år – närmare redovisa sina överväganden i de frågor motionärerna aktualiserar.

När det gäller motionsförslag om genomförandet av olika infrastrukturprojekt respektive motionsförslag om kollektivtrafiken kan nämnas att utskottet avser att behandla frågor rörande åtgärder i trafikens infrastruktur våren 2010 i samband med att regeringen återkommer till riksdagen med en åtgärdsplan för planeringsperioden 2010–2021. Vidare planerar utskottet även att våren 2010 behandla frågor om kollektivtrafiken i ett särskilt betänkande.

## Finansiering

*Vänsterpartiet* föreslår en generell övergång från anslagsfinansiering till lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar, vilket utskottet tog ställning till och avstyrkte i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2009. Utskottet anförde i det sammanhanget att även om en sådan modell frigör medel på kort sikt kommer amorteringar och räntebetalningar att snabbt växa till en ansevärd volym och på längre sikt därför starkt begränsa det framtida manöverutrymmet. Utskottet motsatte sig därför att investeringskostnaderna vältrades över på kommande generationer. Utskottet menade också att överskådligheten i statsbudgeten och riksdagens möjligheter till helhetssyn på utgiftsområdet förbättrades med huvudregeln att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag.

Utskottet har inte haft anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande utan avstyrker *Vänsterpartiet* förslag om lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar.

## Vägar m.m.

I likhet med tidigare år föreslår *Vänsterpartiet* och *Miljöpartiet* minskade anslag för nya vägar. Utskottet vill med anledning av dessa förslag återigen framhålla att det redan i dagsläget finns ett antal mycket angelägna projekt i den nationella väghållningsplanen, som regeringen i förra årets budgetproposition föreslog skulle åtgärdas genom investeringar i närtid.

Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning att *Vänsterpartiets* och *Miljöpartiets* föreslagna minskningar av anslaget skulle innebära att ett antal angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma vägprojekt inte skulle kunna genomföras.

I syfte att öka trafiksäkerheten och effektiviteten i transportsystemet i Skåne vill *Socialdemokraterna* göra en större utbyggnad av E22 i Skåne än vad regeringen förordat. I motionen framhålls behovet av ett bättre transportsystem i syfte att länka ihop Skånes östra och västra delar. Utskottet vill erinra om att regeringen i närtidssatsningen 2009–2010 på vägar och järnvägar har prioriterat en utbyggnad av E22 i Skåne.

Utskottet utgår ifrån att regeringen därvid har gjort erforderliga avvägningar mellan behov och resurser som bidrar till att utveckla näringslivet och öka rörligheten på arbetsmarknaden inom regionen. Motionsförslaget avstyrks därmed.

*Socialdemokraterna* föreslår också att det tidigare fasta organisationsstödet till trafiksäkerhetsorganisationerna, som nu ersatts med projektmedel, återinförs.

Utskottet vill inledningsvis anförda att på grundval av de av riksdagen beslutade målen för trafiksäkerheten har regeringen fattat beslut om verksamhetsmål för Vägverket, som bl.a. innebär att Vägverket ska genomföra kostnadseffektiva åtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i trafikolyckor minskar.

Utskottet kan därför glädjande konstatera att antalet dödade minskat betydligt inom väg- och bantrafiken där de flesta dödsfallen sker. Antalet dödade i trafikolyckor har således totalt sett minskat under 2008, och även antalet allvarligt skadade har minskat. Målet om en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor har således uppfyllts 2008.

Enligt vad utskottet kan bedöma har inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet lett till en minskning av antalet dödade i trafiken i enlighet med uppställda mål. Självfallet spelar trafiksäkerhetsorganisationerna en viktig roll för att uppställda mål för trafiksäkerheten ska kunna nås på ett effektivt sätt. Enligt utskottets mening finns därför skäl att från samhällets sida även fortsättningsvis stödja dessa insatser. När det gäller formen för organisationsstöd kan utskottet för sin del se fördelar med den princip som regeringen valt att införa med projektstöd framför att lämna fasta organisationsstöd. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

### **Järnvägar**

*Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet* föreslår alla utökade järnvägssatsningar jämfört med regeringens förslag. Utskottet kunde vid behandling av likalydande förslag vid förra årets budgetbehandling då instämma i att det finns ett antal angelägna järnvägsprojekt i landet och såg därför positivt på att Banverket i sin investeringsplan redovisade en ökning av investeringarna med 1,6 miljarder kronor mellan 2008 och 2010. Motsvarande ökning för väginvesteringar var 858 miljoner kronor. Med anledning av nu föreslagna utökade järnvägssatsningar för 2010 vill utskottet framhålla att Banverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställdes av den tidigare regeringen i den nationella banhållningsplanen samt den närtidssatsning som föreslogs i budgetpropositionen för 2009. Utskottet vill även framhålla vad som tidigare uttalats i samband med behandlingen av regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (bet. 2008/09:TU2) hösten 2008. Utskottet underströk då med hänsyn till tidigare bristande överensstämmelse mellan planeringsnivåer och anslagstilldelning betydelsen av en realistisk planeringsram och välkomnade därför att den föreslagna ramen stod i samklang med de anslagshöjningar som regeringen föreslagit.

Enligt utskottets mening har nu regeringen bedömt anslagsbehovet för 2010 på ett sätt som ger det tillskott som kan förenas med en fortsatt ansvarsfull finanspolitik. Utskottet finner inte anledning att göra en annan bedömning än regeringen i denna fråga, varför motionsförslagen avstyrks.

*Vänsterpartiet* motsätter sig en bolagisering av Banverkets enhet Banverket Produktion och avvisar de omställningskostnader på 117 miljoner kronor som regeringen föreslagit på tilläggsbudget för 2009. Utskottet, som nyligen tillstyrkt regeringens förslag om en bolagisering av enheten

Banverket Produktion (bet. 2009/10:TU5), har heller inte haft något att invända mot att anslaget 1:3 på tilläggsbudget tillförts ytterligare 117 miljoner kronor för vissa omställningskostnader i samband med bolagiseringen.

Utskottet anser att bolagiseringen tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit kommer att leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktursatsningar. Motionsförslaget avstyrks mot den bakgrunden.

### **Rikstrafikens trafikupphandling och kollektivtrafik**

*Vänsterpartiet och Miljöpartiet* föreslår ökade anslag till Rikstrafiken för trafikupphandlingar – Vänsterpartiet med 1 693 miljoner kronor och Miljöpartiet med 227 miljoner kronor. Utskottet vill erinra om att anslaget för 2009 på 881 miljoner kronor var tillfälligt utökat med 50 miljoner kronor för att möta den utveckling med stigande oljepriser som rådde under 2008. Rikstrafiken har uppskattat att anslaget på 831 miljoner kronor för trafikavtal för 2010 kommer att vara tillräckligt, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som marknaden har om framtida oljepriser och kronkurser.

Utskottet, som kan konstatera att regeringen noga följer utgiftsutvecklingen för trafikavtalen, utgår ifrån att regeringen vidtar erforderliga åtgärder om kraftiga avvikelser sker från de antaganden som ligger till grund för föreslagen anslagsnivå för 2010. Något utskottsinitiativ i denna fråga är därför inte påkallat, varför motionsförslagen avstyrks.

När det gäller *Miljöpartiets* förslag om en uppdelning av anslaget 1:12 Trafikavtal på olika konton beroende på vilket transportslag det avser, anser utskottet att det inte är lämpligt att riksdagen låser fast anslagsfördelningen mellan olika transportmedel. Det bör i stället som nu ankomma i första hand på regeringen att med utgångspunkt från de transportpolitiska målen och strävan att uppnå ett sammanhängande transportsystem närmare fördela medelansvningen så att effektivitet och trafikpolitisk nytta maximeras. Motionsförslaget avstyrks mot den bakgrunden.

Vidare erinrar *Miljöpartiet* om det riksdagsbeslut som fattades i juni 2006 om att Rikstrafikens stöd i form av statlig trafikupphandling även bör kunna lämnas till studiependling och arbetspendling. Utskottet behandlade likalydande motionsförslag i samband med behandlingen av regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt (bet. 2008/09:TU2) hösten 2008. Utskottet konstaterade då att flera motionsfrågor berördes av den pågående Kollektivtrafikutredningen som bl.a. hade till uppgift att definiera de kollektivtrafikansvarigas ansvar och skapa goda förutsättningar för att organisera kollektivtrafiken på ett flexibelt sätt. Utredaren skulle bl.a. överväga om det offentliga åtagandet på området borde omformuleras med fokus på vad de kollektivtra-

fikansvariga ska göra och hur långt deras mandat ska sträcka sig. Kollektivtrafikutredningen har avslutat sitt arbete och överlämnat sina förslag till regeringen, som nu bereder frågan vidare inom Regeringskansliet.

Utskottet finner inte anledning att föregripa detta arbete med ett ställningstagande utan vill avvakta resultatet av pågående beredningsarbete. Motionsförslaget avstyrks mot den bakgrunden.

När det gäller tåg och spårvagnar i kollektivtrafiken föreslår *Socialdemokraterna* att det åter ska bli möjligt att ansöka om statsbidrag för tåg till regiontrafiken. Även *Miljöpartiet* föreslår att regeringen återinför bidrag till inköp av tåg och spårvagnar, men föreslår också att regeringen inför ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer. Med anledning av motionsförslagen vill utskottet framhålla att i samband med behandlingen av regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt (bet. 2008/09:TU2) tillstyrkte utskottet regeringens förslag om att statsbidraget till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik skulle avvecklas. Utskottet motiverade sitt ställningstagande med bl.a. att ökad konkurrens är ett viktigt och nödvändigt inslag i moderniseringen av järnvägsmarknaden och att det är viktigt att säkerställa en konkurrensneutral fordonsförsörjning för att få till stånd en effektiv konkurrens på järnvägens persontrafikmarknad. Enligt regeringen var också bidraget sannolikt i längden inte förenligt med EG-rättens bestämmelser om statsstöd. EU-kommissionen hade publicerat ett förslag till riktlinjer för statsstöd till järnvägsföretag där det framgick att bidrag till fordonsanskaffning endast får utgå om det rör fordon som ska användas i regionala stödområden.

Enligt utskottets mening är motiven för tidigare ställningstagande även relevanta för nu behandlade motionsförslag, som därför avstyrks.

*Miljöpartiet* föreslår också att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm ska användas till investeringar och underhåll i Stockholmsregionens kollektivtrafik och överförs till ett nytt anslag, 1:20 Riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik med anledning av trängselskatten. I likhet med föregående år delar utskottet regeringens uppfattning att överskottet ska användas till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen såsom Förbifart Stockholm och andra angelägna insatser för att öka framkomligheten i vägnätet.

Utskottet vill understryka ännu en gång att en väl fungerande väginfrastruktur är avgörande inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Motionsförslaget avstyrks med denna motivering.

## **Sjöfart**

*Vänsterpartiet* föreslår även i år ett utökat anslag med 70 miljoner kronor till Södertälje sluss. Utskottet vill med anledning av motionsförslaget hänvisa till utskottets uttalanden i samband med behandlingen av proposition

2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (bet. 2008/09:TU2) hösten 2008. Utskottet konstaterade då inledningsvis bl.a. att slussar, broar och farleder är viktiga delar av infrastrukturen i ett integrerat system för närsjöfarten. I t.ex. Stockholm–Mälarens sjötrafikområde finns ett stort antal såväl öppningsbara som icke öppningsbara broar. Via slussar i Stockholm och Södertälje förbinds Mälaren med Saltsjön. Enligt utskottets uppfattning borde sådan infrastruktur – såsom alternativ till andra lösningar – kunna övervägas i enlighet med det trafikslagsövergripande perspektiv som förordas i propositionen. Vidare anförde utskottet bl.a. att den statliga planeringsram som avsätts för åtgärder som utvecklar transportsystemet perioden 2010–2021 även får användas för angivna ändamål. Bland dessa angavs medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar. Utskottet såg positivt på en sådan öppning när det gällde möjligheterna till finansiering för exempelvis utvidgad kapacitet för slussar m.m. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsförslaget.

### **Luftfart**

*Socialdemokraterna och Vänsterpartiet* avvisar förslaget om en bolagisering av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet och minskar därför anslaget 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser med 22 miljoner kronor, som motsvarar det belopp som Luftfartsverket bidrar med i dag.

Utskottet, som inte har haft något att erinra mot regeringens förslag om bolagisering av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet, har därför nyligen tillstyrkt regeringen förslag om en bolagisering av flygplatsverksamheten. Motionsförslagen avstyrks därför.

Även *Miljöpartiet* vill minska driftsbidraget till icke-statliga flygplatser. Miljöpartiet föreslår en ändring av föreskrifterna för driftstödet så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar (i dag två timmar) från Stockholms central med kollektiva färdmedel.

Utskottet vill här erinra om att riksdagen under förra riksmötet med anledning av regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter har godkänt att användningen av bidrag till icke-statliga flygplatser ska ändras på några väsentliga punkter (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att driftsbidraget ges med samma villkor som i dag t.o.m. 2011. Med början 2012 överförs delar av bidraget till de regionala planerna. De på så sätt överförda medlen får användas för t.ex. driftsbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de prioriteringar som regionen gör. De kvarvarande driftsbidraget ska kunna ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Utskottet bedömer att de nyligen av riksdagen godkända förändringarna av driftbidraget är väl ägnade att utveckla framtidens flygplatsstruktur på luftfartsområdet i enlighet med fastställda mål om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utskottet är därmed inte berett att ta något initiativ med anledning av det aktuella motionsförslaget.

## Övrigt

Utskottet har, efter information från Näringsdepartementet, erfarit att det användningsområde som för anslagen 1:2 Vaghållning och 1:4 Banhållning benämns *andra insatser, utöver vaghållning respektive banhållning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen* i stort sett förutsätts motsvara det som tidigare benämndes *sektorsuppgifter inom Vägverkets respektive Banverkets ansvarsområde*. Utskottet förutsätter att ändamålet för medelsanvändningen ges en ökad tydlighet inom ramen för den fortsatta utvecklingen av budgetarbetet och beredningen av Trafikverksutredningens förslag.

Vidare har utskottet efter information från Näringsdepartementet också erfarit att vaghållningsanslaget inte ska användas för kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik, vilket felaktigt angetts i budgetpropositionen.

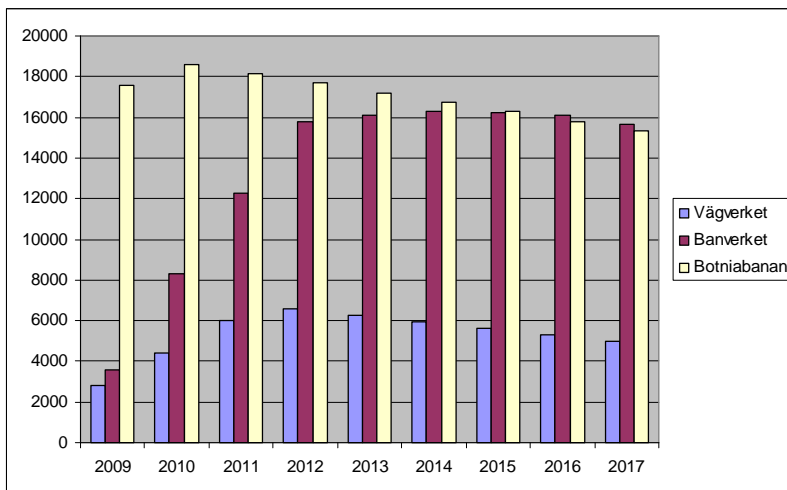
Med hänvisning till det anförda har utskottet ingen erinran mot den föreslagna medelsanvisningen.

## Lån och ekonomiska förpliktelser

De statliga åtgärderna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer styrs förutom av anslag över statsbudgeten även av olika bemyndiganden och lånemöjligheter som beslutas av riksdagen. Som framgår av diagrammet nedan förväntas den samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan uppgå till ca 24 miljarder kronor 2009 och ca 36 miljarder kronor 2017.

### Den samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan

Miljoner kronor

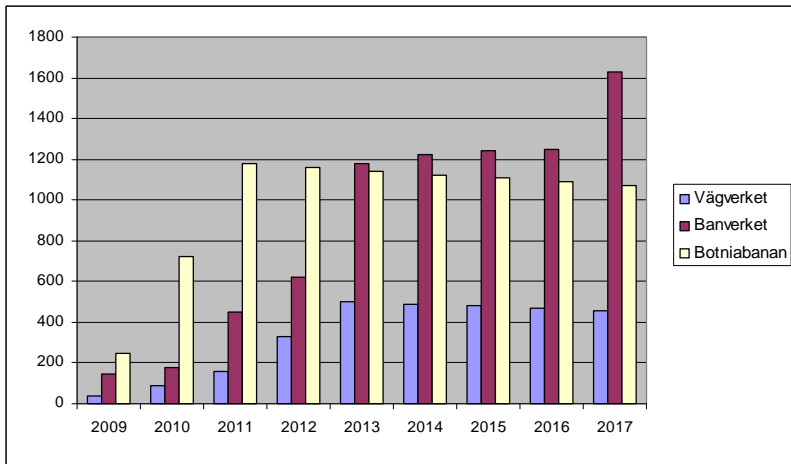


Räntor och amorteringar på de ovannämnda lånen kommer att belasta anslagen inom utgiftsområdet. Av nedanstående diagram framgår att kostnaderna för räntor och amorteringar för Vägverket, Banverket och Botniabanan beräknas uppgå till knappt en halv miljard kronor 2009 och drygt 3 miljarder kronor 2017.

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden. Propositionen tillstyrks följaktligen i dessa delar.

### Kostnad för räntor och amorteringar för Vägverket, Banverket och Botniabanan

*Miljoner kronor*



### Statens järnvägar

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i propositionen om ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndiganden för 2010 om finansiella befogenheter för Statens järnvägar.

### Sjöfartsverket

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i propositionen om ekonomiska mål och investeringsplan samt bemyndiganden för 2010 om finansiella befogenheter för Sjöfartsverket.

### Luftfartsverket

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i propositionen om ekonomiska mål och investeringsplan samt bemyndiganden för 2010 om finansiella befogenheter för Luftfartsverket.



## **Svensk–Danska Broförbindelsen Svedab aktiebolag**

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i propositionen om att Svedabs bemyndigande utökas med 360 miljoner kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt till sammanlagt 3 361 miljoner kronor.

### *IT, elektronisk kommunikation och post*

Vänsterpartiet föreslår i sin motion att anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation tillförs ytterligare 100 miljoner kronor för informations- och utbildningssatsningar i syfte att öka IT-användningen hos de människor som inte har tillgång till eller på annat sätt inte använder sig av den nya tekniken.

Utskottet vill inledningsvis anföra att Sverige har en stark ställning på IT-området. Denna position måste försvaras och förbättras. En ökning av IT-användningen är en naturlig del i detta arbete. Utskottet kan därför med tillförsikt konstatera att av Post- och telestyrelsens undersökning (PTS-ER-2008:24) Individundersökningen 2008 – Svenskarnas användning av telefoni och Internet – framgår bl.a. att 90 % av svenskarna mellan 16 och 75 år använder Internet, vilket är en ökning från 2007 med 3 procentenheter. I åldern mellan 16 och 40 år använder 89 % av Internet i stort sett varje dag. 89 % har tillgång till Internet i hemmet, vilket även det är en ökning från tidigare år med 5 procentenheter.

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om regeringens nationella bredbandsstrategi för Sverige som infrastrukturminister Åsa Torstensson presenterade den 3 november 2009. Den nationella bredbandsstrategin har som övergripande mål att Sverige ska ha bredband i världsklass. Enligt presentationen tar regeringen ett nytt grepp om bredbandspolitiken som anpassas till dagens situation och utmaningar. Det innebär att alla har ett ansvar för den fortsatta utvecklingen på bredbandsområdet – både användare av IT, marknadens aktörer och den offentliga sektorn. Av presentationen framgår vidare att utvecklingen ska vara marknadsdriven. Statens huvudsakliga roll blir därmed att se till att marknaden fungerar effektivt och att förutsättningar för att driva verksamhet är goda i hela landet. Regeringen avser återkomma med en proposition till riksdagen under 2010 i de delar som rör lagstiftningen på området.

Enligt vad utskottet kan bedöma är IT-användningen i Sverige hög och har även ökat under de senaste åren, vilket är positivt och visar på en framgångsrik IT-politik. Utskottet är övertygat om att IT-användningen med regeringens presenterade bredbandsstrategi kommer att utvecklas ytterligare i enlighet med vad som efterfrågas i motionen.

Utskottet anser mot bakgrund av det anförda att anslaget inte behöver tillföras ytterligare 100 miljoner kronor för ökad IT-användning. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet tillstyrker de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet har heller inte något att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser och investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan samtliga motionsförslag avstyrks, dvs. *motionerna 2009/10:T426 yrkandena 38–40 (v), 2009/10:T427 (v), 2009/10:T490 (mp) yrkandena 1, 3, 4, 8, 9 och 11, 2009/10:T501 yrkandena 1, 5–8 samt 2009/10:Fi299 yrkande 28 (v).*

## Vissa organisatoriska ställningstaganden

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska hävas.

### **Propositionen**

För de myndigheter som regeringen avser att avveckla med anledning av trafikverksreformen finns ett särskilt behov av att lösa upp riksdagsbindningar. Regeringen föreslår att samtliga de riksdagsbindningar som berör Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska hävas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag att riksdagens tidigare ställningstaganden som berör Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska hävas. Utskottet förutsätter när det gäller riksdagsbindningarna att det ankommer på regeringen att från fall till fall avgöra riksdagsbindningens karaktär.

## Banavgifter

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om att banavgifterna inte får höjas med hänvisning till pågående utvecklingsarbete om bl.a. formerna för uttag av banavgifter.

Jämför reservation 2 (v, mp).

## Propositionen

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2010 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 565 miljoner kronor. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter. Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation.

Av budgetpropositionen framgår att regeringen har gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och främjar konkurrensen på person- och godstransportmarknaden. Detta är centralt för att genomföra regeringens beslut om en stegvis marknadsöppning av persontrafikmarknaden på järnväg. I utvecklingsarbetet ingår även att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter.

Banverkets avgifter ska bl.a. baseras på kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader. Regeringen bedömer att en fördubbling av banavgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig, inte minst mot bakgrund av de kvalitetshöjande insatser på järnvägsnätet som möjliggjorts genom ökade anslag de senaste åren och som planeras också för kommande år. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare.

Regeringen framhåller vidare att en järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet. Arbetet med en vidareutveckling av verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och en modell för banavgifterna bör även fortsättningsvis ske i samarbete med berörda aktörer i järnvägstransportsektorn. Trafikverket, som regeringen föreslår inrättas den 1 april 2010, övertar då Banverkets ansvar i frågan.

## Motionen

I motion 2009/10:T490 yrkande 5 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) kritiserar regeringen bedömning att en fördubbling av banavgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig. Motionärerna anser att höjda banavgifter kommer att leda till höjda priser både för resenärer och för godstransportörer. Detta är inte acceptabelt eftersom det ytterligare kommer att leda till att järnvägen förlorar i konkurrenskraft gentemot lastbilen och bilen. Motionärerna föreslår därför att riksdagen tillkännager för regeringen att banavgifterna inte ska höjas.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill med anledning av motionsförslaget som avvisar en höjning av banavgifterna inledningsvis påminna om att regeringen i budgetpropositionen redovisar en bedömning och inte något konkret förslag om nivån på banavgifterna. Vidare redovisas i budgetpropositionen att regeringen gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och främjar konkurrensen på person- och godstransportmarknaden. Detta är centralt för att genomföra regeringens beslut om en stegvis marknadsöppning av persontrafikmarknaden på järnväg. I utvecklingsarbetet ingår även att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter.

I samband med utskottsbehandlingen av regeringens proposition 2008/09: 35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (bet. 2008/09:TU2) ansåg utskottet det viktigt att vårda befintlig infrastruktur för att undvika kapitalförstöring och för att nå målen inom transportpolitiken. Utskottet såg därför positivt på att regeringen i propositionen ansåg att ökade intäkter från banavgifterna kunde utgöra tillskott till finansieringen av ökade insatser för drift och underhåll.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla den kunskapsöversikt som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har redovisat om banavgifterna i Europa i december 2005 (VTI notat 56-2005). Av översikten framgår bl.a. att utformningen av de svenska banavgifterna styrs av Europeiska unionens infrastrukturdirektiv (2001/14/EG) som implementerats i svensk lagstiftning. Direktivet ger möjlighet till vitt skilda utformningar av banavgifterna. Avgifterna syftar i praktiken huvudsakligen till att ta betalt för slitage (i vissa fall inkluderande reinvesteringar i infrastrukturen) eller för att styra kapacitetsutnyttjandet. Däremot är avgifter för ”mjuka variabler” som buller, olyckor och föroreningar ovanliga. Avgifter per tågkilometer är vanligast, ibland kombinerade med en avgift per tonkilometer.

Täckningsgraden, dvs. hur stor andel av infrastrukturkostnaderna som täcks av banavgifterna, varierar från 5 % till mer än 60 %. De olika avgiftssystemen ger högst olika banavgifter för ett 1 400 tons godståg, ett tåg som bedöms vara intressant för svensk internationell tågtrafik. I översikten nedan lämnas några exempel på banavgifternas storlek per tågkilometer för detta godståg i bl.a.

Danmark	2,30–10,39 kr
Frankrike	8,59 kr
Italien	19,60 kr
Nederländerna	28,31 kr
Schweiz	52,00 kr
Storbritannien	29,66 kr
Tyskland	37,68–44,79 kr
Österrike	37,30 kr
Sverige	4,47 kr (enligt Banverkets webbplats).

Utskottet vill erinra om att Banverkets avgifter ska baseras bl.a. på kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader. Utskottet är därför inte främmande för att regeringens bedömning om en högre nivå av banavgifterna kan vara rimlig och möjlig, inte minst mot bakgrund av de kvalitetshöjande insatser på järnvägsnätet som möjliggjorts genom ökade anslag de senaste åren och som planeras också för kommande år. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare. Utskottet kan därför instämma med regeringen i att en järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet. Som framgått ovan pågår ett utvecklingsarbete om bl.a. formerna för uttag av banavgifter. Utskottet är inte berett att föregripa detta arbete. Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motion 2009/10:T490 yrkande 5 (mp)*.

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Mål för transportpolitiken, punkt 1 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Désirée Liljevall (s) och Egon Frid (v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1.

#### *Ställningstagande*

Vi anser att jämställdhet är en del av trafikpolitiken, där arbetet för ökad jämställdhet måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Men vi måste även arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation, även om situationen i grunden delvis beror på en könsmaktsstruktur. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov av eller önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetshänsyn och rättvisa skattesystem. I det arbetet ska vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

För att ta vara på kvinnors behov måste nedläggning av kollektivtrafik stoppas och vändas till en utveckling med förbättrad och utbyggd trafik. Kommuner och landsting måste ge kollektivtrafiken högre prioritet och staten ska ta ett större ansvar. Vid all planering och utformning av transportsystemet i framtiden måste kvinnors behov i högre grad än hittills uppmärksammas och vara styrande.

Regeringen har försvagat jämställdhetsarbetet i transportpolitiken: för det första genom att det inte längre finns ett separat mål som handlar om jämställdhet och för det andra eftersom det nu saknas en målsättning att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka transportsystemet. Vi vill betona vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## 2. **Banavgifter, punkt 8 (v, mp)**

av Karin Svensson Smith (mp) och Egon Frid (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Regeringen bedömer att en fördubbling av banavgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig. Vi anser att höjda banavgifter kommer att leda till höjda priser både för resenärer och för godstransportörer. Detta är inte acceptabelt eftersom det kommer att leda till att järnvägen förlorar ytterligare i konkurrenskraft gentemot lastbilen och bilen. En höjning av banavgifter kan jämföras med att Luftfartsverket avser att hålla flygplatsavgifterna oförändrade, trots kostnadseffektiviseringar. Vi vill därför klagöra att banavgifterna inte ska höjas i enlighet med regeringens förslag utan anser att det är kostnaderna för att använda fossila bränslen som i stället borde höjas.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## Särskilda yttranden

### 1. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (s)

Lena Hallengren (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s) anför:

I Socialdemokraternas budgetmotion 2009/10:Fi260 Jobben först beskriver vi vårt alternativ till regeringens budgetproposition. Våra förslag har tagits fram för att tackla de utmaningar Sverige står inför: välfärdens bristande kvalitet, de växande klyftorna, underskotten i de offentliga finanserna, klimatkrisen och i synnerhet den stigande arbetslösheten. Vi socialdemokrater lägger fram förslag som ska ta Sverige ur den ekonomiska krisen men också rusta Sverige för att landet blir långsiktigt starkare. Det tjugoförsta århundradets utmaningar måste mötas med investeringar i framtidens jobb.

Våra förslag står i skarp kontrast till den borgerliga regeringens förslag vars syfte är att göra Sverige till ett europeiskt genomsnittsland, med samma höga arbetslöshet, samma brister i välfärden, samma underskott i de offentliga finanserna och samma ekonomiska klyftor.

Majoriteten i riksdagen bestående av Moderaterna, Centerpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna har dock den 18 november 2009 fastställt andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten och gör en annan beräkning av statens inkomster 2010 än vad som skulle bli fallet med våra förslag. Det innebär att riksdagen för detta år har låst såväl utgiftstak som ramar för de 27 utgiftsområdena och fattat beslut om de skatte- och avgiftsförändringar som ska träda i kraft nästa år. För budgetåret 2010 gäller därmed att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 Kommunikationer inte får överstiga 40 056 miljoner kronor under riksdagens fortsatta behandling. Socialdemokraternas förslag på utgiftsområdet överstiger denna nivå och kan således inte formellt tas upp till behandling utan förändringar.

Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen kommer att ge budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat avstår vi från att reservera oss. Vårt budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket där någon eller några delar inte kan brytas ut och behandlas isolerat. Vi vidhåller vår uppfattning och anser att anslagen inom utgiftsområde 22 borde ha utökats med 1 090 miljoner kronor på det sätt som framgår av Socialdemokraternas motion 2009/10:T501.

Vi socialdemokrater anser att globaliseringen och klimathotet ställer höga krav på transportsystemet. För framtidens konkurrenskraft och för utbudet av jobb i dag är investeringar i infrastruktur ett av de områden som prioriteras i vår budget för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Det är klokt och ansvarsfullt att öka investeringarna i vägar och järnvägar när



tiderna är kärva. Satsningar på infrastruktur är ett effektivt sätt att stimulera sysselsättningen. För varje extra miljard till investeringar och underhåll av vägar och järnvägar skapas över 1 000 jobb direkt och ännu fler indirekt. Det är dessutom mer ekonomiskt fördelaktigt att bygga i lågkonjunktur, vilket leder till mer infrastruktur för varje skattekrona.

Investeringar i infrastrukturen handlar långt ifrån bara om att ta Sverige ur den akuta jobbkrisen. Att investera offensivt i infrastruktur är avgörande för att klara de enorma globala utmaningar som väntar under de närmaste decennierna. Det snabbt tilltagande internationella konkurrensstrycket och hotet mot vårt klimat ställer tillsammans mycket höga krav på att vi ställer om och moderniserar vårt transportsystem. Det är viktigt att inse att Sverige, sett i ett internationellt perspektiv, är ett mycket glesbefolkat land. I detta ligger en tydlig framtida konkurrensnackdel. De flesta bedömare är överens om att Sverige i allt högre utsträckning måste bygga sitt framtida välstånd på kunskapsdriven tillväxt, främst inom tjänstesektorn. Kunskapsintensiva tjänsteföretag har en tydlig tendens att koncentreras till befolkningsmässigt stora regioner, vilket bl.a. kan förklaras av att det krävs en viss storlek på den lokala arbetsmarknaden för att den ska kunna tillgodose dessa företags efterfrågan av högt specialiserad arbetskraft. Det kraftfullaste verktyget för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och stimulera framväxten av nya konkurrenskraftiga företag är att bygga ut och effektivisera transportsystemet. Genom investeringar i vägar, järnvägar och hamninfrastruktur kan vi även överbrygga de stora avstånden till de viktigaste marknaderna för våra varuexporterande företag.

Trafiksektorn är det enda samhällsområde som sett över de senaste två decennierna uppvisar en fortsatt mycket kraftig ökning av utsläppen av växthusgaser. Hela transportsystemet står i dag för 40 % av de svenska växthusgasutsläppen, inklusive utrikes sjöfart och flyg. Det är utomordentligt viktigt att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter. Sverige måste därför omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. När man diskuterar transporter och klimat måste man beakta det faktum att Sverige är ett geografiskt extremfall, som näst efter Finland och Norge är Europas mest glesbefolkade land. Det utspridda bebyggelsemönstret och de långa distanserna till det kontinentala Europa gör vårt land oerhört känsligt för alla förändringar i möjligheterna att förflytta människor och gods. I det perspektivet är Sveriges klimatutmaningar långt större och mer komplexa än för de flesta andra jämförbara länder. Samtidigt har Sverige många fördelar i att ha en lång kust med 52 hamnar, vilket skapar förutsättningar för en överflyttning av godstransporter från lastbil till både sjöfart och järnväg, en möjlighet som många andra länder i Europa saknar.

Ett genomgående tema i regeringens trafikpolitik är avreglering och bolagisering. Vi socialdemokrater vänder oss mot det sätt på vilket dessa förändringar bereds, beslutas och verkställs. Vi är även i sak djupt kritiska

till huvuddragen i denna privatiseringskampanj och avvisar därför regeringens förslag att avreglera fordonsbesiktningen och bolagisera Luftfartsverkets flygplatsverksamhet.

Enligt vår mening har kollektivtrafiken en viktig roll för att skapa ett hållbart transportsystem. Vi vill öka statsbidragen till kollektivtrafiken och anser att det åter ska bli möjligt att ansöka om statsbidrag även till tåg för regiontrafiken. Bättre kollektivtrafik utvidgar lokala och regionala arbetsmarknader och ökar därmed arbetsmarknadens effektivitet. Samtidigt ger det resenärer ett miljövänligt resealternativ. Det är inte minst viktigt för att stärka utvecklingen i storstäderna. För att öka trafiksäkerheten och effektiviteten i transportsystemet vill vi också göra en större satsning på att bygga ut E22 i Skåne. Genom den successiva integrationen med Köpenhamn har Malmöregionens dominerande roll blivit än mer uttalad. Medan Malmö och Lund och de nordvästra delarna av Skåne står för expansionen har de östra delarna hamnat i bakvatten. Därför är det mycket angeläget att med hjälp av ett bättre transportsystem länka ihop Skånes östra och västra delar. Vi föreslår en ökning av anslaget 1:2 Vaghållning med 551 miljoner kronor 2010 jämfört med regeringens förslag.

Vi vill också öka ambitionsnivån för investeringar i järnväg. Både 2010 och 2011 vill vi anslå mer resurser än regeringen för att avhjälpa flaskhalsar i järnvägssystemet. Vi vill också börja projektera för strategiska infrastrukturprojekt. För att ta ett första steg för höghastighetståg pekar vi ut Ostlänken som en strategisk framtidsinvestering och avsätter resurser för fortsatt projektering 2012. Sammantaget vill vi öka anslaget 1:4 Banhållning med 571 miljoner kronor 2010.

Som framgått avvisar vi förslaget om en bolagisering av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet för vilken regeringen avsätter 22 miljoner kronor på anslaget 1:10 Driftbidrag för icke-statliga flygplatser. Dessa medel tillförs i stället 1:2 Vaghållning och 1:4 Banhållning med vardera 11 miljoner kronor. Likaså avvisas en avreglering av fordonsbesiktningen. Vi föreslår därför en minskning av anslaget 1:18 Transportstyrelsen med 10 miljoner kronor.

Intresseorganisationer som Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Sveriges Motorcyklister, Cykelfrämjandet m.fl. är exempel på organisationer som har mycket kompetens och erfarenhet inom trafiksäkerhetsområdet. Vi vill stärka det informations- och upplysningsarbete som görs av trafiksäkerhetsorganisationerna. Vi vill därför återinföra det fasta organisationsstöd via Vägverket som regeringen ersatt med projektmedel.

I sammandrag föreslår Socialdemokraterna följande ändringar av anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

*Miljoner kronor*

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse
1:2 Väghållning	20 646	+551
1:4 Banhållning	14 942	+571
1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	103	-22
1:18 Transportstyrelsen	510	-10
<b>Summa för utgiftsområde 22</b>	<b>40 056</b>	<b>+1 090</b>

## 2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (v)

Egon Frid (v) anför:

En majoritet av riksdagens ledamöter, representerande Moderata samlingspartiet, Centerpartiet, Folkpartiet liberalerna och Kristdemokraterna, beslutade den 18 november 2009 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden samt om en beräkning av statens inkomster. Ett tak för statens utgifter inklusive pensionssystemet vid sidan av statsbudgeten fastställdes för 2010, 2011 och 2012. I motion 2009/10:Fi261 presenteras Vänsterpartiets budgetförslag och riktlinjer för den ekonomiska politiken.

På grund av regeringens passiva finanspolitik har Sverige drabbats hårdare av den ekonomiska krisen än vad de flesta jämförbara länder gjort. Den svenska arbetslösheten är nu för första gången högre än EU-snittet och beräknas nästa år uppgå till över 11 %. Regeringens politik har medfört att antalet personer som är anslutna till a-kassan nu är ca 500 000 färre jämfört med när regeringen tog makten 2006, och försämringarna innebär att arbetslöshetsförsäkringen inte längre garanterar en skälig inkomstrygghet vid arbetslöshet. Detta innebär naturligtvis hårda påfrestningar på den privata ekonomin för de som blir arbetslösa, men urholkningen av arbetslöshetsförsäkringen leder också till att den samlade efterfrågan i ekonomin sjunker, vilket förvärrar lågkonjunkturen.

Vänsterpartiets budgetmotion är framför allt inriktad på att skapa fler jobb och värna välfärden. För 2011 anslår vi 20 miljarder kronor mer än regeringen till kommunsektorn, vilket motsvarar 40 000 sysselsatta. Vi lägger också fram ett förslag om ett investeringsstöd på 8 miljarder kronor till kommunsektorn under 2010. Stödet ska gå till investeringar som hotas i lågkonjunkturen, investeringar som vi behöver tidigarelägga för att stimulera ekonomin och skapa arbetstillfällen. Det handlar om satsningar på upprustningar av t.ex. skolor och sjukhus samt på infrastrukturen för el, vatten, fjärrvärme, vägar och bostäder. Förslaget beräknas skapa 12 000 arbetstillfällen.

Sverige står inför en stor generationsväxling på arbetsmarknaden. I flera branscher, inte minst i offentlig sektor, riskerar vi att stå inför en brist på kvalificerad arbetskraft inom bara några år. Samtidigt som arbetslösheten bland unga är hög finns det eftersatta behov av fortbildning i stora yrkesgrupper, exempelvis inom äldreomsorgen. Vänsterpartiet anslår därför

medel till riktade utbildnings- och kompetenshjälpssatsningar som bidrar till att slussa in yngre i arbetslivet där pensionsavgångarna kommer att bli många framöver.

Samtidigt med den ekonomiska krisen står världen inför ett ännu allvarligare hot i form av klimatförändringarna. Ibland framförs ståndpunkten att vi måste vänta med klimatomställningen tills den ekonomiska krisen klingat av. Vi tror att det är precis tvärtom. Dels är klimathotet så akut och allvarligt att omställningen inte kan vänta, dels kan stora investeringar i klimatomställningen utgöra draglok i en ekonomisk återhämtning. Vänsterpartiet anslår därför medel för en Green New Deal. Förslaget innehåller investeringar i en svensk sol- och vindkraftsindustri, en utbyggd järnvägstrafik, klimatsmarta hyreshus, ny miljöteknik, landsbygdsutveckling och en grön svensk fordonsindustri.

Vår bedömning är att förslagen i Vänsterpartiets budgetmotion sammantaget ökar antalet sysselsatta med 40 000 personer under 2010. För 2011 och 2012 tyder våra beräkningar på en ökning av antalet sysselsatta med ca 60 000 personer.

Vänsterpartiet vill framhålla att infrastrukturinvesteringar i dag i regel sker 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. Det nuvarande systemet 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.

Utgångspunkten i Vänsterpartiets budgetförslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer är att alla väginvesteringar ska ske genom lån och inte anslag. Anslaget 1:2 Väghållning ska därför minskas, men eftersom en del av dagens väginvesteringar redan sker i form av lån måste denna summa räknas bort när anslaget ska omvandlas till lån. Regeringens anslagsförslag till väginvesteringar på 9 670 miljoner kronor och anslaget till medfinansiering på 100 miljoner kronor föreslår Vänsterpartiet ska tas upp i lån, vilket minskar anslagsnivån med 9 770 miljoner kronor. Vänsterpartiet anser dock att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll för vägar och menar att den infrastruktur vi har bör vårdas väl. Vänsterpartiet har en högre nivå på investeringar i bärighet, vilket minskar kostnaderna för drift och underhåll. Vänsterpartiet avsätter även en mindre del än regeringen till nya vägar, vilket ger en lägre drifts- och underhållskostnad i framtiden. Vänsterpartiet anser att det i dag avsätts för lite medel till bl.a. gång- och cykelvägar för att möjliggöra en större ökning av antalet resor på cykel. Vänsterpartiet vill därför öka anslaget till investeringar i cykelinfrastruktur med 500 miljoner kronor.

Vänsterpartiet föreslår också riktade insatser till kollektiv- och busstrafiken och lyfter bl.a. fram Bus Rapid Transit (BRT) som är ett sätt att bedriva kollektivtrafik med buss i ett givet stomlinjesystem. Vi anser att

BRT, som har en lägre anläggningskostnad än spårtrafik, skulle kunna vara möjligt att införa i Sverige och menar att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige. Vi vill också peka på möjligheten 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 Vänsterpartiets förslag till riktade åtgärder för kollektivtrafiken att 700 miljoner kronor avsätts per år. Vi vill också ge ett stimulansstöd till förnyelse av tunga fordon, efterkonverteringspremie och införande av en allmän skrotningspremie. Vidare avvisar vi regeringens förslag om att konkurrensutsätta fordonsbesiktningen och merkostnaderna för detta. Vänsterpartiets föreslagna investeringsbudget ger en minskad nivå på anslaget 1:2 Väghållning med 9 151 miljoner kronor för 2010.

I fråga om anslaget 1:3 Banverket: Administration, avvisar Vänsterpartiet regeringens förslag om bolagisering av Banverkets produktion och därmed även omställningskostnaderna för bolagiseringen, som regeringen beräknat till 117 miljoner kronor. I fråga om anslaget 1:4 Banhållning och investeringar i järnvägar gäller samma förutsättningar som för investeringar i vägar, dvs. alla investeringar ska ske genom lån och inte anslag. Regeringens anslagsförslag för järnvägsinvesteringar på 8 160 miljoner kronor och anslaget till medfinansiering på 484 miljoner kronor för 2010 föreslår Vänsterpartiet ska tas upp i lån, vilket minskar anslagsnivån med 8 624 miljoner kronor. Vi anser dock att anslaget behöver ökas kraftigt för att bl.a. bygga mer järnvägar, minska tåg förseningarna, rädda kapillärspåren och underhålla de lågtrafikerade banorna, vilket med den föreslagna investeringsbudgeten ger en minskad anslagsnivå på 5 164 miljoner kronor för 2010.

Eftersom regeringen i samband med förra budgetpropositionen helt omotiverat minskade anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. med 60 miljoner kronor vill Vänsterpartiet återföra denna summa 2010. Vidare vill Vänsterpartiet öka anslaget med ytterligare 70 miljoner kronor för kapacitetsförstärkning av Södertälje sluss.

Vänsterpartiet föreslår en större satsning på kollektivtrafik än regeringen och avsätter 5 000 miljoner kronor under tre år på anslaget 1:12 Trafikavtal. Fördelningen kommer i princip att ske utifrån trafikhuvudmännens redovisade kostnader. 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. Rikstrafiken har 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. Vänsterpartiets förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna för Rikstrafikens tio upphandlade flyglinjer. För att

inte åstadkomma en negativ regional utveckling föreslår vi att Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter. Vidare avvisar vi regeringens förslag om att bolagisera Luftfartsverkets flygplatsverksamhet och merkostnaderna för detta. Även om det slutits ett nytt avtal med Gotlandstrafiken fram till 2015 vill Vänsterpartiet även fortsätta att driva kravet om införande av ett vägpris, dvs. att transportpriset till Gotland motsvarar kostnaden att köra bil samma sträcka på fastlandet.

När det gäller anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation vill vi påminna om 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 informationsinsatser från exempelvis staten, studieförbund, folkhögskolor och utbildningsradion för att skapa en bred delaktighet för alla. Folkbildningsförbundets 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, stöder Vänsterpartiet och tillför anslaget 100 miljoner kronor, som projektet beräknas kosta.

I sammandrag föreslår Vänsterpartiet följande ändringar av anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

*Miljoner kronor*

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse
1:2 Väghållning	20 646	-9 151
1:3 Banverket: Administration	190	-117
1:4 Banhållning	14 942	-5 164
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	+130
1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	103	-22
1:12 Trafikavtal	831	+1 693
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	195	+100
<b>Summa för utgiftsområde 22</b>	<b>40 056</b>	<b>-12 531</b>

### 3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (mp)

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Miljöpartiet har presenterat sitt alternativ till ekonomisk politik och budgetpolitik i budgetmotionen 2009/10:Fi262 och tillhörande kommittémotioner.

I vår budgetmotion konstaterar vi att världen och Sverige befinner sig i en djup konjunktursvacka och en global klimat- och miljökris. Miljöpartiet menar att regeringen misslyckats med att dämpa konjunkturedgången. Den irrationella ekonomiska politik som regeringen fört det senaste året har skadat svensk ekonomi och gjort att fallet i sysselsättningen blivit onödigt hårt. Regeringens politik, som inneburit att man kraftfullt argumente-

rat mot en mer expansiv finanspolitik samtidigt som man beskyllt oppositionen för ansvarslöshet, har sänt tydliga signaler ut i det svenska samhället. Finansministerns och statsministerns uppmaningar om att spara sig ur krisen har uppfattats av såväl hushåll och myndigheter som kommunsektorn och medfört att fallet i produktion och sysselsättning blivit onödigt stort.

Nu väntar en lång och besvärlig väg tillbaka. Arbetslösheten måste bekämpas och underskotten i de offentliga finanserna på sikt minskas. Samtidigt står Sverige liksom resten av världen inför enorma klimat- och miljöutmaningar. Vägen tillbaka till en positiv ekonomisk utveckling måste följa en annorlunda bana med lägre utsläpp och mindre utarmning av våra gemensamma resurser. Miljöpartiet menar att regeringen agerar oansvarigt när den inte utnyttjar finanspolitiken till att aktivt ställa om det svenska samhället i hållbar riktning.

För att möta de stora utmaningar som Sverige och hela världen står inför föreslår Miljöpartiet till skillnad från regeringen omfattande investeringar i jobb, utbildning, välfärd, klimat och miljö. Samtidigt avvisar vi med kraft ofinansierade skattesänkningar som långsiktigt undergräver de offentliga finanserna. Miljöpartiets politik innebär ett stort mått av ansvar för den ekonomiska politiken och de offentliga finanserna. Ordning och reda i den offentliga ekonomin är en förutsättning för en aktiv krispolitik i en konjunkturedgång som den vi just nu befinner oss i.

Vi väljer, till skillnad från regeringen, att satsa på det som kan växa och utvecklas. Investeringar i klimatsmart infrastruktur minskar klimatutsläppen samtidigt som framkomligheten och bekvämligheten ökar. Breda energieffektiviseringsprogram gör att energianvändningen minskar, samtidigt som energikostnaderna för den offentliga sektorn, företagen och hushållen sjunker. Satsningar på forskning och utveckling av ny teknik skapar både nya jobb och nya affärsmöjligheter.

I Miljöpartiets budget föreslår vi en politik för mänskligare trygghetssystem som gör att färre människor utförsäkras. Den ekonomiska krisen visar med tydlighet effekterna av regeringens förändringar av socialförsäkringssystemen. Allt fler människor hamnar nu utanför trygghetssystemen samtidigt som kostnaderna för socialbidrag skjuter i höjden.

Konjunkturfallet gör att många företag och jobb slås ut. En politik för entreprenörskap och nya företag har sällan varit mer nödvändig än i dag. Vi föreslår bl.a. kraftigt sänkta arbetsgivaravgifter för de små företagen och större möjligheter för människor att starta företag och utveckla nya idéer.

För Miljöpartiet är det viktigt att den ekonomiska krisen inte drabbar barn och unga. Vi menar att kvaliteten i välfärden måste förbättras. Kommunerna måste ges rimliga planeringsförutsättningar och konjunkturstödet till kommunerna förlängas. Miljöpartiets budgetförslag innebär att 23 miljarder kronor mer tillförs kommunsektorn under budgetperioden. Bland annat föreslår vi satsningar på kvalitet i skola och utbildning, bättre folkhälsa, kultur och sjukvård. Arbete med jämställdhet, mångfald, antidiskri-

minering och lika rätt är prioriterat för Miljöpartiet. Vi föreslår satsningar inom alla dessa områden som sammantaget leder till ett mer rättvist samhälle där alla människor har frihet att utvecklas och växa.

Den ekonomiska nedgången är global och drabbar många fattiga länder hårt. Miljöpartiets budgetförslag innebär större satsningar på bistånd och fattigdomsbekämpning, en mer öppen migrationspolitik och större satsningar på klimatåtgärder internationellt jämfört med regeringens förslag.

Riksdagens majoritet bestående av Moderata samlingspartiet, Centerpartiet, Folkpartiet liberalerna och Kristdemokraterna har ställt sig bakom regeringens budgetproposition och de utgiftsramar och beräkningar av inkomster som föreslås där. Genom det beslutet har man också avslagit Miljöpartiets förslag till utgiftsramar och beräkningar av inkomster och därmed förutsättningarna för vårt budgetförslag. Av den här anledningen tar vi inte del i beslutet om anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. I stället redovisas här den fördelning av anslag inom utgiftsområde 22 som förordas i vår motion 2009/10:T490.

Miljöpartiet vill satsa på ett klimatsmart och hållbart transportsystem och avvisar därför större delen av regeringens vägsatsningar och minskar anslaget 1:2 Väg hållning med 2 247 miljoner kronor 2010. Miljöpartiet vill i stället satsa 2 388 miljoner kronor mer än regeringen på Banverkets verksamhet under 2010. I järnvägsnätet handlar investeringarna i första hand om att förbättra kvalitet och kapacitet genom ökat underhåll och utbyggnad av ett stort antal järnvägsprojekt som inte har påbörjats på grund av bristande finansiering, t.ex. höghastighetsjärnvägen Götalandsbanan, Ostlänken, Sydostlänken i Blekinge, sträckan Hallsberg–Degerön som är vital för godstransporterna, Dalabanan, kombiterminaler, elektrifiering av vissa sträckor och mycket mer. En kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårburen trafik måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnvägsnät och andra spårnät kraftigt förbättras och kapaciteten för ökade spårburna transporter höjas radikalt. Målet bör vara minst en fördubbling av dagens kapacitet för spårburen trafik. En sådan kraftig överflyttning av trafik ger stora klimatvinster men får även positiva effekter på andra sätt. Utsläppen av andra miljöstörande föroreningar reduceras, trängseln i städerna minskar och trafikolyckorna blir färre.

Det större statliga ansvar som Miljöpartiet föreslår för investeringar i och drift av lokal och regional kollektivtrafik syftar till att öka kollektivtrafiken, framför allt spårvägar, i landets större städer, dvs. städer med över 100 000 invånare. Operatörer av spårburen kollektivtrafik ska ha möjlighet att få statliga bidrag för investeringar som de i dag vill göra men avstår på grund av bristande finansiering. Anslaget ska förvaltas av Banverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och har en tydlig klimatnytta. Regeringen har slopat statsbidrag till regionala spårfordon, trots att det är en viktig



förutsättning för att nya vagnar ska kunna köpas in, vilket är en förutsättning för en modern och attraktiv kollektivtrafik. Miljöpartiet anser att bidraget bör återinföras och kunna ges till alla typer av spårfordon: pendeltåg, tåg på det nationella järnvägsnätet, tunnelbanetåg och spårvagnar.

Miljöpartiet presenterar en samlad klimat- och konjunktursatsning som innehåller ett antal åtgärder både för att förbättra järnvägens förutsättningar att ta marknadsandelar från flyg och lastbil samt för att bidra till arbetstillfällena under lågkonjunkturen. Åtgärderna går att initiera snabbt och är en blandning av reinvesteringar och nyinvesteringar. De bidrar bl.a. till att höja kapaciteten och hastigheterna på järnvägen. Sammantaget föreslår Miljöpartiet en ökning av anslaget 1:4 Banhållning med 2 388 miljoner kronor 2010 jämfört med regeringens förslag.

Att lägga pengar på nya motorvägar är att investera i ökad klimatpåverkan, anser Miljöpartiet och menar att statliga medel inte ska gå till ökad klimatpåverkan. Vi avslår därför regeringens närtidssatsning, med undantag för riksväg 50 förbi Motala. Regeringens satsningar på att upprusta och bygga järnväg är Miljöpartiet positivt till, liksom satsningar på underhåll av vägar, tjälsäkring, mitträcken, cykelvägar m.m. Vi föreslår också en överföring av intäkterna från trängselskatten till ett nytt anslag, 1:20 Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten.

Regeringens nedskärningar av angelägen kollektivtrafik sker samtidigt som medvetenheten om kollektivtrafikens potential som klimatverktyg blir allt större. Regeringen konstaterar själv att etappmålet om ökad andel resor med kollektivtrafik inte har uppnåtts. Att i det läget skära ytterligare i resurserna till kollektivtrafiken, i kombination med stora satsningar på nya vägar, är en återvändsgränd i klimatarbetet. Miljöpartiet anser att det krävs öronmärkta anslag och en tydlig prioritering och återrapportering, om kollektivtrafikens andel av persontransporterna ska öka. Det handlar exempelvis om anläggning av busskörfält, signalreglering, skyltning, ändringar av vägdragning och hållplatser m.m. Vägverket bör ha i uppdrag att prioritera kollektivtrafiken på bilismens bekostnad. Därför föreslår vi att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor 2010 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet.

Uppdraget till Rikstrafiken ska förändras så att stöd även till studiependling och arbetspendling ingår i enlighet med det riksdagsbeslut som togs i juni 2006. Gränsen på tio mil bör luckras upp för att varje region ska få det utbud av kollektivtrafik som är klimatsmartast och rimligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Miljöpartiet anser att Rikstrafikens anslag till trafikavtal bör delas upp på olika konton beroende på vilket transportslag det avser. I dagsläget innebär oljeprisökningar för Gotlandstrafiken att den totala summan för kollektivtrafiken minskar. Därför bör en uppdelning av trafikavtalet göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken samt övrig fartygstrafik och buss. Ökade kostnader för flyget eller Gotlandstrafiken får inte

leda till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar. Vi anser att anslaget 1:12 till Rikstrafikens trafikavtal bör behållas på 2008 års nivå på 1 058 miljoner kronor.

För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm i stället för till åtgärder i vägsystemet ska användas till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik. Det är också självklart att regeringen i denna fråga ska följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå överskottet till kollektivtrafik i regionen. Den formella kontrollen över systemet och intäkterna måste föras ned till regional nivå. Med anledning av detta bör Vägverkets anslag 1:2 minskas med en summa motsvarande överskottet från trängselskattens intäkter. Överskottet bör i stället överföras till ett nytt anslag, 1:20, för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.

Med tanke på den negativa utvecklingen för cykling de senaste åren är det dock osannolikt att Vägverkets cykelstrategi räcker för att vända utvecklingen och nå det mål som har satts upp. Därför krävs ytterligare initiativ. Miljöpartiet anser att staten bör ta ett större ansvar för att öka cyklingen. Staten bör därför anslå 750 miljoner kronor 2010 för investeringar i säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet samt ett 50-procentigt bidrag till kommunerna för att öka cyklingens andel av persontransporterna.

Miljöpartiet vill minska anslaget 1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Flyget är ett av de transportslag som har störst klimatpåverkan. Med tanke på annalkande klimatförändringar är det läge att successivt göra inrikesflyget onödigt, så att all persontrafik söder om Sundsvall kan göras med tåg senast 2020. Orter med tåg- eller bussförbindelse till Stockholms central på tre timmar eller kortare ska inte få bidrag. Vi föreslår därför en ändring i föreskrifterna för driftsstöd till icke-statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med kollektiva färdmedel, till skillnad från dagens föreskrift om två timmar, för att få statligt driftsstöd.

I sammandrag föreslår Miljöpartiet följande ändringar av anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

*Miljoner kronor*

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse
1:2 Väghållning	20 646	-2 247
1:4 Banhållning	14 942	+2 388
1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	103	-2
1:12 Trafikavtal	831	+227
1:20 (nytt) Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten		+410
<b>Summa för utgiftsområde 22</b>	<b>40 056</b>	<b>+776</b>

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2009/10:1 Budgetpropositionen för 2010 utgiftsområde 22:*

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:12 Vaghållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 31 000 000 000 kronor efter 2010 (avsnitt 3.8.2).
2. Riksdagen godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 4 700 000 000 kronor för E6 Svinesundsförbindelsen och prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.8.2).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:4 Banhållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 78 000 000 000 kronor efter 2010 (avsnitt 3.8.4).
4. Riksdagen godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 300 000 000 kronor för investeringar i eldriftsanläggningar för järnväg och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.8.4).
5. Riksdagen godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 800 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 3.8.4).
6. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.6).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2010 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.6).
8. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2010–2012 (avsnitt 3.8.6).
9. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:12 Trafikavtal ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik-tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2011–2022 (avsnitt 3.8.12).

10. Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.21).
11. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22).
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2010 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22).
13. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2010–2012 (avsnitt 3.8.22).
14. Riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2010 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22).
15. Riksdagen bemyndigar regeringen att utöka Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab aktiebolags låneram för lån i Riksgäldskontoret till 3 361 000 000 kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (avsnitt 3.8.24).
16. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2010 (avsnitt 4.7.1).
17. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslag 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor under 2011–2014 (avsnitt 4.7.2).
18. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kronor under 2011–2012 (avsnitt 4.7.5).
19. Riksdagen anvisar för budgetåret 2010 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med uppställningen under avsnitt 1 i propositionen.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

*2009/10:Fi299 av Lars Ohly m.fl. (v):*

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statliga medel till kollektivtrafik på landsbygden.

*2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):*

38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till den lokala och regionala kollektivtrafiken.
39. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till kollektivtrafik på landsbygden.
40. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm i huvudsak ska användas för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

*2009/10:T427 av Lars Ohly m.fl. (v):*

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

<b>Anslag</b>		<b>Regeringens förslag</b>	<b>Förändring</b>
		<b>Tusen kronor</b>	<b>Tusen kronor</b>
1:2	Väghållning och stadsbidrag	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>

*2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

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

<b>Anslag</b>		<b>Anslagsförändring</b>		
		<b>Miljoner kronor</b>		
		2010	2011	2012
1:2	Väghållning	-2 247	-4 331	-4 331
1:4	Banhållning	+2 388	+8 520	+12 446
1:10	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	-2	-18	-18

<b>Anslag</b>		<b>Anslagsförändring</b>		
		<b>Miljoner kronor</b>		
1:12	Trafikavtal	+227	+227	+227
1:20	Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	+410	+529	+549
<b>Summa för utgiftsområdet</b>		<b>+776</b>	<b>+4 927</b>	<b>+8 873</b>
3.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer till en nivå på sammanlagt 2 miljarder kronor under budgetperioden.			
4.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återinföra bidrag till inköp av tåg och spårvagnar till en nivå på sammanlagt 2 miljarder kronor under budgetperioden.			
5.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte bör höjas.			
8.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att uppdraget i Rikstrafikens regleringsbrev ska förändras så att även stöd till studiependling och arbetspendling kan ingå.			
9.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslag 1:12 Trafikavtal bör delas upp på olika konton beroende på vilket transportslag det avser.			
11.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska anslag 1:2 med en summa motsvarande överskottet från trängselskatten i Stockholm och i stället anslå summan till ett nytt riktat bidrag i anslag 1:20 till regionens kollektivtrafik.			

*2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s):*

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

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Anslagsförändring Tusen kronor</b>
1:2 Väghållning	20 645 765	+551 000
Utökad ambitionsnivå för E22 i Skåne		+300 000
Statsbidrag till kollektivtrafik		+240 000
Nej till bolagisering av LFV		+11 000
1:4 Banhållning	14 942 033	+571 000
Utökad ambitionsnivå för investeringar i järnväg		+560 000
Nej till bolagisering av LFV		+11 000
1:10 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	103 013	-22 000
<i>Nej till bolagisering av LFV</i>		-22 000
1:18 Transportstyrelsen	509 657	-10 000
<i>Nej till avreglering av fordonsbesiktningen</i>		-10 000
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>40 056 327</b>	<b>+1 090 000</b>

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade statsbidrag till kollektivtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka ambitionsnivån för investeringar i järnväg.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av E22 i Skåne.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett fast organisationsstöd till trafiksäkerhetsorganisationerna.

*2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att betona vikten av att jämställdhet kvarstår som ett separat mål i de transportpolitiska målen.

BILAGA 2

# Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för 2010

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

*Belopp i miljoner kronor*

Anslag	(ramanslag)	Regeringens förslag	s	v	mp
1:1	Vägverket: Administration	235			
1:2	Väghållning	20 646	+551	-9 151	-2 247
1:3	Banverket: Administration	190		-117	
1:4	Banhållning	14 942	+571	-5 164	+2 388
1:5	Trafikverket	1 160			
1:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143		+130	
1:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62			
1:8	Sjöfartsregistret	6			
1:9	Rederinämnden: Administration	2			
1:10	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	103	-22	-22	-2
1:11	Rikstrafiken: Administration	28			
1:12	Trafikavtal	831		+1 693	+227
1:13	Viss internationell verksamhet	27			
1:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	40			
1:15	Statens institut för kommunikationsanalys	14			
1:16	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349			
1:17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	274			
1:18	Transportstyrelsen	510	-10		
1:19	Trafikanalys	45			
1:20 (nytt)	Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten				+410



Anslag	(ramanslag)	Regeringens förslag	s	v	mp
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	38			
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	149			
2:3	Grundläggande betaltjänster	49			
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	18			
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	195		+100	
	<b>Summa</b>	<b>40 056</b>	<b>+1 090</b>	<b>-12 531</b>	<b>+776</b>

BILAGA 3

## Utskottets förslag till beslut om anslag för 2010 under utgiftsområde 22 Kommunikationer

Företrädare för s, v och mp har avstått från att ta ställning i beslutet om anslag (se särskilda yttranden 1–3).

*Belopp i 1 000-tal kronor*

Anslag	(ramanslag)	Utskottets förslag
1:1	Vägverket: Administration	234 609
1:2	Väghållning	20 645 765
1:3	Banverket: Administration	189 875
1:4	Banhållning	14 942 033
1:5	Trafikverket	1 159 707
1:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308
1:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284
1:8	Sjöfartsregistret	6 187
1:9	Rederinämnden: Administration	2 126
1:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103 013
1:11	Rikstrafiken: Administration	27 983
1:12	Trafikavtal	831 000
1:13	Viss internationell verksamhet	27 485
1:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	40 371
1:15	Statens institut för kommunikationsanalys	14 209
1:16	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuro- peiska nätverk	348 500
1:17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	274 000
1:18	Transportstyrelsen	509 657
1:19	Trafikanalys	45 000
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	38 456
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	148 749
2:3	Grundläggande betaltjänster	49 000
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	18 010
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	195 000
<b>Summa för utgiftsområdet</b>		<b>40 056 327</b>