



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2009 avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vidare behandlas motioner från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet om bl.a. alternativa anslagsberäkningar.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag till mål för politiken för informationssamhället innebärande säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader.

Riksdagen har den 19 november 2008 godkänt regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 40 223 miljoner kronor för 2009, varav 39 915 miljoner kronor är anslag inom det transportpolitiska området och 308 miljoner kronor anslag inom politikområdet för informationssamhället. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar inom utgiftsområdet. 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.

Utskottet välkomnar regeringens initiativ på 7,6 miljarder kronor för att påskynda förbättringar i trafiksystemet i närtid för perioden 2009–2010. Utskottet utgår ifrån att den avvägning som regeringen gjort mellan olika projekt i närtidssatsningen är väl avvägt mot de behov, förutsättningar och resurser som finns.

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Utskottets överväganden	7
Målfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	7
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	11
Investeringar i närtid	32
Reservationer	37
1. Mål för politiken för informationssamhället, punkt 1 (s)	37
2. Investeringar i närtid, punkt 6 (s)	38
3. Investeringar i närtid, punkt 6 (mp)	39
Särskilda yttranden	41
1. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (s)	41
2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (v)	44
3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (mp)	47
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	50
Propositionen	50
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008	51
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2009	55
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2009	56
<i>Tabeller</i>	
Budgetförslag för 2009 för transportslagsövergripande frågor	12
Budgetförslag för 2009 för Vägverket och väghållning m.m.	13
Fördelning av anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag	15
Investeringsplan för Vägverket 2008–2010	16
Budgetförslag för 2009 för Banverket och banhållning m.m.	17
Fördelning av anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	19
Investeringsplan för Banverket 2008–2010	19
Budgetförslag för 2009 för sjöfartsområdet	21
Budgetförslag för 2009 för luftfartsområdet	22
Budgetförslag för 2009 för IT, elektronisk kommunikation och post	24
Samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan	30
Kostnad för räntor och amorteringar för Vägverket, Banverket och Botniabanan	31
Investeringar i närtid	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål för politiken för informationssamhället

Riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om ett mål för politiken för informationssamhället och om upphörande av målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post (avsnitt 9.4 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:1 utgiftsområde 22 punkt 15.

Reservation 1 (s)

2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

a) bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:12 Trafikavtal ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kr under 2010–2022 (avsnitt 4.3.3 i propositionen),

b) godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 3 200 000 000 kr för Vägverket för E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade projekt m.m. (avsnitt 5.3.2 i propositionen),

c) bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:2 Väg-hållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 27 700 000 000 kr efter 2009 (avsnitt 5.3.2 i propositionen),

d) godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 3 600 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.3.2 i propositionen),

e) bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 000 kr efter 2009 (avsnitt 6.3.2 i propositionen),

f) godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 600 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.3.2 i propositionen),

g) bemyndigar regeringen att under 2009 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kr efter 2009 (avsnitt 6.3.2 i propositionen),

h) bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kr under 2010–2013 (avsnitt 9.9.2 i propositionen),

i) bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 120 000 000 kr under 2010–2012 (avsnitt 9.9.3 i propositionen) och

j) anvisar för budgetåret 2009 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–7 och 16–18 samt avslår motionerna 2008/09:Fi270 yrkandena 84, 85 och 88, 2008/09:T503 yrkandena 1 i denna del, 2 och 6, 2008/09:T509 yrkandena 1 och 4–8 samt 2008/09:T544.

3. Statens järnvägar

Riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2009 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.3.4 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:1 utgiftsområde 22 punkt 8.

4. Sjöfartsverket

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.3.1 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att för 2009 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.3.2 i propositionen) och

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2009–2011 (avsnitt 7.3.3 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:1 utgiftsområde 22 punkterna 9–11.

5. Luftfartsverket

Riksdagen

a) 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 8.3.1 i propositionen),

- b) bemyndigar regeringen att för 2009 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.3.1 i propositionen) och
- c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2009–2011 (avsnitt 8.3.1 i propositionen).
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:1 utgiftsområde 22 punkterna 12–14.

6. Investeringar i närtid

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Fi270 yrkandena 86 och 87, 2008/09:T503 yrkande 1 i denna del och 2008/09:T509 yrkandena 2 och 3.

Reservation 2 (s)

Reservation 3 (mp)

Stockholm den 27 november 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s)¹, Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s)², Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s)³, Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s)⁴, Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v)⁵, Pia Nilsson (s)⁶, Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp)⁷ och Lars Mejern Larsson (s)⁸.

¹⁻⁸ Avstår från ställningstagande under punkt 2.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas dels proposition 2008/09:1 (budgetpropositionen) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer, dels 17 motionsyrkanden från allmänna motionstiden.

Riksdagen har den 19 november 2008 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 motioner med förslag om investeringar i närtid för perioden 2009–2010 samt ett antal andra frågor inom utgiftsområdet som tagits upp av regeringen och av motionärerna.

I sammanhanget kan nämnas att motioner med förslag om bl.a. planeringsramar och åtgärder i trafikens infrastruktur behandlas i betänkande 2008/09:TU2 med anledning av regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.

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 2009.

I *bilaga 3* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2009.

Utskottets överväganden

Målfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag till mål för politiken för informationssamhället. Målet ska vara säkra, robusta och lätt-tillgängliga 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.

Jämför reservation 1 (s).

Propositionen

Transportpolitik

Mål

Målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är beslutat av riksdagen (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö, en positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem.

I propositionen anges att Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har haft regeringens uppdrag att se över och lämna förslag till reviderade transportpolitiska mål. Uppdraget har redovisats till regeringen i en rapport den 27 juni 2008. SIKA:s förslag innehåller bl.a. ett förslag till ny målstruktur med fyra jämbördiga delmål. Ett delmål, tillgänglighet, beskriver transportsystemets funktion medan de tre övriga – säkerhet och trygghet, jämställdhet och fördelning samt miljö – anger de villkor som utgör ramarna för en långsiktigt hållbar utveckling av tillgängligheten. Regeringen avser efter nyligen avslutad remissbehandling att ta ställning till SIKA:s förslag.

Vidare redovisas att Vägverket har haft regeringens uppdrag att föreslå nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen. Uppdraget har redovisats i april 2008 då man föreslog nya etappmål för maximalt antal dödade och allvarligt skadade samt mål för olika viktiga tillstånd i trafiken. Den fort-

satta inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nytt etappmål, kommer – enligt propositionen – att hanteras i samband med att regeringen tar ställning till frågan om reviderade transportpolitiska delmål.

Politiken för informationssamhället

Övergripande mål för politiken för informationssamhället

Mot bakgrund av att utgiftsområden inte längre ska indelas i politikområden föreslår regeringen att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post upphävs. Regeringen föreslår i stället att det införs ett nytt mål mot vilket verksamheter inom utgiftsområdet ska redovisas och följas upp. Målet för informationssamhället föreslås vara 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.

I jämförelse med det tidigare övergripande målet preciseras således målet ytterligare genom tilläggen att kommunikationerna ska vara robusta samt genom att i målet lyfta fram betydelsen av väl fungerande marknader.

Mål för IT-politiken

Målet för IT-politiken är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla. Målet preciseras i tre delmål, nämligen att IT ska bidra till att förbättra livskvalitet och förbättra och förenkla vardagen för människor och företag, att IT ska användas för att främja hållbar tillväxt samt att en effektiv och säker fysisk 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 (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142).

Mål för sektorn elektronisk kommunikation

Målet för sektorn elektronisk kommunikation är att 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 (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

Postpolitiskt mål

Enligt målet för postsektorn ska det 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 (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Mål för grundläggande betaltjänster

Det nya politiska mål som riksdagen har fattat beslut om med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (2006/07:55) som gäller fr.o.m. den 1 juli 2008 är att målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är 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).

Vad gäller tillgången till grundläggande betaltjänster kommer dessa att ersätta kassaservicen, vilken avvecklas successivt under 2008. Reformen innebär att det skapas ett flexibelt system med motsvarande tjänster samtidigt som samhällets övriga infrastruktur utnyttjas på ett effektivt sätt. Länsstyrelserna har i uppdrag att bevaka att inga brister framkommer i utbudet av betaltjänster. Om det vid återrapporteringen visar sig att tillgängligheten i någon del inte motsvarar det statliga ansvaret, kommer regeringen att överväga nödvändiga åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av att utgiftsområden inte längre ska indelas i politikområden föreslår regeringen att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post upphävs, vilket utskottet inte har något att invända mot. Regeringen föreslår i stället att det införs ett nytt mål mot vilket verksamheter inom utgiftsområdet ska redovisas och följas upp.

Enligt utskottets mening är utvecklingen inom området i första hand marknadsledd. Utgångspunkten är att marknaden tillhandahåller infrastruktur och tjänster. Statens huvudsakliga roll är att bidra till att skapa goda förutsättningar för väl fungerande marknader och att målen därigenom uppnås. Staten bör överväga ytterligare åtgärder t.ex. då det är samhällsekonomiskt motiverat. Det offentliga har ett ansvar där marknaden av olika anledningar inte fungerar tillfredsställande och där allmänna intressen inte tillgodoses, t.ex. för vissa samhällstjänster.

Med anledning av den uppfattning som kommer till uttryck i Socialdemokraternas budgetmotion om att målet bör bestå oförändrat vill utskottet klargöra att målet för IT-politiken är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla. Även målets precisering i tre delmål innebärande bl.a. att en effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överförings-

kapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet ligger fast. Utskottet vill vidare lyfta fram delmålen om att IT ska bidra till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag och användas för att främja en hållbar tillväxt. Det innebär bl.a. att informationssamhället gäller såväl alla delar av landet som för olika grupper i samhället. Utskottet konstaterar därmed att det som synes skilja motionärernas uppfattning från den gällande politiken främst sammanhänger med synen på hur målet ska kunna uppnås.

Utskottet välkomnar för sin del att det nya målet lyfter fram vikten av väl fungerande marknader. Enligt utskottets mening finns det synnerligen goda erfarenheter såväl nationellt som internationellt som visar marknadens betydelse för utvecklingen inom kommunikationsområdet. Genom en marknadsledd konkurrens främjas bl.a. en snabb teknisk utveckling anpassad till kundernas behov. Detta hindrar dock inte att staten kan behöva vidta särskilda åtgärder för att trygga väl fungerande marknader. Det kan bl.a. handla om att trygga en utbyggnad av bredbandsförbindelser i områden där det inte är lönsamt eller åtgärder för att förhindra otillbörlig dominans av enskilda marknadsaktörer. Detta övergripande ansvar har också kommit till uttryck i såväl statligt stöd till bredbandsutbyggnad som utformningen av ett regelverk som ger möjligheter att ingripa mot otillbörlig marknadsdominans.

Utskottet vill vidare påminna om att det under utgiftsområdet finns ett särskilt anslag uppfört för att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet läggs samman med annan infrastruktur. Vidare kan nämnas att regeringen har låtit en särskild utredare utvärdera det nuvarande stödet och överväga om det är motiverat med fortsatta statliga insatser. Utredarens förslag (SOU 2008:40 Bredband till hela landet) bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet anser mot denna bakgrund att regeringens förslag är välformulerat och avspeglar den syn som bör gälla och tillstyrker regeringens förslag till nytt mål för politikområdet för informationssamhället. Målet ska vara 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. I jämförelse med det tidigare övergripande målet preciseras således målet ytterligare genom tilläggen att kommunikationerna ska vara robusta samt genom att i målet lyfta fram betydelsen av väl fungerande marknader.

I övrigt vill utskottet anföra att det vid behandlingen av förra årets budgetproposition lyftes fram frågor om IT-säkerhet som en viktig del av den fortsatta IT-utvecklingen där beroendet av IT-system i såväl offentlig som privat sektor ökar alltmer. När samhällets beroende av Internet och elektronisk kommunikation ökar kontinuerligt leder detta i sin tur till en ökad sårbarhet för samhället. Vikten av robusta IT-system framstår mot den bakgrunden som än mer betydelsefullt. Utskottet välkomnar därför det robust-

hets- och krishanteringsarbete inom sektorn för elektronisk kommunikation som byggts upp under flera år. Robusthetsarbetet bygger på samverkan mellan alla berörda aktörer – såväl offentliga som privata – för att säkerställa att övergripande infrastrukturella aspekter beaktas. Utskottet kan därvid med tillfredsställelse konstatera att Post- och telestyrelsen (PTS) och operatörernas arbete har medfört att krishanteringsförmågan stärkts, sårbarheter kunnat byggas bort och återställningsarbeten som orsakats av bl.a. extremt väder kunnat hanteras på ett bättre sätt än tidigare.

Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer 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

Transportslagsövergripande frågor

Anslag

Avsnittet omfattar verksamheter som är av transportslagsövergripande karaktär. Ansvariga myndigheter är den nya myndigheten Transportstyrelsen som regeringen har beslutat inrätta fr.o.m. den 1 januari 2009, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens haverikommission (SHK) samt Vägverket, Banverket och Verket för innovationssystem (Vinnova).

Dessutom redovisas frågor med koppling till anslaget 1:13 Viss internationell verksamhet och från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN). Således redovisas här de verksamheter som i tidigare budgetpropositioner sorterats under verksamhetsområdena Interregional kollektivtrafik och Forskning och analys.

Budgetförslag för 2009 för transportslagsövergripande frågor*Miljoner kronor*

Anslag		2008	2009
		Anslag	Förslag
1:5	Transportstyrelsen	0	360
1:11	Rikstrafiken:Administration	27	28
1:12	Trafikavtal	1 058	881
1:13	Viss internationell verksamhet	3	2
1:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	38	39
1:15	Statens institut för kommunikationsanalys	54	56
1:16	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	249	249

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2009 i enlighet med sammanställningen i tabellen ovan.

Av regeringens överväganden framgår bl.a. att ett nytt anslag, 1:5 *Transportstyrelsen*, förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen övertar vissa verksamheter som i dag bedrivs av Vägverket och Sjöfartsverket samt all verksamhet som i dag bedrivs av Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen. Dessutom kommer Transportstyrelsen att överta Banverkets ansvar för att erlagga avgifter till Statens haverikommission. Vidare kommer Transportstyrelsen att överta den verksamhet som Tullverket i dag bedriver avseende internationella trafikillstånd, den verksamhet som Boverket i dag bedriver avseende föreskrifter om vägtunnlar samt den verksamhet som länsstyrelserna i dag bedriver i egenskap av tunnelmyndighet enligt förordningen om säkerhet i vägtunnlar.

Regeringen har därtöver beslutat att den 1 januari 2010 föra över länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Anslagsmedlen för denna verksamhet ligger beräkningsmässigt kvar under anslaget 5:1 Länsstyrelserna m.m. under utgiftsområde 1 Rikets styrelse.

I och med bildandet av Transportstyrelsen avvecklas Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen. Kostnader för avvecklingen av Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen ska belasta Transportstyrelsens anslag och avgiftsin-täkter från luftfartsområdet.

Av regeringens överväganden framgår det också bl.a. att Rikstrafiken i budgetunderlag för åren 2009–2011 samt i en särskild begäran i juni 2008 (N2008/4423/TR) har uppskattat att kostnaderna för *trafikavtalen*, trots beslutade och planerade omprioriteringar, kommer att överstiga de anvisade anslagen för 2009, 2010 och 2011. En bakomliggande orsak är utvecklingen med stigande oljepriser. Med anledning av detta föreslår regeringen att anslaget för 2009 ökas med 50 miljoner kronor i jämförelse med vad regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2008. Regeringens avsikt är att ge Rikstrafiken förutsättningar att göra långsiktiga överväganden beträffande sina framtida åtaganden. I budgetpropositionen för 2008

redogjorde regeringen för sin bedömning att utgifterna för trafikavtal fr.o.m. 2009 bör reduceras med anledning av regeringens beslut den 18 januari 2007 om ändring av förordning (2001:770) om sjöfartsstöd. Ändringen innebär att sjöfartsstöd till statligt upphandlad inrikes trafik kommer att kunna medges fr.o.m. 2009. Utgifterna för den av Rikstrafiken upphandlade Gotlandstrafiken beräknas av det skälet minska med motsvarande 55 miljoner kronor fr.o.m. 2009.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att regeringen bör bemyndigas att under 2009 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 4 000 miljoner kronor under perioden 2010–2022.

Vägar

Avsnittet omfattar väghållning och vägtrafik. Statens företrädare på central nivå för frågor inom vägområdet är Vägverket som också förvaltar statens vägar.

Anslag

Budgetförslag för 2009 för Vägverket och väghållning m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2008	2009
		Anslag	Förslag
1:1	Vägverket: Administration	871	869
1:2	Väghållning och statsbidrag	29 798	21 941
1:17	Trängselskatt i Stockholm:	380	324
Administrationskostnader m.m.			

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2009 i enlighet med sammanställningen i tabellen ovan.

Regeringen anför i budgetpropositionen att den amortering av låneskulden på 11 909 miljoner kronor som görs 2008 i enlighet med förslag på tilläggsbudget innebär att anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för vägar 2009 blir 784 miljoner kronor lägre än vad som tidigare beräknats. För 2010 och 2011 beräknas behovet bli 792 miljoner kronor respektive 801 miljoner kronor lägre. Mot bakgrund av ovanstående minskas anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag med 784 miljoner kronor för 2009.

Av regeringens redovisning i propositionen framgår att vissa omställningskostnader uppstår i samband med att verksamheterna vid Vägverket Produktion och Vägverket Konsult överförs till bolag, främst när det gäller

uppbyggnad av IT-system, varumärken samt personalkostnader. De kostnader som belastar myndigheten prognostiseras till 231 miljoner kronor. Av dessa kostnader ska 210 miljoner kronor engångsvis belasta anslaget 1:2 Vägghållning och statsbidrag. Resterande del ska engångsvis belasta anslaget 1:1 Vägverket: Administration. När enheterna Vägverket Produktion och Vägverket Konsult övergår till aktiebolagsform med staten som ägare kan inte längre Vägverket använda resultaten från dessa i verksamheten. Vägverket kompenseras delvis för detta genom att anslaget 1:2 Vägghållning och statsbidrag tillförs 92 miljoner kronor fr.o.m. 2009. Bolagiseringen av Vägverket Produktion och Vägverket Konsult innebär vidare att verksamhetens tillgångar och skulder förs över från Vägverket till de nybildade bolagen. Samtidigt får regeringen bolagen i sin ägo. Som en konsekvens av dessa interna transaktioner inom staten uppstår ett underskott i Vägverkets myndighetskapital som behöver täckas. Underskottet beräknas till 1 042 miljoner kronor. Beloppet tillförs anslaget 1:2 Vägghållning och statsbidrag engångsvis. Mot bakgrund av ovanstående tillförs anslaget 1:2 Vägghållning och statsbidrag 1 344 miljoner kronor.

Som framgått ovan har ett nytt anslag, 1:5 Transportstyrelsen, förts upp på statsbudgeten. Transportstyrelsen övertar uppgifter som tidigare har utförts av Luftfartsstyrelsen, Vägverket, Järnvägsstyrelsen, Banverket, Sjöfartsverket, Tullverket, Boverket och länsstyrelserna. Från anslaget 1:2 Vägghållning och statsbidrag överförs 226,5 miljoner kronor till Transportstyrelsen för finansiering av myndighetsutövning och annan verksamhet som avser körkort, fordon, olycksutredningar m.m. samt finansiering av del av skatteuppbörden (fordonsskatt m.m.). Från anslaget 1:1 Vägverket: Administration överförs 56, 7 miljoner kronor till Transportstyrelsen för Vägtrafikinspektionen m.m.

I budgetpropositionen föreslås en närtidssatsning som innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs 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 tillförs anslaget 1:2 Vägghållning och statsbidrag 2 660 miljoner kronor 2009 och 2 180 miljoner kronor 2010.

Bygandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Garantier som staten ställer ut ska prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riskavgiften delbetalas med årsvisa inbetalningar till Riksgäldskontoret vilka finansieras med hälften vardera från anslagen 1:2 Vägghållning och statsbidrag respektive 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.

Riksgäldskontoret har under 2008, efter en fördjupad analys av risknivån i projektet, konstaterat att ytterligare inbetalningar inte är påkallade under de närmaste åren. Detta innefattar även aviserade inbetalningar för

2008. Riksgäldskontoret anser att riskavgiften bör vara fortsatt preliminär för åren t.o.m. 2012 och först därefter fastställas slutgiltigt. Regeringen delar Riksgäldskontorets bedömning avseende riskavgiften.

Upprustningen av Ådalsbanan pågår och har en nära koppling till färdigställandet av Botniabanan. Projektet har drabbats av kostnadsfördyringar och riskerar att försenas. Regeringen anser att det är av stor vikt att Ådalsbanan färdigställs i nära anslutning till att Botniabanan blir färdig. För att säkerställa detta anser därför regeringen att medel motsvarande Vägverkets riskavgift för Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2009 tas från anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag och förs till anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsavgifter tills Ådalsbanan är fullt finansierad. Banverket disponerar också för samma ändamål medel motsvarande verkets egen riskavgift för Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2009 tills Ådalsbanan är fullt finansierad.

Trängselskatt i Stockholm infördes under 2007. Skillnaden mellan inkomster från trängselskatten och system- och administrationskostnader ska användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen. Under 2009 beräknas det överskott som kan användas för investeringar uppgå till 567 miljoner kronor. Under 2010 och 2011 beräknas överskottet uppgå till 556 miljoner kronor per år. Det högre beloppet under 2009 förklaras av att ett beräknat överskott under 2008 förs över till 2009 års anslag. Överskotten från trängselskatten tillförs anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag.

Från och med augusti 2008 hanteras betalningar m.m. samordnat med fordonsskatten, vilket ger en halvering av kostnaderna för driften av systemet och på sikt också en reduktion av kostnaderna för transfereringar i samband med betalningar.

Då riksdagen fattat beslut om anslag ankommer det på regeringen 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 och statsbidrag

Miljoner kronor

Anslagspost/delpost	2008	2009
	Prognos	Beräknat
Sektorsavgifter	531	536
Myndighetsutövning	434	132
Investeringar i nationell plan	3 400	3 829
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	-	1 710
Investeringar i regional plan	2 252	2 079
Investeringar i regional plan – närtidssatsning	-	400
Drift och underhåll	7 900	8 439
Räntor och återbetalning av lån	12 596	47
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 310	1 365
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion – närtidssatsning	-	400
Trängselskatt i Stockholm	222	567

Anslagspost/delpost	2008	2009
	Prognos	Beräknat
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	820	870
Bidrag för byggande av enskilda vägar, närtdissatsning	-	150
Storstadsöverenskommelsen	90	38
Bidrag i regionala planer	240	330
Underskott myndighetskapital	-	1 042
Till Regeringskansliets disposition	2	2
Till Verket för innovationssystem	5	5
Summa	29 802	21 941

Investeringar

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som fås via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i en nationell väghållningsplan och av länen i de regionala planerna samt den närtdissatsning som föreslås i denna proposition. 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 2009 beräknas investeringsvolymen uppgå till 12 647 miljoner kronor, vilket framgår av sammanställningen nedan.

Investeringsplan för Vägverket 2008–2010

Miljoner kronor

	2008	2009	2010
	Prognos	Budget	Beräknat
Investering i nationell plan	6 404	7 242	6 855
Investering i regional plan	2 594	2 773	2 972
Bäriighetshöjande åtgärder	1 335	1 765	1 380
Överskott trängselskatt	222	567	556
Stockholms- och Göteborgsprojekten	200	0	0
Investeringar i anläggningstillgångar	450	300	300
Summa investeringar	11 205	12 647	12 063
Finansiering			
Anslag	7 886	10 072	9 670
Lån	2 337	2 397	2 106
Externa bidrag och förskottering	982	178	287
Summa finansiering	11 205	12 647	12 063

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser och låneram

Vägverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt, såsom Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt omfattande delar av E 6, E 20, riksvägarna

40, 44 och 49. Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. För dessa projekt föreslås en sammanlagd låneram för 2009 på högst 3 200 miljoner kronor i Riksgäldskontoret.

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Bemyndigandet för 2009 föreslås till 27 700 miljoner kronor.

Järnvägar

I detta avsnitt presenteras området järnvägsinfrastruktur, järnvägstrafik och banhållning. Banverket ansvarar övergripande för järnvägstransportsystemet i Sverige och förvaltar statens järnvägsnät. Järnvägsstyrelsen verkar också inom området. Regeringen har beslutat att inrätta den nya myndigheten Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen kommer att ta över den verksamhet som rör säkerhet och konkurrens som i dag bedrivs av Järnvägsstyrelsen. Järnvägsstyrelsens verksamhet upphör därmed vid årsskiftet. Statens järnvägar är ett affärsverk inom området, och till området är dessutom flera bolag kopplade, bl.a. de av staten helägda aktiebolagen Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB, Arlandabanan Infrastructure AB samt det av staten delägda bolaget Botniabanan AB.

Anslag

Budgetförslag för 2009 för Banverket och banhållning m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2008	2009
		Anslag	Förslag
1:3	Banverket: Administration	671	685
1:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	27 027	14 188

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2009 i enlighet med sammanställningen i tabellen ovan.

I budgetpropositionen föreslås en närtidssatsning som innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs – enligt regeringen – 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 tillförs anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter 1 140 miljoner kronor 2009.

Den amortering av låneskulden på 13 390 miljoner kronor som genomförs 2008 i enlighet med förslag på tilläggsbudget innebär att anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för järnvägar 2009 blir 1 423 miljoner kronor lägre än vad som tidigare beräknats. För 2010 och 2011

beräknas behovet bli 1 286 miljoner kronor respektive 1 043 miljoner kronor lägre. Mot bakgrund av ovanstående minskas anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsansvar med 1 423 miljoner kronor för 2009.

I samband med att verksamheten vid Banverket Projektering överförs till aktiebolagsform med staten som ägare så uppstår vissa omställningskostnader, främst när det gäller uppbyggnad av IT-system, varumärken samt personalkostnader. De kostnader som belastar myndigheten prognostiseras till 70 miljoner kronor. Banverkets anslag tillförs medel motsvarande detta belopp engångsvis. När affärsenheten Banverket Projektering övergår till aktiebolagsform med staten som ägare kan inte längre Banverket använda resultatet från denna i verksamheten. Banverket kompenseras delvis för detta med 18 miljoner kronor fr.o.m. 2009. Som en följd av ovanstående tillförs anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter 88 miljoner kronor. Bolagiseringen av Banverket Projektering innebär att verksamhetens tillgångar och skulder förs över från Banverket till det av staten helägda bolaget. Som en konsekvens av dessa interna transaktioner inom staten uppstår ett underskott i Banverkets myndighetskapital som behöver täckas. Underskottet beräknas till 110 miljoner kronor. Mot denna bakgrund tillförs anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter 110 miljoner kronor engångsvis.

Som framgått ovan under avsnittet Vägar finansieras byggandet av Öresundsbron med statligt garanterade lån som prissätts bl.a. utifrån statens ekonomiska risk. Riksgäldskontoret har under 2008, efter en fördjupad analys av risknivån i projektet, konstaterat att ytterligare inbetalningar inte är påkallade under de närmaste åren. En bedömning som regeringen delar.

I likhet med vad regeringen redovisar under avsnittet Vägar har upprustningen av Ådalsbanan en nära koppling till färdigställandet av Botniabanan och projektet har drabbats av kostnadsfördyringar och riskerar att försenas. Regeringen anser att det är av stor vikt att Ådalsbanan färdigställs i nära anslutning till att Botniabanan blir färdig. För att säkerställa detta anser därför regeringen att medel motsvarande Vägverkets riskavgift för Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2009 tas från anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag och förs till anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter tills Ådalsbanan är fullt finansierad. Banverket disponerar också för samma ändamål en del av banhållningsanslaget som tidigare anslagits för riskavgift för Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2009 tills Ådalsbanan är fullt finansierad.

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

Fördelning av anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*Miljoner kronor*

Anslagspost/delpost	2008	2009
	Prognos	Beräknat
Myndighetsutövning	7	2
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	392	402
Sektorsuppgifter	189	196
Investeringar i nationell plan	7 263	6 981
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	-	1 020
Drift, underhåll och trafikledning	4 612	5 067
Drift, underhåll och trafikledning - närtidssatsning	-	120
Räntor och återbetalning av lån	14 505	400
Riskavgift för Öresundsbrokonsortiet	0	0
Summa	26 968	14 188

Investeringar

Banverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i en nationell banhållningsplan samt den närtidssatsning som föreslås i denna proposition. 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 2009 genomföra investeringar för ca 11 317 miljoner kronor, vilket framgår av sammanställningen nedan.

Investeringsplan för Banverket 2008–2010*Miljoner kronor*

	2008	2009	2010
	Prognos	Budget	Beräknat
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	7 583	8 001	8 054
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	1 554	2 544	2 814
El- och teleinvesteringar	961	772	840
Summa investeringar	10 098	11 317	11 708
Finansiering			
Anslag	7 583	8 001	8 054
Lån	2 515	3 316	3 654
Summa finansiering	10 098	11 317	11 708

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser och låneram

Av sammanställningen nedan framgår regeringens förslag om bemyndiganden och låneramar för järnvägsområdet för 2009.

Banverket ingår i sin verksamhet långsiktiga avtal som innebär ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd ska Botniabanan AB hyra ut

den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden ska motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Regeringen föreslår därför ett bemyndigande för Botniabanan på 25 000 miljoner kronor 2009.

Miljoner kronor	2009
	Förslag
Låneram (prioriterade projekt m.m.)	3 600
Bemyndigande (banhållning m.m.)	40 000
Låneram (Botniabanan)	17 600
Bemyndigande (Botniabanan)	25 000

Statens järnvägar

Regeringen anser att nuvarande avkastningskrav för verksamhetsgrenen Förvaltning av järnvägsfordon är motiverad och att räntabilitet på sysselsatt kapital över en konjunkturcykel bör motsvara räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. För övriga verksamheter bör det inte heller fortsättningsvis finnas något avkastningskrav, utan de ska bära sina egna kostnader. Med avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamhetsgrenarna Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden och Förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva en verksamhet av god kvalitet.

Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamhet tills vidare fortsätter enligt nuvarande finansieringsmodell och avkastningskrav. Statens järnvägars verksamhet ingår i den översyn av myndigheter och verksamheter inom transportområdet (dir. 2008:90) som regeringen fattade beslut om den 26 juni 2008.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 9 000 miljoner kronor under 2009. Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att förvalta de leasing- och leaseholdåtaganden som Statens järnvägar förvaltar i dag. I denna förvaltning ingår bl.a. rätten att teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt, teckna lån och inlösa leasing- och leaseholdavtal.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att placera över-skottslikvid enligt myndighetens finanspolicy.

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar till den av staten upphandlade interregionala persontrafiken. De fordon som finns för detta uppdrag behöver renoveras och utrustas med ny teknik. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar inom ramen för ordinarie verksamhet. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2009 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad som föreslås i propositionen enligt ovan.

Sjöfart

Avsnittet omfattar frågor som gäller sjöfartsnäring, sjösäkerhets- och miljöarbete och den sjöfartsinfrastruktur som inte faller under hamnarnas ansvar. Ansvarig sektorsmyndighet är Sjöfartsverket.

Anslag

Budgetförslag för 2009 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

	Anslag	2008	2009
		Anslag	Förslag
1:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	201	143
1:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62
1:8	Sjöfartsregister	6	6
1:9	Rederinämnden: Administration	1	1

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2009 i enlighet med sammanställningen i tabellen ovan.

I regeringens överväganden om budgetförslaget för Sjöfartsverket m.m. anförs bl.a. när de gäller anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. att anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget finansieras Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst när det gäller fritidsbåtlivet. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farledsverksamhet samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelssjöfarten.

Godkännande av ekonomiska mål, bemyndigande om finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 % räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Sjöfartsverket har i sin treårsplan föreslagit en justering av soliditetsmålet då den försämrade soliditeten på grund av den ökande pensionsskulden kommer att bestå på lång sikt. Regeringen anser det motiverat att sänka soliditetsmålet till 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 slutgiltigt av regeringen.

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag. 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 2009. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Regeringen föreslår att investeringsramen för 2009 ska uppgå till 219,5 miljoner kronor och uteslutande finansieras med egna medel.

Luftfart

Avsnittet omfattar den civila luftfarten. Ansvariga myndigheter är Luftfartsstyrelsen och affärsverket Luftfartsverket (LFV). Regeringen har beslutat att inrätta den nya myndigheten Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen kommer att ta över den verksamhet som i dag bedrivs av Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsens verksamhet upphör därmed vid årsskiftet.

Anslag

Budgetförslag för 2009 för luftfartsområdet

Miljoner kronor

	Anslag	2008	2009
		Anslag	Förslag
1:10	Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	81	81

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2009 i enlighet med sammanställningen i tabellen ovan.

I regeringens överväganden om budgetförslaget för Luftfartsverket m.m. anförs bl.a. att driftsbidraget till icke statliga flygplatser spelar en viktig roll för att hela landet ska ges en tillfredsställande transportförsörjning och att detta särskilt gäller för de regioner som saknar goda alternativa transportmöjligheter. Frågan om det statliga ansvaret för flygplatser, inklusive driftsbidraget behandlas i den kommande propositionen om framtidens resor och transporter. Från och med 2009 kommer driftsbidraget till icke statliga flygplatser att disponeras av Transportstyrelsen som beslutar om fördelning av bidraget enligt de riktlinjer som riksdagen tidigare har fastställt (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

Godkännande av ekonomiska mål, bemyndigande om finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 8 % av eget kapital (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2009. 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 inbetalas till inkomsttitel under 2009 bör även fortsättningsvis fastställas slutgiltigt av regeringen i samband med bokslutet.

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 5 500 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2009.

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2009–2011 på sammanlagt 4 900 miljoner kronor. Fokus ligger på ett effektivare nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Ett antal strategiska satsningar genomförs för att höja produktkvaliteten i LFV:s infrastruktur och för att förbättra resultatet från kommersiella produkter. Satsningar på underhålls- och ersättningsinvesteringar för att säkerställa långsiktigt kostnadseffektiv produktion, flygsäkerhet och regularitet ska genomföras.

Regeringen föreslår att investeringsramen för 2009 ska uppgå till 2 400 miljoner kronor, varav 800 miljoner kronor finansieras genom lån i Riksgälden och 1 600 miljoner kronor med internt tillförda medel.

IT, elektronisk kommunikation och post

Regeringen framhåller i propositionen att IT bidrar till den ekonomiska tillväxten på två sätt: genom en stark utveckling inom IT-sektorn och genom att IT kommer till användning inom samhällets övriga sektorer. Elektroniska tjänster och elektronisk handel har en potential att effektivisera verksamheten i såväl offentlig sektor som i små och medelstora företag. Tjänsterna kan bidra till regelförenkling i små och medelstora företag och erbjuda förbättrade förutsättningar för företagande och tillväxt i olika landsbygger. Staten har en viktig roll när det gäller att samordna och driva den elektroniska förvaltningsutvecklingen och därigenom bidra till utvecklad e-handel. Regeringen ser också positivt på marknadsaktörernas olika initiativ för att förbättra förutsättningarna för utvecklade tjänster.

Infrastrukturen utgör en flaskhals, vilket gör att nya konkurrenter har svårt att komma in på marknaden. Bland annat får inte alla operatörer tillgång till det kopparbaserade accessnätet på samma villkor. I syfte att

komma till rätta med detta problem har riksdagen beslutat om en lagändring som ger Post- och telestyrelsen (PTS) möjlighet att ålägga en operatör en särskild skyldighet. Som alternativ kan en frivillig lösning godkännas.

Förändringarna i Postens servicenät har under 2007 varit få, och utvecklingen av konsumentprisindex har inte medgivit några prishöjningar av de tjänster som omfattas av det s.k. pristaket för enstaka försändelser. Pristakets införande motiverades av vissa skyddsintressen som fortfarande motiverar prisreglering.

Indragningen av Svensk Kassaservice serviceställen har följt principerna om en rimlig avvägning mellan servicekrav och kostnadseffektivitet. Den faktiska utformningen av kassaservicen är även efter anpassningen sådan att samhällets behov av grundläggande kassaservice får anses vara tillgodosett. Förberedelserna inför övergången från kassaservice till betaltjänster påbörjades under 2007 och slutförs 2008. Genom ett antal statliga insatser säkerställs att det politiska målet för grundläggande betaltjänster uppfylls. PTS har, i enlighet med sitt regeringsuppdrag, upphandlat grundläggande betaltjänster i form av tjänsterna kontantuttag och betalning av räkningar. Tjänsterna ska tillhandahållas av ICA Banken AB och Kuponginlösen på sammanlagt 15 orter och i 73 landsbygdsområden. Förutom upphandlingen av grundläggande betaltjänster bedriver PTS under 2008 informations- och utbildningsinsatser i syfte att hjälpa de personer som i dag har störst behov av kassatjänster att finna nya, enkla och kostnadseffektiva betaltjänster.

Anslag

Budgetförslag för 2009 för IT, elektronisk kommunikation och post

Miljoner kronor

Anslag		2008	2009
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsavgifter	37	37
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	145	149
2:3	Grundläggande betaltjänster	255	27
2:4	Informationsteknik: Telekommunikationer m.m.	16	20
2:5	Samförläggning och kanalisation m.m.	75	75

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2009 i enlighet med sammanställningen ovan.

Anslaget till Post- och telestyrelsen är förvaltningskostnader i samband med upphandling av och ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar som rör elektroniska kommunikationer m.m.

För budgetåret 2008 ökades anslaget 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter med 5 miljoner kronor för att finansiera en ökad satsning på informationssäkerhet. Höjningen innebär att verksamheten vid Statens IT-incidentcentrum (Sitic) har förstärkts, med bl.a. utökad bevakning dygnet runt alla veckodagar och ökat stöd till myndigheter i arbetet med informationssäkerhetsfrågor.

PTS får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde. PTS hade vid utgången av 2004 ett ackumulerat överskott på 47 miljoner kronor på grund av rationaliseringar och lägre avgifter till internationell verksamhet. Överskottet beräknas ha eliminerats under perioden 2006–2008 genom en sänkning av avgifterna.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

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 2009, som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 miljoner kronor 2010–2013. För anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster föreslås ett bemyndigande på 120 miljoner kronor för perioden 2010–2012.

Motionerna

Socialdemokraterna

I motionerna 2008/09:Fi270 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkandena 84, 85 och 88 samt 2008/09:T509 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 1 och 4–8 anförts bl.a. att i regeringens tilläggsbudget för utgiftsområde 22 Kommunikationer föreslås en amortering av lån inom infrastrukturområdet på sammanlagt 25,3 miljarder kronor. Det innebär att ett ökat utrymme ges för investeringar m.m. eftersom kostnaderna för amorteringar och räntor minskar. Det är positivt att regeringen använder sig av statens gynnsamma ekonomiska läge till investeringar på infrastrukturområdet. Socialdemokraterna anser dock att det ökade utrymmet ändå inte räcker för att åtgärda de upprustnings- och investeringsbehov som finns inom väg- och järnvägssektorerna. Socialdemokraterna föreslår därför att anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ökas med 816 miljoner kronor 2009 jämfört med regeringens förslag.

I motionen framhålls att järnvägen obestriddligen är det mest klimat- och miljövänliga transportalternativet för både personer och gods. Motionärerna anser därför att investeringar i järnvägen är helt nödvändiga för att möta klimatutmaningen. Ostlänken är en av dessa strategiska infrastrukturinvesteringar som motionärerna föreslår ska finansieras med statliga lån ur Riksgälden. Denna järnvägssträcka mellan Järna och Linköping utgör en

del i den långsiktiga visionen om höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm–Malmö. Men Ostlänken kommer också att åstadkomma påtagliga förbättringar för den regionala trafiken både för person- och godstransporter. För budgetåret 2009 avsätts 450 miljoner kronor för planerings- och projekteringskostnader, bl.a. för fortsatt projektering av Ostlänken.

När det gäller anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag anser Socialdemokraterna att kollektivtrafiken ska få ökade anslag och föreslår att anslaget ökas med 649 miljoner kronor 2009 jämfört med regeringens förslag. När det gäller intäkterna från trängselskatten i Stockholm anser Socialdemokraterna att dessa bör särredovisas och fördelas enligt det som gällde för trängselskatteförsöket och den folkomröstning som genomfördes 2006. Intäkterna ska fördelas mellan såväl väginvesteringar som nyinvesteringar i och underhåll av kollektivtrafiken i Stockholms stad och län. Därför föreslås i motionen att investeringar i Stockholms vägtrafik på 284 miljoner kronor till följd av trängselavgift ska användas till investeringar i i Stockholms kollektivtrafik och inte till investeringar i Stockholms vägtrafik.

När det gäller bredband framhålls i motionen att 29 % av alla hushåll fortfarande helt saknar möjligheter att koppla upp sig till Internet via bredband. Regeringen konstaterar bara i propositionen att några människor saknar tillgång till bredband och att de förutsätter att marknaden ska lösa problemet. Det duger inte. Marknaden har hittills inte lyckats etablera bredbandsnät till alla hushåll och kommer inte att göra det i framtiden heller eftersom bredbandsutbyggnad inte är lönsamt överallt. Socialdemokraterna motsätter sig därför regeringens förslag till ny målformulering för politiken för informationssamhället. I Socialdemokraternas budgetförslag föreslås därför ett utökat anslag 2:4 Informationsteknik: Telekommunikationer m.m., med 45 miljoner kronor för bredbandsutbyggnad.

Socialdemokraterna vill också öka satsningarna på trafiksäkerhet för att förbättra chanserna att nå nollvisionen och avsätter 50 miljoner kronor mer än regeringen till trafiksäkerhetsinsatser, främst riktade till barn och unga. Motionärerna motsätter sig också regeringens förslag om bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen och anser att de 10 miljoner kronor som regeringen engångsvis vill ta från anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag inte ska medges. Dessa medel bör i stället förstärka Vägverkets satsningar inom trafiksäkerhetsområdet, menar Socialdemokraterna.

Vänsterpartiet

I *motion 2008/09:T544 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhåller motionärerna att investeringar i väg 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 förfaringssätt i företag och i kommuner och landsting. Dagens system betyder att dagens generation står för hela betalningen för något som kan konsumeras i 40 år. Det är alltså inte så, som vissa hävdar, att man belastar kommande generationer

genom att ändra i budgetlagen. Investeringsplanen för Vägverket uppgår till 12 600 miljoner kronor 2009 varav 10 072 miljoner kronor är anslag, dvs. en stor del är lån redan i dag, menar motionärerna. När anslaget omvandlas till lån betyder det att utgiftsramen kan sänkas med 10 072 miljoner kronor 2009. Sedan tillkommer en kostnad i form av avskrivningar och räntor, som belastar utgiftsområdet 2010 och framåt. Vänsterpartiet föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag minskas med 10 072 miljoner kronor 2009.

Förutsättningarna för investeringar i järnvägar är desamma som för investeringar i vägar, dvs. direktavskrivning. Investeringsplanen för Banverket uppgår till 11 300 miljoner kronor 2009, varav 8 001 miljoner kronor är anslag. Vänsterpartiet föreslår i motionen att man för budgetåret 2009 avsätter 250 miljoner kronor till underhåll för nedläggningshotade järnvägar, 100 miljoner kronor för kapillärspår och 1 000 miljoner kronor för att minska tåg förseningarna. Vänsterpartiet avvisar regeringens förslag om bolagisering av Banverket Projektering och Vägverket Konsult, vilket medför att avsätta medel på 110 miljoner kronor på anslaget 1:4 för bolagiseringen frigörs. Sammantaget gör detta att anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter kan minskas med 6 541 miljoner kronor från 2009.

När det gäller anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. vill Vänsterpartiet tillföra 130 miljoner kronor för sjöräddning och Södertälje sluss.

Anslaget 1:12 Trafikavtal föreslår Vänsterpartiet ska öka med 2 518 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag, varav den största delen eller 1 500 miljoner kronor ska användas till att förbättra kollektivtrafiken och 875 miljoner kronor till försök med klimattaxa.

Miljöpartiet de gröna

I motion 2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 (i denna del), 2 och 6 anfördes bl.a. att Miljöpartiet vill satsa 1 634 miljoner kronor mer på anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter än regeringen år 2009. Detta visar tydligt hur Miljöpartiet prioriterar ett hållbart och klimatsmart transportsystem, till skillnad från regeringen som fortsätter sitt gammalmodiga tänkande som bygger på ytterligare investeringar i klimatförstörande vägar.

Miljöpartiet föreslår en sänkning av anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag med 2 404 miljoner kronor 2009 jämfört med regeringens förslag. Målsättningen är att minska Vägverkets anslag samtidigt som anslagen för Banverket ökar så att det närmar sig Vägverkets nivåer. Miljöpartiet vill också att anslaget minskas med en summa motsvarande överskottet från trängselskatten i Stockholm och i stället anslå summan 567 miljoner kronor till ett nytt riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. En minskning av anslaget 1:10 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser med 2 miljoner kronor föreslås också i Miljöpartiets motion. Vidare föreslås i motionen att

medel från anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag öronmärks med 750 miljoner kronor till kollektivtrafik för att öka framkomligheten i trafiken och med 750 miljoner kronor för att säkra gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet.

När det gäller anslaget 1:12 Trafikavtal föreslår regeringen en minskning med 177 miljoner kronor – från 1 058 miljoner kronor 2008 till 881 miljoner kronor 2009. Miljöpartiet anser att anslaget bör behållas på 2008 års nivå, vilket innebär en höjning av anslaget med 177 miljoner kronor 2009. Miljöpartiet anser också att anslaget bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis anföra att övergripande transportpolitiska frågor m.m. behandlas i betänkande 2008/09:TU2 i anslutning till regeringens proposition (2008:35) Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt. I detta betänkande behandlas frågor som rör anslag för 2009 och regeringens förslag om investeringar i närtid för perioden 2009–2010.

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.

Vänsterpartiet föreslår en generell övergång från anslagsfinansiering till lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar, vilket utskottet tog ställning till i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2008. 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 ansenlig volym och på längre sikt därför starkt begränsa det framtida manöverutrymmet. Utskottet motsätter sig därför att investeringskostnader på så vis vältras över på kommande generationer.

Enligt utskottets mening förbättras också överskådligheten i statsbudgeten och riksdagens möjligheter till helhetssyn på utgiftsområdet med huvudregeln att statliga infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks följaktligen Vänsterpartiets motionsförslag om lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar. Även Socialdemokraterna förespråkar att lånefinansiering tillämpas för investeringar i Ostlänken, dvs. en ny tvåspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Utskottet avstyrker – med samma motivering – även detta förslag.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår minskade anslag för vägar och väghållning. Utskottet vill med anledning av dessa förslag framhålla att det redan i dagsläget finns ett antal mycket angelägna projekt i den nationella väghållningsplanen. Projekt som regeringen föreslår ska åtgärdas genom investeringar i närtid. Vänsterpartiets och Miljöpartiets föreslagna

minskningar av anslaget skulle innebära att ett antal angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma vägprojekt inte skulle kunna genomföras. Motionsförslagen avstyrks följaktligen.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet föreslår att överskottet av trängselavgifterna ska avsättas för investeringar i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Utskottet delar dock 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 liksom vid föregående års riksmöte även understryka att en väl fungerande väginfrastruktur är avgörande inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Motionsförslagen avstyrks därför.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår alla utökade järnvägssatsningar jämfört med regeringens förslag. Utskottet instämmer i att det finns ett antal angelägna järnvägsprojekt i landet och ser därför positivt på att Banverket i sin investeringsplan redovisar en ökning av investeringarna med 1,6 miljarder kronor mellan 2008 och 2010. Motsvarande ökning för väginvesteringar är 858 miljoner kronor. Enligt utskottets mening har regeringen bedömt anslagsbehovet på ett lämpligt sätt och 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 och Miljöpartiet föreslår ökade anslag till Rikstrafiken för trafikupphandlingar – Vänsterpartiet med 2 518 miljoner kronor och Miljöpartiet med 177 miljoner kronor. Enligt utskottets mening finns det inte finansiellt utrymme att tillstyrka ett ökat anslag på drygt 2,5 miljarder kronor, varför motionsförslaget avstyrks. När det gäller Miljöpartiets förslag vill utskottet erinra om att anslaget till Rikstrafikens trafikupphandling i tilläggsbudget för 2008 har ökat med 72 miljoner kronor till följd av det höga oljepriset. Vidare har anslaget ökat med 50 miljoner kronor jämfört med vad regeringen aviserade i budgetpropositionen för år 2008. Utskottet vill också nämna att för Gotlandstrafiken som upphandlas av Rikstrafiken beräknas utgifterna minska med 55 miljoner kronor till följd av ändringar i förordning (2001:770) om sjöfartsstöd. Enligt utskottets bedömning är regeringens förslag till anslagsnivå för Rikstrafikens trafikupphandling väl avvägt. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

Socialdemokraterna föreslår ett utökat anslag med 50 miljoner kronor för trafiksäkerhet. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att Vägverket den 1 april 2008 redovisat ett regeringsuppdrag om att föreslå ett nytt etappmål och underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga. Utskottet anser det inte påkallat att föregripa regeringens arbete med frågan. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

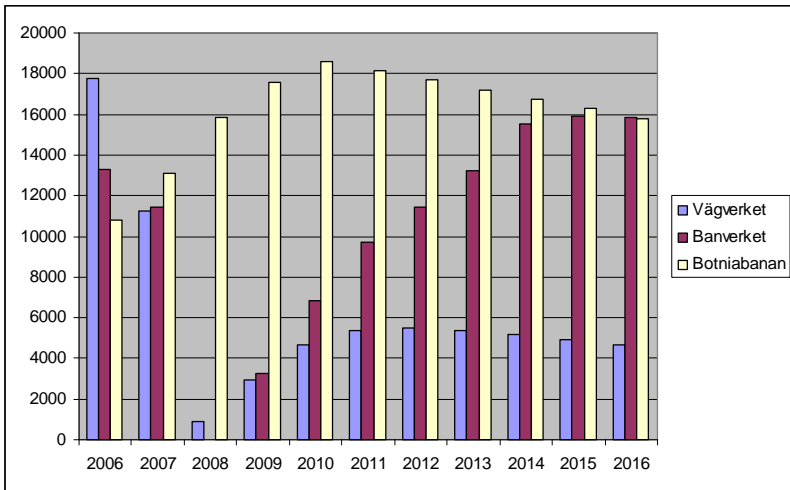
Vänsterpartiet föreslår även i år ett utökat anslag med 70 miljoner kronor till Södertälje sluss. Utskottet vill med anledning av motionsförslaget anföra att regeringen i infrastrukturpropositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (2008/09:35) öppnar en möjlighet till statlig medfinansiering av slussar och farleder. Regeringen framhåller bl.a. att infrastruktur för närsjöfart i form av slussar och farleder kan övervägas i åtgärdsplaneringen som alternativ till andra lösningar i enlighet med ett trafikslagsövergripande perspektiv. Åtgärden ska analyseras och bedömas på samma sätt som andra åtgärder i planeringsarbetet och avvägas mot andra möjliga lösningar. Som utskottet ser det har regeringen uppmärksammat frågan om finansiering av farleder. Motionsförslaget avstyrks mot den bakgrunden.

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. I tilläggsbudget för 2008 har regeringen föreslagit en extra amortering på 25 miljarder kronor, vilket åskådliggörs i diagrammet nedan. Som också framgår av diagrammet förväntas den samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan uppgå till ca 30 miljarder 2010 och ca 36 miljarder 2016.

Samlade låneskulden för Vägverket, Banverket och Botniabanan

(inklusive regeringens förslag i tilläggsbudget för innevarande år om extra amortering av den samlade låneskulden rörande väg- och järnvägsprojekt på 25 miljarder kronor)



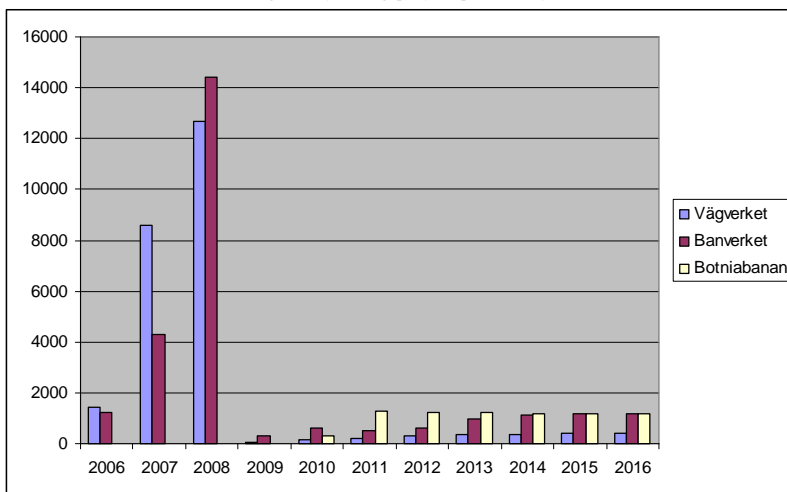
Räntor och amorteringar på de ovannämnda lånen kommer att belasta anslagen inom utgiftsområdet. Av nedanstående diagram framgår att det beräknade årliga anslagsbehovet för dessa ändamål sjunker väsentligt till följd av regeringens extra amortering på 25 miljarder kronor i tilläggsbudget

2008. Kostnaderna för räntor och amorteringar för Vägverket, Banverket och Botniabanan beräknas uppgå till ca 1 miljard kronor 2010 och 2,7 miljarder 2016.

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

(inklusive regeringens förslag i tilläggsbudget för innevarande år om extra amortering av den samlade låneskulden rörande väg- och järnvägsprojekt på 25 miljarder kronor)



Statens järnvägar

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i propositionen om ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndiganden för 2009 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 2009 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 2009 om finansiella befogenheter för Luftfartsverket.

IT, elektronisk kommunikation och post

Socialdemokraterna föreslår i sin motion att anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikationer m.m. utökas med 45 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottet vill erinra om att en särskild utredare har utvärderat nuvarande bredbandsstöd (dir. 2007:118). Utredaren har bl.a. tagit ställning till om det är motiverat med fortsatta statliga åtgärder för att främja bredbandsutbyggnad i små orter och på landsbygd och föreslagit stödinsatser och finansiering av dessa. Utredningen har remissbehandlats och bereds nu inom Regeringskansliet.

Utskottet anser det inte motiverat att nu föregripa regeringens beredning i frågan utan vill avvakta resultatet av regeringens arbete och därefter ta ställning till eventuellt anslagsbehov för bredbandsstöd. Socialdemokraternas förslag avstyrks följaktligen.

Sammanfattande bedömning

Utskottet tillstyrker de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet har heller inte något att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska bemyndiganden och investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan samtliga aktuella motionsförslag avstyrks.

Investeringar i närtid

Utskottets förslag i korthet

Utskottet välkomnar regeringens initiativ på 7,6 miljarder kronor för att påskynda förbättringar i trafiksystemet i närtid. Utskottet utgår ifrån att den avvägning som regeringen nu gjort mellan olika projekt i närtidssatsningen är väl avvägd mot de behov, förutsättningar och resurser som finns. Riksdagen avslår motionsförslagen om alternativa investeringsprogram i närtid.

Jämför reservationerna 2 (s) och 3 (mp).

Propositionen

I budgetpropositionen redovisas en satsning på investeringar på 7 600 miljoner kronor för åren 2009–2010. Dessa s.k. närtidssatsningar innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras betydligt genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt kan tidigareläggas i hela landet.

På vägsidan innebär närtidssatsningen att viktiga investeringar för att förbättra de stora transportstråken i landet kommer att kunna påbörjas 2009 och 2010. Det handlar bl.a. om att minska genomfartstrafiken i Umeå, Sundsvall, Motala m.fl. tätorter genom att bygga nya förbifartsleder, att anlägga bättre vägförbindelser till de viktiga hamnarna i Göteborg och Trelleborg, att bygga ut E 18-infarten mot Stockholm samt att investera i E 22 i Skåne och Blekinge. Nödvändiga investeringar för att öka tillgängligheten på det enskilda vägnätet kommer att möjliggöras. En god tillgänglighet i det finmaskiga vägnätet är en viktig del i regeringens strategiska arbete för att stärka landsbygdens utvecklingskraft.

På järnvägssidan kan bl.a. angelägna kapacitetshöjande åtgärder i Bergslagen, norra Sverige och längs den södra delen av Norrlandskusten komma till stånd. Den kraftigt ökade persontrafiken på järnväg i storstäderna har inneburit stora påfrestningar på järnvägssystemet, vilket lett till ökade störningar och försämrad punktlighet för resenärerna. Medel har tidigare tillförts Stockholm och Mälardalen för att förbättra förutsättningarna för järnvägstrafiken, och 2009 och 2010 kommer Göteborgsregionen och Skåne att bli föremål för särskilda kraftsamlingar med utökade medel till såväl investeringar som drift och underhåll. Bland de åtgärder som kan genomföras närmare i tid och i högre takt finns också den handikappanpassning av järnvägsstationer som ingår i den nationella banhållningsplanen.

Mot bakgrund av ovanstående tillförs anslaget Väghållning och statsbidrag 4 840 miljoner kronor och anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter 2 760 miljoner kronor för perioden 2009–2010, vilket framgår av sammanställningen nedan.

Investeringar i närtid

miljoner kronor

	2009	2010	Totalt
Vägar			
Nationell plan	1 710	1 770	3 480
Regional plan	400	410	810
Bärlighet, tjälsäkkring m.m.	400	–	400
Byggande av enskilda vägar	150	–	150
Summa vägar	2 660	2 180	4 840
Järnvägar			
Nationell plan	1 020	1 500	2 520
Drift, underhåll och trafikledning	120	120	240
Summa järnvägar	1 140	1 620	2 760
Summa vägar och järnvägar	3 800	3 800	7 600

Motionerna

Socialdemokraterna

I motionerna 2008/09:Fi270 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkandena 86 och 87 samt 2008/09:T509 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkandena 2 och 3 anser motionärerna att regeringen saknar en tydlig strategi för klimatfrågorna. Det går inte att ena dagen sätta upp höga ambitioner för att minska utsläppen och nästa dag försumma satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Under de senaste åren har trafikvolymerna ökat kraftigt på många sträckningar och den infrastruktur som finns i dag räcker inte till. Samtidigt behöver vi uppmuntra fler att resa miljövänligare. Då behöver också kapaciteten på järnvägen och i kollektivtrafiken byggas ut.

I motionerna föreslås att det för perioden 2009–2010 satsas 1 632 miljoner kronor mer på järnväg än vad regeringen föreslår i närtidssatsningen, bl.a. 750 miljoner kronor för dubbelspår mellan Södertälje hamn och Södertälje central, 350 miljoner kronor för dubbelspår mellan Skutskär och Furuvik och 320 miljoner kronor till anslutningsspår m.m. för kombiterminalen Händelö i Norrköping.

Ökade investeringar i kollektivtrafiken är en av de viktigaste nycklarna för att nå målet om hållbara transporter. Med den ytterst allvarliga klimat- och miljösituation som råder globalt är det ytterst märkligt att regeringen inte satsar något alls på kollektivtrafik i budgeten. I motionen föreslås en höjning av statsbidragen till kollektivtrafikinvesteringar med 883 miljoner kronor för perioden 2009–2010, så att de regioner som vill investera i ökad kapacitet i kollektivtrafiken kan få bidrag till exempelvis spår, peronger och resecentrum.

När det gäller vägar vill motionärerna, utöver regeringens närtidssatsning, göra en större satsning på E 22. Regeringen skjuter till 150 miljoner kronor till sträckningen Sölve–Stensnäs och till mitträcke på andra delar av E 22, och 200 miljoner kronor till E 22 i Skåne mellan Hurva och Gualöv. Problemet är – enligt motionärerna – att dessa 200 miljoner inte räcker särskilt långt. För att klara att bredda de fyra delsträckor på E 22 mellan Hurva och Gualöv som är möjliga att påbörja redan 2010 krävs ett tillskott på totalt 820 miljoner kronor 2010. Motionärerna menar att E 22 är en prioriterad väg och föreslår därför att dessa resurser satsas redan 2010.

Miljöpartiet de gröna

I motion 2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 1 (i denna del) anförs bl.a. att Miljöpartiet avslår samtliga större vägprojekt i regeringens närtidssatsning, med ett undantag för riksväg 50 förbi Motala. Satsningarna på att upprusta och bygga järnväg är Miljöpartiet positivt till, liksom till satsningar på underhåll av vägar, tjälsäkring, mitträcken, cykelvägar m.m.

Miljöpartiet vill prioritera ett hållbart transportsystem. Att bygga in sig i ett ökat bil- och lastbilsberoende är ett steg helt i fel riktning om man vill nå klimatmålen, nollvisionen och det transportpolitiska målet om ett jämnt ställt transportsystem. Miljöpartiet presenterar därför i sin budgetmotion en egen närtidssatsning för att tidigarelägga viktiga investeringar i järnvägen. I Miljöpartiets närtidssatsning finns t.ex. dubbelspår mellan Södertälje hamn och Södertälje central och åtgärder för en ökad kapacitet mellan Malmö och Trelleborg liksom mellan Jönköping och Nässjö. På godssidan ligger, vid sidan av kapacitetsåtgärderna, även satsning på kombiterminal i Stockholm. Att Miljöpartiet säger nej till regeringens tidigareläggning av vägprojekt innebär inte att det samlade arbetet med att driva, underhålla och även delvis bygga nya vägar stannar av, utan målsättningen är att öka anslagen för Banverket så att det närmar sig Vägverkets nivåer, samtidigt som Vägverkets budgetanslag successivt minskas.

Totalt för perioden 2009–2010 vill Miljöpartiet satsa 2 435 miljoner kronor mer på järnväg än regeringen, bl.a. 600 miljoner kronor till plankorsningssäkerhet, 400 miljoner kronor till dubbelspår mellan Södertälje hamn och Södertälje central och 200 miljoner kronor för upprustning av banan Nyland–Långsele.

Utskottets ställningstagande

Som framgått ovan redovisar regeringen en närtidssatsning för åren 2009 och 2010 på sammanlagt 7,6 miljarder kronor, varav 64 % går till vägar och 36 % till järnvägar. Närtidssatsningen innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras betydligt genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt kan tidigareläggas i hela landet.

Socialdemokraterna och Miljöpartiet föreslår en större närtidssatsning än regeringen – 3 335 miljoner kronor respektive 2 435 miljoner kronor mer än regeringens 7 600 miljoner kronor. Miljöpartiets närtidssatsningar avser uteslutande järnvägsområdet, medan Socialdemokraternas närtidssatsningar till övervägande del går till järnvägsområdet.

Utskottet har tidigare vid behandlingen av anslagsfrågor för 2009 tagit ställning till anslagsstorlek till trafikverken för nästa budgetår. Med anledning av regeringens redovisning och de motionsförslag som väckts om den samlade närtidssatsningens storlek och inriktning vill utskottet framhålla följande.

Utskottet är väl införstått med behovet av ett transportsystem som hantear klimatutmaningarna och samtidigt bidrar till en samhällsutveckling med hållbar tillväxt. Hållbara och konkurrenskraftiga transporter är därför en utgångspunkt i inriktningsplaneringen 2010–2021. Som utskottet ser det är regeringens satsningar i närtid angelägna projekt där stora förseningar skett i genomförandet, bl.a. till följd av kraftiga prishöjningar i anläggningsbran-

schen. Den tidigare regeringen har också efterlämnat infrastrukturprojekt som inte visat sig vara fullt finansierade. Utskottet välkomnar därför regeringens kraftfulla initiativ för att påskynda förbättringar i trafiksystemet och rätta till bristerna i finansieringen av infrastrukturen.

Utskottet bedömer att flera av projekten i närtidssatsningen är angelägna infrastrukturprojekt. Med hänsyn bl.a. till planeringsläget och pågående arbete med att färdigställa järnvägs- och vägplaner är dock flera av de angivna projekten inte möjliga att byggstartas under 2009 eller att genomföra i den takt som motionärerna ser framför sig. Utskottet konstaterar att igångsättande av projekten förutsätter bl.a. nödvändiga banarbetstider och entreprenadresurser och att material kan erhållas. En ansvarsfull medelsanvändning förutsätter också att anläggningsarbetena kan utföras rationellt. Det betyder sammantaget att den förordade satsningen i flera fall inte är realistisk. Utskottet utgår i stället ifrån att den avvägning som regeringen nu gjort mellan olika projekt i närtidssatsningen är väl avvägd mot de behov, förutsättningar och resurser som finns. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att en god tillgänglighet i det finmaskiga vägnätet är en viktig del i det strategiska arbetet för att också stärka landsbygdens utvecklingskraft.

Utskottet vill slutligen erinra om att regeringen i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt lagt fram förslag om såväl ökade insatser för trafikens infrastruktur som lämnat riktlinjer för en mer effektiv planerings- och beslutsprocess.

Utskottet avstyrker mot denna bakgrund samtliga aktuella motionsförslag.

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 politiken för informationssamhället, punkt 1 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår regeringens förslag om ett mål för politiken för informationssamhället och om upphörande av målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post (avsnitt 9.4 i propositionen).

Därmed avslår riksdagen proposition 2008/09:1 utgiftsområde 22 punkt 15.

Ställningstagande

Vi socialdemokrater anser att det övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post även fortsättningsvis ska vara att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Det innebär att målet även fortsättningsvis är att skapa ett informationssamhälle som inkluderar alla. Vi menar att en effektiv IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i hela landet. Vi har därför i annat sammanhang föreslagit att 45 miljoner kronor avsätts för att underlätta utbyggnaden av bredband.

Vi menar också att IT, som snart finns representerad överallt i samhället, omfattar också de människor och organisationer som bygger, driver och utnyttjar systemen samt de rättsliga och ekonomiska villkor som reglerar dem. Det krävs, anser vi, en balanserad utveckling av den fortsatta digitaliseringen i samhället med de människor som ska ta till sig den nya utvecklingen. Det gäller att göra informationssamhället tillgängligt för alla, kvinnor och män, unga och gamla, människor med eller utan funktionshinder, företag och myndigheter i tätort och glesbygd i alla delar av vårt land, på rimliga villkor. Detta informationssamhälle ska kvinnor och män kunna delta i och bidra till på samma villkor, och det ska råda en balans mellan könen. Frågan om tillgängligheten för alla ställs på sin spets när det gäller funktionshindrade och andra särskilda grupper som riskerar att

utestängas från informationssamhället. Det är viktigt att informationssamhället blir inkluderande, inte exkluderande. Detta, menar vi, bör även fortsättningsvis återspeglas i målet för politiken för informationssamhället.

Vi anser att marknaden inte har lyckats etablera bredbandsnät till alla hushåll och kommer inte att göra det i framtiden heller eftersom bredbandsutbyggnaden inte är lönsam överallt. Vi avstyrker därför regeringens förslag till ny målformulering om att lyfta in marknadens roll i politiken för informationssamhället. Marknaden ska vara en tjänare för att uppnå samhällets mål och inte den som styr utvecklingen av samhällsviktiga funktioner.

2. Investeringar i närtid, punkt 6 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Fi270 yrkandena 86 och 87 samt 2008/09:T509 yrkandena 2 och 3 samt avslår motion 2008/09:T503 yrkande 1 i denna del.

Ställningstagande

Regeringens närtidssatsningar på infrastruktur motiveras med att anlagen är otillräckliga på grund av att kostnadsutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen skapat fördyringar vid ny- och ombyggnationer som i sin tur lett till förseningar av projekten. Satsningen är alltså i själva verket en kompensation till trafikverken för de ökade kostnaderna. Att kostnader ökar för infrastrukturprojekt under högkonjunktur är inte förvånande, särskilt med tanke på hur inflationen och räntorna har stigit de två senaste åren. Vi socialdemokrater anser därför att regeringen måste lägga till ytterligare resurser även i närtid för att möta ökade kostnader för investeringar, drift och personal samt kostnadsökningar till följd av trafikökningen vad gäller såväl person- som godstrafik.

Regeringen har i budgetpropositionen pekat ut ett antal projekt som ska tidigareläggas i en s.k. närtidssatsning 2009–2010. Totalt satsar regeringen 7,6 miljarder kronor, varav nära två tredjedelar går till vägar. Vi anser att regeringen saknar en tydlig strategi för klimatfrågorna och menar att det inte går att ena dagen sätta upp höga ambitioner för att minska utsläppen för att sedan nästa dag försumma satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Vi föreslår en investering i närtid 2009–2010 på 3 335 miljoner kronor mer än regeringen, exklusive vår föreslagna investering 2009 i strategiska gröna infrastrukturinvesteringar på 450 miljoner kronor.

När det gäller järnvägsinvesteringar föreslår vi bl.a. att 750 miljoner kronor avsätts för dubbelspår mellan Södertälje hamn och Södertälje central, att 350 miljoner kronor avsätts för dubbelspår mellan Skutskär och Furu-
vik och 320 miljoner kronor för anslutningsspår till den nya kombiterminalen Händelö i Norrköping.

Ökade investeringar i kollektivtrafiken är en av de viktigaste förutsättningarna för att nå målet om hållbara transporter. Med den ytterst allvarliga klimat- och miljösituation som råder globalt är det märkligt att regeringen inte satsar på kollektivtrafik i budgeten. Vi vill öka statsbidragen till kollektivtrafikinvesteringar med 883 miljoner kronor 2009–2010 för att därigenom kunna ge bidrag till de regioner som vill investera i ökad kapacitet i kollektivtrafiken, såsom spår, perronger och resecentrum.

När det gäller vägar vill vi, utöver regeringens närtidssatsning, göra en större satsning på E 22. Regeringen skjuter till 150 miljoner kronor till sträckningen Sölve–Stensnäs samt mitträcke på andra delar av E 22 och 200 miljoner kronor till E 22 i Skåne mellan Hurva och Gualöv. Vi anser att 200 miljoner inte räcker, utan föreslår ett ytterligare tillskott på totalt 820 miljoner kronor 2010 för att klara att bredda de fyra delsträckorna på E 22 mellan Hurva och Gualöv.

I Socialdemokraternas kommittémotion 2008/09:T509 specificeras mer i detalj föreslagna närtidssatsningar 2009–2010 på väg- och järnvägsområdet.

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

3. Investeringar i närtid, punkt 6 (mp)

av Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T503 yrkande 1 i denna del och avslår motionerna 2008/09:Fi270 yrkandena 86 och 87 samt 2008/09:T509 yrkandena 2 och 3.

Ställningstagande

Miljöpartiet avslår samtliga större vägprojekt i regeringens närtidssatsning, med ett undantag för riksväg 50 förbi Motala. Satsningarna på att upprusta och bygga järnväg är Miljöpartiet positivt till, liksom till satsningar på underhåll av vägar, tjälsäkring, mitträcken, cykelvägar m.m. Miljöpartiet vill prioritera ett hållbart transportsystem. Att bygga in sig i ett ökat bil- och lastbilsberoende är ett steg helt i fel riktning om man vill nå klimatmålen, nollvisionen och det transportpolitiska målet om ett jämställt

transportsystem. Miljöpartiet föreslår därför en egen närtidssatsning på 2 435 miljoner kronor mer än regeringen 2009–2010 för att tidigarelägga viktiga investeringar i järnvägen.

I vår närtidssatsning finns också dubbelspår mellan Södertälje hamn och Södertälje central, åtgärder för en ökad kapacitet mellan Malmö och Trelleborg liksom mellan Jönköping och Nässjö. På godssidan ligger, vid sidan av kapacitetsåtgärderna, även satsningar på en kombiterminal i Stockholm. Även stora närtidssatsningar föreslås när det gäller åtgärder för plankorsningssäkerhet, bullerskydd och sanering av förorenade områden.

Att Miljöpartiet säger nej till regeringens tidigareläggning av vägprojekt innebär inte att det samlade arbetet med att driva, underhålla och även delvis bygga nya vägar stannar av. För Vägverkets anslag 1:2 Væghållning och statsbidrag avsätter vi nära 20 miljarder kronor 2009. Målsättningen är att öka anslagen för Banverket så att det närmar sig Væghverkets nivåer, samtidigt som Væghverkets budgetanslag successivt minskas.

I Miljöpartiets kommittémotion 2008/09:T503 specificeras mer i detalj föreslagna närtidssatsningar 2009–2010 på järnvægsområdet.

Vad jag nu anført bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilda yttranden

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

Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

I vår motion En ansvarsfull ekonomisk politik för jobb och välfärd beskriver vi socialdemokrater hur det går att bygga ett bättre Sverige utan att öka orättvisor och förstärka klyftorna i samhället. Vi har den senaste tiden sett hur finanskrisen slår hårt och djupt in i människors vardag. Varslen ökar för varje dag och oron stiger inför vad framtiden har att bjuda. Då krävs en sammanhållen politik för en sammanhållen nation i stället för den politik regeringen nu bedriver. Ökade orättvisor har inte varit och är inte heller i framtiden svaret på människors problem.

Riksdagen har den 19 november 2008 i första steget av budgetprocessen ställt sig bakom regeringens budgetförslag för 2009 – trots att den ekonomiska utvecklingen kraftigt har försämrats sedan regeringen arbetade fram dessa förslag. Det innebär att riksdagen för detta år nu har fastställt såväl utgiftstak som ramar för de 27 utgiftsområdena samt fattat beslut om de skatte- och avgiftsförändringar som ska träda i kraft nästa år. För budgetåret 2009 gäller därmed att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 40 223 miljoner kronor under riksdagens fortsatta behandling. Socialdemokraternas förslag i budgetmotionen på utgiftsområdet överstiger denna nivå och kan således formellt inte tas upp till behandling.

Riksdagsmajoriteten har i första steget av budgetprocessen gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat. Vårt budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket där någon eller några delar inte kan brytas ut och behandlas isolerat. Vi väljer därför att inte lägga något eget förslag inom den ram riksdagsmajoriteten fastställt utan vidhåller vår uppfattning och anser att anslagen inom utgiftsområde 22 borde ha utökats med 2 000 miljoner kronor på det sätt som framgår av Socialdemokraternas motion 2008/09:Fi 270.

Därutöver anser vi att regeringen borde ha återkommit till riksdagen med nya prognoser för den ekonomiska utvecklingen och en ny politik som baseras på den sämre konjunkturen. Dessvärre har regeringen inte gjort det. I stället har regeringen bara justerat sina bedömningar om den ekonomiska utvecklingen, men inte den ekonomiska politiken. Det betyder att de håller fast vid en ekonomisk politik som utformades innan jobbkrisen slog till med full kraft. Vi socialdemokrater har därför lämnat in en motion om ett stimulanspaket mot jobbkrisen (motion 2008/09:Fi7).

Vi vill framhålla att de globala miljöhöten, inte minst klimatförändringarna, ställer höga krav på att alla politikområden samverkar för att minska växthusgasutsläppen. I synnerhet transporter på väg har stor del i dagens

ökade koldioxidutsläpp. Hela transportsystemet står i dag för 30 % av de svenska växthusgasutsläppen. De åtgärder som görs på trafikområdet måste syfta till att minska transporterens negativa inverkan på miljön. Vårt beroende av olja inom transportsektorn måste brytas. Vi socialdemokrater vill att Sverige ska vara ett föregångsland i de internationella samverksorganen och målmedvetet driva en politik som minskar transporterens negativa miljöpåverkan. Samtidigt ser vi att ett väl fungerande transportsystem är avgörande för att öka rörligheten och vidga arbetsmarknaden. Transporter möjliggör ekonomisk och social utveckling och är en förutsättning för fortsatt välfärd och hållbar tillväxt i hela landet. Ett väl utbyggt utbud av väg, järnväg, sjöfart och flyg i hela landet skapar ökade valmöjligheter för människor att möjliggöra sina drömmar med att bo, arbeta, utbilda sig och skapa sig en aktiv fritid. Ett effektivt transportsystem gör det även möjligt för företag att konkurrera med sina produkter på såväl den svenska som den internationella marknaden.

Vi anser att transportsystemet ska fortsätta att utvecklas i hållbar riktning och erbjuda både medborgare och näringsliv en hög transportkvalitet. Det ska, helt i enlighet med de transportpolitiska målen, vara tillgängligt, jämställt och säkert samt bidra till en positiv regional utveckling och en god miljö. Säkerhet, snabbhet och minimal miljöpåverkan ska känneteckna framtidens transporter.

Regeringens infrastruktursatsningar räcker inte till för att åtgärda de upprustnings- och investeringsbehov som finns inom väg- och järnvägssektorerna. Under de senaste åren har också trafikvolymerna ökat kraftigt på många sträckningar, vilket medfört att den infrastruktur som finns i dag är otillräcklig samtidigt som vi behöver uppmuntra fler att resa miljövänligare. Kapaciteten på järnvägen och i kollektivtrafiken måste därför byggas ut. Vi vill investera nära 2 miljarder kronor mer per år än regeringen på infrastruktur, varav ca 85 % går till nya investeringar i järnväg, kollektivtrafik och strategiska gröna framtidsinvesteringar.

När det gäller strategiska gröna framtidsinvesteringar anser vi att det är viktigt att nationellt samlas kring ett antal strategiska infrastrukturprojekt som är nödvändiga för att klara landets tillväxt- och klimatmål. För dessa strategiska projekt vill vi också se lånefinansiering med statliga lån ur Riksgälden. Detta innebär att hela finansieringen av projekten är klar på förhand, vilket ger bättre förutsättningar för att planera och bygga mer effektivt. Botniabanan och Norrortsleden är exempel på projekt som gett mycket positiva resultat när det gäller möjligheterna att planera och bygga effektivt. Ostlänken är en av dessa strategiska infrastrukturinvesteringar som vi vill finansiera med statliga lån ur Riksgälden. Denna järnvägssträcka mellan Järna och Linköping utgör en del i den långsiktiga visionen om höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm–Malmö. Men Ostlänken kommer också att bidra till påtagliga förbättringar av den regionala trafiken för både person- och godstransporter. För perioden 2009–2010 avsätter vi totalt 700 miljoner kronor för planerings- och

projekteringskostnader för bl.a. fortsatt projektering av Ostlänken, varav 450 miljoner kronor 2009. Järnvägen är obestridligt det mest klimat- och miljövänliga transportalternativet för både personer och gods. Vi anser därför att investeringar i järnvägen är helt nödvändiga för att möta klimatutmaningen. Liksom i förra årets kommittémotion på detta utgiftsområde, vill vi socialdemokrater se investeringar som gör att tåget i allt högre grad kan konkurrera ut flyg och bil som transportmedel.

Sjöfarten har stor potential att utvecklas och transportererna till sjöss är betydligt miljövänligare än transportererna på väg. Därför vill vi uppmuntra sjöfart. Utöver våra satsningar på järnvägsanslutningar till kombiterminaler och bättre transporter till och från landets hamnar i närtidssatsningen vill vi också förbättra tillgången på el i hamnarna, t.ex. genom att se över vad som kan göras för att snabba på processen med standardiseringen för elanslutning.

Intäkterna från trängselskatten i Stockholm bör särredovisas och fördelas enligt det som gällde för trängselskatteförsöket och den folkomröstning som genomfördes 2006. Intäkterna ska fördelas mellan såväl väginvesteringar som nyinvesteringar i och underhåll av kollektivtrafiken i Stockholms stad och län. Vi anser det viktigt att regeringen noga följer utvecklingen av såväl intäkter som utgifter så att budgeten kan korrigeras om uträkningen i årets budgetproposition inte stämmer med det faktiska utfallet.

Av alla hushåll i landet saknar alltså 29 % fortfarande helt möjligheter att koppla upp sig till Internet via bredband. Marknaden har hittills inte lyckats etablera bredbandsnät till alla hushåll, och den kommer inte att göra det i framtiden heller eftersom bredbandsutbyggnad inte alltid blir en lönsam investering. Vi motsätter oss därför regeringens förslag till ny målformulering för politiken för informationssamhället. Vi socialdemokrater menar att en effektiv IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i hela landet. För att stimulera den utvecklingen avsätter vi 45 miljoner kronor 2009 för att underlätta utbyggnaden av bredband.

Vi vill också öka satsningarna på trafiksäkerhet för att förbättra chanserna att nå nollvisionen och avsätter 50 miljoner kronor 2009 till trafiksäkerhetsinsatser, främst riktade till barn och unga. Intresseorganisationer som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Sveriges Motorcyklister, Cykelfrämjandet m.fl. är exempel på organisationer som har hög kompetens och stor erfarenhet inom trafiksäkerhetsområdet och bör få ett ökat utrymme för att göra informations- och demonstrationsinsatser.

Slutligen motsätter vi oss regeringens förslag om bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen. Vi anser därför att det engångsbelopp på 10 miljoner kronor som regeringen vill ta från anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag inte ska medges. Dessa medel bör i stället förstärka Vägverkets satsningar inom trafiksäkerhetsområdet.

I sammandrag föreslår vi följande ändringar av anslagen inom utgiftsområdet.

Anslag, miljoner kronor	Regeringen	Avvikelse
1:2 Väghållning och statsbidrag	21 941	+699
<i>varav kollektivtrafik</i>		+649
<i>trafiksäkerhet</i>		+50
<i>investeringar i Stockholms vägtrafik till följd av trängselskatt</i>		-284
<i>investeringar i Stockholms kollektivtrafik till följd av trängselskatt</i>		+284
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	14 188	+816
1:5 Transportstyrelsen	360	-10
2:4 Informationsteknik: Telekommunikationer	20	+45
Nytt anslag Lånefinansiering av strategiska gröna infrastrukturinvesteringar		+450
Totalt för utgiftsområde 22	40 223	+2 000

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

Peter Pedersen (v) anför:

En majoritet av riksdagens ledamöter, representerande Moderata samlingspartiet, Centerpartiet, Folkpartiet liberalerna och Kristdemokraterna, beslutade den 19 november 2008 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden samt beräkning av statens inkomster. Ett tak för statens utgifter inklusive pensionssystemet vid sidan av statsbudgeten fastställdes för 2008, 2009 och 2010.

Vänsterpartiet menar att Sverige behöver en rejäl förändring av politiken för fler jobb, ökad rättvisa, förstärkt välfärd och kloka investeringar för framtiden. Vi presenterar i vår budgetmotion 2008/09:F2171 en helt annan inriktning för den ekonomiska politiken än vad riksdagsmajoriteten fattat beslut om. Vårt budgetalternativ avvisar regeringens politik, som är närsynt och oansvarig, som systematiskt ger mer till dem som har mest och som i grunden angriper och eroderar den svenska välfärdsmodellen. Vi avvisar regeringens kraftiga skattesänkningar, attackerna på de gemensamma trygghetssystemen och urgröpningen av det gemensamma ägandet. Vänsterpartiet gör en radikalt annorlunda bedömning än regeringen och riksdagsmajoriteten av de långsiktiga behoven för svensk ekonomi. Vi ifrågasätter de penning- och finanspolitiska ramverken som vi menar försvårar en politik för full sysselsättning. Vänsterpartiets budgetmotion innehåller en mängd förslag som på olika sätt stimulerar ekonomin och stärker Sveriges långsiktiga växtkraft. Vi föreslår bl.a. betydande medel för ökade investeringar i infrastruktur, bostäder och klimatåtgärder. Vi ser jämställdheten som en strukturell fråga om makt och resurser och föreslår en rad politiska insatser för att förändra ojämlika strukturer. Vänsterpartiets budgetalternativ är ansvarsfullt och använder de gemensamma resurserna bättre, mer rättvist och mer framtidsinriktat.

När regeringen presenterade budgetpropositionen för 2009 befann sig den svenska ekonomin i en kraftig konjunkturnedgång. Trots detta saknades det i princip helt stabiliseringspolitiska förslag i budgetpropositionen. Därefter har det globala finanssystemet i det närmaste kollapsat. Det stod tidigt klart under hösten att finanskrisen skulle få betydande konsekvenser för den reala svenska ekonomin. Även om regeringen under hösten lagt förslag om stabilitetsstärkande åtgärder för det finansiella systemet anser vi att det inte på långa vägar räcker för att på ett verkningsfullt sätt motverka den kraftiga lågkonjunktur som den svenska ekonomin befinner sig i. Budgetpropositionen för 2009 var i princip överspelad redan när den presenterades och regeringens underlåtenhet att under hösten revidera budgeten och lägga fram ett kraftfullt åtgärdspaket för att motverka lågkonjunkturs risker att leda till mycket allvarliga konsekvenser.

När det gäller infrastrukturinvesteringar så sker dessa i dag genom att staten i regel 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 driftsbudget, 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.

Vi vill därför framhålla att när det gäller regeringens s.k. närtidssatsning att Vänsterpartiets budgetförslag, som är uppbyggt utifrån en investeringsbudget, innebär betydligt mer kraftfulla satsningar i närtid och sett till hela planeringsperioden jämfört med regeringens förslag.

Investeringsplanen för Vägverket uppgår till 12,6 miljarder kronor 2009, varav 10,1 miljarder är anslag, resterande belopp är således lån redan i dag. När vi omvandlar anslag till lån betyder det att vi kan sänka utgiftsramen med 10 072 miljoner kronor 2009. Sedan tillkommer naturligtvis en kostnad i form av avskrivningar och räntor som belastar utgiftsområdet 2010 och framåt. Vi tar dock inte upp lån på hela summan enligt ovan. Vi har reducerat nivån för väginvesteringarna, dels därför att vi säger nej till regeringens ökade anslag till väginvesteringar, dels därför att vi tror att Vägverket kan göra stora besparingar genom att bygga 2+1-vägar i stället för motorvägar. Denna reduktion påverkar inte själva anslaget, eftersom vårt förslag bygger på att investeringar i vägar ska göras med lån. Vi gör även vissa höjningar genom att tillföra ökade medel till bärighet samt drift och underhåll. Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslaget 1:2 Väg-hållning och statsbidrag minskas med 10 072 miljoner kronor 2009.

När det gäller järnvägsinvesteringar är förutsättningarna desamma som för väginvesteringar, dvs. när vi omvandlar anslag till lån kan vi sänka utgiftsramen med 8 001 miljoner kronor 2009. Vi sänker dock inte utgiftsramen med hela beloppet eftersom vi satsar 250 miljoner kronor på upprustning av nedläggningshotade järnvägar, 100 miljoner kronor för att förbättra förutsättningarna för industrispår s.k. kapillärspår samt 1 miljard

kronor för att minska tågförseningarna. Eftersom Vänsterpartiet avvisar förslaget om en bolagisering av Banverket Projektering behöver vi inte heller avsätta 110 miljoner för detta. Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter minskas med 6 541 miljoner kronor 2009.

Regeringen föreslog förra året att Sjöfartsverket skulle få ett ökat anslag med 141 miljoner kronor redan 2009 för att kompensera för de ökade kostnaderna i samband med sjöräddningen. Eftersom det låg helt i linje med vår politik tillstyrkte vi det förslaget. Regeringen föreslår dock inför 2009 en besparing på 60 miljoner kronor. Vi avvisar denna besparing. Vi tillför också 70 miljoner kronor till Södertälje sluss. Det handlar om en ombyggnad så att kapaciteten förstärks när det gäller sjötrafik in till Mälaren och dess hamnar. Med en ombyggnad kan större båtar ta sig in till Mälaren och det är bra utifrån ett miljöperspektiv. Sammantaget gör detta att vi föreslår att anslaget 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. ökas med 130 miljoner kronor från 2009.

När det gäller anslaget 1:12 Trafikavtal föreslår vi ökning av anslaget med 2 518 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Vi vill bl.a. göra en större satsning på kollektivtrafiken och avsätter därför 1 500 miljoner kronor mer än regeringen 2009. Fördelningen till trafikhuvudmännen kommer i princip att ske utifrån de redovisade kostnaderna hos respektive trafikhuvudman. En mindre summa fördelas dock till alla län utom de tre största, för att på så sätt skapa en bättre balans mellan storstadsområden och andra län. Medlen tillfaller kommuner och landsting som vidarebefordrar medlen till respektive huvudman. De tänkta medlen är även avsedda att kunna gå till anpassning för funktionshindrade, vilket är viktigt för att göra kollektivtrafiken tillgänglig senast 2010. Vidare vill vi, som en del i att öka kollektivtrafikens andel av antalet resor, att det genomförs ett storskaligt försök med klimattaxa i två län, dvs. att länsinvånarna utan kostnad kan använda sig av kollektiva färdmedel. Vi avsätter 875 miljoner kronor för försöket, som påbörjas den 1 juli 2009.

När det gäller frågan om hur överskottet av trängselavgifterna ska användas vill vi klargöra att Vänsterpartiet kvarstår vid den många gånger framförda ståndpunkten om att det som utlovades i den lokala folkomröstningen ska hållas, dvs. att överskottet av trängselavgifter i Stockholm också ska användas för satsningar i kollektivtrafiken och inte enbart riktas till vägsatsningar.

När det gäller regeringens förslag till målformuleringar inom utgiftsområdet vidhåller Vänsterpartiet tidigare ställningstaganden. Det gäller t.ex. vikten av att staten även fortsättningsvis ska ta ansvar för att upprätthålla en god postservice i hela landet. Vidare motsätter vi oss nedläggningen av Svensk Kassaservice och ifrågasätter om det nya målet för grundläggande betaltjänster, att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser, verkligen säkerställer denna viktiga samhällsservice i hela landet. Vi anser därför att målformuleringen ska kompletteras

med krav om att detta också ska ske på rimliga villkor. Vi menar att staten ska ta ansvar för tillgången till betaltjänster i hela landet och inte bara i de snävt avgränsade orter där kommersiella alternativ saknas.

När det gäller övergripande mål för politiken för informationssamhället och mål för IT-politiken har vi även här ställt krav om att staten måste ta ett övergripande ansvar för att säkerställa att hela landet får tillgång till bredband och avvisar därför regeringens tilltro till att marknaden och privatisering ska lösa alla problem.

I sammandrag föreslår vi följande ändringar av anslagen inom utgiftsområdet.

Anslag, miljoner kronor	Regeringen	Avvikelse
1:2 Väghållning och statsbidrag	21 941	-10 072
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	14 188	-6 541
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	+130
1:12 Trafikavtal	881	+2 518
Totalt för utgiftsområde 22	40 223	-13 965

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

Karin Svensson Smith (mp) anför:

I Miljöpartiets partimotion 2008/09:Fi272 Grön framtidsbudget – två år kvar presenterar vi vår syn på inriktningen av den ekonomiska politiken. I vår kommittémotion 2008/09:T503 föreslås åtgärder inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Vi anser att utsläppen i Sverige måste minska med i storleksordningen 90 procent till 2050. För att klara det krävs stora insatser. Ekonomiska styrmedel såsom koldioxidskatt och energiskatt måste användas för att styra mot ny teknik och minskad användning av fossila bränslen. Det behöver göras stora klimatinvesteringar. Klimatvänlig infrastruktur behöver utvecklas. Väl fungerande transporter är en central del av vårt samhälle och en förutsättning för många människors vardag. Transporterna blir allt snabbare och billigare relativt sett, vilket ökar efterfrågan. Tillväxten inom transporterna sker emellertid huvudsakligen inom väg- och flygsektorerna, vilket innebär att den ökade rörligheten har ett högt pris genom sin klimat- och miljöpåverkan, men också vad gäller folkhälsa i övrigt. Väg- och flygtransporter står för merparten av den svenska transportsektorns utsläpp av klimatgaser och annan miljö- och hälsopåverkan. Vägtransporterna står också ensamt för nästan alla dödsfall och olyckor i trafiken.

Miljöpartiet anser att de negativa konsekvenserna av ökad väg- och flygtrafik är alltför stora för att accepteras, i synnerhet som prognoser visar på en fortsatt kraftig ökning. Den ökning av vägtransporter som vi ser i dag grundlades för många decennier sedan då kunskapen om konsekvenserna var begränsad. Transportslag med försumbar eller liten miljö- och hälsopåverkan bör prioriteras av samhället i stället för att kapaciteten för transport-

slag som bidrar till klimathotet utvidgas. Det finns också annan modern teknik som bör användas och utvecklas liksom andra sätt att planera städer och samhällen samt, inte minst, kunskap om konsekvenserna av en fortsatt satsning på väg- och flygtrafik.

Miljöpartiet menar att en ansvarsfull politik inom transportsektorn bör ha som övergripande mål att ställa om transportsektorn från att vara en av landets största klimatfaror till att bli klimatvänlig. Arbetet mot detta mål inleddes genom samarbete med den tidigare regeringen under den förra mandatperioden, då stora satsningar beslutades inom järnväg och kollektivtrafik. Denna politiska inriktning vill vi intensifiera och fullfölja med målet att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 40 procent till 2020.

Miljöpartiet anser att statens vägnät ur kapacitetssynpunkt inte behöver byggas ut. Vägtrafiken är det transportslag som har i särklass flest och störst negativa effekter på människors hälsa och på miljön. Att satsa mer på detta trafikslag är oförsvarligt, särskilt med tanke på det beroende en sådan satsning skapar i samhället. Det leder ofrånkomligen till ökat beroende av biltrafik med åtföljande klimatpåverkan och andra negativa effekter. Vägverkets anslag bör därför fokusera på ombyggnader som är önskvärda ur säkerhetssynpunkt samt i större utsträckning än hittills bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik samt cykling. Mot denna bakgrund avslår Miljöpartiet regeringens förslag i riktning mot ökade investeringar i motorleder. I stället föreslår vi ytterligare ökning av anslagen till underhåll och utbyggnad av järnvägens kapacitet samt satsningar på kollektivtrafik. Vi vill dock i sammanhanget framhålla att vi avsätter nära 20 miljarder kronor 2009 på anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag. Vår målsättning är att öka anslagen för Banverket så att det närmar sig Vägverkets nivåer, samtidigt som Vägverkets budgetanslag successivt minskas.

Vidare anser vi att inom anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag bör medel öronmärkas för infrastrukturåtgärder i kollektivtrafiken med 750 miljoner kronor 2009. Vi menar att man bör underlätta framkomligheten för kollektivtrafiken på de delar av det statliga vägnätet där behovet av sådana åtgärder är störst, främst i storstadsregionerna. Ytterligare 750 miljoner kronor av Vägverkets anslag 2009 bör öronmärkas för utbyggnad av gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet och utgöra bidrag till kommunernas utbyggnader.

Statens intäkter från trängselskatterna i Stockholm bör i enlighet med resultatet i folkomröstningen gå till investeringar i regionens kollektivtrafik. Anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag bör därför minskas i förhållande till regeringens förslag och ett nytt anslag på samma belopp, ett riktat bidrag till kollektivtrafiken i regionen, bör införas. För 2009 föreslår vi att 567 miljoner kronor avsätts till Stockholmsregionens kollektivtrafik.

För underhåll och investeringar i järnvägen föreslår vi att anslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ökar med 1 634 miljoner kronor 2009 jämfört med regeringens förslag. Vi vill i sammanhanget också

nämna att i anslaget till Banverket för perioden 2010–2011 avser vi att avsätta två miljarder kronor för delfinansiering i lokala spårvägsprojekt. Miljöpartiet anser bl.a. att operatörer av spårbunden kollektivtrafik ska ha möjlighet att få statliga bidrag för investeringar.

I linje med förslag från den fördjupade utvärderingen av miljömålen anslår vi en förstärkning av medel för finansiering av åtgärder för att minska problem med buller från vägtrafiken. I första hand bör bulleråtgärder göras vid källan för problemet, till exempel genom åtgärder som dämpar trafiken. Dessa åtgärder är också de mest kostnadseffektiva. Inte minst finns flera positiva bieffekter som minskade utsläpp av partiklar och andra hälsofarliga ämnen. Vi föreslår en förstärkning av arbetet med bulleråtgärder med 28 miljoner kronor 2009.

Regeringens nedskärningar för Rikstrafikens trafikavtal innebär en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Miljöpartiet anser att anslaget 1:12 till Rikstrafikens trafikavtal bör bibehållas på 2008 års nivå, dvs. 1 058 miljoner kronor. Vi anser också att uppdraget till Rikstrafiken ska ändras så att stöd även kan utgå till arbets- och studiependling i enlighet med riksdagens transportpolitiska beslut i juni 2006. Gränsen på tio mil bör luckras upp så att varje region ska få det utbud av kollektivtrafik som är klimatsmart och rimligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

I sammandrag föreslår vi följande ändringar av anslagen inom utgiftsområdet.

Anslag, miljoner kronor	Regeringen	Avvikelse
1:2 Väghållning och statsbidrag	21 941	-2 404
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	14 188	+1 634
1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81	-2
1:12 Trafikavtal	881	+177
Nytt anslag Riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik		+567
Totalt för utgiftsområde 22	40 223	-28

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2008/09:1 Budgetpropositionen för 2009 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 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 4 000 000 000 kronor under 2010–2022 (avsnitt 4.3.3).
2. Riksdagen godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 3 200 000 000 kronor för Vägverket för E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade projekt m.m. (avsnitt 5.3.2).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 27 700 000 000 kronor efter 2009 (avsnitt 5.3.2).
4. Riksdagen godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 3 600 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.3.2).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 000 kronor efter 2009 (avsnitt 6.3.2).
6. Riksdagen godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 600 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.3.2).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kronor efter 2009 (avsnitt 6.3.2).
8. Riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2009 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.3.4).

9. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.3.1).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2009 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.3.2).
11. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2009–2011 (avsnitt 7.3.3).
12. 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 8.3.1).
13. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2009 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.3.1).
14. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2009–2011 (avsnitt 8.3.1).
15. Riksdagen godkänner det som regeringen föreslår om ett mål för politiken för informationssamhället och om upphörande av målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post (avsnitt 9.4).
16. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor under 2010–2013 (avsnitt 9.9.2).
17. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 120 000 000 kronor under 2010–2012 (avsnitt 9.9.3).
18. Riksdagen anvisar för budgetåret 2009 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med uppställningen under avsnitt 1.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:Fi270 av Mona Sahlin m.fl. (s):

84. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av stöd till bredbandsutbyggnad.
85. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska användas.

86. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av E 22 i Skåne.
87. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökade närtidssatsningar på järnvägar och kollektivtrafik.
88. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska gröna infrastrukturinvesteringar (avsnitt 11.1).

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

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

Utgiftsområde 22	Anslagsförändring (miljoner kronor)		
	2009	2010	2011
Summa utgiftsområde	-28	2 436	4 447
Anslag			
1:2 Väghållning och statsbidrag	-2 404	-2 373	-4 338
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	1 634	4 044	8 020
1:10 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	-2	-18	-18
1:12 Trafikavtal	177	227	227
1:18 Riktat statsbidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	567	556	556
Specifikation av anslag 1:2			
Avslag regeringens vägsatsningar	-1 865	-1 865	-3 850
Intäkter från trängselskatten som riktas till bidrag till Stockholmsregionen	-567	-556	-556
Åtgärder mot buller	28	48	68
Öronmärkt anslag kollektivtrafik	750	850	1000
Öronmärkt anslag cykel	750	850	1000
Investeringar nationell plan	-1 500	-1 700	-2 000
Summa	-2 404	-2 373	-4 338
Specifikation av närtidssatsning (del av anslag 1:4)			
Planering och utredning av angelägna kommande projekt	150	450	550
Dubbelspår Södertälje hamn-Södertälje central	100	300	300
Kapacitetsåtgärder på sträckan Malmö-Trelleborg		100	250
Utbyggnad av ERTMS Regional, nytt trafikstyrningssystem på någon eller några sträckor		50	100
Åtgärder inom nationella satsningsområden, bl.a. planeringsningssäkerhet, bullerskyddsåtgärder, marknadsåtgärder, sanering av förorenade områden	250	350	500
Anslutning till Kombiterminal Norr (Stockholm) och Händelö	50	50	100

Utgiftsområde 22	Anslagsförändring (miljoner kronor)		
	2009	2010	2011
Bangårdsombyggnader i Flen, Laxå, Karlstad, Alvesta och Värnamo	10	120	240
Planskildhet i Örebro	25		
Upprustning Nyland-Långele		200	300
Statsbidrag till bl.a. Resecentrum Botniabanan Göteborg	150		150
			75
Höjd hastighet och ökad kapacitet Jönköping-Nässjö och Hässleholm-Helsingborg		80	150
Summa närtidssatsning	735	1 700	2 715

- 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 1:18 till regionens kollektivtrafik.
- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslag till 1:12 Trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser.

2008/09:T509 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):

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

Anslag Miljoner kronor	Regeringens förslag 2009	Anslagsförändring 2009
1:2 Närtidssatsning vägar	2 660	
1:2 Närtidssatsning kollektivtrafik		+649
1:4 Närtidssatsning järnväg	1 140	+816
Lånefinansiering av strategiska gröna infrastrukturinvesteringar		+450
2:4 Bredbandssatsning	20	+45
1:4 Investeringar i Stockholms kollektivtrafik till följd av trängselavgift		+284
1:2 Investeringar i Stockholms vägtrafik till följd av trängselavgift	284	-284
1:2 Trafiksäkerhet		+50
1:2 Mindre resurser för merkostnader till Transportstyrelsen		-10
Summa	4 104	+2 000

- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökade närtidssatsningar på järnvägar och kollektivtrafik.
- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E 22 i Skåne.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska gröna infrastruktursatsningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av stöd till bredbandsutbyggnad.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska användas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trafiksäkerhet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bildandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen.

2008/09:T544 av Lars Ohly m.fl. (v):

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

Anslag	Regeringens förslag	Anslagsförändring
1:2	Väghållning och statsbidrag	-10 072 000 000
1:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	-6 541 000 000
1:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	+130 000 000
1:12	Trafikavtal	+2 518 000 000
	Summa för utgiftsområdet:	-13 965 000 000

BILAGA 2

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2009

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1 000-tal kronor

Anslag (ramanslag)	Regeringens förslag			
		(s)	(v)	(mp)
1:1 Vägverket: Administration	868 819			
1:2 Väghållning och statsbidrag	21 940 626	+699 000	-10 072 000	-2 404 000
1:3 Banverket: Administration	684 736			
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	14 188 249	+816 000	-6 541 000	+1 634 000
1:5 Transportstyrelsen	360 177	-10 000		
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308		+130 000	
1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284			
1:8 Sjöfartsregistret	5 980			
1:9 Rederinämnden: Administration	1 492			
1:10 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	80 613			-2 000
1:11 Rikstrafiken: Administration	27 696			
1:12 Trafikavtal	881 000		+2 518 000	+177 000
1:13 Viss internationell verksamhet	2 485			
1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	39 081			
1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	55 628			
1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248 500			
1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	324 000			
1:18 Strategiska gröna infrastrukturinvesteringar		+450 000		
1:19 Riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik				+567 000
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	37 471			
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	148 749			
2:3 Grundläggande betaltjänster	27 000			
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	20 210	+45 000		
2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	75 000			
Summa	40 223 104	+2 000 000	-13 965 000	-28 000

BILAGA 3

Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2009

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning.
Belopp i 1 000-tal kronor

Politikområde Anslag (ramanslag)	Utskottets förslag
1:1 Vägverket: Administration	868 819
1:2 Väghållning och statsbidrag	21 940 626
1:3 Banverket: Administration	684 736
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	14 188 249
1:5 Transportstyrelsen	360 177
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308
1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284
1:8 Sjöfartsregistret	5 980
1:9 Rederinämnden: Administration	1 492
1:10 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	80 613
1:11 Rikstrafiken: Administration	27 696
1:12 Trafikavtal	881 000
1:13 Viss internationell verksamhet	2 485
1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	39 081
1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	55 628
1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248 500
1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	324 000
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	37 471
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	148 749
2:3 Grundläggande betaltjänster	27 000
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	20 210
2:5 Samförläggning och kanalisering m.m.	75 000
Summa för utgiftsområdet	40 223 104