



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2006 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2005/06:1). Vidare behandlas motioner från Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet om alternativa anslagsberäkningar. I samband med anslagsberäkningen till trafikens infrastruktur behandlas även ett stort antal motionsförslag om upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet och satsningar i vissa regioner.

Till betänkandet har fogats fyra reservationer (m, fp, kd, c) och sju särskilda yttranden (s, m, fp, kd, v, c).

### Mål och resultat

Utskottet anser att riksdagen bör godkänna vad som anförts om en fortsatt utveckling av mål- och resultatfrågor för de två politikområdena inom utgiftsområdet, dvs. politikområde Transportpolitik samt politikområde IT, elektronisk kommunikation och post. Det innebär bl.a. att en utveckling bör ske av mål- och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisningen samt jämförelser över tid och med andra länder. Utskottet förutsätter att dessa redovisade utgångspunkter och frågeställningar uppmärksammas och beaktas inom ramen för den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen.

Utskottet konstaterar att ett omfattande utredningsarbete nyligen har avslutats inom transportområdet och välkomnar den av regeringen under innevarande riksmöte aviserade transportpolitiska propositionen. I avvaktan på regeringens förslag är utskottet inte nu berett att ompröva de grundläggande utgångspunkterna för gällande transportpolitik.

När det gäller politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post hänvisas bl.a. till utskottets förestående behandling av regeringens IT-politiska proposition (prop. 2004/05:175) Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället.

I tre separata reservationer har Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna samt Kristdemokraterna förordat en förändrad inriktning av transportpolitiken.

### **Anslagsfrågor**

Riksdagen har den 23 november 2005 beslutat i enlighet med regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar drygt 31,5 miljarder kronor för budgetåret 2006.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om hur detta belopp bör fördelas på olika ändamål inom utgiftsområdet. Det innebär 30,8 miljarder kronor till politikområde Transportpolitik och 0,7 miljarder kronor till politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.

Merparten av anslagen, ca 27,5 miljarder kronor går till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. Enligt utskottets bedömning kommer de föreslagna nivåerna att möjliggöra ett snabbt genomförande av de angelägna investeringar som utpekats i järnvägsplanerna. Därmed tas ytterligare ett steg i omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även inom vägområdet kommer viktiga investeringar i det nationella vägnätet att kunna genomföras.

Utskottet föreslår att 893 miljoner kronor anvisas till Rikstrafiken. Anslaget bekostar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg, viss flygtrafik i Norrlands inland och transportstöd för färjetrafiken till Gotland.

Riksdagen föreslås även anvisa 130 miljoner kronor i syfte att trygga funktionshindrades behov av telekommunikationer och posttjänster. För att upprätthålla grundläggande kassaservice i hela landet föreslås riksdagen avsätta 400 miljoner kronor till Posten AB.

Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har avgivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena 2–4 och 6. Gemensamt för partiernas förslag är en höjning av den totala utgiftsramen som varierar från 275 miljoner kronor för Kristdemokraterna till 3 524 miljoner kronor för Moderata samlingspartiet samt att den större delen av de ökade resurserna föreslås användas för åtgärder i väginfrastrukturen.

### **Ekonomiska mål m.m.**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan för affärsverket Statens järnvägar, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Luftfartsverkets investeringsplan kommer att vara något mindre än föregående treårsplan medan Sjöfartsverkets investeringsplan får en ökad omfattning.

## Särskilda infrastrukturåtgärder

I betänkandet behandlas ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av särskilda utpekade vägar och järnvägar eller i form av satsningar i vissa regioner. Utskottet understryker att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar. Utskottet konstaterar vidare att många angelägna projekt nu kan förverkligas genom den historiskt sett mycket omfattande planeringsram som riksdagen tidigare lagt fast för att vidmakthålla och utveckla landets väg- och järnvägssystem.

Enligt den rollfördelning som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet år 1998 bör riksdagens roll dock i första hand vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Enligt utskottet betyder det att vilka åtgärder som skall genomföras och när de skall ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	6
Redogörelse för ärendet.....	11
Utskottets överväganden.....	12
Mål- och resultatfrågor.....	12
Politikområde Transportpolitik.....	12
Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik.....	14
Inspektionsverksamhet.....	27
Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.....	31
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	39
Politikområde Transportpolitik.....	40
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.....	52
Rekryteringslots Dalarna.....	58
Affärsverket Statens järnvägar.....	59
Sjöfartsverket.....	61
Handelsflottans kultur- och fritidsråd.....	62
Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning.....	65
Luftfartsverket.....	66
Särskilda infrastrukturåtgärder.....	67
Reservationer.....	99
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (m).....	99
2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (fp).....	101
3. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (kd).....	102
4. Handelsflottans kultur- och fritidsråd, punkt 8 (m).....	103
Särskilda yttranden.....	104
1. Inspektionsverksamhet, punkt 2 (s).....	104
2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (m).....	105
3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (fp).....	108
4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (kd).....	110
5. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (v).....	112
6. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (c).....	113
7. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (m, fp, kd, c).....	117
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	118
Propositionen.....	118
Motion väckt med anledning av prop. 2004/05:56.....	119
Motion från allmänna motionstiden hösten 2004.....	120

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005.....	120
<i>Bilaga 2</i>	
Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2006.....	146
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2006.....	147

### *Tabeller*

Måluppfyllelse för de transportpolitiska målen under 2004.....	15
Måluppfyllelse för verksamhetsgrenarna inom politikområde	
Transportpolitik.....	18
Anslag inom politikområde Transportpolitik.....	41
Fördelning av anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag.....	43
Fördelning av anslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	46
Anslag inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.....	53

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

- 1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik**  
Riksdagen godkänner vad utskottet anført. Därmed avslår riksdagen motionerna 2005/06:T559 yrkande 6, 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:T608 yrkande 1.

*Reservation 1 (m)*

*Reservation 2 (fp)*

*Reservation 3 (kd)*

- 2. Inspektionsverksamhet**  
Riksdagen avslår motionerna 2005/06:T609 yrkande 16 och 2005/06:T611 yrkande 2.
- 3. Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post**  
Riksdagen godkänner vad utskottet anført.
- 4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**  
Riksdagen
  - a) godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 19 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m.,
  - b) bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:2 Väg-hållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 54 000 000 000 kr efter 2006,
  - c) godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 300 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m.,
  - d) godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan,
  - e) bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:4 Ban-verket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 28 000 000 000 kr efter 2006,
  - f) bemyndigar regeringen att under 2006 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter 2006,

g) bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter om högst 4 350 000 000 kr under perioden 2007–2014,

h) bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 180 000 000 kr under perioden 2007–2010 och

i) för budgetåret 2006 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i bilaga 1.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 2, 4–7 och 19–21 samt avslår motionerna 2005/06:T559 yrkande 39, 2005/06:T602, 2005/06:T604 yrkande 3 och 2005/06:T608 yrkandena 4 och 18.

## 5. **Rekryteringslots Dalarna**

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om deltagande i Rekryteringslots Dalarna. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkt 3.

## 6. **Affärsverket Statens järnvägar**

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för 2006 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar och

b) godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2006–2008.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkterna 8 och 9.

## 7. **Sjöfartsverket**

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

b) bemyndigar regeringen att för 2006 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar och

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2006–2008.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkterna 10–12.

## 8. **Handelsflottans kultur- och fritidsråd**

Riksdagen godkänner

- a) att högst 19 500 000 kr av inflytande farledsavgifter för 2006 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
- b) regeringens förslag till förändringar av sjömäns välfärdsverksamhet samt förslagen till förändringar av verksamhetens organisation och finansiering.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkterna 13 och 14 samt avslår motion 2004/05:T464 yrkande 17.

*Reservation 4 (m)*

## **9. Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning**

Riksdagen godkänner att de medel som avsatts för kostnader i samband med M/S Estonias förlisning under 2006 skall kunna användas för kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning enligt vad regeringen föreslår. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkt 15.

## **10. Luftfartsverket**

Riksdagen

- a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslår prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- b) bemyndigar regeringen att för 2006 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar och
- c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2006–2008.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:1 utgiftsområde 22 punkterna 16–18.

## **11. Särskilda infrastrukturåtgärder**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:N11 yrkande 13, 2005/06:T201 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T207, 2005/06:T209, 2005/06:T210 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T212 yrkandena 3–6, 2005/06:T213, 2005/06:T214 yrkande 1, 2005/06:T215, 2005/06:T217, 2005/06:T222, 2005/06:T223, 2005/06:T226, 2005/06:T228 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T234, 2005/06:T236 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T238, 2005/06:T252, 2005/06:T253, 2005/06:T254, 2005/06:T255, 2005/06:T258, 2005/06:T261 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T266 yrkandena 1–3, 2005/06:T270 yrkandena 1–4, 2005/06:T271, 2005/06:T277, 2005/06:T278, 2005/06:T279 yrkandena 1–8, 2005/06:T282, 2005/06:T283, 2005/06:T284, 2005/06:T289 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T295, 2005/06:T299 yrkande 2, 2005/06:T303, 2005/06:T307, 2005/06:T315, 2005/06:T316, 2005/06:T317, 2005/06:T320 yrkande 1, 2005/06:T321 yrkandena 1–3, 2005/06:T323, 2005/06:T326



yrkandena 1–3, 2005/06:T327, 2005/06:T332 yrkandena 1, 3, 4 och 8, 2005/06:T333, 2005/06:T334 yrkandena 1–13, 2005/06:T340 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T341, 2005/06:T343, 2005/06:T345 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T349, 2005/06:T351, 2005/06:T352, 2005/06:T353 yrkandena 1–4, 2005/06:T354, 2005/06:T355, 2005/06:T358, 2005/06:T362, 2005/06:T363, 2005/06:T365, 2005/06:T369, 2005/06:T375 yrkandena 1–3, 2005/06:T383, 2005/06:T385 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T387 yrkandena 1–3, 2005/06:T391, 2005/06:T392, 2005/06:T393 yrkande 1, 2005/06:T396, 2005/06:T400, 2005/06:T401 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T402, 2005/06:T405, 2005/06:T407, 2005/06:T410, 2005/06:T411, 2005/06:T412 yrkandena 1–3, 2005/06:T413 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T416 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T419, 2005/06:T421, 2005/06:T434, 2005/06:T436, 2005/06:T437 yrkande 2, 2005/06:T438 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T441 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T443 yrkandena 2–5, 2005/06:T457, 2005/06:T460, 2005/06:T461 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T465, 2005/06:T467, 2005/06:T468, 2005/06:T469 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T470, 2005/06:T480, 2005/06:T481, 2005/06:T482 yrkande 2, 2005/06:T483, 2005/06:T485, 2005/06:T490 yrkandena 1–7, 2005/06:T496 yrkande 1, 2005/06:T497 yrkande 9, 2005/06:T498 yrkandena 1 och 9–11, 2005/06:T499 yrkande 2, 2005/06:T502 yrkandena 1–3, 2005/06:T504, 2005/06:T507, 2005/06:T516, 2005/06:T519, 2005/06:T520, 2005/06:T522, 2005/06:T523, 2005/06:T524, 2005/06:T527, 2005/06:T530, 2005/06:T531, 2005/06:T534, 2005/06:T535, 2005/06:T537, 2005/06:T539, 2005/06:T540, 2005/06:T547, 2005/06:T548 yrkandena 1, 3 och 4, 2005/06:T550, 2005/06:T551, 2005/06:T553, 2005/06:T555, 2005/06:T556, 2005/06:T559 yrkandena 22 och 23, 2005/06:T561 yrkandena 3 och 4, 2005/06:T567 yrkandena 1 och 2, 2005/06:T570, 2005/06:T571, 2005/06:T574, 2005/06:T588, 2005/06:T589, 2005/06:T601, 2005/06:T603 yrkandena 1–5 och 7, 2005/06:T606, 2005/06:T608 yrkandena 8 och 9, 2005/06: MJ350 yrkande 3, 2005/06: MJ439 yrkandena 9–11, 2005/06: N243 yrkandena 3, 4 och 14, 2005/06: N245 yrkande 2, 2005/06: N302 yrkande 7, 2005/06: N304 yrkande 8, 2005/06: N380 yrkande 4, 2005/06: N382 yrkande 7, 2005/06: N438 yrkandena 8–11, 2005/06: N443 yrkandena 8–29 och 2005/06: N474 yrkandena 7–11.

Stockholm den 24 november 2005

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m)<sup>1</sup>, Jarl Lander (s), Erling Bager (fp)<sup>2</sup>, Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd)<sup>3</sup>, Jan-Evert Rådström (m)<sup>4</sup>, Runar Patriksson (fp)<sup>5</sup>, Sven Bergström (c)<sup>6</sup>, Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m)<sup>7</sup>, Börje Vestlund (s), Karin Thorborg (v), Berndt Sköldestig (s) och Mikael Johansson (mp).

<sup>1</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

<sup>2</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

<sup>3</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

<sup>4</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

<sup>5</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

<sup>6</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

<sup>7</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 4

## Redogörelse för ärendet

Riksdagen har på förslag av finansutskottet den 23 november 2005 fastställt ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. I detta betänkande tar trafikutskottet ställning till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer skall fördelas inom den ram som fastställts för utgiftsområdet.

Utskottet behandlar också ett antal andra frågor inom utgiftsområdet som rests dels av regeringen, dels i motioner. Vidare behandlas en rad motionsförslag om underhåll och utbyggnad av främst vägar och järnvägar.

Utskottet har i samband med ärendets beredning haft sammanträffande med företrädare för Näringsdepartementet, Vägverket, Banverket och Rikstrafiken. Information har vidare lämnats om färjetrafiken till Gotland av företrädare bl.a. från Gotlands kommun.

I *bilaga 1* redovisas en förteckning av regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet.

I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för år 2006 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

I *bilaga 3* redovisas regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2006 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

# Utskottets överväganden

## Mål- och resultatfrågor

### Politikområde Transportpolitik

#### Avsnittets innehåll

Enligt budgetlagen gäller att regeringen årligen skall redovisa de mål som åsyftas och de resultat som uppnåtts inom olika verksamhetsområden. Reglerna syftar till att skapa kontrollmöjligheter för riksdagen och ge riksdagen förutsättningar att följa och värdera resultaten i de verksamheter som den beslutat om.

Utskottet behandlar mot denna bakgrund den redovisning regeringen lämnat av mål och uppnådda resultat inom politikområdet Transportpolitik i budgetpropositionen för år 2006 inom utgiftsområde 22. Inledningsvis redovisas kortfattat politikområdets omfattning och vissa av riksdagen fastlagda transportpolitiska utgångspunkter.

I sammanhanget behandlas även regeringens redovisning i budgetpropositionen av genomförda och planerade åtgärder med anledning av dels Riksrevisionens granskning av infrastrukturprojektet Arlandabanan, dels riksdagens tillkännagivande om tillskapandet av en gemensam trafikinspektion.

Vidare behandlar utskottet förslag i följande motioner:

- 2005/06:T559 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2005/06:T608 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2005/06:T609 yrkande 16 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2005/06:T611 yrkande 2 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

#### Politikområdets omfattning och mål

Politikområdet Transportpolitik omfattar sex verksamhetsområden, nämligen Vägar, Järnvägar, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.

Inom det transportpolitiska området är målen utformade på ett hierarkiskt sätt enligt följande:

- övergripande mål,
- delmål,
- mål för verksamheten,
- mål för verksamhetsgrenar.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266 och prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till följande:

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

I målhierarkin ingår vidare etappmål, vilka anger lämpliga steg på väg mot de långsiktiga målen. Etappmålen beslutas av regeringen. Etappmål finns formulerade för alla delmål, med undantag av jämställdhetsmålet. Etappmålen för trafiksäkerhet och miljö är tidssatta och kvantifierade. Det anges således konkret vad som skall uppnås vid en särskild tidpunkt. Etappmålet om funktionshinderades tillgänglighet till transportsystemet är tidssatt. I övrigt är etappmålen formulerade på ett mer övergripande sätt. För de etappmål som inte är tidssatta och kvantifierade har regeringen angivit som sin bedömning att ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas.

Delmålen och etappmålen bryts i sin tur ned till mål för vart och ett av de olika verksamhetsområdena inom politikområdet. Därefter formulerar regeringen i sin styrning av myndigheterna inom politikområdet mål och återrapporteringskrav för de olika verksamhetsgrenarna.

Transportpolitiken vägleds också av ett antal grundläggande principer. En framträdande princip är att infrastrukturavgifter skall baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. Såväl enskilda trafikanter som kommersiella utövare skall via skatter och andra avgifter betala de externa marginalkostnader, som deras användande av infrastrukturen ger upphov till. Andra bärande principer är valfrihet för transportkonsumenterna samt samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag i effektiv konkurrens. Ännu en vägledande princip är att beslut om transporter skall fattas på en så decentraliserad nivå som möjlig

## Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bör godkänna vad utskottet anfört om mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik. Det innebär att en fortsatt utveckling bör ske av mål- och resultatstyrningen. Enligt utskottets mening är det viktigt att det transportpolitiska arbetet vidareutvecklas för att skapa ett hållbart transportsystem. Utskottet konstaterar att ett omfattande utredningsarbete nyligen har avslutats inom transportområdet. Utskottet välkomnar därför den av regeringen under innevarande riksmöte aviserade transportpolitiska propositionen. I avvaktan på regeringens förslag är utskottet inte nu berett att ompröva de grundläggande utgångspunkterna för gällande transportpolitik. Utskottet avstyrker aktuella motionsförslag.

Jämför reservationerna 1 (m), 2 (fp) och 3 (kd).

### **Regeringens bedömning**

I nedanstående tabell sammanfattas regeringens bedömning av målpuppfyllelsen av etappmålen och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen år 2004. Inom parentes i respektive kolumn anges regeringens bedömning för år 2003.

**Måluppfyllelse för de transportpolitiska målen under 2004**

<b>Delmål</b>	<b>Utveckling mot långsiktigt delmål under 2004</b>	<b>Finns etappmål?</b>	<b>Uppfylls etappmål med fastade beslut?</b>	<b>Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2004</b>
<b>Tillgänglighet</b>	Ja (Ja)	Ja, tillsammans med regional utv. (lika), för funktionshinderades tillgänglighet (lika)	Ja delvis (lika) Nej (Nej)	Förbättrad tillgänglighet för väg och järnväg samt för funktionshinderade. Försämring för flyg.
<b>Transportkvalitet</b>	Ja (Ja)	Ja (Ja)	Ja (Ja)	Transportkval. är god och blir successivt allt bättre. Förseningar för flyg.
<b>Trafiksäkerhet</b>	Nej? (Nej)	Ja (Ja)	Nej (Nej)	Oförändrat antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken.
<b>Miljö</b>				
<b>Klimatpåverkan (CO<sub>2</sub>)</b>	Nej (Nej)	Ja (Ja)	Nej (Nej)	Oförändrade utsläpp från vägtrafik och sjöfart. Brister i sjöfartens statistik.
<b>Luftföroreningar</b>	Ja? (Ja)	Ja (Ja)	Ja, delvis (Ja, sannolikt)	Mål för S uppfylls troligen. Målet för NOx uppnås. VOC nås troligtvis inte. Brister i sjöfartens statistik.
<b>Buller</b>	Nej (Ja)	Ja (Ja)	Nej (Nej)	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
<b>Kretsloppsanpassning</b>	Osäkert (Osäkert)	Nej (Nej)	– (–)	Långsam förbättring.
<b>Påverkan på natur- och kulturmiljö</b>	Osäkert (Osäkert)	Nej (Nej)	– (–)	Svårbedömt.
<b>Regional utveckling</b>	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet (lika)	Ja (Ja)	

<b>Delmål</b>	<b>Utveckling mot långsiktigt delmål under 2004</b>	<b>Finns etappmål?</b>	<b>Uppfylls etappmål med fastade beslut?</b>	<b>Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2004</b>
<b>Jämställdhet</b>	Ja? (Ja?)	Nej (Nej)	– (–)	Kvinnor fortsatt dåligt företrädna i beslutsfattande organ. Resmönster finns kartlagt men analys av bakomliggande orsaker saknas.

Källa: Prop. 2005/06:1 utg.omr. 22. Inom parentes anges motsvarande uppgifter för år 2003. S = Svaveloxid, NOx = Kväveoxider, VOC = Flyktiga kolväten.

Regeringen konstaterar för delmålen ett *tillgängligt* transportsystem och en *positiv regional utveckling* att förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner leder till att kvinnor och män får större valmöjligheter och därmed även tillgång till en större lokal arbetsmarknad. Tillgängligheten i vägtransportsystemet har enligt regeringen förbättrats under de senaste åren. Restiderna på de nationella vägarna har förkortats, kollektivtrafikutbudet har ökat och cykelvägarna har blivit fler. Trängseln i och kring de större städerna har dock inte minskat. Även för järnvägstransportsystemet har tillgängligheten förbättrats genom att antalet regionaltåg har ökat kraftigt. För inrikesflyget har dock tillgängligheten för endagsresor försämrats medan kapaciteten räknat efter antalet flygstolar har ökat. Biljettpriserna har blivit dyrare för inrikesresorna medan det blivit allt billigare att flyga utrikes. Tillgängligheten inom sjöfarten bedöms vara god.

När det gäller tillgängligheten för funktionshindrade har vägnätet och flyget fått en större andel nöjda funktionshindrade resenärer jämfört med 2003 medan järnvägens och sjöfartens resultat är oförändrade. Över en treårsperiod har andelen nöjda funktionshindrade resenärer ökat för alla trafikslag utom för flyget som redan tidigare haft störst andel nöjda funktionshindrade resenärer.

Det svenska transportsystemet håller enligt regeringens bedömning genomgående en hög *transportkvalitet*. Allt fler vägar har fått förstärkt bärighet och blivit allt jämnare, särskilt i skogslänen. I järnvägsnätet redovisades färre funktionsstörningar under året, men kostnaderna för underhåll har ökat. Även punktligheten har blivit bättre, särskilt för snabbtågen. Förseeningarna ökade dock inom luftfarten under 2004, främst beroende på den ökade trafiken.

När det gäller *trafiksäkerheten* anges att under år 2004 dödades 480 personer i den svenska vägtrafiken. Det är det lägsta dödstalet sedan mitten av 1900-talet. Flera faktorer har motverkat till att antalet omkomna i trafiken minskat ytterligare. En orsak är ökningen av trafik som delvis är en effekt



av den ekonomiska konjunkturen i samhället. En annan orsak är att de faktiska hastigheterna på vägarna har ökat. Regeringen befarar dessutom att nykterheten i trafiken har försämrats då alkoholkonsumtionen i samhället generellt sett har ökat. Trafikökningen har dock inte medfört en motsvarande ökning av antalet dödade i vägtrafikolyckor, vilket sannolikt bl.a. beror på de insatser som gjorts för ökad trafiksäkerhet. De vägbyggnadsåtgärder som har vidtagits, t.ex. mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser, har haft stor betydelse. Ökad användning av bilbälte, ökad förekomst av krockkuddar i bilar liksom införande av krav på användning av vinterdäck är andra faktorer som anges ha påverkat trafiksäkerheten i positiv riktning.

Enligt regeringens resultatredovisning för *miljömålet* var koldioxidutsläppen år 2004 i stort sett oförändrade jämfört med 2003 trots ett ökat trafikarbete. Detta beror framför allt på den ökade inblandningen av etanol i bensin. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel.

Utsläppen av kväveoxider och kolväten från vägtrafiken fortsätter att minska. Utsläppsmålet för kväveoxider bedöms komma att uppnås och målet för svaveldioxid förväntas sannolikt komma att nås. Utvecklingen för kolväteutsläppen är positiv men för att nå etappmålet krävs ytterligare insatser. När det gäller luftkvaliteten i tätorter visar mätningar för vinterhalvåret 2003/04 att den tidigare kraftiga trenden med minskade halter avtagit och att luftkvaliteten har förbättrats mindre de senaste fem åren. I flera tätorter anges det dock att ytterligare åtgärder krävs, bl.a. inom transportsektorn, för att sänka halterna av kvävedioxid och partiklar i luften i tillräcklig omfattning för att klara miljö kvalitetsnormerna.

Trafikverkens arbete med att åtgärda de värst bullerutsatta bostäderna fortsatte under 2004. Etappmålet för buller bedöms dock bli svårt att nå på grund av den ökande trafiken och att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram.

De angivna transportpolitiska målsättningarna för kretsloppsanpassning och natur- och kulturmiljön är svårbedömda. Trafikverken arbetar med att minska användningen av miljöfarligt avfall och icke förnybart material. Arbetet med kretsloppsanpassning utvecklas positivt.

När det gäller *jämställdhetsmålet* bedömer regeringen att det fortfarande återstår mycket arbete för att uppnå en jämställd representation av kvinnor och män inom transportområdet. Kvinnors perspektiv och värderingar är fortfarande bristfälligt företrädade vid planering, beslut och förvaltning i hela transportsystemet och kvinnor har därför sämre möjligheter att påverka transportsystemets utformning. Regeringen anger att en jämställdhetsanalys genomförts och förklarar sin avsikt att återkomma till riksdagen i samband med en kommande transportpolitisk proposition med överväganden kring delmålet om ett jämställt transportsystem.

I budgetpropositionen redovisar regeringen vidare mål och resultatuppfyllelse för de sex olika verksamhetsområden som ingår i politikområdet. Följande sammanställning återger i korthet regeringens bedömning.

### Måluppfyllelse för verksamhetsgrenarna inom politikområde Transportpolitik

Verksamhetsområde	Regeringens bedömning
Myndighet	
Vägar	Utförda insatser har sammanfattningsvis lett i riktning mot målet om ett tillgängligt transportsystem och en hög transport-kvalitet förutom när det gäller att antalet restriktioner på det statliga vägnätet skall minska. Målet om en positiv regional utveckling bedöms ha uppnåtts genom förkortade restider till viktiga målpunkter. För delmålet om ett jämställt transportsystem redovisas att män i större utsträckning använder bil för att resa till och från arbete samt i arbetet medan kvinnor använder bilen mer för inköp samt för att skjutsa barn till skola eller förskola. För trafiksäkerhetsmålet anges att utvecklingen närmar sig etappmålet 2007 om högst 270 dödade men inte i den takt som krävs för att målet skall uppnås. För målet om en god miljö anges att Vägverkets åtgärder har lett till en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxider och partiklar överskrids dock vid flera vägar.
Järnvägar	Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts verkat i riktning mot att förbättra tillgängligheten och bidra till en positiv regional utveckling. För delmålet om en hög transportkvalitet anges att punktligheten har ökat. Även om godstågsförseningarna har minskat ligger dock dessa långt ifrån målet om en halvering till år 2007. Målet om en säker trafik bedöms som ej uppfyllt med hänsyn till att antalet dödade och svårt skadade var fler år 2004 än föregående år. Detta förklaras delvis av en större plankorsningsolycka. Målet om en god miljö bedöms som delvis uppnått. Energianvändningen i förhållande till transportarbetet minskade under år 2004. Även målet om ett jämställt transportsystem bedöms ha delvis uppnåtts genom viktiga åtgärder.
Banverket	
Järnvägsinspektionen	

Sjöfart Sjöfartsverket Kustbevakningen Rederinämnden Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)	Sammanfattningsvis bedöms måluppfyllelsen som relativt god. Det konstateras dock att det återstår mycket arbete innan målet om jämställdhet inom sjöfarten är uppnådd. Delmålet om en säker sjöfart anges endast ha delvis uppnåtts mot bakgrund av att människor har omkommit och skadats inom sjöfarten. Regeringen anser att Sjöfartsverket gör ett bra internationellt arbete med att utveckla isbrytarverksamheten och driva frågan om en harmoniserad isbrytarreglering. Kustbevakningens mål om att antalet allvarliga olyckor samt att sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska har uppnåtts. Rederinämnden har uppnått målet för sin verksamhet. Verksamhetsmålen för HKF:s verksamhet har i huvudsak uppnåtts.
Luftfart Luftfartsverket Luftfartsstyrelsen	Verksamhetsmålen har i huvudsak uppfyllts. Luftfartsverkets ekonomiska mål för räntabilitet och soliditet nåddes dock inte. Restriktioner för prishöjningar har följts enligt 1993 års riktlinjer.
Interregional kollektiv persontrafik Rikstrafiken	För delmålet om ett tillgängligt transportsystem går utvecklingen åt rätt håll då samverkan mellan biljetter och tidtabeller har förbättrats. Tillgänglighetsmålet för funktionshindrade bedöms bli svårt att uppnå till år 2010 i hela transportsystemet. Kvaliteten på den upphandlade trafiken bedöms generellt sett som god.
Forskning och analys Sika, VTI, Statens haverikommission	Sika har med sin verksamhet bl.a. ökat kunskapen om infrastruktur och tillväxt genom en analys av infrastrukturens betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring. VTI har i huvudsak uppfyllt sina mål och regeringen bedömer att den samlade måluppfyllelsen för institutet har varit god. Haverikommissionen har bidragit till delmålet om en säker trafik. Banverket, Vägverket och Vinnova bedöms generellt sett ha gjort värdefulla insatser inom området. Grund saknas emellertid för en separat analys av måluppfyllelse rörande transportrelaterad forsknings- och utvecklingsverksamhet

## Motionsförslag

Elizabeth Nyström m.fl. (m) konstaterar i motion 2005/06:T604 att regeringen har angett 20 verksamhetsmål för Vägverket. Det är många önskemål om allt från säkrare trafik till ökad jämställdhet mellan kvinnor och män. Motionärerna hade gärna sett något slags prioritering mellan dessa målsättningar, särskilt eftersom regeringen till övervägande del berömmar sig med att ha uppfyllt målsättningarna helt eller delvis. Vidare anges i

motionen att Vägverkets delvis uppfyllda målsättning om att vid utformning av vägtransportssystemet skall makt och inflytande vara jämt fördelat mellan kvinnor och män inte bör tillmätas någon större betydelse när kvinnor och män i stora delar av vårt land tvingas hålla till godo med undermåliga vägar till följd av eftersatt underhåll. Mot denna bakgrund framhålls att en prioritering bör ske bland de transportpolitiska målsättningarna med inriktning mot att höja vägstandarden och öka trafiksäkerheten (yrkande 1).

Motionärerna framhåller vidare att enligt budgetpropositionen överskrider regelbundet den angivna kostnaden för olika infrastrukturprojekt. Motionärerna anser att renodlat sakliga skäl skall vägas in vid infrastrukturprioriteringar för att på så sätt öka säkerheten i kalkylunderlagen. Ur ett demokratiskt perspektiv är det viktigt att skattebetalarna får veta vad infrastruktursatsningar kostar, och att dessa uppgifter är korrekta i så stor utsträckning som är möjligt. Fortsätter rådande ordning, med vad som emellanåt kan betraktas som rena glädjekalkyler, urholkas medborgarnas förtroende för trafikpolitiken. Mot denna bakgrund efterlyses en förbättrad träffsäkerhet vid beräkning av kostnader för infrastrukturprojekt (yrkande 2).

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) framhålls att liksom när det gäller all annan företagsamhet bör fri konkurrens vara grunden också för trafikpolitiken. Fri konkurrens tillgodoser den enskildes val av transportslag vare sig det gäller transport av gods eller människor. Fri konkurrens inom alla transportslag är en förutsättning för att kunna uppnå en hållbar utveckling och ökad tillväxt. Trafiksektorn har alldeles för länge kännetecknats av monopolbildningar, främst statliga sådana. Monopol ger höga priser och sämre service och gör att den enskilda individen kommer i kläm. Dessvärre återstår det fortfarande en hel del att göra på området. Konsekvensen av den bristande konkurrensen är uppenbar. Priser är för höga och rabattsystem försvårar för konsumenten att genomföra sina val. Det är därför angeläget att verklig fungerande konkurrens kan skapas inom alla trafiksektorer, menar Folkpartiet liberalerna (*yrkande 6*).

Johnny Gylling m.fl. (kd) förordar i motion 2005/06:608 en förändrad transportpolitisk inriktning (yrkande 1). Enligt motionärerna fokuserar den socialdemokratiska regeringen och dess stödpartier i alltför hög grad på långsiktigt hållbara transportsystem. Att politiken får en sådan inriktning är mycket angeläget, men det måste råda balans mellan målets två led. Kristdemokraterna anser att det första ledet i det transportpolitiska målet – samhällsekonomisk effektivitet – förbigås i de prioriteringar som regeringen gjort i samband med att planeringsramarna för åtgärder i väg- och järnvägsnätet under perioden 2004–2015 fastställts. Till betydande del hänger detta samman med att investeringar i och underhåll av vägar får stå tillbaka för stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler. De transportpolitiska delmålen har i planeringen utnyttjats på ett sätt som gjort det omöjligt att mäta, jämföra och följa upp infrastrukturåtgärder i förhållande till dessa mål.

## Utskottets ställningstagande

### *Målen för politikområdet*

Utskottet konstaterar att regeringen inte har presenterat några förslag om ändrade mål eller liknande i budgetpropositionen som utskottet har att ta ställning till. Däremot har motionsledes förts fram synpunkter på målen inom transportområdet. Moderata samlingspartiet efterlyser i motion 2005/06:T604 av Elizabeth Nyström m.fl. en prioritering av de verksamhetsmål som getts till Vägverket med inriktning mot att höja vägstandarden och öka trafiksäkerheten. För Folkpartiet understryker Erling Bager m.fl. i motion 2005/06:T559 att som i all annan företagsamhet bör fri konkurrens vara grunden också inom trafikpolitiken. Vidare framhålls från Kristdemokraterna i motion 2005/06:608 av Johnny Gylling m.fl. att det måste råda balans mellan det transportpolitiska målets två led, samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbara transportsystem.

Utskottet konstaterar att de transportpolitiska målen i huvudsak har sitt ursprung från år 1998. Riksdagen lade då fast såväl det transportpolitiska målet som olika delmål för politikområdet. Målen, som hade föregåtts av omfattande utredningar och diskussioner, konstruerades för att vara långsiktiga till sin natur och var menade att gälla som övergripande riktlinjer under en längre tidsperiod. Enligt utskottets mening finns det anledning att ständigt bedriva ett transportpolitiskt utvecklingsarbete. Förändrade transportbehov, teknisk utveckling, nya forskningsrön, ändrade ekonomiska förutsättningar, internationella omvärldsförändringar, uppkomna eller förväntade miljökonsekvenser och forskjutningar i värderingar i samhället är några faktorer som gör det angeläget att från tid till annan se över transportpolitikens utgångspunkter och principer.

Utskottet välkomnar därför att regeringen har aviserat en transportpolitisk proposition som förutsätts redovisas för riksdagen under innevarande riksmöte. Enligt vad utskottet erfarit kommer propositionen att spänna över hela transportområdet, dock med tonvikt på kollektivtrafik. Propositionen skall präglas av konsumentperspektiv och syfta till att på olika sätt göra det bättre för transportkonsumenter och transportköpare. Propositionen förutsätts också komma att behandla övergripande frågor som de transportpolitiska målen, strategier, processer, transportslagens kostnadsansvar samt forskning och utveckling.

Enligt utskottets mening förefaller det mot denna bakgrund mindre välbetänkt att föregripa regeringens kommande proposition genom att nu behandla de övergripande utgångspunkterna för transportpolitiken. I sammanhanget vill utskottet vidare hänvisa till att en rad motioner har väckts under den allmänna motionstiden, såväl från hösten 2004 som hösten 2005, som tar upp olika frågor om mål, utgångspunkter och principer för transportpolitiken. Enligt utskottets mening är de transportpolitiska utgångspunkterna av stor samhällselig betydelse. En samlad behandling av dessa förslag bör därför ske i riksdagen. Vi är därför mot denna bakgrund inte

beredda att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2005/06:T604 yrkande 1 (m), 2005/06:T559 yrkande 6 (fp) och 2005/06:608 yrkande 1 (kd).

I det följande redovisar utskottet vissa utgångspunkter och viktiga frågeställningar när det gäller målformuleringen inom politikområdet Transportpolitik. Utskottet återkommer till dessa frågor på politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

I samband med behandlingen av mål- och resultatstyrningsfrågor hösten 2004 (bet. 2004/05:TU1) framhöll utskottet att inom det ramverk som utgörs av det övergripande målet och delmålen finns det behov av ett fortsatt utvecklingsarbete, bl.a. genom att etappmål tas fram för alla delmål. Vidare ansåg utskottet bl.a. att målen skall formuleras utifrån den politiska viljeinriktningen, inte utifrån vad som är enkelt mätbart. I de fall målen inte är kvantitativa var det dock nödvändigt att till dessa foga relevanta och allmänt accepterade resultatindikatorer.

Utskottet vill återigen betona betydelsen av att arbetet med att ytterligare konkretisera innebörden av alla mål fortsätter. Det fortsatta utvecklingsarbetet måste bedrivas i syfte att underlätta uppföljningen av resultaten inom området, samtidigt som det skall underlätta diskussioner om tillståndet och utvecklingen inom området. Utskottet förutsätter att dessa frågor kommer att uppmärksammas inom ramen för den förestående behandlingen i riksdagen av den aviserade transportpolitiska propositionen jämte motioner.

### *Resultatredovisning*

Utskottet vill inledningsvis klargöra synen på *behovet av resultatredovisning*. Under senare år har den del av utskottets arbete som består i att följa upp och utvärdera hur riksdagens beslut genomförts och vilka resultat de fått getts en ökad tyngd. Utöver årlig granskning av budgetdokument och andra skrivelser från regeringen har utskottet tagit initiativ till särskilda granskningar. Det har gällt formerna för planeringen av vägar och järnvägar samt transportforskningen. Vidare pågår för närvarande ett uppföljningsprojekt om det nya regelverket för sjöfartsskydd. I sammanhanget kan även nämnas att utskottet under senare år sökt lägga en ökad tonvikt vid offentliga utfrågningar för att följa upp olika frågor inom politikområdet.

Utskottets förändrade arbetsinriktning ligger i linje med det utvecklingsarbete som pågår inom riksdagen. Inom riksdagen har frågan behandlats av Riksdagskommittén som när det gäller dialogen mellan riksdagen och regeringen i mål- och resultatfrågor betonat att riksdagen måste vara en kompetent mottagare av resultatredovisningar och kunna avge styrinformation till regeringen som svar på den överlämnade resultatinformationen. Riksdagen har vidare uttalat att det är av stor vikt att formerna för en fördjupad samverkan i resultatdialogen mellan riksdagsutskotten och regeringen utvecklas ytterligare.

Utskottet kan vidare konstatera att karakteristiskt för politikområdet Transportpolitik är en långtgående delegering av befogenheter från riksdagen till regeringen och vidare till de statliga trafikmyndigheterna. Denna styrkedja förutsätter tydliga mål och väl formulerade återrapporteringskrav som är kopplade till målen. För att utskottet skall ha möjlighet att följa upp, kontrollera och ompröva verksamheter behövs sålunda resultatinformation som är både tydlig och rättvisande. När det gäller utskottets budgetberedning för år 2006 har mot denna bakgrund och i syfte att få en fördjupad bedömning av uppnådda verksamhetsresultat företrädare för såväl Vägverket som Banverket inför utskottet redovisat uppnådda resultat.

När det gäller *årets resultatredovisning* bedömer utskottet att en fortsatt utveckling av formerna för mål- och resultatstyrningen i regeringens budgetdokument har skett. Utskottet värdesätter detta. Det skapar bättre underlag för regering och riksdag att kunna bedöma värdet av insatta resurser i förhållande till politiskt beslutade mål. Fortfarande är det dock svårt att på vissa områden bedöma graden av måloppfyllelse. Verksamhetsmålen är numera i flera fall tydligt uttryckta i form av ekonomiska och verksamhetsmässiga mål men i vissa andra fall formulerade som att myndigheterna skall medverka till, verka för, främja, utveckla, stödja, förbättra och minska vissa problem. I redovisningen anges också många mål som ”delvis uppfyllt”. Detta kan förklaras av mindre tydliga etappmål men också bristande resultatindikatorer.

Utskottet ser med intresse på att regeringen i sin redovisning numera även anger skatteutgifter som kan hänföras till politikområdet Transportpolitik. Det gäller bl.a. nedsättning av mervärdesskatt för personbefordran (3,7 miljarder kronor för år 2005) och sjöfartsstöd till last- och passagerarfartyg i internationell trafik (1,8 miljarder kronor för år 2005). Enligt utskottets mening ger redovisningen ökade förutsättningar för en samlad bedömning av statliga åtgärder inom politikområdet.

För en verksamhet har informationen i budgetdokumentet minskat. Det gäller Rikstrafiken där den tidigare redovisningen av statens stöd fördelat på transportslag och resenär utgått. Enligt utskottets mening är det lämpligt att statens medel för upphandling kan användas fritt mellan trafikslagen. Det bidrar till ökad flexibilitet och borgar för att verksamheten kan ske kostnadseffektivt. Med hänvisning till de avsevärda medel som staten årligen anvisar för ändamålet finns dock skäl att redovisningen i efterhand görs mer detaljerad vad gäller exempelvis kostnaden för upphandlingen fördelat regionalt eller efter färdmedel.

I fjolårets budgetbetänkande förutsatte utskottet en fortsatt utveckling av resultatredovisningen för politikområdet Transportpolitik. Det gällde bl.a. att en utveckling av mål- och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisningen samt jämförelser över tid och med andra länder. Utskottet konstaterar att detta önskemål kvarstår trots fortsatta insatser.

När det gäller motion 2005/06:T604 yrkande 2 (m), som riktar kritik mot att den angivna kostnaden för olika infrastrukturprojekt ofta överskrids, anser utskottet det viktigt med en god överensstämmelse mellan budget och utfall. Utskottet har därvid ingen annan uppfattning än motionärerna. Utskottet förutsätter att kostnadsberäkningar i samband med planeringen av trafikens infrastruktur sker med omsorg. Utskottet förutsätter att så sker och kommer fortsättningsvis att följa denna fråga.

Utskottet konstaterar att regeringens resultatredovisning visar att utvecklingen under 2004 på ett flertal områden skett i enlighet med utfästa långsiktiga delmål. Ett antal etappmål bedöms uppfyllas med fattade beslut. Transportsystemets tillgänglighet och kvalitet bedöms exempelvis som god och utvecklas i rätt riktning. Däremot bedöms att målen inom områdena trafiksäkerhet och miljö bli svåra att nå. Vidare redovisas att järnvägens persontrafik minskat i omfattning medan godstrafiken på järnväg, trots en volymmässig ökning, tappat marknadsandelar. Utskottet avser att återkomma till dessa frågor i samband med förestående behandling av den aviserade transportpolitiska propositionen jämte motioner.

### *Sammanfattning*

Utskottet anser att riksdagen bör godkänna vad som anförts om en fortsatt utveckling av mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik. Det innebär bl.a. att en utveckling bör ske av mål- och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisningen samt jämförelser över tid och med andra länder. Utskottet förutsätter att dessa redovisade utgångspunkter och frågeställningar uppmärksammas och beaktas inom ramen för den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2005/06:T559 yrkande 6 (fp), 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 (m) och 2005/06:T608 yrkande 1 (kd).

## **2 Arlandabanan**

### *Bakgrund*

Arlandabanan är det första infrastrukturprojektet i Sverige i modern tid som genomförts såsom ett av staten och det privata näringslivet samfinansierat projekt. Det är också det första projektet där de affärsmässiga, finansiella och operationella riskerna delas mellan staten och näringslivet.

Riksrevisionen har granskat infrastrukturprojektet Arlandabanan, främst utifrån frågeställningarna om projektet styrs i enlighet med riksdagens beslut och om riksdagen fått sådan information att den kunnat följa projektets utveckling. Resultatet har redovisats i Riksrevisionens rapport RiR 2004:22. Riksrevisionens styrelse har överlämnat sin framställning angående Arlandabanan (framst. 2004/05:RRS9) till riksdagen med sina överväganden och förslag med anledning av granskningen.



Riksdagen har den 20 april 2005 (bet. 2004/05:TU8, rskr. 2004/05:213) gett regeringen till känna att regeringen bör utveckla sin styrning av A-Banan Projekt AB (A-Banan). Riksdagen anser vidare att ett tydliggörande av A-Banans uppgifter främst i förhållande till de transportpolitiska målen är nödvändig. Vidare förutsätts att en samlad utvärdering av såväl effekterna av järnvägsförbindelsen till Arlanda som den valda finansieringsformen utförs och redovisas för riksdagen.

### *Regeringen*

Regeringen lämnar i budgetpropositionen information med anledning av Riksrevisionens rekommendationer. Följande sammanställning redovisar Riksrevisionens rekommendationer och regeringens redogörelse över viktiga eller planerade åtgärder.

Riksrevisionens rekommendation:	Regeringens redovisning:
Regeringen bör tydliggöra A-Banans uppdrag genom att precisera vilka samhällsintressen A-Banan har till uppgift att infria. A-Banan bör åläggas att till regeringen och berörda myndigheter rapportera hur statens ekonomiska och transportpolitiska intressen och risker skall utvecklas i samfinansieringsprojektet. A-Banan bör åläggas att till regeringen redovisa avtal och överenskommelser som bolaget ingår som kan få konsekvenser av betydelse för staten.	Vid kommande extra bolagsstämma har ägaren, representerad av Banverket och Luftfartsverket, för avsikt att precisera de samhällsintressen som bolaget har att ta till vara. Vidare kommer A-Banans rapporteringskyldighet om hur projektet utvecklas att tydliggöras genom förslag till ändringar och preciseringar i bolagsordningen. Föreslagna ändringar skall därefter godkännas av regeringen.
Regeringen bör göra en samlad redovisning av de statliga åtagandena i projektet till riksdagen i enlighet med vad trafikutskottet förutsatte i samband med att riksdagen godkände proposition 1993/94:213.	Regeringen redovisar en samlad beskrivning av statens åtaganden i budgetpropositionen.
Regeringen bör besluta att en samlad utvärdering av effekterna av järnvägsförbindelsen till Arlanda och av samfinansieringsprojektet skall genomföras i god tid före 2010 då staten har möjlighet att lösa ut A-Train AB.	Regeringen avser att genomföra en samlad utvärdering av projektet inför den omförhandling av avtalet som är möjlig 2010.
I beredningen av Riksgäldskontorets förslag om hur lån med kreditrisk till näringslivet bör hanteras, bör regeringen beakta de problem som redovisats rörande A-Train AB:s villkorslån.	Riksgäldskontoret har på uppdrag av regeringen lämnat förslag om hur lån med kreditrisk till näringslivet bör hanteras med avseende på bl.a. värdering av kreditrisk och ansvarsfördelning. Riksgäldskontoret har beaktat detta i sin hantering av A-Train AB:s villkorslån.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare konstaterat att Arlandabanan varit framgångsrik i den meningen att byggandet av järnvägsanläggningen genomförts inom uppställda ekonomiska ramar samt att flygpendlingstrafiken bedrivs med avsedd turtäthet (bet. 2004/05:TU8). Utskottet har vidare instämt i Riksrevisionens syrelses slutsatser att såväl styrningen och uppföljningen av samfinansieringsprojektet som redovisningen av projektutveckling till regering och riksdag varit otillräcklig.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen i budgetpropositionen har lämnat en i flera avseenden utförlig redovisning av vidtagna och planerade åtgärder i enlighet med de utgångspunkter som Riksrevisionen efterlyst och riksdagen riktat tillkännagivanden om. Det gäller exempelvis redovisningen av de samlade statliga åtagandena i projektet. Beskrivningen ligger enligt utskottets mening väl i linje med finansutskottets uttalanden i samband med att myndigheten Riksrevisionen inrättades om att redovisningen bör vara både samlad och fyllig (bet. 2002/03:FiU20).

När det gäller frågan om vilka samhällsintressen som det statliga projektbolaget A-Banan AB har att företräda och hur A-Banans rapporteringsansvar bör utformas anges att regeringens beredning ännu inte slutförts. Enligt underhandsbesked förväntas regeringen senare under året godkänna en förändrad bolagsordning för projektbolaget som tydligare klargör efterlysta utgångspunkter. För frågan om hur projektet uppfyller de transportpolitiska målen lämnas ingen redovisning. Däremot anges att denna fråga kommer att analyseras och genomföras i god tid före år 2010 då staten har möjlighet att lösa ut A-Train AB.

Enligt utskottets uppfattning är det viktigt att den efterlysta redovisningen lämnas så snart förutsättningar för detta föreligger. Genom att samhällsintressen för närvarande inte har meddelats saknar projektbolaget skyldighet att främja viktiga samhällsintressen. Utskottet vill vidare tillägga att med tanke på det politiska intresse som finns kring frågor om olika offentliga och privata samverkanslösningar (OPS) föreligger ett politiskt behov av att få en samlad transportpolitisk analys av projektet. Utskottet ser därför fram emot den förutskickade redovisningen.

## Inspektionsverksamhet

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att regeringen dels tillkallat en särskild utredare för att inrätta en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamheten, dels uppdragit åt trafikinspektionerna att ytterligare utveckla sitt samarbete. Med hänvisning till pågående beredningsarbete avstyrks två motionsförslag om att åtskilja väg- och sjöfartsinspektionen från Vägverket respektive Sjöfartsverket.

Jämför särskilt yttrande 1 (s).

### *Bakgrund*

Trafikutskottet anordnade hösten 2004 en utfrågning om inspektionsverksamheten inom transportområdet. Mot denna bakgrund och ett antal motioner behandlade riksdagen den 16 november 2004 utskottsbetänkande 2004/05:TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen. Behandlingen fick som resultat ett tillkännagivande av riksdagen med utgångspunkt att en gemensam trafikinspektion skall tillskapas under första halvåret 2006 (rskr. 2004/05:64). I sammanhanget ansåg riksdagen att frågor om en trafikansvarslag och om olycksutredningar borde aktualiseras. Enligt tillkännagivandet skulle regeringen snarast tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skall vara organiserad. Regeringen skulle vidare enligt tillkännagivandet senast i budgetpropositionen för 2006 redovisa hur arbetet fortskrider.

### *Regeringen*

Regeringen anger att efter riksdagens tillkännagivande har regeringen gett de berörda inspektionerna och myndigheterna i uppdrag att särskilt redovisa pågående samarbete med avseende på erfarenhet, förebyggande verksamhet, metodfrågor, kvalitetsfrågor, tillsynsmetodik m.m. Redovisningarna, som lämnades den 1 mars 2005, tyder enligt regeringen på att nuvarande samarbete inte haft några påtagliga effekter. I redovisningarna framhålls att samarbetet trots goda intentioner varit begränsat och att den främsta orsaken till detta är de olikheter som finns mellan inspektionsverksamhet för olika trafikslag i fråga om ansvar, roller och arbetssätt. Ett visst behov av samordning konstateras dock av Järnvägsstyrelsen för situationer där de olika trafikslagen kommer i konflikt med varandra, som t.ex. vid plankorsningar mellan väg och järnväg.

Regeringen bedömer att de överväganden som förs fram i trafikutskottets betänkande motiverar att de berörda myndigheterna och inspektionerna ser över och fördjupar det samarbete som förekommer. Därför har regeringen gett Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och

Vägförmyndigheten i uppdrag att fr.o.m. den 1 juli 2005 ytterligare utveckla och dokumentera sin samverkan och därvid beakta vad som sägs i trafikutskottets betänkande 2004/05:TU4.

Enligt regeringen krävs åtgärder i form av såväl lagstiftning som organisationsöversyn för att organisatoriskt sammanslå inspektionsverksamhet för olika trafikslag. Frågor som rör trafikinspektionernas organisation m.m. behöver därför utredas i vidare bemärkelse innan slutlig ställning till hur en framtida organisation kan utformas kan tas. Regeringen har för avsikt att uppdraga åt en särskild utredare att se över dessa frågor. Utredaren behöver enligt regeringen minst ett år för sitt arbete, vilket medför att en ny organisation inte kan genomföras 2006. Av budgetpropositionen framgår att under den tid utredaren arbetar skall berörda verksamheter utveckla sin samverkan enligt det uppdrag regeringen tidigare lämnat.

### **Motionsförslag**

Kristdemokraterna framhåller i motion 2005/06:T611 att en viktig säkerhetsfråga är Sjöfartsinspektionens ställning. Integritet är ett nyckelord i alla säkerhetssammanhang. Motionärerna anser att Sjöfartsinspektionen skall vara en fristående myndighet och inte lyda under Sjöfartsverket. Glädjande nog fattade riksdagen detta beslut 2004 men regeringen har ännu inte påbörjat att utreda inrättandet av en gemensam trafikinspektion. För detta förtjänar enligt motionärerna regeringen kritik. Enligt motionen bör riksdagen mot denna bakgrund rikta ett tillkännagivande till regeringen om att skilja Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket (yrkande 2).

Kristdemokraterna framhåller vidare i motion 2005/06:T609 att riksdagen uppdrog 1999 till regeringen att inrätta en fristående vägförmyndighet. Regeringen åstadkom dock en halvmesyr när man 2003 inrättade vägförmyndigheten som en del i Vägverket. Kristdemokraterna anser att riksdagens beslut avsåg en vägförmyndighet fristående från Vägverket. Motionärerna erinrar om att riksdagen beslutade under 2003 om en uppdelning av Luftfartsverket i syfte att skapa en självständig inspektion för att undvika de trovärdighets- och effektivitetsproblem som är en risk när produktions- och kontrollfunktioner ligger på samma myndighet. På motsvarande sätt har Kristdemokraterna föreslagit att vägförmyndighet inrättas som en egen myndighet fristående från Vägverket. Vid 2004/05 års riksmöte beslutade riksdagen, med bl.a. Kristdemokraternas motion som underlag, att samtliga trafikinspektioner skulle sammanföras till en enhet och skiljas ifrån respektive trafikverk. Detta skulle ske under 2006 och redovisas i årets budgetproposition av regeringen. Nu visar det sig att regeringen ännu inte tillsatt någon utredare utan enbart har tillfrågat trafikverken och inspektionerna om de samarbetar med varandra. Detta är helt otillfredsställande och Kristdemokraterna begär att riksdagens beslut respekteras och verkställs snarast.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att säkerhets- och skyddsfrågor inom transportområdet är av stor betydelse. Det följer av att riksdagen i full enighet har lagt fast att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen skall dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Utskottet vill vidare lägga till att med den omfattande mål- och resultatstyrning som förekommer på transportområdet är tillsyn och uppföljning en nödvändig förutsättning för att trygga utvecklingen av ett säkert och effektivt trafiksystem. Enligt utskottets uppfattning innebär detta att organisationsfrågor inom området bör tillmätas en stor och strategisk betydelse.

Företrädare för Näringsdepartementet har inför utskottet redovisat de åtgärder som vidtagits med anledning av riksdagens tillkännagivande hösten 2004. Av redogörelsen framgick bl.a. följande:

- Regeringen har efter redovisningar från de berörda inspektionerna och myndigheterna den 21 april 2005 gett Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen i uppdrag att ytterligare utveckla och dokumentera sin samverkan och beakta vad som anges i trafikutskottets betänkande.
- Regeringen har den 6 oktober 2005 beslutat om direktiv för en särskild utredare i syfte att göra en översyn av säkerhets- och skyddsfrågor inom transportområdet. Enligt regeringens direktiv för uppdraget skall utredaren undersöka hur man kan inrätta en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamhet som rör kontroll av att krav i fråga om säkerhet och skydd inom transportområdet är uppfyllda (dir. 2005:108). Uppdraget skall redovisas senast den 31 december 2006.

Utskottet konstaterar nu att regeringen såväl tillkallat en särskild utredare för att se över inspektionsverksamheten för att den skall vara organiserad på ett så ändamålsenligt och effektivt sätt som möjligt som uppdragit åt berörda inspektioner att ytterligare utveckla sitt samarbete.

Utskottet konstaterar dock att den av riksdagen förutsedda tidsplanen för en omorganisation på inspektionsområdet inte kan infrias. Av de direktiv som regeringen meddelat för utredningen framgår vidare att utredarens uppdrag vidgats från frågan om hur en gemensam inspektion skall vara organiserad till att även innefatta mer förutsättningslösa frågor om inspektionsverksamhetens bedrivande.

Utskottet är medvetet om att verk och myndigheter på transportområdet i dag inte är organiserade på ett sådant sätt att jämförbar verksamhet för varje trafikslag lätt kan avskiljas för att bilda en trafikslagsövergripande verksamhet. Berörd verksamhet som i dag bedrivs inom transportområdet består såväl av normgivning som av tillståndsgivning och tillsyn och har organiserats på delvis skilda sätt för de olika trafikslagen. Enligt utskottets mening är det dock viktigt att riksdagens tillkännagivande hanteras utan

onödigt dröjsmål och med omsorg. Utskottet förutsätter därför att utredningsarbetet och fortsatt beredningsarbete bedrivs med den skyndsamhet som frågans vikt nödvändiggör och med den inriktning som riksdagen ställt sig bakom.

När det gäller de motionsförslag som väckts i ärendet konstaterar utskottet att Kristdemokraterna genom Johnny Gylling m.fl. i två motioner föreslår att två inspektionsfunktioner åtskiljs från sina respektive huvudmyndigheter. Det gäller motion 2005/06:T609 yrkande 16 om att åtskilja Vägtrafikinspektionen från Vägverket och motion 2005/06:T611 yrkande 11 om att åtskilja Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket.

Utskottet upprepar sitt tidigare ställningstagande om vikten av självständiga inspektioner. Det får, menar utskottet, aldrig finnas anledning för allmänheten att betvivla att inspektionsverksamheten inte utförs på ett oberoende sätt. Inom transportområdet har också ett utvecklingsarbete skett som resulterat i att såväl Luftfartsstyrelsen som Järnvägsinspektionen nyligen inrättats som självständiga myndigheter. Även när det gäller sjöfartsinspektionen och vägtrafikinspektionen har åtgärder vidtagits för att ytterligare säkerställa ett självständigt agerande.

Enligt utskottets mening vore det olämpligt att nu föregripa pågående utredningsarbete genom att inrätta fristående myndigheter inom trafikslagen väg- och sjöfart. Utskottet anser i stället att riksdagens tidigare uttalande från hösten 2004 om en översyn för att bilda en trafikslagsövergripande organisation för inspektionsverksamhet för säkerhet och skydd inom transportområdet bör avvaktas.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna 2005/06:T609 (kd) yrkande 16 och 2005/06:T611 (kd) yrkande 11. Syftet med motionerna om att skapa en fristående inspektionsverksamhet förutsätts dock komma att tillgodoses.

# Politikområde IT, elektroniska kommunikationer och post

## Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna vad utskottet anfört om en fortsatt utveckling av mål- och resultatstyrningen inom området. Enligt utskottet är fortsatta och intensifierade insatser angelägna för att klarlägga bl.a. effekterna av olika åtgärder för målen inom politikområdet. I det sammanhanget framhåller utskottet värdet av en redovisning av uppnådda resultat för politikområdet som helhet och över tiden i syfte att få en mer samlad bild av utvecklingen.

### Avsnittets innehåll

Enligt budgetlagen gäller att regeringen årligen skall redovisa de mål som åsyftas och de resultat som uppnåtts inom olika verksamhetsområden. Reglererna syftar till att skapa kontrollmöjligheter för riksdagen och ge riksdagen förutsättningar att följa och värdera resultaten i de verksamheter som den beslutat om.

Utskottet behandlar mot denna bakgrund den redovisning regeringen lämnat av mål och uppnådda resultat inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post i budgetpropositionen för år 2006 inom utgiftsområde 22. Inledningsvis redovisas kortfattat politikrådets omfattning och vissa av riksdagen fastlagda transportpolitiska utgångspunkter.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet under hösten 2005 behandlar politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post i två särskilda betänkanden. Det gäller dels frågor om post- och kassafrågor i betänkandet Post- och kassaservice (bet. 2005/06:TU3), dels olika IT- och telefrågor i betänkandet Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (bet. 2005/06:TU4).

### Politikrådets omfattning och mål

Politikområdet omfattar informationsteknik, elektronisk kommunikation, informationsteknik, postkommunikation, grundläggande kassaservice samt alarmeringsfunktionen 112.

Målet för *IT-politiken* är att Sverige skall som första land bli ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256). Regeringen har i propositionen Från IT-politik för samhäl-

let till politik för IT-samhället föreslagit att målet för IT-politiken skall ändras till att Sverige skall vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175).

Målen för *sektorn elektronisk kommunikation* är att enskilda och myndigheter skall få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna skall ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige skall i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna skall vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov.

De främsta medlen för att uppnå detta skall vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten skall 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).

Det *postpolitiska* målet är att det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst 20 kilogram. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Målet för den *grundläggande kassaservicen* är att alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125).

## Mål och resultat

### *Informationsteknik*

Regeringen anger beträffande *tillgänglighet* att satsningarna på utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet fortgår. Totalt har ca 5,25 miljarder kronor av statliga medel avsatts för bredbandsutbyggnaden. PTS redovisar i rapporten Bredband i Sverige 2005 att antalet kilometer nät av fiber och radio har ökat till 207 000 kilometer. Detta är en ökning med 12 % jämfört med föregående år. I rapporten konstateras också att andelen tätorter, där det finns ett områdesnät i någon del av tätorten, utgör drygt 94 % av samtliga Sveriges 1 936 tätorter. Tillgången till informationstekniken är hög i Sverige. Stödet till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet är, vid sidan om utbildningssektorns insatser och personaldatorreformen, den ekonomiskt mest omfattande insatsen inom IT-politiken.

Det är enligt regeringen för tidigt att utvärdera effekten av detta stödprogram. En utvärdering bör genomföras efter det att satsningen avslutats. Utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet fortskrider och engagemanget från kommuner och län är stort kring dessa frågor. I den uppföljning som genomförs av Sveriges Kommuner och Landsting



och projektet Länssamverkan–bredband har noterats ett ökande antal orter med IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Detta kan även ses i antalet upphandlingar och användandet av stöden till kommuner. Dessamma kan även sägas om antalet ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader. Regeringen bedömer att allteftersom IT-infrastrukturen byggs ut i kommunerna kommer antalet ansökningar om skattereduktion att öka, något som redan nu börjar märkas.

Beträffande *informationssäkerhet* anges att på två år har PTS i Sitic (Sveriges IT-incidentcentrum) skapat en fungerande och internationellt etablerad organisation. Verksamhet bedrivs inom samtliga fyra delar av regeringssuppletet, dvs. incidentrapportering, spridning av information om hot och risker, förebyggande arbete och statistik.

Enligt propositionen kan Sverige inte på egen hand säkerställa en tillförlitlig drift av Internet. Politiken syftar därför till att tillsammans med Internetintressenter såväl inom landet som utomlands skapa underlag för de åtgärder som är möjliga att vidta i Sverige. De utredningar och åtgärder PTS vidtagit på regeringens uppdrag som rör Internets säkerhet och tillförlitlighet har även en kunskapshöjande funktion för Internetanvändare. Den särskilda webbplats för information om Internetsäkerhet som myndigheten driver har fått gott genomslag.

### *Elektronisk kommunikation*

När det gäller sektorn elektronisk kommunikation anges att de främsta medlen för att uppnå målet skall vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten skall 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).

Under 2004 och 2005 har intresset för tillträde till accessnätet och tillhörande installationer, LLUB, tagit ordentlig fart och en allt större andel av de alternativa operatörernas DSL-kunder är anslutna genom användning av LLUB. LLUB:s andel av den totala tillväxten genom DSL var i juni 2005 ungefär 50 %.

PTS bedömer att per den sista december 2004 var nästan 28 % av hushållen uppkopplade till Internet via någon form av fast anslutning. Jämfört med året innan har denna andel ökat från 21 %. ADSL är den anslutningsform som har störst antal hushållskunder på marknaden för fasta anslutningar och utgör nu 25 % av den totala marknaden för Internetanslutningar till hushåll. Andelen ökar dessutom, på ett år ökade antalet hushållskunder avseende ADSL med 48 %. Lan-nät och kabel-tv-nät hade 8 % vardera av den totala hushållsmarknaden.

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under perioden och de åtgärder som PTS vidtagit medverkat till att uppfylla målet för politikområdet. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna, vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. Genom

PTS arbete enligt lagen om elektronisk kommunikation med marknadsanalyser, beslut om särskilda skyldigheter och PTS tillsynsarbete ökar regleringens genomslag på marknaden.

Av budgetpropositionen framgår att på den svenska marknaden finns ett mycket stort antal operatörer som erbjuder tjänster och antalet ökar. Allt fler har fast anslutning till Internet, vilket medger högre överföringshastigheter jämfört med uppringd access. Möjligheten att erbjuda fast telefoni även i andra nät än i Telia Sonera AB:s traditionella kopparnät har nu blivit en kommersiell realitet. Marknaden för abonnemang visar en begynnande konkurrens där det förut i praktiken varit monopol. Denna utveckling ser regeringen som mycket positiv. Allteftersom fler kunder går över till alternativa fasta anslutningar och eftersom åtskilliga konsumenter bara har möjlighet att ansluta sig till bredband via Telia Sonera AB:s kopparaccessnät, har betydelsen av andra operatörers tillträde till det traditionella accessnätet ökat. Detta kan ske via LLUB eller via bitströmtillträde. På båda dessa marknader har PTS funnit att Telia Sonera AB har ett betydande inflytande. Tillgång till kopparaccessnätet för andra operatörer har störst betydelse i de områden där några alternativa anslutningsformer som t.ex. Lan-nät och kabel-tv-nät inte erbjuds konsumenterna.

Även om den förbättrade konkurrenssituationen på mobilmarknaden kan betecknas som skör är den förmodligen bättre än någonsin, till nytta för konsumenten både vad gäller utbudet av tjänster, valmöjligheter bland operatörer samt priser. Regeringens bedömning är att det finns utrymme för ytterligare konkurrens, både avseende mobila taltjänster och mobila datatjänster.

### *Post*

Regeringen anger för det postpolitiska målet att några stora förändringar inte har inträffat på den svenska postmarknaden under det gångna året. De årliga brevvolymer, på ca 3,3 miljarder adresserade försändelser, kännetecknas av en svagt nedåtgående trend som dock var något lägre än tidigare år. Orsaken till de minskande brevvolymer är främst övergången till elektronisk kommunikation. Som ett exempel nämns att över en miljon svenskar 2004 lämnade in sin inkomstdeklaration elektroniskt till Skatteverket.

Resultatet av de mätningar som gjorts av uppnådda befordringstider visar att 95,6 % av de försändelser (exklusive sändningar) som lämnats in i rätt tid för övernattsbefordran kom fram nästa dag. Detta är 0,1 procentenhet lägre än föregående år. Inom tre arbetsdagar hade 99,9 % av försändelserna delats ut, vilket är 0,1 procentenhet högre än föregående år.

För personer med funktionshinder och för äldre har tillgången till viktiga tjänster inom postområdet, såsom blindskriftsförsändelser och utsträckt postservice via lantbrevbärare, säkrats genom att PTS har upphandlat dessa tjänster.

Bedömningen av om servicenivån är godtagbar grundas på den omfattning av service som hittills funnits. Servicenivån skall, för att anses godtagbar, inte försämrats generellt för konsumenterna vare sig vad gäller fysisk tillgänglighet eller tjänsteutbud. Övergången till Posten AB:s nya servicenät har inneburit ett ökat antal fasta servicepunkter som tillhandahåller postservice och generösare öppettider. Det finns emellertid alltid vid förändringar enskilda konsumenter som drabbas medan andra vinner på förändringen. Ett helt likformigt servicenät över hela landet anges vara realistiskt med tanke på de olika geografiska och befolkningsmässiga betingelser som råder i olika delar av landet. Förutom det fysiska avståndet påverkas tillgängligheten också av faktorer som trafiksituationen, vägnätets utformning och val av färdmedel. En annan viktig förutsättning som måste beaktas är vilka tjänster som tillhandahålls vid servicestället.

Den sammanlagda bedömningen när det gäller den fysiska tillgängligheten till Posten AB:s servicenät är att den väl uppfyller de krav som ställs gällande den samhällsomfattande posttjänsten och att kundernas behov tillgodoses, förutom då det gäller personer med funktionshinder som inte har fullgod tillgång till service hos samtliga Posten AB:s partner. Tillgänglighet för rörelsehindrade personer är på många serviceställen ett problem och förbättringar måste ske så att även konsumenter med funktionshinder får full tillgång till service även hos Posten AB:s partner.

Arbetet med att tillgodose äldre och funktionshindrades behov av posttjänster bedrivs av PTS i dialog med Handikappombudsmannen (HO) och De handikappades riksförbund (DHR). I slutet av 2004 hade 378 serviceställen identifierats som inte uppfyller de kriterier som ställts upp av Posten AB efter samråd med berörda organisationer avseende fysisk tillgänglighet. Av dessa har sammanlagt 245 serviceställen åtgärdats till en tillfredställande nivå och därutöver har 117 projekterats för ombyggnad.

Uppgifterna om uppnådda befordringstider visar att Posten AB når en nivå som ligger över de uppsatta kraven. Uppgifterna är genomsnittliga för hela landet under hela året och resultatet beträffande övernattsbefordran varierar över året mellan 94,2 % och 96,6 %. Skillnad i resultat föreligger mellan olika postterminaler och visar bl.a. att särskilt terminalen i Nässjö 2004 drabbades av omfattande produktionsstörningar på grund av omläggning av terminalsystemet.

När det gäller klagomålshantering och postservice konstateras att antalet klagomål, i förhållande till totala volymen befordrade försändelser, är mycket litet och att dessa hanteras i enlighet med etablerade rutiner samt redovisas i enlighet med antagen standard på området.

### *Grundläggande kassatjänst*

För målet om grundläggande kassaservice anges att de förändringar i betalningsmönster och förutsättningar för kontanthantering som skett i samhället har haft en negativ påverkan på resultatet i Svensk Kassaservice AB,

och därigenom indirekt på Posten AB:s resultat. Minskningen för samtliga transaktioner, oavsett tjänst, har varit relativt konstant under den senaste femårsperioden och i genomsnitt uppgått till 16 % per år.

Omstruktureringen av servicenätet för kassatjänster har följt den planerade neddragning som aviserats men i en mindre omfattning under det senaste året i avvaktan på regeringens åtgärder med anledning av den genomförda utredningen. Antalet serviceställen har således minskat och vid slutet av 2004 fanns det 1 019 fasta serviceställen hos Svensk Kassaservice AB.

Personer med funktionshinder har behov av särskilt viktiga tjänster inom kassaserviceområdet och deras behov tillgodoses dels genom att frågan bevakas i samband med tillsyn över Posten AB, dels genom att PTS upphandlar utsträckt lantbrevbärarservice för både äldre och funktionshindrade i glesbygd. Den upphandling som genomförs bedöms säkerställa att statens krav på service tillgodoses både vad gäller tillgänglighet och tjänsternas kvalitet.

Som ytterligare ett led i bedömningen av vad som kan anses vara samhällets behov av kassaservice låter PTS årligen Temo AB genomföra en undersökning av allmänhetens kassatjänstvanor. 2004 års undersökning visade att andelen nöjda kunder hade minskat.

Svensk Kassaservice AB har under 2004 varit restriktivt med förändringar i servicenätet i avvaktan på eventuella förändringar av regeringens uppdrag till Posten AB. Bolagets beslut om neddragningar fattas mot bakgrund av kundunderlag, kostnader för kontoren i förhållande till kundbesök samt lokala bedömningar. Här beaktas t.ex. avstånd till närmaste kontor eller bank, ortinvånarnas rörelsemönster, tillgänglighet med bil respektive kollektivtrafik samt förekomsten eller avsaknaden av stora kundgrupper i de aktuella områdena. Främst har neddragningar skett i större orter som har bank som alternativ till Svensk Kassaservice AB. Slutsatsen av den tillsyn och de undersökningar som gjorts är att lagens krav på tillhandahållen service anses vara tillgodosett.

Resultatet av PTS årliga undersökning, som belyser allmänhetens kassatjänstvanor, visar att både tillgänglighet och service 2004 tillgodoser behovet av grundläggande kassaservice. Andelen nöjda kunder har dock minskat jämfört med tidigare år avseende samtliga fyra undersökta parametrar: service, kötider, tider för öppethållande och avstånd till servicestället. Kvaliteten på de tjänster som erbjuds äldre och funktionshindrade i glesbygd bedöms svara väl mot de krav som ställs på tjänsterna.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Målen för politikområdet*

Utskottet konstaterar att regeringen inte har presenterat några förslag om ändrade mål eller liknande i budgetpropositionen som utskottet har att ta ställning till. Däremot har regeringen i proposition 2004/05:175 Från IT-

politik för samhället till politik för IT-samhället föreslagit nya mål och delmål för IT-området. Av propositionen framgår att delmålen konkretiseras i åtgärder på respektive område. På så sätt underlättas enligt regeringen uppföljningen. Utskottet kommer att behandla denna proposition och anslutande motionsförslag senare under hösten 2005 (bet. 2005/06:TU4).

Utskottet har vidare tidigare i höst genom betänkande TU3 Post- och kassaservice behandlat ett flertal postmotioner från den allmänna motionstiden 2004 och 2005. Ärendet har rört såväl övergripande frågor om statens ansvar för postkommunikation och kassatjänst som mer detaljerade frågor om olika servicefrågor inom området.

Utskottet har mot denna bakgrund inte funnit anledning att i detta sammanhang behandla de politiska utgångspunkterna för politikområdet. I stället redovisar utskottet i det följande vissa utgångspunkter och frågeställningar när det gäller målstyrningen inom politikområdet IT, elektroniska kommunikationer och post.

Utskottet vill därvid först erinra om att i samband med behandlingen av mål- och resultatfrågor inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post hösten 2004 (bet. 2004/05:TU1) framhöll utskottet bl.a. att det inom ramen för de av riksdagen beslutade målen för området är angeläget med ett fortsatt utvecklingsarbete för att konkretisera innebörden av målen. Även i de fall målen inte formuleras i termer av vad som skall ha uppnåtts en viss tidpunkt, är det viktigt att ett utvecklingsarbete bedrivs för att förbättra möjligheterna att göra en meningsfull uppföljning av effekterna av de statliga insatserna inom området, bl.a. genom att orsakssambanden mellan statliga insatser och uppnådda resultat klarläggs.

Utskottet vill återigen betona betydelsen av att arbetet med att ytterligare konkretisera innebörden av alla mål fortsätter. Det fortsatta utvecklingsarbetet bör bedrivas i syfte att underlätta uppföljningen av resultaten inom området samtidigt som det skall underlätta diskussioner om tillståndet och utvecklingen inom området.

### *Resultatredovisning*

Utskottet vill inledningsvis klargöra synen på *behovet av resultatredovisning*. Under senare år har den del av utskottets arbete som består i att följa upp och utvärdera hur riksdagens beslut genomförts och vilka resultat de fått getts en ökad tyngd. Utöver årlig granskning av budgetdokument och andra skrivelser från regeringen har utskottet tagit initiativ till särskilda granskningar.

Utskottets förändrade arbetsinriktning ligger i linje med det utvecklingsarbete som pågår inom riksdagen. Inom riksdagen har frågan behandlats av Riksdagskommittén som när det gäller dialogen mellan riksdagen och regeringen i mål- och resultatfrågor betonat att riksdagen måste vara en kompetent mottagare av resultatredovisningar och kunna avge styrinformation till regeringen som svar på den överlämnade resultatinformationen.

Riksdagen har vidare uttalat att det är av stor vikt att formerna för en fördjupad samverkan i resultatdialogen mellan riksdagsutskotten och regeringen utvecklas ytterligare.

När det gäller *årets resultatredovisning* konstaterar utskottet att en fortsatt utveckling har skett i regeringens budgetdokument av formerna för resultatstyrningen. Utskottet värdesätter detta. Det skapar bättre underlag för regering och riksdag att lättare kunna bedöma värdet av insatta resurser i förhållande till politiskt beslutade mål.

Utskottet ser med intresse på att regeringen i sin redovisning även anger skatteutgifter som kan hänföras till politikområdet. Det gäller förmån av personaldator (2,4 miljarder kronor för år 2005) och skattereduktion för anslutning till bredband (40 miljoner kronor för år 2005). Enligt utskottet ger redovisningen förutsättningar för en samlad bedömning av olika statliga insatser.

Utskottet anser det önskvärt att utvecklingsarbetet när det gäller att redovisa och bedöma resultatet av gjorda insatser drivs vidare inom Regeringskansliet, gärna i en fortsatt dialog med utskottet eftersom regeringen och riksdagen har ett delat ansvar för att vidareutveckla styrningen inom området. Frågor som särskilt bör uppmärksammas i utvecklingsarbetet är tydlighet i resultatredovisningen, utveckling av resultatindikatorer för meningsfulla uppföljningar, jämförelser över tid och internationella jämförelser.

### *Sammanfattning*

Utskottet anser att riksdagen bör godkänna vad som anförts om en fortsatt utveckling av mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektroniska kommunikationer och post. Det innebär bl.a. att en utveckling bör ske av mål- och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisningen samt jämförelser över tid och med andra länder. Utskottet förutsätter att dessa redovisade utgångspunkter och frågeställningar uppmärksammas och beaktas inom ramen för den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen.

## Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen för budgetåret 2006 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisar anslag enligt regeringens förslag. Det innebär att 31,5 miljarder kronor fördelas till olika ändamål inom utgiftsområdets två politikområden, 30,8 miljarder kronor inom politikområde Transportpolitik och 0,7 miljarder kronor inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post. Merparten av anslagen går till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. Utskottet föreslår vidare att riksdagen godkänner regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden inom området. Ställningstagande innebär att samtliga motionsförslag om alternativa anslagsberäkningar avstyrks.

Jämför särskilda yttrandena 2 (m), 3 (fp), 4 (kd), 5 (v) och 6 (c).

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar, låneramar och vissa ekonomiska förpliktelser för budgetåret 2006 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

De regeringsförslag som behandlas är följande nio punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2004/05:1), där regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 19 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 4.6.2),
2. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 54 000 000 000 kr efter 2006 (avsnitt 4.6.2),
4. godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 300 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 5.7.2),
5. godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 5.7.2),

6. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 28 000 000 000 kr efter 2006 (avsnitt 5.7.3),

7. bemyndigar regeringen att under 2006 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter 2006 (avsnitt 5.7.3),

19. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter om högst 4 350 000 000 kr under perioden 2007–2014 (avsnitt 8.6.2),

20. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtagande medför utgifter på högst 180 000 000 kr under perioden 2007–2010 (avsnitt 10.10.2),

21. för budgetåret 2006 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i bilaga 1.

Vidare behandlar utskott följande fyra motioner med förslag till anslag inom politikområdet Transportpolitik.

- 2005/06:T559 yrkande 39 av Erling Bager m.fl. (fp),
- 2005/06:T602 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2005/06:T604 yrkande 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och
- 2005/06:T608 yrkandena 4 och 18 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

## Politikområde Transportpolitik

I nedanstående tabell redovisas de i regeringens proposition och i följdmotionerna föreslagna anslagsnivåerna för 2006 inom politikområde Transportpolitik.



**Anslag inom politikområde Transportpolitik***Avrundat till miljoner kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Propositionen</b>	<b>m</b>	<b>fp</b>	<b>kd</b>	<b>c</b>
36:1 Vägverket: Administration	989		-100		-65
36:2 Vaghållning och statsbidrag	16 483	4 000	500	600	350
36:3 Banverket: Administration	785	-50	-50	-50	-50
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 044			-300	-320
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248				
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71				-30
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62				
36:8 Sjöfartsregistret	6				
36:9 Rederinnämnden: Administration	1	-1			
36:10 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	81		100		
36:11 Rikstrafiken: Administration	20			-1	
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	893				100
36:13 Viss internationell verksamhet	2				
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	35			-1	
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	54	-14		-2	
36:16 Järnvägsstyrelsen	49	-10			
Nytt anslag: Stöd till sjöfartens infrastruktur				30	
Nytt anslag: Infrastrukturbolag, räntekostnader					500
<b>Transportpolitik</b>	<b>30 823</b>	<b>3 912</b>	<b>450</b>	<b>276</b>	<b>485</b>

**Verksamhetsområde Väg***Vägverket: Administration*

Från anslaget finansieras kostnader för Vägverkets ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd, intern utveckling samt Vägtrafikinspektionen.

För budgetåret 2006 föreslår regeringen en anslagsnivå på 989 miljoner kronor. Regeringen förutsätter därmed att Vägverket fortsätter att reducera sina administrativa kostnader. Kostnaderna för Vägtrafikinspektionen beräk-

nas vara oförändrade jämfört med 2005, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare beräknas transportpolitiska kostnader som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster finansieras med högst 10 miljoner kronor från anslaget.

Två partier föreslår att lägre belopp anvisas för detta ändamål. Enligt Centerpartiets budgetmotion bör anslaget sänkas med 65 miljoner kronor. Folkpartiet förordar en besparing om 100 miljoner kronor i syfte att effektivisera verksamheten.

### *Väghållning och statsbidrag*

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU samt bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter,
- myndighetsutövning, vilket innefattar trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter m.m.,
- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån,
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik samt bidrag till miljöorganisationer.

Anslaget får användas för att finansiellt stödja utvecklings- och demonstrationsprojekt som är av principiell eller strategisk betydelse för vägtransport-systemets långsiktigt hållbara utveckling, för informationsverksamhet inom ramen för Vägverkets sektorsansvar samt för åtgärder som är av betydande samhällsintresse även då annan huvudman finns.

Vägverket ingår i samverkansområdet Transporter inom Civilt totalförsvaret. Samverkansområdet redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

För 2006 föreslår regeringen att anslaget skall uppgå till 16 483 miljoner kronor, vilket är något mindre än föregående år, då anslaget uppgick till 16 607 miljoner kronor.

Då riksdagen fattat beslut om anslag ankommer det på regeringen att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I propositionen redovisas nedanstående preliminära beräkning för år 2006.

**Fördelning av anslag 36:2 Vaghållning och statsbidrag***Miljoner kronor*

<b>Anslagspost/delpost</b>	<b>Anslag 2005</b>	<b>Beräknat 2006</b>
Sektorsuppgifter	488	517
Myndighetsutövning	447	300
Investeringar i nationell plan	2 658	2 691
Investeringar i regional plan	1 800	1 790
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 225	1 227
Drift och underhåll	7 114	7 069
Räntor och återbetalningar av lån för vägar	1 953	1 800
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	659	691
Storstadsöverenskommelsen	35	35
Bidrag i regionala planer	203	356
Till Regeringskansliets disposition	19	2
Till regeringens disposition	100	0
Till Verket för innovationssystem	15	5
<b>Summa</b>	<b>16 715</b>	<b>16 483</b>

Av propositionen framgår att ovanstående fördelning utgår från riksdagens beslut om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266). Beslutet innebär att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor. Sedan tidigare har riksdagen beslutat att den ekonomiska planeringsramen för regional transportinfrastruktur skall vara 30 miljarder kronor (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Angående *investeringar i nationell plan* gör regeringen bedömningen att den beräknade nivån, tillsammans med den låneram riksdagen beslutat, innebär att viktiga investeringar på det nationella vägnätet kommer att kunna genomföras.

Angående *investeringar i regional plan* gör regeringen bedömningen att det av statsfinansiella skäl är nödvändigt med en nivå på anslagsposten som är lägre än den nivå som fastställts i planerna.

Även anslagsposten ökad *bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion* anges i den beräknade fördelningen av anslaget på anslagsposter bli något lägre än vad som beslutades med anledning av ovan nämnda proposition.

Beräknade medel för *drift och underhåll* bör dock enligt regeringens bedömning vara i närheten av den nivå som angavs i infrastrukturpropositionen.

I Moderata samlingspartiets budgetförslag anvisas ytterligare 4 000 miljoner kronor för vaghållning och statsbidrag. Medelstillskottet syftar främst till att höja standarden på landets väginfrastruktur och förbättra såväl trafiksäkerheten som tillgängligheten, inte minst på landsbygden.

Folkpartiet föreslår att ytterligare 500 miljoner anvisas för ändamålet, främst för att skapa utrymme för tjälsäkring av skogsvägar och tidigareläggningar av investeringar i väginfrastrukturen.

Kristdemokraterna vill höja anslaget med 600 miljoner kronor för att möjliggöra en satsning på det svenska vägnätet. Motionärerna kräver vidare ytterligare medel till enskilda vägar.

Centerpartiet förordar en höjning av anslaget med 350 miljoner kronor, främst i syfte att återhämta eftersläpningen i underhållet av vägnätet.

### *Infrastrukturbolag: Räntekostnader*

Centerpartiet förordar att ett nytt anslag på 500 miljoner kronor införs för att genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar, med en ny modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbolag föreslås bildas med uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt anges att offensiva och tillväxtfrämjande projekt skulle kunna sjasättas, en satsning som anses befogad och lämplig att använda under rådande finansiella omständigheter.

Genom att använda 250 miljoner kronor från anslag 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* samt 250 miljoner kronor av de av Centerpartiet tillskjutna medlen täcks enligt motionen kostnader för såväl räntor som amorteringar.

### *Lån inom verksamhetsområdet*

Resursförbrukningen för väghållning styrs förutom av anslag över statsbudgeten även av de olika lånemöjligheter som Vägverket förfogar över.

Vägverket har möjlighet att ta upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. Vid utgången av 2004 var Vägverkets skuld för anläggningstillgångar 1 157 miljoner kronor, för broar 178 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 6 144 miljoner kronor, kapitaltäckningsgaranti för Svedab 97 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 11 458 miljoner kronor.

När det gäller anläggningstillgångar skall dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras med verkets räntekontokredit. För övriga lån föreslås i propositionen att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 2006 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på 19 000 miljoner kronor.

### *Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag*

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gäl-

lande drift och underhåll av vägnätet. Vägverket har även regeringens uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Vägverket sluter även fleråriga FoU-avtal. Med hänsyn till det anförda föreslås regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet skall avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

För dessa ändamål föreslås i propositionen en bemyndiganderam om 54 000 000 000 kr. Bemyndigandet omfattar inte framtida räntekostnader på upptagna lån.

## **Verksamhetsområde Järnväg**

### *Banverket: Administration*

Från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomi, administration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd samt intern utveckling.

Vidare finansieras transportpolitiska utredningar samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Banverkets produkter med upp till 5 miljoner kronor.

För budgetåret 2006 föreslår regeringen en anslagsnivå på 785 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet föreslår gemensamt i sina budgetalternativ att anslaget sänks med 50 miljoner kronor, med hänvisning till betydande utrymme för effektiviseringar.

### *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*

Anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* finansierar myndighetsutövning, bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Öresundsbro Konsortiet, bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet, sektorsuppgifter, investeringar i stomjärnvägar, drift och underhåll av statliga järnvägar inklusive operativ trafikledning samt räntor och amorteringar på lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret. Vidare kan anslaget finansiera kostnader för att täcka förluster vid eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Svedab och garantiavgift för Öresundsbro Konsortiet statliga lånegarantier.

Regeringen föreslår att anslaget skall uppgå till totalt 11 044 miljoner kronor år 2006. I propositionen redovisas nedanstående preliminära beräkning av fördelningen på anslag och anslagsposter.

**Fördelning av anslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter***Miljoner kronor*

<b>Anslagspost/Delpost</b>	<b>Anslag 2005</b>	<b>Beräknat 2006</b>
Myndighetsutövning	7	8
Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	7	8
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	384	367
Sektorsuppgifter	184	185
Banhållning	10 336	10 484
Investeringar i nationell plan	5 076	5 141
Drift, underhåll och trafikledning	3 796	3 794
Räntor och återbetalning av lån	1 393	1 465
Riskavgift Öresundsbro Konsortiet	71	84
Till Regeringskansliets disposition	67	0
<b>Summa</b>	<b>10 978</b>	<b>11 044</b>

Av propositionen framgår att banhållningsplanerna för åren 2004–2015 är en utgångspunkt för fördelningen. Vidare anges att drift och underhåll är en fortsatt prioriterad uppgift. Den satsning på drift och underhåll som gjorts under senare år har visat sig ge resultat i form av förbättrad punktlighet och mindre störningskänslighet.

Kristdemokraterna förordar en besparing på 300 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag, eftersom motionärerna anser att en oproportionerligt stor del av nuvarande planeringsramar används för stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler.

Centerpartiet föreslår en besparing på 320 miljoner kronor. Som tidigare redovisats förordar samtidigt Centerpartiet att ett nytt särskilt infrastruktur-bolag inrättas för att genomföra bl.a. viktiga järnvägsinvesteringar.

*Järnvägsstyrelsen*

Med anslaget finansieras Järnvägsstyrelsens verksamhet som tillsynsmyndighet för säkerheten i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen. Järnvägsstyrelsen har övertagit Järnvägsinspektionens ansvar och uppgifter när det gäller säkerheten i järnvägssystemet, tunnelbanesystemet och spårvägssystemet. Järnvägsstyrelsen har också fått nya uppgifter genom den nya lagstiftningen. Bland dessa ingår att övervaka att avgifterna som tas ut för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen fastställs på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Vidare skall Järnvägsstyrelsen övervaka att kapacitetstilldelningen av järnvägsinfrastrukturen och tillhandahållandet av tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Järnvägsstyrelsen skall även övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv samt att det förs ett fordonsregister över svenska järnvägsfordon och ett infrastrukturregister över den svenska infrastrukturen.

För budgetåret 2006 föreslår regeringen en anslagsnivå på 49 miljoner kronor, vilket är något högre än föregående år. Ökningen förklaras av att myndighetens personalstyrka beräknas blir fulltalig under detta år.

Moderata samlingspartiet ifrågasätter att den nya myndigheten behöver det anslag regeringen föreslår. Motionärerna förordar mot denna bakgrund en sänkning med 10 miljoner kronor.

### *Lån inom Banverket*

Resursförbrukningen för banhållning styrs förutom av anslag över statsbudgeten även av de olika lånemöjligheter som Banverket disponerar över.

Inom Banverket finns lån upptagna för att finansiera anläggningstillgångar, Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (närtidssatsningen), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, kapitaltillskott till Svedab, rörelsekapital samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om i tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition. Vid utgången av 2004 var Banverkets skuld för anläggningstillgångar 1 272 miljoner kronor, eldriftsanläggningar 4 894 miljoner kronor, vissa investeringar i Stockholmsområdet 2 222 miljoner kronor, teleanläggningar 1 143 miljoner kronor, kapitaltillskott till Svedab 97 miljoner kronor, närtidssatsningen 4 169 miljoner kronor, prioriterade järnvägsprojekt 280 miljoner kronor.

När det gäller anläggningstillgångar skall dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Låneramen 2006 för övriga ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 16 300 miljoner kronor.

### *Ekonomiska förpliktelser för Banverket*

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

För dessa ändamål föreslår regeringen en bemyndiganderam om 28 000 miljoner kronor. Beräkningarna omfattar dock inte framtida räntekostnader på upptagna lån.

### *Botniabanan*

Riksdagen har bemyndigat regeringen att godkänna ett avtal om byggandet av Botniabanan mellan staten, Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun, Umeå kommun, Västernorrlands läns landsting och Västerbottens läns landsting (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). För ändamålet har ett bolag, Botniabanan AB, bildats. Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet till 8 200 miljoner kronor i prisnivån den 1 januari 1997. Kostnaderna för utbyggnaden har efter avtalets ingång beräknats bli ca 1 500 miljoner kronor högre i prisnivån januari 2001. Utbyggnaden skall finansieras genom lån i Riksgäldskontoret som skall återbetalas inom högst 25 år. Under återbetalningstiden skall Banverket årligen erlägga hyra för Botniabanan till Botniabanan AB. När hyrestiden löpt ut skall Banverket överta Botniabanan till en kostnad av 1 miljon kronor.

Regeringen beslutade i mars 2004 i enlighet med riksdagens godkännande (prop. 2003/04:1, bet. 2003/04:TU1, rskr. 2003/04:75) om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 miljoner kronor för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå. Övriga villkor enligt regeringens beslut den 18 december 2001 skall alljämt gälla.

I årets budgetproposition föreslår regeringen en låneram om 12 500 miljoner kronor för budgetåret 2006 till Botniabanan AB för byggande av Botniabanan.

Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd skall Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden skall 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.

### *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*

Med EU-medlemskapet följer möjligheter att ansöka om finansiellt stöd inom området Transeuropeiska nätverk – Transporter (TEN-T). Erhållna bidrag bruttoredovisas på statsbudgeten. Detta innebär att bidragsinkomsterna redovisas på statsbudgetens inkomstsida, medan beviljade bidrag avräknas från statsbudgetens utgiftssida.

Regeringen föreslår att anslaget för år 2006 skall uppgå till 248,5 miljoner kronor.



## Verksamhetsområde Sjöfart

### *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.*

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 avseende fritidsbåtlivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet samt vissa övriga kostnader för fritidsbåttrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte skall belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtverksamheten.

Regeringen föreslår att anslaget år 2006 skall uppgå till totalt 71 miljoner kronor, vilket inte helt täcker de kostnader Sjöfartsverket har för verksamheten. Underskottet täcks med handelssjöfartens farledsavgifter.

Centerpartiet anför i sin budgetproposition att detta anslag kan sänkas med 30 miljoner kronor.

### *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.*

Från anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. Anslaget får användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken.

I regeringens proposition föreslås anslaget år 2006 uppgå till 62 miljoner kronor.

### *Sjöfartsregistret*

Anslaget disponeras av Sjöfartsverket och skall användas för driften av sjöfartsregistret.

Regeringen föreslår att 5 880 000 kr anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2006.

### *Rederinämnden: Administration*

Anslaget används för Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m.

Regeringen föreslår att 1 431 000 kr anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2006.

Moderata samlingspartiet föreslår en besparing om 1,4 miljoner kronor på anslaget.

## **Verksamhetsområde Luftfart**

### *Driftbidrag till icke statliga flygplatser*

Anslaget infördes budgetåret 1999. Ursprungligen uppgick det totala flygplatsbidraget till 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner kronor finansierades från anslaget, medan 10 miljoner kronor betalades av Luftfartsverket. I beslutet om bidraget förutskickades att stödet skulle trappas ned i takt med en antagen produktivitetsökning om 2 % per år.

Regeringen bedömer att den modell som använts i fem år i stort har fungerat enligt de ambitioner som slagits fast av riksdagen i det transportpolitiska beslutet 1998. Stödet spelar en viktig roll för att landet skall få en tillfredsställande transportförsörjning, och särskilt gäller detta för de regioner där det saknas konkurrenskraftiga alternativa transportsätt. Som en del i en generell översyn av hur transportpolitiskt motiverade insatser genomförs ser regeringen för närvarande över stödet till flygplatserna. Översynen omfattar såväl nuvarande stöd till luftfartssektorn som statens övriga finansiella insatser till andra trafikslag. Resultatet av översynen kan komma att medföra förändringar av utformningen av nuvarande driftbidrag. Regeringen avser att återkomma i frågan om de statliga finansiella insatserna till transportsystemet inom ramen för den kommande transportpolitiska propositionen.

Regeringen föreslår att 81 613 000 kr anvisas under anslaget för år 2006.

I Folkpartiets budgetförslag anvisas ytterligare 100 miljoner kronor för driftbidrag till icke kommunala flygplatser, främst för att motverka effekterna i Norrland och på Gotland av den nya flygskatten.

## **Verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik**

### *Rikstrafiken: Administration*

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Vidare finansieras med anslaget konsulttjänster samt utredningsverksamhet och andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter.

För att täcka utgifterna för Rikstrafikens administration föreslår regeringen att 19 927 000 kr anvisas under 2006.

I Kristdemokraternas motion föreslås en besparing om 1 miljon kronor på anslaget.

### *Rikstrafiken: Trafikupphandling*

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik.

För att täcka utgifterna för trafikupphandlingar föreslår regeringen att 893 000 000 kr anvisas under 2006. Regeringens förslag innebär en sänkning med 30 000 000 kr jämfört med föregående år, vilket förklaras av att anslaget höjdes tillfälligt under 2005.

Enligt Centerpartiet har minskade statsbidrag i kombination med att staten kraftigt höjt diesel- och fordonsskatterna samt att kostnaderna för trafikupphandling ökat dramatiskt lett till en drastisk neddragning av kollektivtrafiken. De ekonomiskt ansträngda kommunerna och landstingen har inga möjligheter att satsa nödvändiga resurser när staten drar sig tillbaka. Centerpartiet förordar mot denna bakgrund att ett nytt anslag inrättas avsett för upphandling av kollektivtrafik i glesbygd. För nästa budgetår föreslås att ytterligare 100 miljoner kronor anvisas under anslaget.

### *Ekonomiska förpliktelser avseende trafikupphandling*

Rikstrafiken bör normalt få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Vad gäller färjetrafiken till och från Gotland är dock en något längre avtalsperiod att föredra, främst av konkurrensskäl och på grund av den stora investeringskostnad som är förknippad med kontraktet. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2006, i fråga om ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 4 350 000 000 kr.

## **Verksamhetsområde Forskning och analys**

### *Viss internationell verksamhet*

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), internationella järnvägsfördragen (COTIF, OCTI m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.), luftfarten (ICAO m.m.) samt EU.

Regeringen föreslår att 2 485 000 kr anvisas under anslaget för 2006.

### *Statens väg- och transportforskningsinstitut*

Anslaget finansierar Statens väg- och transportforskningsinstituts kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

Regeringen föreslår att 34 730 000 kr anvisas under anslaget för 2006.

I Kristdemokraternas motion föreslås en besparing om 1 miljon kronor på detta anslag.

*Statens institut för kommunikationsanalys*

Anslaget används till analysverksamhet och statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer samt till myndighetens förvaltningskostnader.

Regeringen föreslår att 54 050 000 kr anvisas under anslaget för 2006. Vidare anges i propositionen att omlokaliseringen av ett 30-tal årsarbetsplatser till Östersund kommer att innebära vissa omställningskostnader. Den uppskattning av kostnader för omställningen som i dagsläget kan göras för Sika grundas på antaganden om hur många av befintlig personal som kommer att följa med till Östersund. Regeringen avser att kompensera myndigheten för den engångspremie som en särskild pensionsersättning medför. Anslaget undantas även från den generella reduktionen med 0,6 % som företrädesvis genomförs på anslag avsedda för förvaltnings- eller investeringsändamål. Om myndighetens kostnader ökar med anledning av flytten kommer regeringen senare att ta ställning till disposition av eventuellt anslagssparande samt till behov av en ökad anslagskredit. Vidare avser regeringen att noga följa utvecklingen av myndighetens ekonomiska situation så att verksamheten långsiktigt kan fungera med bibehållen kvalitet.

Två partier föreslår besparingar på detta anslag. Moderata samlingspartiet anför att ett större samarbete med trafikverken samt den lägre kostnadsnivån vid myndighetens kommande lokalisering möjliggör en besparing på 14,1 miljoner kronor. Kristdemokraterna föreslår en besparing om 2 miljoner kronor.

**Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post**

I nedanstående tabell redovisas de i regeringens proposition och i följdmotionerna föreslagna anslagsnivåerna för 2006 inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.

**Anslag inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post***Miljoner kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Propositionen</b>	<b>m</b>	<b>fp</b>	<b>kd</b>	<b>c</b>
37:1 Post- och telestyrelsen:	16			-1,0	
Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter					
37:2 Ersättning för särskilda kostnader till funktionshindrade	130				
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400	-400			
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmringstjänst enligt avtal	144				
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	22				
<b>Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post</b>	<b>712</b>	<b>-400</b>		<b>-1</b>	

*Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter*

Anslaget finansierar Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvaret finansieras. Anslaget skall vidare finansiera befarade kundförluster för PTS, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, samt uppgiften att följa utvecklingen av kassaservicen och bevaka att denna motsvarar samhällets behov. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget. Vidare finansieras från anslaget viss verksamhet som syftar till att förverkliga delar av Sveriges politiska inriktning avseende förtroende för IT i enlighet med regeringens förslag i propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

Regeringen föreslår att 16 390 000 kr anvisas under anslaget för 2006.

I Kristdemokraternas motion föreslås en besparing om 1 miljon kronor på anslaget.

### *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade*

Från anslaget finansieras ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Från anslaget finansieras även utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för funktionshindrade. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget.

Regeringen bedömer att nuvarande inriktning av upphandlingen inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder. För 2006 föreslår regeringen en anslagsnivå på 129 749 000 kr, vilket är en ökning jämfört med föregående år. Höjningen förklaras av att en tidigare neddragning för delfinansiering av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet upphör (Rakel).

### *Ekonomiska förpliktelser avseende särskilda tjänster till funktionshindrade*

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden även för 2006.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund ett bemyndigande avseende Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade på 180 000 000 kr för 2006.

### *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice*

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet, innebärande att alla kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar regleras i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice och säkerställs genom den verksamhet som Posten bedriver. Regeringen föreslår att anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* för år 2006 bestäms oförändrat till 400 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet kräver i sin motion att den rikstäckande kassaservicen upphandlas samt att kraven på denna tjänst definieras till omfång och innehåll dessförinnan. Enligt motionärerna finns det möjlighet att utforma olika lösningar beroende på lokalisering och efterfrågan. Mot denna bakgrund avvisas regeringens förslag till ersättning till Posten AB.

### *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal*

För budgetåret 2006 föreslås anslaget uppgå till samma belopp som för innevarande år, dvs. 144 miljoner kronor. Mot bakgrund av att det gällande avtalet börjar bli föråldrat, den tekniska utvecklingen och ökade krav från bl.a. EU, har staten och företaget på gemensamt initiativ påbörjat en översyn i avsikt att ersätta detta med ett nytt avtal fr.o.m. 2006. Avtalet skall bl.a. reglera de kostnader som 112-tjänsten ger upphov till.

*Informationsteknik: Telekommunikation m.m.*

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken. Vidare finansieras den IT-politiska strategigrupp som tillsattes av regeringen i juni 2003 från anslaget.

Regeringen föreslår att 21 610 000 kr anvisas under anslaget år 2006.

**Utskottets ställningstagande***Politikområde Transportpolitik*

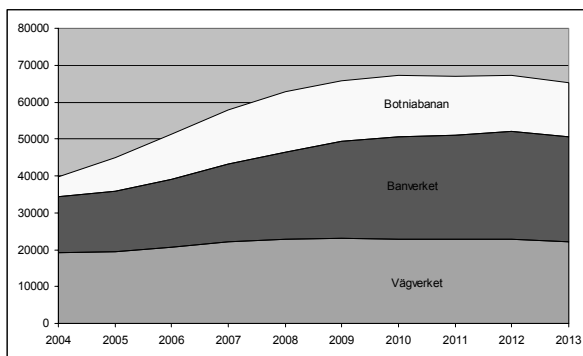
Riksdagen har lagt fast en långsiktig planeringsram för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen på sammanlagt 381 miljarder kronor, varav 149,8 miljarder kronor avser investeringar i vägar och järnvägar. Regeringen har därefter fastställt de nationella väg- och järnvägsplanerna för perioden 2004–2015.

I föregående års statsbudget höjdes anslagen till väg- och järnvägsområdet för att kunna genomföra de beslutade investeringarna, vilket enligt utskottets då uttalade mening skapar förutsättningar för väsentligt ökad underhålls- och investeringsverksamhet under nästa år. Regeringens förslag till anslag för år 2006 uppgår till totalt 30 823 miljoner kronor, vilket är något mindre än anvisade anslag för 2005. Enligt propositionen höjs anslagsnivån med 97 miljoner kronor på grund av pris- och löneomräkning samtidigt som den sänks med 206 miljoner på grund av andra beslut, främst på Vägverkets och Banverkets anslag med 141 respektive 157 miljoner kronor. Banverkets administrationsanslag höjs med 30 miljoner kronor i syfte att återställa en del av föregående års engångsbesparing samtidigt som Rikstrafikens upphandlingsanslag sänks med 30 miljoner kronor efter föregående års höjning med 100 miljoner kronor. Därutöver görs ett antal mindre justeringar av anslagsnivåer och en överföring på 7 miljoner kronor från anslaget Banhållning och sektorsutgifter till Järnvägsstyrelsen eftersom denna myndighets personalstyrka under 2006 beräknas bli fulltalig.

Såvitt gäller anslagsnivåerna konstaterar utskottet att nivåerna i huvudsak beräknats utifrån de av riksdagen beslutade långsiktiga planeringsramarna för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Enligt utskottets bedömning kommer de föreslagna nivåerna att möjliggöra ett snabbt genomförande av de angelägna investeringar som utpekats i järnvägsplanerna. Därmed tags ytterligare ett steg i omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även inom vägområdet kommer viktiga investeringar i det nationella vägnätet att kunna genomföras, även om det av statsfinansiella skäl i dagsläget inte är möjligt att komma upp till de nivåer som i planerna anges för investeringar i regionala planer. Utskottet har därmed ingen erinran mot den fördelning av resurser på väg- respektive järnvägs-

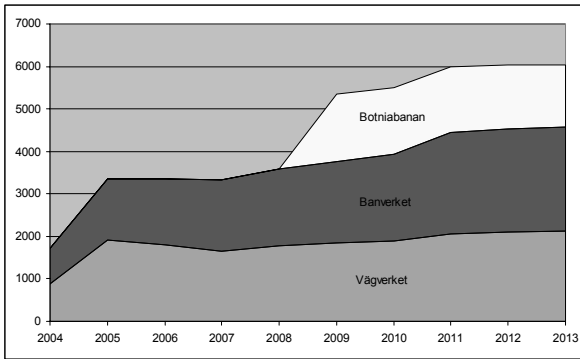
sektorn som regeringens förslag innebär och kan därför inte biträda de motionsförslag som väckts om ökade anslag till väghållning och minskade anslag till banhållning.

När det gäller Centerpartiets förslag om att inrätta ett nytt anslag för räntekostnader för att genomföra investeringar i vägar och järnvägar vill utskottet erinra om att flera stora infrastrukturprojekt redan enligt tidigare riksdagsbeslut finansieras med lån. Som framgår av nedanstående diagram förväntas den samlade låneskulden enligt budgetpropositionen för Vägverket, Banverket och Botniabanan AB under de närmaste åren öka till över 60 miljarder kronor. I sammanhanget kan vidare nämnas att härutöver finns ytterligare statliga lån och garantier upptagna inom infrastrukturområdet. Vid utgången av juni 2004 uppgick Öresundsbro Konsortiets skuld till 21,2 miljarder danska kronor som garanteras solidariskt av Sverige och Danmark. Det är lån som skall avbetalas med broavgifter. Vidare kan nämnas att vid utgången av år 2003 var Vägverkets bokförda förskotterings-skuld till kommunerna ca 911 miljoner kronor.



Med hänsyn till de lån som tagits för trafikens infrastruktur in-tecknas statsbudgeten och utgiftsområde 22 Kommunikationer. Som framgår av följande figur beräknas det årliga anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån samt hyra för Botniabanan växa från ca 2 miljarder kronor år 2004 till drygt 6 miljarder kronor för år 2013. Utskottet är därmed i detta sammanhang inte berett att inrätta ytterligare lånemöjligheter för investeringar i trafikens infrastruktur. Samtidigt vill utskottet understryka vikten av att finna nya former för att utveckla en framtidsinriktad och effektiv transportinfrastruktur. I sammanhanget kan bl.a. nämnas det utvecklingsarbete som regeringen initierat inom området finansiering av infrastruktur.





Utskottet anser att Rederinämnden fyller en viktig funktion i administrationen av rederistödet. Det moderata förslaget om avskaffande av Rederinämnden och dess anslag avstyrks därmed. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka Centerns förslag till minskning av ersättningen till fritidsbåtssektorn, främst eftersom anslagsnivån redan i dag underskrider de kostnader som Sjöfartsverket har för ändamålet. Utskottet ser inte heller utrymme att uppföra det av Kristdemokraterna föreslagna nya anslaget för att finansiera sjöfartens infrastruktur på statsbudgeten. I denna fråga vill utskottet vidare uppmärksamma att förslaget utgår ifrån en förändrad syn på principerna för finansiering av sjöfartens infrastruktur som i dag finansieras med avgifter.

Angående Folkpartiets förslag att höja driftsbidraget till icke statliga flygplatser för att kompensera Norrland och Gotland för förväntade effekter av den i statsbudgeten aviserade flygskatten vill utskottet understryka att regeringen i propositionen understryker betydelsen av att skatten kan utformas så att det blir möjligt att ta regionalpolitiska hänsyn. Utskottet är därför inte berett att bifalla det motionsledes framförda förslaget.

Med anledning av Centerpartiets förslag att anvisa ytterligare 100 miljoner kronor för upphandling av kollektivtrafik i glesbygd vill utskottet påminna om sina tidigare uttalanden om vikten av en väl fungerande kollektivtrafik. Det var mot denna bakgrund utskottet i föregående års statsbudget välkomnade det tillskott på 100 miljoner kronor som då gjordes till området. I dagsläget ser utskottet inte att det finns utrymme att tillföra ytterligare medel.

Utskottet har vidare att behandla ett antal motionsledes framförda förslag till mindre besparingar. Moderaterna föreslår att Järnvägsstyrelsen och Sikas anslag sänks med 14 respektive 10 miljoner kronor. Kristdemokraterna föreslår i sin tur att VTI:s och Rikstrafikens anslag sänks med 1 miljon kronor vardera samt att SIKAs anslag sänks med 2 miljoner kronor. Enligt utskottets bedömning skulle effekterna av dessa besparingar bli att ett antal angelägna uppgifter inom dessa myndigheters ansvarsområden inte skulle kunna genomföras. Motionerna avstyrks därför i dessa delar.

### *Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post*

Utskottet konstaterar att regeringen har tillkallat en särskild utredare med uppdrag att utreda en ny reglering av postverksamheten samt behovet av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen. Utredningen har i maj 2004 presenterat delbetänkandet Samhällets behov av betaltjänster (SOU 2004:52) och i januari 2005 slutbetänkandet Postmarknad i förändring (SOU 2005:5). Utredningarna har blivit föremål för en bred remissbehandling och bereds för närvarande i Regeringskansliet. Enligt utskottets mening bör riksdagen inte föregripa pågående beredningsarbete. Mot denna bakgrund och vikten av att även framgent trygga en grundläggande postal kassaservice bör enligt utskottets mening riksdagen avslå förslaget om slopad ersättning till Posten AB för den grundläggande kassatjänsten.

Inte heller i övrigt har utskottet några invändningar mot regeringens anslagsberäkningar och redovisade ändamål för medelsanvändningen inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Av ställningstagandet följer att utskottet avstyrker Moderaternas och Kristdemokraternas motioner i motsvarande delar.

### *Sammanfattande bedömning*

Det framgår tydligt av splittringen bland här behandlade motionsyrkanden att oppositionen inte förmått samla sig kring ett alternativ till regeringens förslag. De olika oppositionspartiernas motionsledes framförda förslag avstyrks. Utskottet tillstyrker de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet har inte heller någon erinran mot regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden inom området. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende.

## Rekryteringslots Dalarna

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om deltagande i den ekonomiska föreningen Rekryteringslots Dalarna.

### **Regeringens förslag**

I propositionen föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att låta statliga myndigheter bli medlemmar i Rekryteringslots Dalarna, en ekonomisk förening som avses bildas i syfte att underlätta rekrytering av s.k. nyckelkompetens till företag och myndigheter i Dalarna. Organisationen är framför allt tänkt att underlätta för medföljande att erhålla ett lämpligt arbete. De ekonomiska åtaganden som ett medlemskap innebär enligt de före-

slagna stadgarna är dels en insats på 2 000 kr, dels en medlemsavgift om maximalt en tiondel av för varje år gällande basbelopp. Därutöver har föreningen rätt att ta ut ersättning för utförda tjänster.

För närvarande drivs verksamheten i projektform, men avsikten är att låta verksamheten få form av en ekonomisk förening då det ger medlemmarna möjlighet att påverka organisationens arbete. I dag är 13 organisationer direkt anslutna till projektet, bl.a. Ericsson Network Technologies AB, SSAB Tunnpå AB, Stora Enso Kvarnsveden AB, Vägverket, Polisen och Banverket. Vägverket och Banverket är stora arbetsgivare i Borlänge och kan ha fördel av att även fortsättningsvis medverka i Rekryteringslots Dalarna.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om deltagande i Rekryteringslots Dalarna.

## Affärsverket Statens järnvägar

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål, finansiella befogenheter samt investeringsplan för affärsverket Statens järnvägar.

### **Regeringens förslag**

Affärsverket Statens järnvägar skall avveckla viss verksamhet (personal, miljöärenden m.m.), förvalta leasing- och leaseholdåtaganden och förvalta fordon som används i statligt upphandlad trafik.

#### *Ekonomiska mål och finansiella befogenheter*

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav avseende verksamhetsgrenen förvaltning av järnvägsfordon, innebärande en räntabilitet på sysselsatt kapital motsvarande räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet, fortfarande är motiverad. Regeringen anser att det är en rimlig utgångspunkt i det ekonomiska antagandet ovan att full kostnadstäckning för administration av leasing- och leaseholdåtaganden skall gälla och att detta skall ske genom avgiftsuttag från de företag som utnyttjar tjänsterna. För att säkerställa att dagens förvaltning av betydande värden i leasing- och leaseholdåtaganden sker med en tryggad finansiering föreslår regeringen att en avgift tas ut för denna förvaltning. Intäkterna från avgiften beräknas bli 5 miljoner kronor, och regeringen föreslår att Statens järnvägar får disponera även dessa intäkter. Med avgiftsintäkter från verksamhetsgrenarna Förvaltning av leasing och leaseholdåtaganden och Förvaltning av järnvägs-

fordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren som kapitalförsörjningsförordningen ger möjlighet till. I och med att Statens järnvägars verksamhet och organisation är det som kvarstår efter att andra delar avskiljts från affärsverket, såsom SJ AB och Green Cargo AB, styrs Statens järnvägars verksamhet av de ramar och bemyndiganden som tidigare givits affärsverket innan bolagiseringen. Regeringen anser att den verksamhet som Statens järnvägar i dag bedriver i princip förutsätter avgiftsuttag för sin finansiering, och därför föreslår regeringen att Statens järnvägar även fortsättningsvis får ta ut avgifter och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 12 000 miljoner kronor under 2006. Regeringen föreslår vidare 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. I propositionen föreslås även att Statens järnvägar bemyndigas att placera överskottslikvid enligt en finanspolicy som utgår från principen om minsta möjliga kreditrisk.

### *Investeringsplan*

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar till den av staten upphandlade interregionala persontrafiken. Enligt vad som anförs i propositionen behöver dessa fordon renoveras och utrustas med ny teknik. Vidare anges att det i vissa fall inte är ekonomiskt effektivt att renovera, utan bättre att anskaffa begagnade vagnar av senare tillverkningsår. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar med hyresintäkter. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen godkänner den i propositionen redovisade investeringsplanen för Statens järnvägar för perioden 2006–2008.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål, finansiella befogenheter samt investeringsplan för affärsverket Statens järnvägar.

## Sjöfartsverket

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål m.m., finansiella befogenheter samt investeringsplan för Sjöfartsverket.

### **Regeringens förslag**

#### *Ekonomiska mål och restriktion för prisökningar*

Angående de ekonomiska målen gör regeringen bedömningen att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 % räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverat i ett längre perspektiv. Det långsiktiga målet för nivån på räntabiliteten är att den skall vara företagsekonomiskt motiverad och regeringen följer noggrant lönsamhetsutvecklingen hos Sjöfartsverket. Regeringen föreslår vidare att det långsiktiga målet för soliditeten på lägst 30 % skall kvarstå.

Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör enligt propositionen även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar.

#### *Finansiella befogenheter*

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag. Verket har därutöver ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 350 miljoner kronor.

I propositionen föreslås att ett bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2006. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2006 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

### *Investeringsplan*

Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven fördelade på olika verksamhetsgrenar under perioden 2006–2008 räknade i prisläge per den 1 januari 2005 uppgår totalt för perioden till 682,5 miljoner kronor, varav farleder/utmärkning svarar för 489,4 miljoner kronor. Detta är en ökning jämfört med förra årets investeringsplan med 69,1 miljoner kronor för perioden 2005–2007.

Under rubriken Farleder/utmärkning redovisas omfattningen av investeringar i farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrar, annan fast utmärkning, radionavigeringssystem samt el- och teleteknisk materiel och utrustning. Sjöfartsverkets isbrytare beräknas kunna användas i ytterligare 15–20 år. De investeringar som planeras är ombyggnad av fartygsbryggor.

Sjötrafikinformationssystemen utvecklas ständigt, och under planperioden planeras investeringar i utveckling och ombyggnader i sjötrafikinformationscentraler (VTS-centraler). Investeringar i den sjögeografiska verksamheten sker främst genom utveckling av system för bearbetning av djupdata, produktions- och förvaltningsverktyg för sjökortsdatabasen samt i distributionssystem för digitala produkter. En betydande del av investeringarna i lotsningsverksamheten utgörs av återanskaffning av lotsbåtar. Lotsbåtsflottan förnyas med hänsyn tagen till ålder och gångtid. Investeringarna omfattar också förnyelse av lokaler och hamnanläggningar samt utrustning på lotsstationer, bl.a. till följd av anpassning till en rationellare organisation inom sjötrafikområdena. Investeringar i IT-system planeras för verksgemensamma funktioner, Sjöfartsinspektionen och andra myndighetsdelar.

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål m.m., finansiella befogenheter samt investeringsplan för Sjöfartsverket.

## **Handelsflottans kultur- och fritidsråd**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att Handelsflottans kultur- och fritidsråd inordnas i Sjöfartsverket och förutsätter att detta inte innebär några negativa förändringar för verksamheten.

Jämför reservation 4 (m).

## Bakgrund

HKF:s uppgift är att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Målet är att såväl svenskt som utländskt sjöfolk skall få tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter som på ett rimligt sätt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Verksamheten bedrivs bl.a. med utgångspunkt från kraven i ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss.

HKF:s verksamhet finansieras i huvudsak med en andel av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut. För delar av verksamheten tar HKF ut avgifter. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer. För år 2004 var intäkterna sammanlagt 27,5 miljoner kronor.

## Utredningar

Formerna för HKF:s verksamhet har varit föremål för utredningar ett flertal gånger, bl.a. år 1999 då frågan om verksamhetens inriktning, organisation och finansiering utreddes av Öhrlings Pricewaterhousecoopers. Därefter har regeringen även låtit myndigheten utreda förutsättningarna för och de ekonomiska konsekvenserna av att lägga ut tjänster på externa utförare. Vidare har regeringen uppdragit åt HKF att utreda förutsättningarna för att ta ut avgifter för de tjänster som myndigheten tillhandahåller.

Regeringen tillsatte 2004 en särskild utredare att

- med utgångspunkt från kraven i ILO-konvention nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn föreslå hur Sverige bör organisera välfärdsverksamheten utifrån målsättningen att till lägsta möjliga kostnad uppfylla de krav som konventionen ställer,
- utreda om och i så fall hur konventionens krav skulle kunna tillgodoses av andra än Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF),
- för det fall konventionen innehåller krav som i dag inte kan tillgodoses på ovannämnda sätt föreslå hur dessa tjänster skall kunna tillhandahållas samt
- föreslå hur fullgörandet av den svenska statens skyldigheter enligt ILO-konvention nr 163 kan formaliseras genom författning eller på annat sätt.

Utredningen skulle utgå från att verksamheten inte kommer att tillföras några resurser från staten utöver de som i dag tillförs välfärdsverksamheten i form av bidrag från intäkterna av Sjöfartsverkets farledsavgifter. Utredningen skall även lämna förslag till hur verksamheten skulle kunna finansieras med andra medel än statliga.

Utredaren föreslår i betänkandet Välfärdsverksamhet för sjömän (SOU 2005:11) att den välfärdsverksamhet som bedrivs av HKF skall inordnas i Sjöfartsverket, eftersom en sådan sammanslagning innebär samordningsvinster. HKF:s inordnade i Sjöfartsverket bör enligt utredaren förberedas av en fristående organisationskommitté. Utredaren har vidare analyserat

två typer av kostnadsminskande åtgärder, varav den ena avser förändringar som med hög grad av sannolikhet bör vara förenliga med ILO:s regelverk. Den andra avser förändringar vars förenlighet med ILO:s regelverk är mindre given.

Betänkandet har remissbehandlats. Flertalet remissinstanser har varit kritiska till förslagen, främst de vars förenlighet med ILO-konventionen är mindre given.

### **Regeringens förslag**

Regeringen föreslår i enlighet med ovan refererade utredning att HKF inordnas i Sjöfartsverket och anger att en organisationskommitté bör tillsättas för att förbereda detta. Angående det av utredaren diskuterade förslaget att avskaffa den verksamhet konvention 163 inte ställer krav på anför regeringen att denna skall bestå.

I avvaktan på riksdagens beslut i ärendet och resultatet av organisationskommittén föreslår regeringen att den finansiering som gäller för HKF för budgetåret 2005 också skall gälla för 2006. Detta innebär att verksamheten finansieras av en andel, uppgående till 19 500 000 kr, av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut.

### **Motionsförslag**

Enligt vad som anförs av Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2004/05:T464 har förhållandena inom sjöfarten genomgått stora förändringar sedan HKF inrättades. Då sjömäns möjlighet att delta i det sociala och kulturella livet på hemorten i dag inte är sämre än för många andra yrkesgrupper menar motionärerna att verksamheten inte längre kan motiveras och därmed borde avskaffas (yrkande 17).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om Handelsflottans kultur- och fritidsråd samt förändringar i sjömäns välfärdsverksamhet och förändringar av verksamhetens organisation och finansiering. Utskottet förutsätter att de organisatoriska förändringarna inte innebär några negativa förändringar för den verksamhet som hittills bedrivits. Motion 2004/05:TU464 avstyrks därmed i här behandlad del.



## Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning.

### Bakgrund

Riksdagen beslutade 1996 att anvisa ett förslagsanslag för att låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia. Den 19 juni 1996 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet skulle avbrytas. Den 11 februari 1999 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas. Sjöfartsverket har förhandlat med det konsortium som ombesörjde det avbrutna övertäckningsarbetet. Förhandlingarna rörde ersättningsanspråk med anledning av att avtalet mellan konsortiet och Sjöfartsverket sades upp då arbetet avbröts. Parterna slöt ett avtal som innebär att Sjöfartsverket har en fordran på konsortiet som garanterar Sjöfartsverket en ersättning om minst 100 miljoner kronor.

I den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens slutrapport om förlisningen, konstaterade kommissionen en rad sjösäkerhetsbrister hos M/S Estonia. Kommissionen rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Mot bakgrund av dessa rekommendationer gav regeringen 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att initiera forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. För dessa forskningsprojekt har regeringen avsatt totalt 70 miljoner kronor, och finansieringen har skett genom de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia har erlagt till Sjöfartsverket.

### Regeringens förslag

Regeringen gör bedömningen att Sjöfartsverket, Styrelsen för psykologiskt försvar, Vinnova och andra statliga myndigheter även i framtiden kommer att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Då såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svåra att prognostisera föreslår regeringen att dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket och som för närvarande uppgår till ca 20 miljoner kronor, skall kunna användas för framtida kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om kostnader med anledning av M /S Estonias förlisning.

## Luftfartsverket

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bl.a. ekonomiska mål, finansiella befogenheter samt investeringsplan för Luftfartsverket.

### **Regeringens förslag**

#### *Ekonomiska mål och restriktion för prisökningar*

Regeringen föreslår att nuvarande räntabilitetskrav om 8 % av eget kapital skall gälla även för nästa år. Angående målet för soliditeten föreslås att den långsiktigt skall vara lägst 25 %. Med det åtgärdsprogram som Luftfartsverket har redovisat är bedömningen att målet kommer att uppnås 2008.

Regeringen gör bedömningen att basåret för den prisrestriktion Luftfartsverket har avseende trafikavgifterna bör förändras till den 1 januari 2001. Basåret bör användas under en konjunkturcykel för luftfartsmarknaden, och skälet är att kunna göra avgiftsförändringar som följer dess variationer. Det aktuella valet av basår bygger på att luftfartsmarknaden hade sitt toppår 2000, räknat i antal passagerare, och att marknaden därefter krympte under ett antal år. Den avgiftssänkning som skedde i samband med bildandet av Luftfartsstyrelsen skall inte ingå i beräkningar av tillgängligt utrymme för avgiftshöjningar. I övrigt är allt oförändrat, dvs. att prisrestriktionen gäller för verkets trafikavgifter, exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, och att dessa i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat från den 1 januari 2001.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet som skall inbetalas till inkomsttitel under 2006 bör enligt propositionen även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

#### *Finansiella befogenheter*

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att även under 2006 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 7 700 miljoner kronor. Luftfartsverket bör även få teckna aktier eller ge aktieägar-tillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen. Bakgrunden är att bolag kan behöva bildas för att underlätta samriskprojekt i den kommersiella verksamheten. Vidare kan bolag behöva bildas för att driva gemensamma projekt mellan olika organisationer inom Europa. Luftfartsverket

föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor. Därutöver föreslår regeringen att Luftfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank. Vidare föreslår regeringen att överskottslikviditeten får placeras i statsgaranterade skuldebrev och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt nordisk Ratings system eller motsvarande. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2006.

### *Investeringsplan*

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2006–2008 på sammanlagt 2 400 miljoner kronor, vilken kan jämföras med föregående års nivå för perioden 2005–2007 som uppgick till 2 300 miljoner kronor. Under planeringsperioden planeras vissa kompletterande investeringar för att till fullo utnyttja de investeringar som tidigare gjorts i kapacitetsutbyggnaden på Arlanda. I övrigt domineras planen av ersättningsinvesteringar för att säkerställa flygsäkerhet och en tillfredsställande kapacitet och kvalitet i LFV:s infrastruktur samt i miljöinvesteringar. Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investeringar kommer att vara mindre omfattande under den kommande treårsperioden. En fortsättning på tidigare godkända investeringsplaner är emellertid nödvändig. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål m.m., finansiella befogenheter samt investeringsplan för Luftfartsverket.

## Särskilda infrastrukturåtgärder

### **Utskottets förslag i korthet**

Ett stort antal motionsyrkanden behandlar upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Utskottet avstyrker samtliga dessa motionsförslag med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken. Utskottet konstaterar att syftet med många av motionsförslagen kan komma att bli helt eller delvis tillgodosett under gällande planeringsperiod.

Jämför särskilt yttrande 7 (m, fp, kd, c).

## Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet 270 motionsyrkanden med förslag som främst rör utbyggnad och underhåll av olika väg- och järnvägssträckningar i landet.

Utskottet avser senare, i samband med behandlingen av olika transportpolitiska frågor, återkomma till motionsförslag som gäller mer övergripande frågor om planeringssystemet och planeringsinriktningen för trafikens infrastruktur samt anknypande frågor.

## Motionsförslag

Under den allmänna motionstiden hösten 2005 har ett stort antal motioner väckts om olika infrastrukturprojekt på väg- och järnvägsområdet. Det handlar såväl om upprustningar och utbyggnader som anläggandet av nya förbindelser. I det följande redovisas dessa motioner fördelat på trafikslagen väg och järnväg. Redovisningen har i görlig mån fördelats geografiskt på olika regioner. I vissa fall har redovisningen skett för vissa vägsträckor och järnvägslinjer. Avslutningsvis redovisas motionsförslag med krav på insatser inom såväl väg- som järnvägsområdet för vissa regioner i landet.

## Vägar

### Region Norr (Norrbottens och Västerbottens län)

- 2005/06:T255 (fp) E 12 mellan Mo i Rana och Helsingfors bör klassas som TEN-väg och ingå i Transeuropeiska transportnätet.
- 2005/06:T351 (kd) Kraftfulla åtgärder bör omedelbart vidtas för att höja standarden på vägnätet i Norr- och Västerbotten.
- 2005/06:T369 (m) Medel bör återställas till planeringsramen för Vägverket Region Norr i syfte att väg 363 skall kunna åtgärdas som tidigare förutsatts inom nuvarande planeringsperiod.
- 2005/06:T483 (fp, m, kd) Det är angeläget att en tidigareläggning sker av planerade förbättringar av väg 363. Detta gäller särskilt sträckan Vindeln–Umeå.
- 2005/06:T519 (s) Tillåtlighetsprövningen bör fullföljas av Vägverkets del av Umeåprojektet. Umeåprojektet innefattar en samlad infrastrukturutbyggnad i Umeå i anslutning till utbyggnaden av Botniabanan.
- 2005/06:T570 (c) Västerbotten är mycket beroende av en väl fungerande infrastruktur med hänsyn bl.a. till länets skogsindustri och annan basindustri. Satsningar bör därför göras på Västerbottens vägnät.

- 2004/05:N11 (c, m, fp, kd): yrk. 13 Riksväg 45 bör omklassificeras till Europaväg och Europaväg 12 genom Västerbotten till Norge bör uppgraderas till TEN-status (Trans European Network).
- 2005/06:N243 (fp): yrk. 14 Riksväg 45 (Via Lappia) bör omklassificeras till E 45 från Göteborg till Karesuando och upprustas snarast.

**Region Mitt (Västernorrlands, Jämtlands, Gävleborgs och Dalarnas län)**

- 2005/06:T212 (fp, m, kd, c): yrk. 6 Transportkapaciteten för turismen i Dalarna, särskilt Sälenområdet och Idre-Grövelsjöfjällen, bör utökas. Gångse prioriteringsmodeller för väginvesteringar lägger inte tillräcklig vikt vid Dalarnas speciella behov.
- 2005/06:T215 (m) Ökade medelsanvisningar krävs till vägnätet i Dalarna.
- 2005/06:T277 (kd) Åtgärder bör skyndsamt vidtas för att rusta upp vägstråket Råta linjen, dvs. vägsträckan mellan Norrköping och Gävle via Katrineholm, Kungsör, Eskilstuna, Västerås, Sala och Heby.
- 2005/06:T315 (m) Planerade förbättringsåtgärder på vägstråket Råta Linjen bör genomföras i enlighet med tidigare fastställda beslut.
- 2005/06:T323 (fp) Utbyggnaden av E 4 på sträckan Enånger–Hudiksvall bör påbörjas år 2006 och inte som Vägverket planerar skjutas upp till år 2007 eller 2008.
- 2005/06:T327 (s) Utbyggnaden av E 4 genom Sundsvall bör ske snarast möjligt. Kan projektet inte finansieras genom ordinarie anslag bör möjligheten till alternativ finansiering prövas.
- 2005/06:T349 (kd) Med hänsyn till att Vägverkets planer för den nya sträckningen av E 4 mellan Enånger och Hudiksvall under våren 2005 har ändrats från en fyrfilig motorväg till en två-plus-ett-väg bör fastläggas att den aktuella vägsträckningen skall vara fyrfilig motorväg.
- 2005/06:T392 (fp) Den nya sträckningen av E 4:an mellan Enånger och Hudiksvall bör byggas ut som fyrfilig motorväg.

**Region Mälardalen (Uppsala, Västmanlands, Örebro och Södermanlands län)**

- 2005/06:T212 (fp, m, kd, c): yrk. 5 En utbyggnad bör ske av riksväg 70 nordväst om Sala, för att undanröja den s.k. Salaproppen.
- 2005/06:T234 (kd) En ny förbifart bör byggas vid Sala för att förbättra såväl trafiksäkerheten som miljön.

- 2005/06:T238 (m) Åtgärder bör vidtas för att höja trafiksäkerheten på E 18/E 20 mellan Örebro och Arboga. En åtgärd som bör vidtas är att förse vägen med mitträcken samt sidoräcken.
- 2005/06:T279 (fp): Riksväg 77 från E 4 vid Knivsta till E 18 strax söder om Norrtälje bör rustas upp med hänsyn till yrk. 5 låg standard och tung genomfartstrafik.
- 2005/06:T279 (fp): Vägverket bör ges i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276. yrk. 8
- 2005/06:T354 (s) En satsning på riksväg 55 skulle medföra en väsentlig förbättring för västra Sörmland att via E 20 och E 18 nå Storstockholm, Arlanda och Uppsala. Tillsammans med Östra förbifarten i Katrineholm skulle denna satsning även kraftigt förbättra infrastrukturen i Mellansverige.
- 2005/06:T355 (s) En ombyggnad bör ske av riksväg 50 mellan Fornaboda och Guldsmedshyttan som utgör en del av Bergslagsdiagonalen och som har en viktig sammanlänkande betydelse i vägsystemet.
- 2005/06:T410 (kd) Gräsbovägen, dvs. del av väg 858 (sträckan Siggeberg i Nora socken–Östervåla) i Heby kommun, bör rustas upp.
- 2005/06:T436 (c) Motorväg bör byggas på sträckan Sagån–Enköping. Dessutom bör moderna stora lysande varningsskyltar sättas upp omgående.
- 2005/06:T437 (c): Vägen mellan Uppsala och Östhammar bör prioriteras vid upprustning. yrk. 2
- 2005/06:T490 (kd): Angelägna väginvesteringar bör genomföras i Västmanlands län för att utveckla regionen och ge förutsättningar för att nollvisionen i trafiken ska kunna uppnås. yrk. 2
- 2005/06:T490 (kd): En ombyggnad bör ske av väg 67 som utgör en viktig del i Råta Linjen för den tunga trafiken mellan norra och södra Sverige. yrk. 3
- 2005/06:T490 (kd): En ny förbifart vid Sala för vägarna 67/70 bör anläggas med byggstart under våren 2006. yrk. 4
- 2005/06:T502 (kd): Länsväg 288 Uppsala–Östhammar har stor betydelse samtidigt som vägen har, i förhållande till trafikvolymerna, stora brister både när det gäller profil och vägbredd. Vägen är i stort behov av ombyggnader och förbättringar. yrk. 1
- 2005/06:T502 (kd): Riksväg 55 är ett betydelsefullt regionalt stråk i Mälardalsregionen. Mellan Enköping och Hjulsta är standarden bristfällig och i stort behov av ombygg-

- nad. Även infarten till Uppsala–Kvarnbolund–Uppsala behöver åtgärdas för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.
- 2005/06:T502 (kd): Underhållet av de mindre vägarna i Uppland är efteryrk. 3
- 2005/06:T507 (fp): E 18 mellan Örebro och Karlskoga på sträckan Lekhyttan och Karlskoga bör snarast rustas upp.
- 2005/06:T516 (s): Vägverket bör ges i uppdrag att öka framkomligheten och säkerheten på väg 67 mellan Valbo och Västerås.
- 2005/06:T530 (s): De tre vägobjekten Förbifart Sala, E 18 sträckan Enköping–Sagån och E 18 sträckan Västjädra–Skälby bör omgående påbörjas.

### **Region Stockholm (Stockholms och Gotlands län)**

- 2005/06:T271 (m): Södertörnsleden, en planerad tvärförbindelse mellan väg 73 (Nynäsvägen) och E 4 söderut via Huddinge och Botkyrka, bör påbörjas så snart som möjligt.
- 2005/06:T279 (fp): Vägverket bör ges i uppdrag att förbereda att yrk. 4 E 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägavsnittet Rosenkälla–Söderhall.
- 2005/06:T279 (fp): Vägverket bör ges i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
- 2005/06:T279 (fp): Vägverket bör ges i uppdrag att tillsammans med yrk. 7 Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående påbörjas.
- 2005/06:T407 (m): Landets mest trafikerade motorväg mellan Hallunda och Södertälje bör byggas ut till sex filer.
- 2005/06:T421 (fp): Huvudstaleden är tänkt att binda samman E 4 vid Tomtebodavägen i Bromma via en lång tunnel under Solna och en ny bro över Ulvsundasjön. Leden behövs för att klara den framtida kapaciteten mellan Stockholmsregionens nordvästsektor och innerstad. Huvudstaleden bör därmed ingå i det statliga vägnätet och i de statliga vägplanerna.
- 2005/06:T498 (fp): En utbyggnad bör ske av väg 73 och väg 225 mellan yrk. 10 Södertälje och Nynäshamn för ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och minskad negativ miljöpåverkan.
- 2005/06:T498 (fp): E 4/E 20 mellan Södertälje och Hallunda bör yrk. 11 breddas till sex körfält för att möjliggöra fortsatt bostadsexpansion och näringslivsutveckling i kommunerna i sydvästra länet.

- 2005/06:T547 (s) En utbyggnad av Förbifart Stockholm över Ekerö är av stor betydelse för den fortsatta utvecklingen och tillväxten.
- 2005/06:N443 (fp): En komplett ringled bör byggas runt Stockholms yrk. 10 innerstad. Södra länken är bara första steget. Nu måste bygget av Norra länken starta och projekteringen för Österleden sätta i gång på nytt.
- 2005/06:N443 (fp): Södertörnsleden behöver förverkligas snarast som en viktig beståndsdel i utvecklingen både för Södertörn och för regionen i stort.
- 2005/06:N443 (fp): E 4/E 20 mellan Södertälje och Hallunda bör breddas samt länsväg 225 mellan Södertälje och Ösmo bör byggas ut.
- 2005/06:N443 (fp): Satsningar bör genomföras på det statliga vägnätet för projektet Sagoleden i Södertälje kommun.
- 2005/06:N443 (fp): En utbyggnad bör ske av länsväg 222 mellan Södertälje och Vårsta.
- 2005/06:N443 (fp): Hela E 18 Stockholm–Norrtälje–Kapellskär bör dimensioneras med krav på motorvägsstandard.
- 2005/06:N443 (fp): Den tunga lasttrafiken till och från Holmens Bruk i Hallstavik liksom färjorna i Kapellskär gör det angeläget med en tidigarelagd utbyggnad av riksvägarna 77 och 76.
- 2005/06:N443 (fp): En ombyggnad av länsväg 276 förbi Åkersberga är en betydelsefull satsning inte minst från trafik-säkerhetssynpunkt.
- 2005/06:N443 (fp): Anslutningen mellan E 18 och E 4 via Kymlingelänken bör förverkligas. Innerstadens förbindelse i riktning nordväst via Solna och Sundbyberg mot E 18 behöver förstärkas genom byggandet av Huvudstaleden i en lång tunnel.
- 2005/06:N443 (fp): En fortsatt breddningen bör ske av E 4 norr om yrk. 28 Upplands Väsby och hela vägen till Arlanda.
- 2005/06:N443 (fp): Ombyggnaden och kapacitetsökningen av den kraftigt överbelastade länsväg 268 mellan Vallentuna och Upplands Väsby bör fullföljas, inte minst genom en ny satsning på sträckan Grana–Hammarby.

### **Region Väst (Hallands län, Värmlands län och Västra Götalands län)**

- 2005/06:T207 (m) Med utgångspunkt från studier om att en ombyggnad av riksväg 40 är lämplig att genomföra med PPP-finansiering anges att det är hög tid att pröva alternativ finansiering vid vägbyggnation på några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsobjekt i Sverige.



- 2005/06:T210 (m): En utbyggnad av riksväg 40 är angelägen bl.a.  
yrk. 1 från trafiksäkerhets- och tillväxtsynpunkt.
- 2005/06:T210 (m): Omedelbara åtgärder måste sättas in för riksväg  
yrk. 2 40. En lösning kan vara att resterande del av utbyggnaden mellan Borås och Jönköping finansieras genom public-private partnership (PPP-modellen).
- 2005/06:T214 (fp): Riksväg 40 på sträckan mellan Borås och Jönköping  
yrk. 1 bör byggas om till motorväg med hänvisning till trafiksäkerhet och närings- samt tillväxtperspektiv.
- 2005/06:T236 (kd): Den ursprungliga infrastrukturplanen för Halland  
yrk. 1 2004–2015 bör återupprättas genom att resurser avsätts som säkrar det halländska vägnätets upprustning. Väg 41, 117 och 153 är några exempel på viktiga större vägar som ytterligare försenats genom den förda politiken.
- 2005/06:T236 (kd): Regeringens ovilja att pröva alternativ finansiering  
yrk. 2 drabbar tidigare beslutade projekt. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag om PPP-finansiering vid nya satsningar på större lönsamma väginvesteringar.
- 2005/06:T253 (m) Vägverket bör få i uppdrag av regeringen att inleda förhandlingar för att färdigställa återstående sträcka på riksväg 40 till motorväg enligt PPP-modellen.
- 2005/06:T266 (m): Stora delar av E 20 är eftersatta, främst i Västra  
yrk. 1 Götaland. Även Sverige borde tillhöra de länder som har en motorväg mellan sin största och näst största stad.
- 2005/06:T266 (m): E 20 bör byggas ut till motorvägsstandard.  
yrk. 2
- 2005/06:T266 (m): E 20 bör utpekas som en nationellt prioriterad väg.  
yrk. 3
- 2005/06:T283 E 6 Regeringen bör utan fördröjning fatta nödvändiga  
(fp, c) tillstånd och igångsättningsbeslut samt säkra finansieringen långsiktigt så att en kontinuerlig utbyggnad kan genomföras av E 6 till fyrfältsväg i norra Bohuslän senast 2009.
- 2005/06:T289 (c): Riksväg 41 mellan Borås och Varberg är ett viktigt  
yrk. 1 stråk för hela Viskadalen med en hög trafikintensitet av både personbilstrafik och tung trafik. En utbyggnad bör därför ske på sträckan Berghem–Varberg som innebär att vägen utformas till mötesfri 14-metersväg.

- 2005/06:T295 (kd) För att göra det möjligt att bygga ut riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard är det angeläget att regeringen vid behov tar till vara nya finansieringsmodeller, typ PPP (public-private partnership). Motorvägsstandard skulle göra den aktuella sträckan betydligt trafiksäkrare och samhällsekonomiskt mer bärkraftig.
- 2005/06:T333 (m) Investeringar bör genomföras i vägnätet i Bohuslän. Medel för att fullfölja utbyggnaden av E 6 till motorväg bör tas fram. Utbyggnaden får inte förse- nas mer. Utbyggnaden bör ske till motorväg och inte till trefilsväg.
- 2005/06:T334 (fp): E 6 bör byggas ut till fyrfältsväg genom hela Bohus- yrk. 1 län. Detta förutsätter att regeringen utan fördröj- ning fattar nödvändiga igångsättningsbeslut och säkrar finansiering för kontinuerlig utbyggnad.
- 2005/06:T334 (fp): Motorvägsstandard bör gälla för hela vägen mellan yrk. 2 Göteborg och Stockholm. Detta uppnås bl.a. genom en upprustning av E 20 genom Västergöt- land.
- 2005/06:T334 (fp): Ut- och ombyggnaden av E 20 bör ges en hög pri- yrk. 3 oritering och därmed tidigareläggas för start i enlig- het med det avtal som tecknats mellan Götene kommun och Västra Götalandsregionen.
- 2005/06:T334 (fp): De arbeten som påbörjats med utbyggnad av riks- yrk. 4 väg 40 till motorväg från Borås österut måste få fortsätta, utöver de nu planerade arbetena fram till Rångedala.
- 2005/06:T334 (fp): Riksväg 44 måste förbättras mellan Trollhättan yrk. 5 och Uddevalla. Vägen, som är en av de mest olycks- drabbade i landet, är den stora "pulsådern" mellan västkusten och Stockholm och är en mycket viktig länk som knyter samman Fyrstadsområdet.
- 2005/06:T334 (fp): En förbättrad vägsträckning in mot Göteborgs yrk. 6 hamn behövs. En framtida ökning av transporter från Norge kommer ytterligare att förstärka behö- vet av en ändamålsenlig trafiklösning.
- 2005/06:T334 (fp): En ny förbindelse måste skapas över eller under yrk. 7 Göta älv för att förbättra nuvarande trafiksituation.
- 2005/06:T334 (fp): Vägsträckan 180 mellan Borås och Trollhättan inne- yrk. 8 håller delsträckor med synnerligen dålig standard. Även vägsträckan mellan Herrljunga och Vårgårda är i stort behov av breddning och förbättrad sträck-

- ning. Det är även angeläget att väg 172 som är en viktig vägförbindelse för Dalsland upprustas till godtagbar standard.
- 2005/06:T340 (kd): Det är nödvändigt att rusta upp Dalslands vägnät om näringslivet skall kunna utvecklas och avfolkningen stoppas.  
yrk. 1
- 2005/06:T340 (kd): Dalsland bör tillhöra de områden som kan komma i fråga för de medel som avsatts för bärighetsförbättringar, tjälsäkring etc.  
yrk. 2
- 2005/06:T341 (kd) Riksväg 45 bör byggas om till motorvägsstandard mellan Göteborg och Vänersborg. För finansieringen bör möjligheten till alternativ finansiering prövas.
- 2005/06:T441 (c): Utbyggnaden av såväl väg- som järnvägsnät i Västra Götaland har av olika skäl blivit eftersatt. En utbyggnad bör därför ske av E 6, riksväg 45, E 20 och riksväg 40.  
yrk. 1
- 2005/06:T441 (c): Dalsland och Sjuhärad klassificeras inte som ”skogslän” varför de förfördelas vid fördelningen av anslagsmedel. En särskild satsning bör därför ske på bärighet, tjälsäkerhet och rekonstruktion i Dalsland och Sjuhärad.  
yrk. 2
- 2005/06:T461 (kd, m, fp, c): yrk. 1 Produktionsförutsättningar, arbetsmarknad, trafiksäkerhet och miljö bör vara de viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om ut- och ombyggnaden av E 20.
- 2005/06:T461 (kd, m, fp, c): yrk. 2 Ut- och ombyggnaden av E 20 bör högprioriteras år 2006.
- 2005/06:T470 (kd) Förnyade initiativ bör tas i syfte att starta utbyggnaden senast under 2007 av den s.k. Partihallsförbindelsen för att möjliggöra en ny förbindelse över Göta älv.
- 2005/06:T480 (kd) Utbyggnaden av E 6 genom Bohuslän bör vara genomförd senast till 2009.
- 2005/06:T534 (s) Med tanke på trafik- och säkerhetsproblem bör E 6 mellan Vellinge och Trelleborg påbörjas snarast.
- 2005/06:T550 (s) Vägarna i Dalsland bör i likhet med vägnätet i skogslänen få särskild tilldelning av medel för bärighets- och tjälsäkring.
- 2005/06:T555 (kd) Götaälvsbronns bristfälliga tillstånd bör åtgärdas och en ny älvförbindelse bör prioriteras i centrala Göteborg.

- 2005/06:T561 (m, fp, kd, c): yrk. 3 För att Värmland skall stå rustat inför framtiden krävs bättre vägar. Det gäller såväl E 18 och riksväg 45 som riksvägarna 61–64. Ökade medel krävs därför till investering och underhåll av länets vägnätet.
- 2005/06:T601 20 (s) Hela E 20 mellan Göteborg och Stockholm bör utformas att utgöra en trafiksäker fyrfältsväg. Alternativa finansieringsmodeller kan prövas för att klara ombyggnaden.
- 2005/06:T603 (s): yrk. 1 Vid Tingstadsmotet har utvecklats en flaskhals som påverkar transporter för hela Västsverige. En utbyggnad bör därför ske av partihallsförbindelsen i Göteborg.
- 2005/06:T603 (s): yrk. 2 För att stärka konkurrenskraften och tillväxten i Västsverige behövs en ny älvförbindelse i Göteborg.
- 2005/06:T603 (s): yrk. 3 I Västsverige bör en utbyggnad ske av Europavägarna E 6, E 20, E 45 samt riksväg 40.
- 2005/06:T603 (s): yrk. 4 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsningen på Trollhättepaketet kommer att genomföras 2005/06.
- 2005/06:T603 (s): yrk. 7 Förbättringar bör ske av tjälsäkring av Västsveriges grusvägar.
- 2005/06:MJ350 (fp): yrk. 3 Det är nödvändigt att vägarna i Dalsland tjälsäkras för att klara skogsindustrins transportbehov.
- 2005/06:N243 (fp): yrk. 4 Dalsland bör klassas som ett s.k. skogslän och därmed ges ökade medel för tjälsäkring och bärighetsförbättring.
- 2005/06:N380 (m): yrk. 4 E 20 är navet genom Skaraborg samt huvudvägen mellan Sveriges första och andra stad. En utbyggnad till motorväg bör därför ske så snart som möjligt.

### **Region Sydöst (Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Kronobergs och Blekinge län)**

- 2005/06:T209 (m) Riksväg 27 har stor betydelse ur såväl nationellt som regionalt perspektiv. Vägen bör byggas färdig till trettonmetersväg och dimensioneras för 110 kilometer per timme på sträckan Borås–Karlskrona.
- 2005/06:T213 (fp) En ny sträckning som förbinder riksväg 27 med riksväg 40 planeras och är tänkt att gå utanför Borås stad. Genom att Borås, Svenljunga och Tranemo kommuner lånat pengar och regionen betalat räntorna har utbyggnaden av vägen kunnat påbörjas och sträckan Aplared–Kråkered är nu färdigställd. Därefter verkar utbyggnaden ta stopp. All

- trafik som skall vidare på riksväg 40 mot Göteborg måste fortfarande passera genom Borås. Det vore olyckligt om utbyggnaden inte kunde fortsätta.
- 2005/06:T228 (m): Nyinvesteringar behövs i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige. Det gäller bl.a. E 22, länets pulsåder, där gamla och välkända problem kvarstår. Det gäller utbyggnad till mötesfri motortrafikled förbi Rinkabyholm och utbyggnad mellan Söderåkra och Brömsebro.
- 2005/06:T228 (m): E 22 och flera riksvägar i Kalmar län har avsnitt av så låg standard att omfattande investeringar erfordras. Ökade drifts- och underhållsinsatser krävs därför för vägarna i Kalmar län.
- 2005/06:T258 (m) Riksväg 26/47 är utpekad som en nyckelsträcka för att få stråket på riksväg 26 att komma till stånd. Dessutom har den klassats som stamväg i den nationella planen för vägtransportsystemet. Mot bl.a. denna bakgrund begärs att riksväg 26/47 uppgraderas.
- 2005/06:T261 (m): Förbifart Smålandsstenar och sträckningen till Gislaved är i utomordentligt stort behov av genomförande. Enligt uppgift är det förslag som ligger till grund för Vägverkets kostnadsberäkningar för dyrt i förhållande till kraven på lönsamhetskalkylen. Sedan Vägverket gjorde det nu aktuella förslaget har tekniken för väg- och sidoområden utvecklats mycket. Det finns därför starka skäl att med nyare standard göra en förnyad kostnadsberäkning av den aktuella sträckningen.
- 2005/06:T261 (m): Vägverket bör tillföras mer medel för att finansiera ombyggnad av riksväg 26 Förbifart Smålandsstenar.
- 2005/06:T270 (fp, E 22 är en viktig kommunikationsled för Kalmar c): yrk. 3 län. För att förbättra villkoren för företagande och turism bör E 22 byggas ut till motorväg genom hela länet. Om regeringen inte vill satsa pengar på en utbyggnad av E 22 så bör den åtminstone öppna för alternativa finansieringsformer, exempelvis PPP-lösningar (public-private partnership).
- 2005/06:T278 (m) Ytterligare resurser krävs till vägnätet i Östergötland. Det gäller medel till projekten väg 51 mellan Norrköping och Finspång (förbifart Svärtinge), Norrleden, en ny väganslutning från E 4, väg 51

- och väg 55/56 till Händelö, väg 50 förbifart Motala samt utbyggnad av E 22 med förbifart Söderköping.
- 2005/06:T284 (s) Väg 26/47 har varit och är den pulsåder som ger Mullsjö kommun en möjlighet att behålla ett brett företagande. Vägsträckningen har dock inte den kapacitet och den standard som krävs. Mot denna bakgrund föreslås ett tillkännagivande om att en upprustning sker av väg 26/47.
- 2005/06:T316 (m) Riksväg 51 mellan Örebro och Norrköping bör snarast byggas om till acceptabel standard så att säkerheten förbättras, pendling till arbete och utbildning underlättas, liksom näringslivets transportmöjligheter.
- 2005/06:T321 (m, fp, c, kd): yrk. 1 En tidigareläggning bör ske av väginvesteringar i Jönköpings län. Det gäller bl.a. riksväg 40:s utbyggnad från Haga till länsgränsen mot Västra Götaland, väg 26 förbi Smålandsstenar och väg 31/33 förbi Tenhult. Likaså är förbifarten på väg 33 söder om Eksjö och väg 47/48 Risbro–Mullsjö viktiga i ett större trafikperspektiv. Dessutom finns flera andra projekt som är angelägna ur ett mer lokalt perspektiv men som ändå kan ha mycket stor betydelse för länets eller delar av länets utveckling.
- 2005/06:T343 (m) Riksväg 31 mellan Jönköping och Nässjö på sträckan Jönköping–Tenhult är i dag alltför smal, bakkig och krokig för att ett godtagbart godsflöde skall kunna upprätthållas. Dessutom används vägen i stor utsträckning för persontransporter för arbets- och studiependling. Det finns således stora skäl för en utbyggnad av vägen.
- 2005/06:T358 (s) Med anledning av besvärande trafiksituation bör trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomföras på riksväg 50 i Vadstena.
- 2005/06:T387 (c): yrk. 1 Riksväg 27 har i dag en mängd flaskhalsar som påverkar möjligheten till utveckling. Det är därför av största vikt att vägen byggs ut till mötesfri väg på sträckan Karlskrona–Växjö–Borås.
- 2005/06:T387 (c): yrk. 2 SEBTrans-Link (South East Baltic Transport Link) bör uppgraderas för att i framtiden ingå i TEN-systemet. För svensk del innebär detta satsningar på riksväg 27, Borås–Tranemo–Växjö–Tingsryd–Karlskrona.

- 2005/06:T387 (c): Ett gemensamt vägnummer bör införas för riksväg yrk. 3 27, från Göteborg till Karlskrona via Borås och Växjö.
- 2005/06:T405 (m) En upprustning och utbyggnad bör genomföras av riksväg 50 som bl.a. binder ihop Örebro län med västra Östergötland. Vägen binder också ihop bl.a. Örebro med Jönköping, Örebro med Linköping, samt Örebro med Sydsverige. Vägen är i dag olycksdrabbad och har många sträckor som behöver förbättras.
- 2005/06:T416 (c): Medel bör omfördelas till de stormdrabbade områdena i Småland för att återställa de sönderkörda vägarna. yrk. 1
- 2005/06:T416 (c): Ett antal vägprojekt i Jönköpings och Kalmar län har påbörjats utan att bli fullföljda. Vägarna är viktiga och inte minst öst-västliga vägar som riksvägarna 31–33 och förlängningen riksväg 40. Ombyggnaden av dessa vägar i Jönköpings och Kalmar län bör därför fullföljas. yrk. 2
- 2005/06:T438 (c): En ökad andel av den totala investeringsramen för stamvägnätet bör anvisas till Kalmar län. yrk. 1
- 2005/06:T438 (c): En ökad andel av den totala anslagsramen i landet för regional transportinfrastruktur bör anvisas till angelägna väginvesteringar i Kalmar län. yrk. 2
- 2005/06:T465 (s) Varje år passerar mer än en halv miljon tunga fordon genom Motalas centrala delar, många lastade med farligt gods. Riksväg 50 genom Motala bör därför läggas om.
- 2005/06:T467 (s) I spåren efter stormen Gudrun har vägstandarden försämrats på många vägar. Konsekvenserna efter stormen Gudrun har gjort att slitaget på vägarna har ökat. Väg 30 som förbinder Jönköping och Kronobergs län är i stort behov av upprustning.
- 2005/06:T522 (s) Det är angeläget att utbyggnaden av E 22 med förbifarterna i Söderköping och Norrköping kan genomföras under nuvarande planeringsperiod.
- 2005/06:T523 (s) Riksväg 51 har stor betydelse för interregionala och regionala transporter mellan Bergslagen och Norrköping/Linköping. Vägen håller dock delvis undermålig standard och bör därför byggas ut.

### **Region Skåne (Skåne län)**

- 2005/06:T362 (c) Tvärleden är en viktig del av det svenska vägnätet. Vägen betyder mycket för företagen, kommunerna och turisterna. Vägstandarden är dock på flera sträckor så pass dålig att flera företag väljer

betydligt längre transportsträckor. Med hjälp av kommunerna och privata intressenter och bidrag från staten borde en snar upprustning av Tvärleden vara möjlig.

- 2005/06:T401 (fp): Vägförbindelserna mellan Sturup och Malmö respektive Lund måste förbättras om Sturup skall kunna växa. Berörda myndigheter bör därför ges i uppdrag att tidigarelägga ombyggnaden av väg 108 och väg E 65.
- 2005/06:T539 (kd) Regeringen bör snarast ge Vägverket i uppdrag att färdigställa upprustningen av Tvärleden Olofström–Göteborg.

## E 22

- 2005/06:T201 (m) För att ta till vara de möjligheter som öppnats med Öresundsbron och den kraftigt ökande färjetrafiken med de nya EU-länderna måste väg E 22:s hela sträckning, från Trelleborg/Malmö i söder till Norrköping i norr, byggas ut till 110 kilometer per timme som standard och få delade körbanor.
- 2005/06:T201 (m): En utbyggnad av E 22 lämpar sig väl att genomföras med alternativ finansiering i form av PPP-projekt.
- 2005/06:T252 E 22 I dag har E 22 långa sträckor med dålig sikt och begränsad vägbredd. En upprustad Europaväg 22 är en nyckelfråga för att dra nytta av den tillväxtpotential som handelsvägarna österut över havet ger. För att få en snabb utbyggnad av E 22 kan en alternativ finansiering i form av PPP-projekt framstå som en samhällsekonomisk lösning. En av de första utbyggnadsetapperna bör vara en förbifart vid Söderköping.
- 2005/06:T254 E 22 I samband med att regeringen satsade på infrastrukturen i Västsverige i november 2004 lyftes fem utbyggnadsprojekt längs E 22 i Skåne bort till en sammanlagd kostnad av ca 700 miljoner kronor bort. Det innebär att de inte kommer att genomföras förrän tidigast 2016. Om regeringen är beredd att släppa fram olika PPP-lösningar vid stora infrastrukturinvesteringar finns redan i dag intressenter som skulle möjliggöra en fullständig utbyggnad av E 22.
- 2005/06:T326 (fp): Blekinge behöver en snabb utbyggnad av E 22 och det är därför nu hög tid att aktualisera den så länge diskuterade frågan om en s.k. PPP-lösning för E 22.



- 2005/06:T400 (fp) Södra Sverige behöver en snabb utbyggnad av E 22 och regeringens politik ser ur detta perspektiv mycket dystert ut. Det är därför nu hög tid att den så länge diskuterade frågan om en s.k. PPP-lösning för E 22 avgörs.
- 2005/06:T504 (s) Riksdagen bör överväga OPS-lösningar (offentlig privat samverkan) för utbyggnaden av E 22 i Skåne.
- 2005/06:T571 (s) E 22 från Malmö till Norrköping har en stor betydelse för sydöstra Sverige. Det är därför angeläget att pröva möjligheterna att prioritera utbyggnaden av de återstående delarna av E 22:an så att byggstart sker senast 2010.
- 2005/06:T588 (s) E 22 från Malmö till Norrköping har en stor betydelse för sydöstra Sverige. Det är därför angeläget att pröva möjligheterna att prioritera utbyggnaden av de återstående delarna av E 22:an så att byggstart sker senast 2010.
- 2005/06:T589 (s) E 22 från Malmö till Norrköping har en stor betydelse för sydöstra Sverige. Det är därför angeläget att pröva möjligheterna att prioritera utbyggnaden av de återstående delarna av E 22:an så att byggstart sker senast 2010.
- 2005/06:N474 (m, fp, c, kd): yrk. 9 E 22 är av oerhört stor vikt för att ta till vara hela Skånes växtkraft. Utbyggnaden har dock skjutits på framtiden när regeringen bestämde sig för att flytta Skånes vägsatsningar till en annan region. För att kunna tidigarelägga utbyggnaden bör prövas att finansiera projektet med alternativ finansiering.

### Övrigt

- 2005/06:T497 (m): yrk. 9 En väl utbyggd väginfrastruktur leder till att individer och företag knyts närmare varandra samt att transporter underlättas. Bättre vägar minskar antalet döda och skadade i trafiken. Investeringarna i det svenska vägnätet har under en följd av år legat på en oacceptabelt låg nivå. Nybyggnationen har varit liten och underhållet starkt eftersatt. Det krävs ökade resurser för att förbättra vägnätet.
- 2005/06:T496 (kd): yrk. 1 Stormen Gudrun ödelade stora delar av skogen i södra Sverige och förändrade på ett dygn förutsättningarna för både enskilda skogsägare och kommuner. Som en konsekvens av den mångfaldigt ökade skogsavverkningen och de många virkestransporterna har nedslitningen av vägnätet ökat dramatiskt. Det gäller särskilt de mindre

vägarna, både allmänna och privata. Sverige har ansökt och erhållit stöd från EU med anledning av de enorma skador och kostnader som stormen orsakat. I EU-stödet ingår även ersättning till vägnätet i de drabbade områdena. Det är därför mycket viktigt att staten tillför resurser till de vägar, både allmänna och privata, som nu körs sönder på grund av de många virkestransporterna.

2005/06:N304 (fp): Motormännens Riksförbund har satt betyg på vägnätet i Norrland. Många av vägarna får underkänt, inte minst långa sträckor av E 4:an. Ett väl utbyggt, och inte minst ett välunderhållet, vägnät är av fundamental betydelse för industrin: exempelvis så transporterar den svenska skogsindustrin varje år 90 miljoner ton skogsprodukter med lastbil, därtill sker den största delen av persontransporterna i Norrland med egen bil. De tunga biltransporterna i kombination med det bistra vinterklimatet gör att slitaget på vägbanorna i norr blir mycket större än i de flesta andra delarna av vårt land. Men trots det har regeringen valt att lägga mer pengar på landets södra vägnät. Detta är inte rimligt. En översyn bör därför göras av det norrländska vägnätet för att fastställa vilka finansiella behov som krävs för en upprustning.

### **Järnvägar**

#### **Norra banregionen (Norrbottnens och Västerbottnens län samt delar av Västernorrlands och Jämtlands län)**

2005/06:T352 (kd) Om företagen i Norrbotten skall kunna fortleva och konkurrera i framtiden är det viktigt att nödvändiga infrastrukturinvesteringar inte skjuts på framtiden. Banverket bör skyndsamt ges i uppdrag att omedelbart påbörja upprustningen av Haparandabanen.

2005/06:T391 (fp) En utredning bör tillsättas för att pröva möjligheterna att återuppta persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs. Med hänsyn till pågående utbyggnad av Botniabanen skulle det vara av stort värde att, när den blir färdigställd, få möjligheter att kombinera den tågtrafiken med persontåg från kusten till inlandet om det går att åstadkomma till rimliga kostnader.

- 2005/06:T411 (s) Miljardinvesteringar har genomförts på Ostkustbanan och nu Botniabanan och Ådalsbanan. För att få full effekt av gjorda investeringar och ge hela den svenska ekonomin goda förutsättningar att växa bör denna satsning fullföljas och de stora kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan åtgärdas.
- 2005/06:T443 (c, m, fp, kd): yrk. 2 Ett stort problem som finns är järnvägsdragningen genom Sundsvall. Det enda realistiska förslaget är att gräva ned järnvägen genom centrum. Ett uppdrag bör ges att ännu en gång överväga en lösning för järnvägen genom Sundsvalls centrum, där även miljöaspekterna finns med.
- 2005/06:T443 (c, m, fp, kd): yrk. 3 Dubbelspår bör byggas längs hela sträckan Gävle–Sundsvall.
- 2005/06:T443 (c, m, fp, kd): yrk. 4 Ådalsbanan bör upprustas till de krav som ställs på en järnväg som skall ingå som en länk i ett nationellt och internationellt transportnät.
- 2005/06:T443 (c, m, fp, kd): yrk. 5 En utredare bör tillsättas som i en snabbutredning fördjupar analysen kring trafikeringsupplägget och grunderna för en ekonomisk uppgörelse för Norrlandskustens järnväg.
- 2005/06:T520 (s) Järnvägstrafiken genom Sundsvall medför mycket stora trafikproblem. Det är därför nödvändigt att järnvägen genom Sundsvalls centrum läggs i en tunnel så att trafikstockningar undviks.
- 2005/06:T524 (kd, m, fp, c) Banverket bör omgående starta en förstudie av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand–Ådalsbanan.
- 2005/06:T559 (fp): yrk. 23 Det finns inga skäl att inrymma den s.k. Norrbotniabanan i en redan alldeles för ansträngd planeringsram för investeringar fram till år 2010.

**Mellersta banregionen (Dalarnas, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län samt delar av Västmanlands, Örebro, Uppsala och Stockholms län)**

- 2005/06:T212 (fp, m, kd, c): yrk. 3 Kapaciteten för järnvägsspåren mellan Falun och Borlänge behöver ökas. Järnvägstrafiken har ökat under senare år, och spåren mellan Falun och Borlänge räcker inte till för de viktiga ståltransporterna för Domnarvet och hela behovet av persontransporter.
- 2005/06:T212 (fp, m, kd, c): yrk. 4 För företagsetableringar i Dalarna är restiderna till Stockholm och Arlanda av stor betydelse. Järnvägsspåren behöver därför förbättras på Dalabanan.

- 2005/06:T217 (m) Ett län som skall växa och ett län som vill framåt måste ha bra kommunikationer. Det är ”trångt” på Dalabanan och detta gör att förbindelserna är ”hackiga” med många stopp, inte bara på stationerna utan också stopp för möten. Dalabanan måste därför rustas upp rejält.
- 2005/06:T320 (c): En uppgradering av Dalabanan har stor betydelse för hela Mellansverige. En stegvis förbättring av banans kvalitet innebär att resandet mellan Mora och Stockholm kommer att minska från dagens drygt fyra timmar till under två och en halv timme. Inom ramen för infrastrukturbudgeten bör en uppgradering av Dalabanan påbörjas.

**Östra banregionen (Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Östergötlands län samt del av Örebro, Västmanlands och Kalmar län)**

- 2005/06:T279 (fp): Tunnelbanan går i dag inte längre norrut än till Mörby centrum i Danderyds kommun, men borde utsträckas till åtminstone Arninge centrum norr om Täby centrum. Det skulle betyda att tunnelbanan skulle bli ett konkurrenskraftigt alternativ till främst bilen för 50 000–80 000 arbetsresande dagligen.
- 2005/06:T279 (fp): Av både miljö-, konkurrens- och trafiksäkerhetsskäl är det naturligt att låta utreda frågan om järnvägsförbindelse till Norrtälje och Kapellskär för att slippa den tunga lastbilstrafiken från länderna i öst genom Stockholm och runt Stockholm.
- 2005/06:T307 (m) Ostlänken har mycket stor betydelse för framtidens järnvägsstruktur. Dagens stambana brottas med stora framkomlighetsproblem, inte minst genom Östgötaregionen. Projekteringen av Ostlänken bör därför startas.
- 2005/06:T345 (c): Satsningen på tågtrafik i Mälardalen har blivit en succé. Såväl Mälarbanan, Svealandsbanan som Bergslagspendeln är väl fungerande men underdimensionerade under de mest frekventa tiderna. För att höja kapaciteten kan såväl ökad spårkapacitet som nytt och effektivare tågekipage användas. En översyn av kapacitetsförstärkande åtgärder i Mälardalens spårssystem, utanför Stockholmsområdet, är därför nödvändig.
- 2005/06:T345 (c): Utbyggnaden av spårkapaciteten på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll bör skyndsamt påbörjas.

- 2005/06:T460 (c) Alternativa investeringslösningar bör utnyttjas för en snar ny-, till- och ombyggnad av järnväg och väg mellan Örebro och Karlstad via Karlskoga.
- 2005/06:T490 (kd): Det är nödvändigt att staten tar sitt ansvar för att yrk. 5 dels klara det växande behovet av kapacitet i kollektivtrafiken, dels bygga bort de hinder som i dag förhindrar utveckling i Mälardalen Ett ökat spårbehov behövs i Mälardalen.
- 2005/06:T490 (kd): Om inte spårkapaciteten mellan Västerås och Stockholm byggs ut hotas tillväxten. Då undergrävs yrk. 6 möjligheten att generera de resurser som kommer hela landet till del från Stockholm–Mälardalenregionen.
- 2005/06:T490 (kd): Det krävs en fyrspårsutbyggnad av sträckan Tomte- yrk. 7 boda–Kallhäll samt byggande av Citybanan/Mälartunneln. Vidare bör fyrspårskapacitet på sikt byggas till Bålsta.
- 2005/06:T498 (fp): Dubbelspår krävs på järnvägen mot Nynäshamn yrk. 9 för att uppnå ökad turtäthet, kortare restider, färre trafikstörningar och förbättrad trafikering av regionens yttre delar.
- 2005/06:T499 (c): Järnvägen mellan Karlstad och Borlänge har en yrk. 2 ännu inte uppgraderad bärighetsdel mellan Hällefors och Ställdalen. Denna flaskhals innebär att sträckningen inte kan användas för tunga transporter, vilket inte bara påverkar godstrafiken mellan Hofors och Hällefors utan godstrafiken i hela Mellansverige och därmed även persontrafiken. Medel bör prioriteras till infrastrukturinvesteringar för järnvägen mellan Hällefors och Ställdalen.
- 2005/06:T531 (s) Den förstudie som Banverket redovisat för tågsträckan Tomteboda–Kallhäll utgör ett bra underlag för yrk. 9 ställningstaganden för fortsatt arbete med planeringen av nya spår på sträckan och en dialog om finansieringen.
- 2005/06:T553 (v) För att säkerställa fler och större godstransporter yrk. 2 till och från Hargshamn krävs att järnvägen förbättras och elektrifieras samt att den får en sträckning med anknytning till stambanan söderut. Arbetet med att förbättra järnvägen till Hargshamn bör därför tidigareläggas.
- 2005/06:T559 (fp): I första hand bör en satsning ske på sådana projekt yrk. 22 som har en stor samhällsekonomisk betydelse. Därför måste Citybanan och Mälartunneln i Stockholm ges högsta prioritet.

- 2005/06:T606 (s) Dubbelspåret mellan Tomtebodavägen och Kallhäll bör dras i en tunnel under Sundbyberg genom Resecentrum Sundbyberg.
- 2005/06:N438 (kd): En utbyggnad bör ske av den spårbundna trafiken i Stockholmregionen. Det gäller bl.a. Citybanan och en förlängning av Tvärbanan.
- 2005/06:N443 (fp): Förbindelserna söderut och västerut från Stockholms län behöver förstärkas genom en fortsatt utbyggnad av Svealandsbanan till dubbelspår.
- 2005/06:N443 (fp): En upprustning krävs av Södra stambanan för höghastighetståg Stockholm–Skavsta.
- 2005/06:N443 (fp): Staten behöver medverka bl.a. till en fortsatt utbyggnad av tvärbanan från Nacka till Slussen samt längre fram en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka.
- 2005/06:N443 (fp): En förstudie bör genomföras för utbyggnad av det nationella järnvägsnätet till kommunerna i nordöstra Stockholmregionen.
- 2005/06:N443 (fp): Det är viktigt ur ett Mälardalsperspektiv att tillräcklig järnvägskapacitet finns att tillgå på Mälärbanan.
- 2005/06:N443 (fp): Planerna på en ny station Stockholm Väst i Järfälla kommun och en ny station Stockholm Nord i Sollentuna kommun behöver bli verklighet.

#### **Västra banregionen (Västra Götalands län samt del av Värmlands och Hallands län)**

- 2005/06:T222 (fp) Dubbelspårsutbyggnaden på Väst kustbanan har pågått i över 15 år och ändå återstår sträckor med enkelspår. Mycket pengar har lagts ned på dubbelspårsutbyggnaden, men spåren kan till stor del inte utnyttjas fullt ut förrän hela projektet är färdigt. Det är därför viktigt att påtagligt öka takten så att hela Väst kustbanan genom Halland färdigställs.
- 2005/06:T282 (fp, c) Banverket bör ta fram en långsiktig strategi för att utveckla Bohusbanan från Strömstad till Göteborg.
- 2005/06:T289 (c): Viskadalsbanan är enkelspårig och används både för gods- och persontransporter. Viskadalsbanan har ålderdomliga trafikstyrningssystem vilket leder till långa bomfällningstider. Marks och Varbergs kommuner har som vision att X 2000-tåg med Stockholm som slutdestination skall trafikera Viskadalsbanan. Detta skulle, när det blir verklighet, stärka Viskadalen som region. För att detta skall bli möjligt krävs en ordentlig upprustning av Viskadalsbanan.

- 2005/06:T334 (fp): Tunneln genom Hallandsåsen bör färdigställas. Färdigställandet måste dock ske på ett säkert och riskfritt sätt, enligt de miljökrav som ställts på projektet. Om kostnaden för projektet hotar att öka kraftigt jämfört med de ursprungliga beräkningarna, får naturligtvis en omprövning ske.
- 2005/06:T334 (fp): Genom att bygga tågförbindelsen Västlänken underlättas tågtrafiken genom Göteborg väsentligt, så att tågsystemet som helhet kan utvecklas. Detta är en förutsättning för att en långsiktig och hållbar transportförsörjning skall kunna åstadkommas.
- 2005/06:T334 (fp): En utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetters flygplats för att tillgodose transporter till flygplatsen är nödvändig. Dagens trafiksituation är ohållbar och försvårar möjligheten att på ett smidigt sätt ansluta till flygplatsen. Att få möjlighet att på samma sätt som Arlanda ha ”pendeltrafik” skulle kraftigt öka attraktiviteten hos flyget och möjligheten att konkurrera med andra trafikslag.
- 2005/06:T334 (fp): Bohusbanan norr om Uddevalla behöver rustas upp för att järnvägstrafiken skall kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ.
- 2005/06:T363 (m) Det är oerhört angeläget med en snabb utbyggnad av dubbelspåret genom hela Halland. Detta omfattar även tunneln genom Hallandsåsen – med respekt för ytterligare kompletteringar när det gäller miljöhänsyn.
- 2005/06:T365 (c) Möjligheten till tidigareläggning av dubbelspåret på Västkustbanan genom lokal och regional medfinansiering bör prövas.
- 2005/06:T457 (m) Banverket bör höja prioriteten för det pågående utredningsarbetet för hamnbanan på Hisingen och pröva möjligheten att flytta hamnbanan helt från Älvstranden.
- 2005/06:T469 (kd): Norra Bohusbanan bör rustas upp så att tåghastigheten blir minst 100 kilometer per timme.
- 2005/06:T469 (kd): Norra Bohusbanan bör utvecklas så att turismen till norra Bohuslän kan öka.
- 2005/06:T481 (s) Götalandsbanan har en stor betydelse också ur ett lokalt/regionalt perspektiv för Sjuhäradsbygden. Det är därför mycket angeläget att den utbyggnad som nu kommer att påbörjas i respektive ändar av banan får en snar fortsättning däremellan, dvs. på sträckan Borås–Linköping.

- 2005/06:T482 (s): Järnvägen mellan Varberg och Herrljunga behöver rustas upp för att nedbringa restiden.  
yrk. 2
- 2005/06:T561 (m, fp, kd, c): yrk. 4 Betydande satsningar krävs på järnvägsnätet i Värmland. Den s.k. Vålbergsrakan och Genvägen är viktiga exempel på angelägna järnvägssatsningar.
- 2005/06:T603 (s): yrk. 5 För att få ett modernt och effektivt järnvägssystem som klarar pendling, långväga persontrafik och godstrafik krävs en kraftfull utbyggnad av järnvägsnätet i Västsverige.

### **Södra banregionen (Skåne, Blekinge, Kronobergs, Kalmar och Jönköpings län)**

- 2005/06:T223 (m) Berörda myndigheter bör ges i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Malmö.
- 2005/06:T270 (fp, c): yrk. 1 Det s.k. Östersjöbanekonceptet med förbättringar på järnvägen Tjustbanan bör fullföljas.
- 2005/06:T270 (fp, c): yrk. 2 En fortsatt satsning bör ske på Tjustbanan, sträckan Åtvidaberg–Överum–Västervik.
- 2005/06:T299 (kd): yrk. 2 En tunnel bör anläggas under norra Öresund.
- 2005/06:T317 (fp) En tidsplan bör antas för att anlägga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2005/06:T321 (m, fp, c, kd): yrk. 2 För infrastrukturen i Jönköpings län krävs en satsning på järnvägssystemet genom en förstärkning av befintlig kapacitet och förbättrad framkomlighet.
- 2005/06:T326 (fp): yrk. 1 Ett angeläget järnvägsprojekt är ”Sydostlänken”, som skulle medföra en avsevärt minskad miljöbelastning och ökad kapacitet för godstransporter via hamnarna i Karlshamn och Sölvesborg. ”Sydostlänken” är en förlängning av järnvägen Älmhult–Olofström och innebär en nybyggnad av järnväg mellan Olofströms och Blekinge kustbana.
- 2005/06:T326 (fp): yrk. 2 Järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda bör med det snaraste rustas upp.
- 2005/06:T332 (m): yrk. 8 En tidtabell bör läggas fast för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2005/06:T383 (s) Sydöstra Sverige saknar för närvarande en kombiterminal för omlastning av containrar och växel-flak mellan järnväg och landsväg. En kombiterminal bör därför anläggas för omlastning av containrar i Kalmar.



- 2005/06:T385 yrk. 1 (s): Kombiterminalen i Älmhult uppfyller alla kriterier för en terminal av nationellt intresse. Bangården i Älmhult måste byggas ut och järnvägen fram till en av landets största terminaler bör förvaltas av Banverket.
- 2005/06:T385 yrk. 2 (s): Järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda har inte tillräcklig kapacitet utan hastigheterna begränsas till högst 65–100 kilometer per timme och avståndet mellan mötesstationerna är för långt. Det finns i dag ett starkt intresse från Ikeas sida att nå hamnen i Karlshamn för ut- och inskeppning av varor till dess centrala lager i Älmhult och Jönköping. Detta kunde bli möjligt om järnvägen mellan Olofström och Karlshamn återuppbyggdes.
- 2005/06:T401 yrk. 2 (fp): Med tanke på att planeringen av järnväg, vägnät och bebyggelse måste ske utifrån en helhetssyn och med långsiktigt perspektiv, är det mycket angeläget att en järnvägsförbindelse Sturup–Malmö–Kastrup snarast tas med i planeringsunderlaget för Skåne. Det behövs en planberedskap för framtida järnvägssatsningar, och mycket talar för att det är motiverat att bygga järnvägen före år 2015.
- 2005/06:T413 yrk. 1 (fp): Regeringen bör uppmana Banverket att utreda miljökonsekvenserna på längre sikt än till 2020 för planeringen av Södra stambanan.
- 2005/06:T413 yrk. 2 (fp): Tågtrafiken bör läggas i en tunnel vid passagen av Åkarp vid en utbyggnad av Södra stambanan.
- 2005/06:T353 yrk. 1 (m): En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör prioriteras.
- 2005/06:T353 yrk. 2 (m): En tidtabell bör upprättas för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2005/06:T353 yrk. 3 (m): Nödvändiga undersökningar bör initieras för att driva frågan om byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2005/06:T353 yrk. 4 (m): En öppen och konstruktiv dialog med den danska regeringen bör upptas för att anlägga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2005/06:T537 (s) Det är helt nödvändigt, bl.a. av miljöskäl, att bygga ett nytt godsspår i Skåne. Satsningar på infrastrukturen i Skåne har en avgörande betydelse inte bara för regionen utan också för hela Sveriges tillväxt. Skåne får inte bli en flaskhals för gods- och persontrafiken.

- 2005/06:N474 (m, fp, c, kd): yrk. 10 En tidtabell bör läggas fast för byggandet av en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör den s.k. HH-förbindelsen.
- 2005/06:N474 (m, fp, c, kd): yrk. 11 En järnvägsförbindelse bör byggas mellan Kastруп och Sturup.

### **Inlandsbanan**

- 2005/06:T303 (c) Inlandsbanan kan bli en pulsåder och utvecklingsmotor för näringslivet i inlandet. En satsning på Inlandsbanan skulle utan tvekan öka tillväxten och stärka framtidstron i denna vidsträckta region. Inlandet behöver den vitamininjektion som en upp- rustad inlandsbana innebär.
- 2005/06:T567 (kd): yrk. 1 Inlandsbanan bör betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
- 2005/06:T567 (kd): yrk. 2 Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora behöver rustas upp.
- 2005/06:T548 (kd): yrk. 1 Inlandsbanan mellan Mora och Kristinehamn kan utgöra en mycket viktig del för att binda ihop järnvägssystemen i norra Sverige och Region Väst.
- 2005/06:T548 (kd): yrk. 3 Bandelen Arvidsjaur–Jörn kan utgöra en mycket viktig länk för omledningstrafiken för bl.a. norra Sveriges tyngsta industrier. I dag är denna del tagen ur trafik och förvaltas av Banverket.
- 2005/06:T548 (kd): yrk. 4 Inlandsbanan AB:s behov av medel enligt fram- lagd banhållningsplan bör noggrant beaktas.

### **Flera trafikslag**

I det följande lämnas en sammanställning av motioner över vissa projekt och infrastrukturfrågor som berör flera trafikslag, i första hand väg- och järnvägsområdet.

### **Region Norr (Norrbottens och Västerbottens län) Region Mitt (Väster- norrlands, Jämtlands, Gävleborgs och Dalarnas län)**

- 2005/06:N382 (c): Förbättrade kommunikationer och stärkt infrastrukt- ur är av mycket stor betydelse för att ge det vidsträckta Norrland någorlunda likvärdiga konkur- rensmöjligheter. Vägar som bär året runt, snabbare och bättre tågförbindelser, flyg till rimliga priser och tillgång till bredband är av avgörande bety- delse för en positiv utveckling för det norrländska näringslivet. Staten har ett stort ansvar för en fun- gerande kollektivtrafik även i glesbygd. Det är positivt att Inlandsvägen kommer att få Europavägs- status, men vägnätet måste också få en allmän upp- rustning så att trafiken fungerar även i tjälloss-

ningstider. Upprustningen av vägen Sundsvall–Östersund–Trondheim, E 14, har nyligen fått stå tillbaka för det s.k. Trollhättepaketet, men det är nu hög tid att höja standarden på denna viktiga väg från Bottenhavet till Trondheimsfjorden. Vad gäller järnvägen måste bygget av Botniabanan fullföljas, snabbtågsförbindelsen på Atlantbanan till Trondheim förverkligas och den unika Inlandsbanan rustas upp så att den kan bli en verklig pulsåder, för såväl gods- som persontrafik för hela denna glesbebyggda region.

- 2005/06:T375 yrk. 1 (c): Öst–väst-samarbetet i Mittskandinavien bör stärkas. Sedan unionsupplösningen mellan Sverige och Norge 1905 har öst–västförbindelserna i Mittskandinavien fått stå tillbaka för en allt intensivare nord–syddrift i båda länderna. Gränshinder av olika slag måste avvecklas så att samarbetet över gränsen underlättas.
- 2005/06:T375 yrk. 2 (c): En upprustning bör ske av öst–väst-förbindelserna via väg och järnväg, liksom av en utbyggnad av bredbandsnäten och 3 G-näten i Mittskandinavien. Det gäller bl.a. järnvägslinjen Sundsvall–Östersund–Trondheim (Mittlinjen och Meråkersbanan).
- 2005/06:T375 yrk. 3 (c): Med en väl fungerande öst–västlig transportkorridor i Mittnorden kan trafikinfarkter i Europas centrala och överbelastade transportsystem avlastas. Tung trafik kan dessutom styras över från landsväg till järnväg och sjöfart, vilket har stora miljöfördelar. Stöd bör ges till öst–västliga samarbetsprojekt som NECL (North East Cargo Link) och MNBA (Mid Nordic Business Arena).

### **Regionerna Mälardalen (Uppsala, Västmanlands, Örebro och Södermanlands län) och Stockholm (Stockholms och Gotlands län)**

- 2005/06:T419 (fp) En ny trafikled i tunnel väster om Stockholm – en förbifart Stockholm – behöver projekteras och ökade satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur är två nödvändiga åtgärder för att råda bot på Stockholmsregionens trafikinfarkt och hindra regionen att glida isär i två halvror.
- 2005/06:T279 yrk. 1 (fp): Förbättrade kommunikationer behövs inom Norrtälje kommun. Statsmakten bör noga följa utvecklingen och bidra till att kommunikationssystemet byggs ut i en takt som gör att både näringsliv och boende blir mer än drägligt.

- 2005/06:T434 (m) Förutsättningarna för förbättrade järnvägs- och väg-förbindelser mellan Västerås och Eskilstuna bör utredas. I utredningen bör ingå att ta fram förslag på hur åtgärderna skall kunna genomföras.
- 2005/06:T490 (kd): Mälardalens och Västmanlands län har stor betydelse för tillväxten och utvecklingen i Sverige. Därför måste kommunikationerna mellan länet och Stockholm och självklart även inom länet vara av god standard. Det handlar om såväl persontransporter som transporter av godsmaterial på väg, järnväg och till sjöss.
- 2005/06:T498 (fp): Citybanan bör snarast färdigställas. Projektet är viktigt för hela Sverige, men av särskild vikt för Södertörn. För Södertörns del bör även färdigställandet av ringleden runt Stockholm prioriteras och Södertörnsleden fullföljas.
- 2005/06:T608 (kd): Stockholmsberedningens förslag med bl.a. en pendeltågstunnel, Norrortsleden, riksväg 73 Fors-Älgviken, E 18 Hjulsta-Kista, Norra länken E 4 Förbifart Stockholm och E 20 Österleden bör genomföras.
- 2005/06:MJ439 (v): Trafikinversteringarna i Stockholmsregionen måste motsvara regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Banverket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen.
- 2005/06:MJ439 (v): Investeringar i kollektivtrafik bör prioriteras framför investeringar i nya vägar. Det handlar bl.a. om en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan, utbyggnad av tunnelbanan, ökad kapacitet på pendeltågen och fler och snabbare busslinjer.
- 2005/06:MJ439 (v): Det är viktigt att investeringar sker på ett sådant sätt att det bidrar till att utjämna livs- och boendevillkor utifrån ett rättviseperspektiv. Investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur bör därför motverka segregation.
- 2005/06:N302 (m): Ett av de allvarligaste problemen i Stockholmsregionen är den akuta bristen på kringfartsleder och spårkapacitet som kan leda trafikflödet förbi eller igenom Stockholms innerstad. Projekt som Stockholmsregionen behöver är bl.a. Ringen, förbifart för E 4 väster om Stockholm, Södertörnsleden, Norrortsleden och Mälärbanan.

- 2005/06:N438 (kd): Ökade statliga infrastruktursatsningar behövs i Stockholmsregionen. Stockholms trafiksystem måste byggas ut så att det blir möjligt att bygga attraktiva bostäder på nya platser. Utvecklad kollektivtrafik och nya vägtrafikleder krävs.
- 2005/06:N438 (kd): För att öka resurserna till investeringar i infrastruktur finns det skäl att studera privata intressenter som en möjlighet för att skapa finansieringsutrymme för investeringar i transportsystemet, s.k. public-private partnership.
- 2005/06:N438 (kd): Omfattande investeringar behöver göras såväl för kollektivtrafiken som för vägtrafiken i Stockholms stad.
- 2005/06:N443 (fp): Ökade statliga investeringar krävs för vägar och kollektivtrafik i Stockholms län.
- 2005/06:N443 (fp): Ökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet krävs för både väg- och järnvägstrafiken.
- 2005/06:N443 (fp): Dubbelspår krävs på hela järnvägssträckan Älvsjö-Nynäshamn.
- 2005/06:N443 (fp): En fortsatt utbyggnad bör ske av Tvärbanan såväl söder som norr om Stockholm.
- 2005/06:N443 (fp): Staten bör medverka i projektet Danvikslösen som är ett av Nordens största stadsbyggnadsprojekt. Genom att lägga trafikleder i tunnel kan mark frigöras för tusentals bostäder och arbetsplatser.

### **Region Väst (Värmlands, Västra Götalands och Hallands län)**

- 2005/06:T334 (fp): Dalsland har landets kanske mest eftersatta vägar. Under tid för tjällossning är stora delar av vägnätet avstängda för trafik. Att medel avsätts för tjälsäkring av vägar i Dalsland är en nödvändig åtgärd. Järnvägens utbyggnad mot Oslo med rimligt antal stopp i Dalsland är också angeläget.
- 2005/06:T393 (kd): Konsekvenserna av den otillräckliga transportinfrastrukturen i Västra Götaland är lägre tillväxt, onödiga trafikolycksoffer, sämre miljö och ökade svårigheter att uppfylla miljö kvalitetsnormerna. Satsningar bör därför göras på att utveckla trafikens infrastruktur i Västra Götaland.
- 2005/06:T551 (s): Det är angeläget att satsningarna i Trollhättanpaketet på en utbyggnad av trafikens infrastruktur kan genomföras inom uppställda tidsramar.
- 2005/06:T396 (m): Sverige behöver en väsentlig utveckling av infrastrukturen i Västsverige. Järnvägsnätet och, i ännu högre utsträckning, vägnätet måste byggas ut kraf-

- tigt och det måste ske snabbt, vilket inte minst visat sig vara viktigt i den pågående debatten om bilindustrins villkor och konkurrenskraft.
- 2005/06:T468 (kd, m, fp) Att bygga bort den begynnande trafikinfarkten i och runt Göteborg är en nationell angelägenhet som måste få högsta prioritet. För detta krävs ett nytt Göteborgspaket där staten och bl.a. Göteborgsregionen kommer överens om projektens etablering i tid och finansieringen av dessa.
- 2005/06:T608 (kd): yrk. 9 I Göteborg finns stora problem med ”flaskhalsar”. Behoven av bättre samordning av trafikslagen är särskilt viktiga i Göteborg. Åtgärder krävs därför för att förbättra trafiksituationen i Göteborgsregionen. Trafiksituationen bör ges uppmärksamhet som motsvarar den i Stockholm för vilken den parlamentariska Stockholmsberedningen tillsatts.
- 2005/06:N243 (fp): yrk. 3 För att främja en positiv utveckling för Dalsland och Värmland bör satsningar ske på vägnätet, järnvägen, IT, postservice, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget.
- 2005/06:N245 (fp): yrk. 2 Värmland behöver en säker infrastruktur vad gäller såväl farbara vägar året om, järnväg, flyg, båt som IT.

### **Region Sydöst (Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län)**

- 2005/06:T321 (m, fp, c, kd): yrk. 3 Alternativ finansiering i form av PPP-metoden bör användas för väg- och järnvägsinvesteringar. Ett fullföljande av riksväg 40:s utbyggnad från Haga till länsgränsen mot Västra Götaland; denna länk borde kunna prövas med PPP-finansiering.
- 2005/06:T270 (fp, c): yrk. 4 I jämförelse med andra residensstäder är Kalmar vida eftersatt vad det gäller infrastruktur och satsningen på densamma. Satsningar bör därför ske på infrastrukturen kring Kalmar.
- 2005/06:T485 (s) I Jönköpings län finns ett antal angelägna infrastruktursatsningar där det är nödvändigt att staten tar sitt ansvar.
- 2005/06:T527 (s) I Nyköping/Oxelösund finns en utvecklingspotential för att skapa ett transportsystem som är unikt för Sverige. Regeringen bör därför se över hur ett hållbart och sammanhängande transportsystem kan skapas i Nyköping/Oxelösund.
- 2005/06:T556 (kd, m, fp, v, c) Satsningar krävs för infrastrukturen i Östergötland. Det gäller bl.a. en utbyggnad av det s.k. Norrköpingspaketets fyra delar.

2005/06:T574 (s) Kommunikationerna behöver förbättras i Kronobergs län. För länet är det mycket viktigt att de planer som finns för ombyggnad av väg- och järnvägsnätet förverkligas.

### **Blekinge och Skåne (Skåne län)**

2005/06:T332 (m): De nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att medlen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktur-satsningar, antalet invånare och antalet olyckor.

2005/06:T332 (m): Skåne är genom sitt geografiska läge ett viktigt transitområde för övriga Sverige. I dagsläget är dessvärre det skånska vägnätet i stort behov av upp-rustning och nya projekt måste komma till stånd. En snar behandling och tidigareläggning bör ske av de infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i Skånes väg- och järnvägsnät.

2005/06:T332 (m): Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse vid fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.

2005/06:T402 (fp) För Ystads hamn är det avgörande att vägar och järnvägar klarar av en växande trafik. Ökade satsningar på skånsk infrastruktur är samhällsekononiskt lönsamt för Ystad, för Skåne och för hela Sverige.

2005/06:T412 (fp): Skåne bör själv bestämma om den skånska infrastrukturen. Riksdagen bör därför besluta att Region Skåne också fortsättningsvis har huvudansvaret för den regionala planeringen av infrastrukturen.

2005/06:T412 (fp): Skånes andel av medel för trafikens infrastruktur bör utökas.

2005/06:T412 (fp): En stor andel av landets transittrafik går igenom Skåne och kommer med utökad handel att öka i betydelse. Därför behövs en tydlig strategi för att hantera godstrafiken i Skåne. Detta är viktigt både vad gäller den skånska miljön och för en bättre tillväxt i hela landet. Riksdagen bör begära att regeringen säkerställer att resurser finns för att genomföra en sådan strategi.

2005/06:T535 (s) Utbyggnaden av en kombiterminal i Ystads hamn bör ingå i Banverkets regionala utvecklingsplan för den framtida terminalstrukturen på sikt.

- 2005/06:T540 (s) För Blekinges del är det mycket angeläget att de planer som finns för att rusta upp och bygga om i väg- och järnvägsnätet i och runt Blekinge förverkligas.
- 2005/06:N474 (m, fp, c, kd): yrk. 7 För att Skånes växtkraft skall kunna tas till vara måste infrastrukturen erbjuda möjligheter att ta tillvara initiativkraft, kunskap och entreprenörskap i hela Skåne och klara att bära de transportbehov som följer på ökad ekonomisk aktivitet.
- 2005/06:N474 (m, fp, c, kd): yrk. 8 De nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne behöver tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel. De prioriteringar som görs i RTI-planen bör få ökad betydelse i samband med fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
- 2005/06:T226 (c) Hamnarna i Blekinge har landets största ökning av trafik till Baltikum och Polen. Den ökande aktiviteten i hamnarna medför även ett stort tryck på vägnätet i Blekinge. Den dramatiska tillväxten i Blekinges hamnar bör uppmärksammas av staten och medföra framtidsinriktade satsningar på hamnarna och vägarna.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har valt att behandla motionsyrkandena om särskilt utpekade infrastrukturprojekt i ett sammanhållet avsnitt mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet år 1998 (bet.1997/98:TU10). Det innebär att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Enligt utskottet betyder det att vilka åtgärder som skall genomföras och när de skall ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt från riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen. Riksdagen skall också se till att regeringen återrappporterar i vilken grad insatta resurser har bidragit till uppfyllelsen av fastlagda mål. Principen är alltså att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer.

Staten och kommunerna har ett ansvar för att sådana trafikplaneringar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den interregionala persontransportförsörjningen.



Det är också statens ansvar att ombesörja en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts. Denna grundläggande rollfördelning hindrar inte att det kan finnas skäl för riksdagen att göra mer preciserade ställningstaganden i vissa fall, t.ex. när det gäller särskilda projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet eller som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet.

Flera av motionsförslagen berör också projekt som har internationell anknytning. Enligt utskottet ställer förändringar i vår omvärld, inte minst genom EU:s utvidgning i vårt närområde, krav på infrastrukturen för att möta nya resmönster och nya transportvägar. Utskottet delar därför den grundläggande syn som kommer till uttryck i flera motioner om vikten av att ett europeiskt perspektiv anläggs i samband med planering av vägar och järnvägar. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att det i trafikverkens planeringsdirektiv föreskrivs att ett europeiskt synsätt skall utgöra en utgångspunkt för planeringsarbetet.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kommer att omfattas av de nationella planer som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen fattar beslut om. Enligt utskottets mening torde syftet med många av dessa förslag komma att tillgodoses, även om de i vissa fall inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Andra motionsförslag avser nationella infrastrukturprojekt, som i och för sig måste anses angelägna, men som vid avvägningen mot andra angelägna behov får skjutas på framtiden. Andra motionsförslag åter rör främst lokala och regionala trafikfrågor som enligt den nyss refererade rollfördelningen avgörs på regional nivå.

Utskottet ville understryka att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar och i vissa regioner. Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i flera motioner om att en fortsatt utveckling av infrastrukturen är nödvändig för att trygga välfärden och näringslivets konkurrenskraft men också för att åstadkomma en regional balans och en bättre miljö.

Utskottet bedömer att många av motionsförslagen kan komma att tillgodoses. Givetvis måste behovet av insatser på kommunikationsområdet vägas mot andra samhällsbehov. Det är därför oundvikligt att vissa – i och för sig angelägna – infrastrukturåtgärder får skjutas på framtiden.

I sammanhanget vill utskottet anföra att regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet i november 2004 bl.a. enats om infrastruktuursatsningar för att stärka Trollhättan och Västsverige som utvecklings- och produktionsplats för fordonsindustrin. I dessa satsningar ingår bl.a. att bygga ut riksväg 44 och riksväg 45. Infrastruktuursatsningar görs också på järnvägen. Den s.k. Norge–Vänerbanan byggs ut till dubbelspår hela sträckan Göteborg–Trollhättan.

Utskottet vill vidare med anledning av motionsbilden beröra frågan om Europavägsklassificering av riksväg 45 (Göteborg–Karesuando). Enligt vad utskottet erfarit har Vägverket på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för att riksväg 45 skall kunna ingå i det internationella huvudvägnätet för Europa och därmed bli en s.k. Europaväg. Enligt verkets utredning, som redovisades i juni 2005, bedöms vägen uppfylla tekniska, ekonomiska och andra krav som ställs i den överenskommelse som arbetats fram under UNECE (United Nation Economic Commission for Europe) för att vägen skall kunna klassas som Europaväg. Av utredningen framgår vidare att kostnaden för omskytning av vägen beräknas uppgå till 20 miljoner kronor. Efter ansökan från den svenska regeringen, har vid ett möte inom ECE i oktober 2005, beslutats att nuvarande Europaväg 45 från Gela på Sicilien till Göteborg skall förlängas till Karesuando, dvs. att riksväg 45 uppgraderas till Europaväg. Innan beslutet kan verkställas skall ECE:s ställningstagande remissbehandlas med berörda länder. Om ingen uttalat avvikande mening inom sex månader kommer det därutöver att ta tre månader innan beslutet vinner laga kraft, dvs. sammanlagt nio månader innan riksväg 45 uppgraderas till Europaväg. Utskottet ser med tillfredsställelse på att riksväg 45 blir Europaväg. Genom att vägen därmed kommer med på övergripande kartor bör bl.a. turismindustrin, som är av stor betydelse i inlandet, få bättre möjligheter att marknadsföra sig.

Med hänvisning till redovisningen ovan och utskottets uttalanden om bl.a. rollfördelningen i planeringssystemet anser utskottet att något särskilt initiativ i ärendet inte är erforderligt. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden som förtecknats ovan under Motionsförslag i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder under rubrikerna Vägar, Järnvägar och Flera trafikslag.

## 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- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna 2005/06:T559 yrkande 6 och 2005/06:T608 yrkande 1.

#### *Ställningstagande*

Det finns en rad frågor inom transportområdet som behöver förbättras. Det gäller inte minst bristfälligt underhåll och otillräckliga investeringar i trafikens infrastruktur. Ett flertal utredningar inom transportområdet har också presenterats under senare år som redovisat en rad förslag. Regeringen har under en lång tid meddelat att man avser att redovisa sina förslag med anledning av bl.a. dessa utredningar till riksdagen i form av en ny transportpolitisk proposition. Tidpunkten för propositionens avlämnande har varierat från våren 2005 till sommaren 2005 och nu senast under november månad 2005. Fortfarande har dock den utlovade propositionen inte avlämnats. Enligt vår mening är detta dröjsmål olyckligt. Sverige förtjänar en bättre transportpolitik.

Moderata samlingspartiet anser att det är dags att byta fokus och betrakta bilismen som ett positivt inslag i samhället och inte något ont som måste stävjas från statsmaktens sida. Många bilister kör vid samma tidpunkt, vilket Socialdemokraterna vill lösa med biltullar. Beroendet av Vänsterpartiet och Miljöpartiet har också lett till att underhåll och upprustning av vägnätet eftersatts. Det är ett högt pris som till slut alla trafikanter tvingas att betala.

Den ekonomiska prioritering regeringen gjorde i sin förra infrastrukturproposition innebär att anslagen till järnvägssatsningar kraftigt ökar, fastän de stora behoven enligt regeringens egen utredning Godstransportdelegationen främst ligger inom vägsektorn. Regeringen måste redovisa skälen till

det vägval som den tydliga prioriteringen av järnvägsnätet framför vägnätet innebär, inte minst för landets bilister och åkare. Moderata samlingspartiet anser att samhällsekonomiskt lönsamma vägar måste prioriteras framför järnvägarna.

Moderata samlingspartiet anser också att nationell konkurrenskraft för tryggad sysselsättning och miljö förutsätter både ökande och miljöanpassade transporter. Utbyggnaden och utvecklingen av infrastrukturen kräver omfattande investeringar i ett stort och glesbefolkat land som Sverige. Därför är det av största vikt att investeringar i infrastrukturen ger en god avkastning, dvs. att medborgarna upplever att de får valuta för pengarna. En förutsättning för detta är att såväl konkurrens som samverkan mellan olika trafikslag främjas i utformningen av regel-, skatte- och avgiftssystem. Eller annorlunda uttryckt förutsätter detta en rimlig grad av konkurrensneutralitet mellan de skilda trafikslagen. Så är inte fallet för närvarande, vilket är samhällsekonomiskt förödande.

Statens roll och ansvar för infrastrukturen är olika för alla trafikslag. Inom vissa områden är det statliga ansvaret större och inom andra mindre. Grundläggande är dock, anser Moderata samlingspartiet, att staten endast skall ägna sig åt sådan verksamhet som inte andra kan göra lika bra eller bättre.

Vi anser vidare att trafikverken bör koncentrera sig på sina grundläggande uppgifter, nämligen att tillhandahålla en effektiv och väl fungerande infrastruktur. Som redovisas i motion 2005/06:T604 har regeringen angett 20 verksamhetsmål för Vägverket. Vi anser att en prioritering bör ske bland de transportpolitiska målsättningarna med inriktning mot att höja vägstandarderna och öka trafiksäkerheten.

Som framgår av budgetpropositionen överskrider regelbundet kostnaden för olika infrastrukturprojekt. Enligt vår mening är det viktigt ur ett demokratiskt perspektiv att skattebetalarna får veta vad infrastruktursatsningar kostar, och att dessa uppgifter är korrekta i så stor utsträckning som är möjligt. Fortsätter rådande ordning, med vad som emellanåt kan betraktas som rena glädjekalkyler, urholkas medborgarnas förtroende för trafikpolitiken. Träffsäkerhet bör därför förbättras vid beräkning av kostnader för infrastrukturprojekt.

Genom ett uttalande av riksdagen i enlighet härmed tillstyrks motion 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m). Syftet med motionerna 2005/06:T559 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp) och 2005/06:T608 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) tillgodoses därmed till stor del och avstyrks därmed.

## 2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T559 yrkande 6 och avslår motionerna 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:T608 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Det finns en rad frågor inom transportområdet som behöver förbättras. Det gäller inte minst bristfälligt underhåll och otillräckliga investeringar i trafikens infrastruktur. Ett flertal utredningar inom transportområdet har också presenterats under senare år som redovisat en rad förslag. Regeringen har under en lång tid meddelat att man avser att redovisa sina förslag med anledning av bl.a. dessa utredningar till riksdagen i form av en ny transportpolitisk proposition. Tidpunkten för propositionens avlämnande har varierat från våren 2005 till sommaren 2005 och nu senast under november månad 2005. Fortfarande har dock den utlovade propositionen inte avlämnats. Enligt vår mening är detta dröjsmål olyckligt. Sverige förtjänar en bättre transportpolitik.

Folkpartiet liberalerna anser att fri konkurrens inom alla transportslag är en förutsättning för att kunna uppnå en hållbar utveckling och ökad tillväxt. Liksom när det gäller all annan företagsamhet bör fri konkurrens vara grunden också för trafikpolitiken. Fri konkurrens tillgodoser den enskildes val av transportslag vare sig det gäller transport av gods eller människor. Trafiksektorn har alldeles för länge kännetecknats av monopolbildningar, främst statliga sådana. Monopol gör att den enskilde individen kommer i kläm i form av höga priser och sämre service.

Konsekvensen av den bristande konkurrensen är uppenbar. Priserna är för höga och rabattsystemen försvårar för konsumenten att genomföra sina val. Det är därför angeläget att verkligt fungerande konkurrens kan skapas inom alla trafiksektorer.

För att detta skall fungera krävs det – enligt Folkpartiet liberalerna – att de statliga myndigheterna bejakar konkurrens. Statliga monopolverk som Banverket och Luftfartsverket måste agera på ett sådant sätt att inte någon favoriseras genom att erhålla de bästa spårlägena eller de bästa starttiderna.

Genom ett uttalande av riksdagen i enlighet härmed tillstyrks motionerna 2005/06:T559 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp). Syftet med motionerna 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och 2005/06:T608 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) tillgodoses till stor del och avstyrks därmed.

### **3. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (kd)**

av Johnny Gylling (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T608 yrkande 1 och avslår motionerna 2005/06:T559 yrkande 6 och 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2.

#### *Ställningstagande*

Det finns en rad frågor inom transportområdet som behöver förbättras. Det gäller inte minst bristfälligt underhåll och otillräckliga investeringar i trafikens infrastruktur. Ett flertal utredningar inom transportområdet har också presenterats under senare år som redovisat en rad förslag. Regeringen har under en lång tid meddelat att man avser att redovisa sina förslag med anledning av bl.a. dessa utredningar till riksdagen i form av en ny transportpolitisk proposition. Tidpunkten för propositionens avlämnande har varierat från våren 2005 till sommaren 2005 och nu senast under november månad 2005. Fortfarande har dock den utlovade propositionen inte avlämnats. Enligt vår mening är detta dröjsmål olyckligt. Sverige förtjänar en bättre transportpolitik.

Kristdemokraterna står bakom det övergripande transportpolitiska mål som riksdagen har fastställt om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den socialdemokratiska regeringen och dess stödpartier fokuserar dock i alltför hög grad på långsiktigt hållbara transportsystem. Att politiken får en sådan inriktning är mycket angeläget, men det måste råda balans mellan målets två led.

Kristdemokraterna anser att det första ledet i det transportpolitiska målet – samhällsekonomisk effektivitet – förbigås i de prioriteringar som regeringen gjort i samband med att planeringsramarna för åtgärder i väg- och järnvägsnätet under perioden 2004–2015 fastställts. Till betydande del hänger detta samman med att investeringar i och underhåll av vägar får stå tillbaka för stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler.

Regeringen är ytterst ansvarig för att de mål som riksdagen beslutat om närmare utformas på ett sådant sätt att de kan följas upp. Genom uppställandet av ett otillräckligt utformat mål som prioriteringskriterium har regeringen allvarligt brutit i sin styrning av länens infrastrukturplanering.

Kristdemokraterna föreslår att de transportpolitiska delmålen skall utformas på ett sätt som gör det möjligt att mäta, jämföra och följa upp infrastrukturåtgärder i förhållande till dessa mål. Genom ett uttalande av riksdagen i enlighet härmed tillstyrks motion 2005/06:T608 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Syftet med motionerna 2005/06:T604 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) samt 2005/06:T559 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp) tillgodoses till stor del och avstyrks därmed.

#### **4. Handelsflottans kultur- och fritidsråd, punkt 8 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T464 yrkande 17 och avslår proposition 2005/06: 1 utgiftsområde 22 punkterna 13 och 14.

##### *Ställningstagande*

Verksamheten i Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) inrättades i en tid då sjömännens vardag var helt annorlunda än i dag. Långa perioder borta från hemorten var regel, och många sjömän saknade ett normalt socialt liv. Med dagens avlösningssystem har detta förändrats. Då möjligheterna att delta i det sociala och kulturella livet på hemorten i dag inte är sämre för sjömän än för många andra yrkesgrupper har de ursprungliga motiveringsgrunderna för HKF:s verksamhet försvunnit. Statens engagemang i verksamheten bör därför avvecklas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Särskilda yttranden

### 1. Inspektionsverksamhet, punkt 2 (s)

Carina Moberg (s), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Kerstin Engle (s), Börje Vestlund (s) och Berndt Sköldestig (s) anför:

Enligt vår mening är tillsyn – eller inspektion – en oundgänglig del av statsmakternas styrning. Genom tillsyn kan man garantera att den lagstiftning och den politik som riksdag och regering har beslutat om också verkligen tillämpas på avsett sätt. Vi konstaterar att inspektionsverksamheten inom transportsektorn under senare tid har genomgått omfattande förändringar i riktning mot ökad eller total självständighet. Inom järnvägssektorn har nyligen en ny myndighet, Järnvägsstyrelsen, bildats. Inom luftfarten bildades på motsvarande sätt Luftfartsstyrelsen tidigare i år. Inom sjöfarten har regeringen i fjol genom en ändring i förordningen för Sjöfartsverket ytterligare markerat sjöfartsinspektionens självständiga ställning. För vägtrafiken inrättades den 1 januari 2003 en vägtrafikinspektion inom Vägverket. Numera finns således inspektionsverksamhet för samtliga transportslag.

Vi är positiva till denna utveckling men anser att det finns såväl skäl som möjlighet att ytterligare överväga att utveckla inspektionsverksamheten. I ett första steg är det angeläget att inspektionsverksamheten kan ges en erforderlig tydlighet genom en väl anpassad och samordnad lagstiftning. Ett fortsatt reformarbete såvitt avser Vägtrafikinspektionens och Sjöfartsinspektionens ställning är således angeläget. I ett andra steg kan övervägas en trafikslagsövergripande inspektion. Som har framkommit under utskottets tidigare beredning av frågan finns såväl för- som nackdelar med en gemensam inspektion för samtliga trafikslag

Vi välkomnar mot denna bakgrund det reformarbete som regeringen påbörjat med att såväl tillkalla en särskild utredare för att se över inspektionsverksamheten som uppdragit åt berörda inspektioner att ytterligare utveckla sitt samarbete. Som regeringen redovisar finns det en rad frågor som kräver eftertanke och ett närmare klarläggande. Vi vill vidare påminna om att verk och myndigheter på transportområdet i dag inte är organiserade på ett sådant sätt att jämförbar verksamhet för varje trafikslag lätt kan avskiljas för att bilda en trafikslagsövergripande verksamhet. Enligt vår mening bör organisationsförändringar inom området grundas på ett tillfredsställande beslutsunderlag. Regeringens beredning av frågan börjar för att så blir fallet.



## 2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (m)

Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m) anför:

### *Bakgrund*

En riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister har den 23 november beslutat att fastställa ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten och en beräkning av statens inkomster avseende 2006. Samtidigt fastställs utgiftstaket för staten inklusive ålderspensionssystemet vid sidan av statsbudgeten för åren 2006 och 2007.

Moderaterna har i partimotionen 2005/06:Fi240 Politik för arbete och välfärd och i kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Våra förslag syftar till att återupprätta den svenska arbetslinjen, bryta bidragsberoende och utanförskap ge fler medborgare makt över den egna vardagen samt trygga goda statsfinanser och en värdig välfärd. Vi vill satsa på offentliga kärnverksamheter som sjukvård, rättstrygghet och skola i stället för på bidragssystemen.

Vi föreslår en växling från subventioner och bidrag till omfattande skattesänkningar för alla, främst för låg- och medelinkomsttagare. Samtidigt värnar vi de människor som är i störst behov av gemensamma insatser och som har små eller inga möjligheter att påverka sin egen situation. Vi slår också fast att det allmänna skall tillföras resurser för att på ett bättre sätt än i dag kunna genomföra de uppgifter som måste vara gemensamma.

När riksdagens majoritet genom rambeslutet valt en annan inriktning av politiken deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

I det följande redovisar vi i korthet Moderata samlingspartiets alternativ till politik inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vår politik finns, som framgått, närmare utvecklad i partimotion 2005/06:Fi240 och i kommittémotionen 2005/06:T604.

### *Utgångspunkter*

Vi vill att Sverige skall vara ett bra land att leva i, inte bara i dag, utan också i morgon. Vi vill att infrastrukturen skall stödja, inte motverka, utvecklingen mot ett land som tar till vara alla sina invånares företagsamhet och utvecklingspotential. Vi vill att grunden för infrastrukturpolitiken skall vara utvecklingsoptimism och framåtsträvande, inte tillväxtfientlighet och bakåtsträvande.

Den infrastruktur som i dag finns måste underhållas och utvecklas. Det handlar bl.a. om att vägnätets förfall måste få ett slut. Staten måste ta sitt ansvar för den gemensamma infrastrukturen och därmed skyddet av liv, hälsa och miljö. Samtidigt måste det finnas en tydlig koppling mellan nytt-

jande och finansiering av infrastrukturen samt konkurrensneutralitet inom och mellan trafikslagen, inte minst för att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av de olika trafikslagens fördelar. För att främja utveckling och effektivitet inom transportsystemet anser vi att en bolagisering, konkurrensutsättning och privatisering av statliga verk och företag är nödvändig.

Infrastrukturen påverkar alla människor i såväl arbetsliv som privatliv. De infrastruktursatsningar som inte görs påverkar människor i allra högsta grad. Det krävs handlingskraft och beslutsamhet för att komma till rätta med infrastrukturens brister. Regeringen verkar sakna såväl handlingskraft som idéer om hur problemen skall attackeras.

### *Väginfrastruktur*

För nästa budgetår föreslår vi en höjning av anslaget med 4 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag. Med denna anslagsnivå skapas ökade resurser till vägutbyggnad och möjliggörs åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken.

Vad gäller det statliga vägnätet ser vi en fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, med inriktning på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna samt den nordiska triangeln som särskilt angelägna. Inom storstadsregionerna finns många viktiga projekt som snarast måste komma till utförande. För vissa av dessa bör en alternativ finansieringslösning i form av t.ex. PPP väljas.

De enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv är en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. När det offentligas ansvar för infrastrukturen brister blir följderna allvarliga, inte minst när det innebär att kostnaderna för gemensam infrastruktur vältras över på ett fåtal enskilda personer. Med vårt budgetförslag kan statsbidraget till enskilda vägar ökas, vilket ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationer och ökad vardagstrygghet.

### *Järnvägsinfrastruktur*

Behovet av investeringar på det svenska järnvägsnätet är stort. I konkurrensen om investeringsmedel är det dock viktigt att utvärdera vilka projekt som kommer att vara ekonomiskt lönsamma. Investeringsbesluten måste baseras på gedigna såväl tekniska som miljömässiga och samhällsekonomiska analyser. Underhållet av spåranläggningarna är eftersatt, och tendensen är att det avhjälpande underhållet ökar på bekostnad av det förebyggande.

För närvarande täcker staten en stor del av underhållskostnaderna med budgetmedel. Trafikslagets kostnader skall så långt det är möjligt bäras av den egna verksamheten. Därför bör enligt vår uppfattning drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet huvudsakligen täckas av trafikavgifter. Regeringen bör därför återkomma med förslag om höjda banavgifter.

På samma sätt som genomförs inom Vägverket bör även Banverket effektivisera sin administration. Banverkets myndighetsanslag bör därför räknas ned med 50 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. En effektivisering och besparing bör ske genom att hela Banverkets produktion upphandlas. Vi ifrågasätter vidare huruvida den nybildade myndigheten Järnvägsstyrelsen behöver ett så stort anslag mot bakgrund av storleken på tidigare anslag för den tidigare Järnvägsinspektionen. Därför anser vi att myndigheten bör kunna klaras med 10 miljoner kronor mindre i anslag.

### *Ny flygskatt*

Skattefrågor tillhör inte trafikutskottets beredningsområde. Regeringens förslag och riksdagens nyligen fattade principbeslut om att under nästa år införa en flygskatt får dock alvarliga konsekvenser för transportpolitikens som utskottet ansvarar för.

Inledningsvis kan konstateras att som ekonomiskt styrmedel för att minska flygtrafikens negativa miljöpåverkan kommer skatten att bli verkninglös. Däremot kommer den att bli ett hårt slag mot de flygresenär som är beroende av olika lågprisbiljetter för att kunna utnyttja flyget. Det är anmärkningsvärt att regeringen lägger förslag med en sådan fördelningspolitisk profil.

Ytterligare en konsekvens blir att den viktiga turistnäringen kommer att missgynnas, då det kommer att bli mindre attraktivt för flygbolagen, främst lågprisaktörerna, att flyga till nya destinationer i Sverige eller att utveckla befintliga linjer. Besöksnäringens utvecklingspotential kommer därmed att försämrats. Samtidigt står det klart att mindre regionala flygplatser riskerar att slås ut om flygskatten bara blygsamt minskar resandet. Det innebär att Sverige blir mindre tillgänglig. Sammantaget innebär detta att nya jobb uteblir vilket är en fullständigt obegriplig politik utifrån ett tillväxtperspektiv.

Slutligen vill vi uppmärksamma att skatten kommer att leda till särskilt stora problem för sydsverige. Köpenhamns flygplats får ett konkurrensmässigt övertag eftersom Danmark kommer att avskaffa nuvarande flygskatter.

### *Övriga områden*

Angående Statens institut för kommunikationsanalys anser vi att myndighetens flytt till Östersund är ett utmärkt tillfälle att se över och effektivisera verksamheten. Ett större samarbete med trafikverken, samt den lägre kostnadsnivån vid myndighetens kommande lokalisering, möjliggör en besparing på 14,1 miljoner kronor.

Staten har under många år lämnat ersättning till Posten AB för upprätthållande av grundläggande kassaservice i hela landet. För nästa år föreslår regeringen 400 miljoner kronor. Posten har dock ombildats till ett aktiebolag och verkar därmed under andra förutsättningar än tidigare. Medlemskapet i EU begränsar vidare kraftigt statens möjlighet att lämna statliga bidrag till olika självständiga företag, däribland Posten AB. Enligt vår

mening är riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice rimligt, men det är långt ifrån givet att det är Posten AB som skall tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten skall utformas. Det finns enligt vår mening möjlighet att utforma olika lösningar beroende på lokalisering och efterfrågan. Möjligheten att tillhandahålla begränsad kassatjänst också på mindre orter finns även hos andra aktörer än Posten AB. Grundläggande krav måste därför vara att kraven på kassaservice definieras till omfång och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprättas och att upphandling av tjänsten sker med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling enligt svensk lag och gemenskapsrätten. Vi avvisar mot denna bakgrund regeringens anslag på 400 miljoner kronor för ersättning till Posten AB för rikstäckande betalningsservice.

För övrigt anser vi att statens engagemang i Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) bör avvecklas.

### *Alliansens budgetförslag*

Slutligen kan vi konstatera att alliansens förslag till anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer kännetecknas av en hög grad av samstämmighet. Vi vill samtliga tillföra ökade medel till utgiftsområdet. Vi vill samtliga rikta mer resurser till vägområdet även om takten och tillvägagångssättet skiljer sig åt. Vi vill samtliga också rikta besparingar mot Banverkets administration. Förklaringen till vår samstämmighet är den grundsyn vi har om att transportsektorn har stor betydelse för tillväxten och den fortsatta samhällsutvecklingen. Därmed skiljer vi oss väsentligt från den tillväxtfientliga politik som präglar regeringsunderlagets förslag.

### **3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (fp)**

Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp) anför:

Folkpartiet liberalernas budgetförslag för år 2006 syftar till att förändra de ekonomiska förutsättningarna så att Sveriges potential kan komma till sin rätt. Det handlar om förslag som förbättrar förutsättningarna för den dryga miljon människor som står utanför arbetsmarknaden att få en möjlighet att komma in och bidra med en egen arbetsinsats och förslag som leder till nya jobb. Vi föreslår en stor inkomstskattereform för alla som arbetar och skattelättnader för företagare så att det ska bli lättare att anställa. Vi föreslår vidare reformer av arbetsmarknadspolitiken, sjukförsäkringen och arbetslöshetsförsäkringen. Vi föreslår ett antal åtgärder för att underlätta företagande och nya jobb. Våra utgiftsökningar avser ökade resurser för en stärkt rättssäkerhet, bättre utbildning och forskning, satsningar på vård och omsorg särskilt för äldre samt förbättringar för handikappade. Vi uppnår utrymme för detta genom ett antal besparingsåtgärder.

Vårt förslag till utgiftsram för utgiftsområde 22 har emellertid avstyrkts av finansutskottet i budgetprocessens första steg. Då Folkpartiets budgetförslag är en helhet är det inte meningsfullt att delta i fördelningen på anslag inom utgiftsområde 22. I det följande redovisas i sammanfattning innehållet i vårt budgetförslag för utgiftsområde 22.

Sverige behöver tillväxt - för arbete och för välfärd. Väl fungerande kommunikationer är en förutsättning för att såväl människor som varor ska kunna transporteras på ett effektivt och miljömässigt sätt. Trots att vägar och järnvägar under flera decennier har eftersatts vad avser såväl underhåll som utbyggnad av ny infrastruktur dröjer regeringens sedan länge aviserade transportpolitiska proposition. I stället för att föreslå nya lösningar för drift och investeringar inom trafikpolitiken förhandlar regeringen i långbänk med de tillväxt- och bilfientliga röd-gröna samarbetspartierna. Underhåll och utbyggnad av infrastruktur är förutsättningar för ökad tillväxt, förbättrad miljö och ökad trafiksäkerhet. Det behövs en ny regering för en ny transportpolitik.

Samarbetspartiernas blockering inför alternativa finansieringslösningar leder till färre investeringar i en tid, när dessa borde vara betydligt fler. Den totala investeringsvolymen för den pågående planeringsperioden 2004-2015 blir därmed avsevärt lägre än den annars skulle ha kunnat bli. Det innebär också att flera investeringar för att bygga bort flaskhalsarna i våra tillväxtregioner, samt den bärighetshöjande tjälsäkringen i skogslänen inte kommer till stånd i tid, och att andra investeringar trängs undan ur planerna för den nu pågående tolvårsperioden. Folkpartiet liberalerna föreslår ytterligare 6,0 miljarder kronor till vägar för hela planeringsperioden. För 2006-2008 föreslås 1,5 miljarder kronor mer i anslag till vägar varav ytterligare 500 miljoner för 2006.

Vi är mycket oroliga för att den i propositionen aviserade flygskatten kommer att leda till försämrade möjligheter att bedriva lönsam flygtrafik till mindre flygplatser, vilket kommer att försämra tillgängligheten till de mindre befolkade delarna av vårt land. För att motverka dessa effekter och därmed förbättra kommunikationsmöjligheterna, inte minst till Gotland och Norrlands inland, föreslår vi en höjning av stödet till icke-statliga flygplatser med 100 miljoner kronor.

Slutligen kan vi konstatera att alliansens förslag till anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer kännetecknas av en hög grad av samstämmighet. Vi vill samtliga tillföra ökade medel till utgiftsområdet. Vi vill samtliga rikta mer resurser till vägområdet även om takten och tillvägagångssättet skiljer sig åt. Vi vill samtliga också rikta besparingar mot Banverkets administration. Förklaringen till vår samstämmighet är den grundsyn vi har om att transportsektorn har en stor betydelse för tillväxten och den fortsatta samhällsutvecklingen. Därmed skiljer vi oss väsentligt från den tillväxtfientliga politik som präglar regeringsunderlagets förslag.

#### **4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (kd)**

Johnny Gylling (kd) anför:

##### *Bakgrund*

Kristdemokraterna har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken än den regeringen och dess stödpartier föreslår. Kristdemokraternas budgetalternativ tar sikte på att långsiktigt förbättra Sveriges tillväxtförutsättningar genom strukturella reformer för minskad ohälsa, förbättrad lönebildning och strategiska skattesänkningar på arbete och sparande. Därigenom skapas förutsättningar för att sysselsättningen skall kunna öka i en sådan utsträckning att välfärden tryggas för alla.

En majoritet i finansutskottet – bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister – har genom förslag till ramar för de olika utgiftsområdena samt beräkningen av statens inkomster ställt sig bakom en annan inriktning av politiken i ett första rambeslut om statsbudgeten. Därför redovisar vi i detta yttrande – i stället för en reservation – den del av vår politik som rör utgiftsområde 22 Kommunikationer och som vi skulle ha yrkat bifall till om vårt förslag till ramar hade vunnit i den första beslutsomgången.

##### *Utgångspunkter*

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter – utvecklat välstånd och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land skall kunna utveckla välståndet och öka sysselsättningen och tillväxten. För ett land som Sverige har transporterna särskilt stor betydelse. Transporterna belastar dock miljön, och därför måste ytterligare insatser göras för att minska de skadliga utsläppen. Den långsiktiga hållbarheten förutsätter att de mest miljövänliga alternativen utvecklas. Järnvägens och sjöfartens ställning behöver stärkas samtidigt som fossila bränslen successivt fasas ut ur framför allt vägtrafiken.

Kristdemokraterna anser att investeringarna skall tidigareläggas och effektiviseras genom att projekt genomförs i partnerskap med den privata sektorn (PPP). Regeringen har som en eftergift till Vänsterpartiet helt förbigått denna möjlighet.

##### *Infrastrukturen*

För perioden 2004–2015 har riksdagen beslutat om en planeringsram för byggande och underhåll av vägar och järnvägar som innebär ökade anslag jämfört med inledningen av 2000-talet. Planer är dock inte detsamma som förverkligade projekt. För Sveriges kommunikationer är det enligt vår mening avgörande att den senaste planperiodens successiva anslagsneddragningar inte upprepas.

Kristdemokraterna har ställt sig bakom ökningen av den totala planeringsramen, men bedömer att en oproportionerligt stor del av dessa resurser kommer att användas till stora järnvägsprojekt med tveksamma lönsamhetskalkyler. En större del av resurserna behöver satsas på vägarna. Med den föreslagna resursfördelningen kommer Vägverket inte ens att kunna börja minska den eftersläpning i vägunderhållet som i dag uppgår till ca 17 miljarder kronor.

Kristdemokraterna föreslår därför en ökad satsning på det förfallande svenska vägnätet. För underhåll och investeringar i vägar under perioden 2005–2007 avsätter Kristdemokraterna 1,3 miljarder kronor mer i anslag än vad regeringen föreslagit. För budgetåret 2006 innebär detta att anslaget till väghållning och statsbidrag höjs med 600 miljoner kronor. Kristdemokraterna anser vidare att anslagsposten för drift och byggande av enskilda vägar bör öka med 10 %, vilket innebär en medelshöjning med 70 miljoner kronor till sammanlagt 760 miljoner kronor för år 2006.

Därutöver föreslås att ett program läggs fast för investeringar med alternativ finansiering. Det skulle innebära att en rad angelägna väg- och järnvägsbyggen kan starta snabbare. I synnerhet bör de effektiviseringsvinster som finns i projekt som drivs i partnerskap mellan det offentliga och privata (PPP) utnyttjas.

När det gäller järnvägsområdet förordas en effektivare järnvägssatsning. För budgetåret 2006 räknar Kristdemokraterna därmed med att anslaget för banhållning och sektorsuppgifter på järnvägsområdet kan reduceras med 300 miljoner kronor.

För att utveckla sjöfarten genom en förbättrad infrastruktur anser Kristdemokraterna att statliga anslagsmedel under perioden 2004–2015 bör avsättas för Sjöfartsverkets annars avgiftsbetalda investeringar i farleder. För åren 2006 och 2007 anser Kristdemokraterna att 30 miljoner kronor bör avsättas i ett nytt anslag för detta ändamål. För flyget är den mest angelägna statliga åtgärden att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen.

### *Ny flygskatt*

Skattefrågor tillhör inte trafikutskottets beredningsområde. Regeringens förslag och riksdagens nyligen fattade principbeslut om att under nästa år införa en flygskatt får dock alvarliga konsekvenser för transportpolitikens som utskottet ansvarar för.

Inledningsvis kan konstateras att som ekonomiskt styrmedel för att minska flygtrafikens negativa miljöpåverkan kommer skatten att bli verkninglös. Däremot kommer den att bli ett hårt slag mot de flygresenär som är beroende av olika lågprisbiljetter för att kunna utnyttja flyget. Det är anmärkningsvärt att regeringen lägger förslag med en sådan fördelningspolitisk profil.

Ytterligare en konsekvens blir att den viktiga turistnäringen kommer att missgynnas, då det kommer att bli mindre attraktivt för flygbolagen, främst lågprisaktörerna, att flyga till nya destinationer i Sverige eller att utveckla befintliga linjer. Besöksnäringens utvecklingspotential kommer därmed att försämrats. Samtidigt står det klart att mindre regionala flygplatser riskerar att slås ut om flygskatten bara blygsamt minskar resandet. Det innebär att Sverige blir mindre tillgänglig. Sammantaget innebär detta att nya jobb uteblir vilket är en fullständigt obegriplig politik utifrån ett tillväxtperspektiv.

Slutligen vill vi uppmärksamma att skatten kommer att leda till särskilt stora problem för sydsverige. Köpenhamns flygplats får ett konkurrensmässigt övertag eftersom Danmark kommer att avskaffa nuvarande flygskatter.

### *Effektivisering av myndigheter och IT-infrastruktur*

Kristdemokraterna har noggrant prövat möjligheterna att genom en effektivisering av verksamheten spara på administrationsanslagen. Enligt vår bedömning är det för budgetåret 2006 möjligt att uppnå en besparing med sammanlagt 56 miljoner kronor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Minskningen bör fördelas på anslagen till Banverket, Rikstrafiken, Sika, Post- och telestyrelsen och VTI.

### *Alliansens budgetförslag*

Slutligen kan vi konstatera att alliansens förslag till anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer kännetecknas av en hög grad av samstämmighet. Vi vill samtliga tillföra ökade medel till utgiftsområdet. Vi vill samtliga rikta mer resurser till vägområdet även om takten och tillvägagångssättet skiljer sig åt. Vi vill samtliga också rikta besparingar mot Banverkets administration. Förklaringen till vår samstämmighet är den grundsyn vi har om att transportsektorn har stor betydelse för tillväxten och den fortsatta samhällsutvecklingen. Därmed skiljer vi oss väsentligt från den tillväxtfientliga politik som präglar regeringsunderlagets förslag.

## **5. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (v)**

Karin Thorborg (v) anför:

Utskottet konstaterar i avsnittet Sammanfattande bedömning, under förslagspunkten anslagsfrågor, att det finns stora skillnader mellan de motionsledes framförda förslagen till alternativa anslagsnivåer. Beskrivningen är visserligen korrekt, men jag anser den raljanta och polemiska tonen i texten är olycklig och inte hör hemma i ett utskottsbetänkande. Vänsterpartiet vill inte medverka till att utskottets texter utvecklas i en sådan riktning. Jag beklagar därför att utskottet valt att formulera sig på detta sätt.



## 6. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (c)

Sven Bergström (c) anför:

### *Bakgrund*

I riksdagen finns en majoritet – bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister – för förslagen i budgetpropositionen för budgetåret 2006 om ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena samt beräkningen av statens inkomster avseende år 2006 i den statliga budgeten. Samma majoritet har också uttalat sitt stöd gällande beräkningen av det offentliga utgiftstaket samt förslaget om preliminära utgiftstak för åren 2006 och 2007.

Centerpartiets budgetalternativ – med förslag till utgiftstak, anslagsfördelning och skatteförändringar – skall ses som en helhet, där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat från de andra. Centerpartiet vill ha ett samhälle där fokus finns på det friska och inte på det sjuka. Att mer än 20 % av den arbetsföra befolkningen är i arbetsmarknadsåtgärder, öppen arbetslöshet, sjukskrivning eller förtidspension, är inte tillfredsställande. Alla dessa människor är en resurs. Varje individ kan, med en annan syn, ges möjlighet att bidra med vad han eller hon kan prestera.

För att uppnå en positiv förändring fordras ett annat tänkande, där individen ges självkänsla och självbestämmande och där samhället ser till människan i första hand och inte till systemet som i dag, ett samhälle som byggs underifrån och där individen och lokalsamhället är grunden. Centerpartiet inleder en förändringsprocess bl.a. genom att sänka skatterna för låg- och medelinkomsttagare.

Den globala tillväxten, energiförsörjningen och den därmed sammanhängande miljöproblematiken väcker stora frågor om framtiden. Den långsiktiga lösningen för en hållbar energiförsörjning är ett samhälle som använder förnybara resurser. Centerpartiet vill genom sitt budgetalternativ beträda vägen som leder in i kretsloppssamhället. Näringsliv och företagande är grunden för ett blomstrande samhälle. Ett Sverige där företagande är minst lika naturligt som anställning måste vara ett framtidsmål.

I allt från skola till myndigheter måste vikten av företagande och företagsamhet uppmuntras. Allt detta tillsammans med en tydlig bild av ett framtida hållbart och grönt samhälle är bärande delar i den resa in i framtiden som Centerpartiets budgetmotion anslår.

### *Utgångspunkter*

Centerpartiets vision om framtidens transportsystem bygger på att transportsystemet skall bidra till att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela landet. Transportsystemet skall medverka till tillväxt och företagande samtidigt som det inte får omöjliggöra kommande generationers möjlighet till att förverkliga sina livsprojekt. Trafikens negativa miljöpåverkan måste han-

teras på ett grundläggande och omfattande sätt. Vi måste ställa om till ett grönt transportsystem. Centerpartiet vill se ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter där det övergripande målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Centerpartiet leder debatten i att forma ett Sverige och ett Europa som byggs underifrån. Detta gäller också transportsystemet eftersom detta system har stor påverkan på regionernas utveckling. Det är därför rimligt att planeringen av trafiksystemen i större utsträckning sker i samverkan med den regionala nivån, samtidigt som staten har ett ansvar för helheten, för att fastställa mål och avsätta resurser. Centerpartiet anser att en belysning av infrastrukturen med ett underifrånperspektiv är viktigt av demokratiska skäl.

Med dåliga kommunikationer uteblir investeringar och nyetableringar. Det är en förödande utveckling om privata satsningar och privat företagande går om intet på grund av ett bristfälligt transportsystem, där drifts- och underhållsåtgärder är eftersatta. I dag har vi en situation som innebär just detta. Därutöver finns ett flertal s.k. flaskhalsar inom både väg och järnväg, med sträckor som är i akut behov av upprustning eller nybyggnationer.

I vår vision ingår åtgärder på alla olika trafikområden: väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Några av de viktigaste innehåller konkurrens på likvärdiga villkor mellan olika operatörer på våra järnvägsspår, ett enklare kollektivt resande med god tillgänglighet även i glesbygd, ett ökat utnyttjande av kombitrafik för godstransporter, ökad satsning på nyinvesteringar och på drift och underhåll av väg och järnväg och en ökad anpassning till ett internationellt transportnät.

Centerpartiet anser att goda kommunikationsmöjligheter, både reella och digitala, är en grundförutsättning för att människor och företag skall kunna verka i hela landet. Utan en god infrastruktur förlamas utvecklingsmöjligheterna i landets regioner. Risken är uppenbar att investeringar och nyetableringar uteblir i områden med dåliga kommunikationer. För att människor och företag skall våga investera i alla delar av landet krävs att de vet att infrastrukturen garanteras och säkras på såväl kort som lång sikt. En väl utvecklad infrastruktur, reell och digital, är därför en förutsättning för tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd.

### *Väg och järnväg*

Dåliga vägar kostar årligen människor och företag stora summor. Fordon körs sönder, gods kommer inte fram i tid, vägar stängs av och trafiksäkerheten försämras. Det behövs mer medel till drift och underhåll, bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion men också resurser till byggande av vägar och järnvägar för att få bort flaskhalsar och skapa en säkrare och mer funktionell infrastruktur. Centerpartiet anser att väghållningsanslaget för år

2006 bör räknas upp med 350 miljoner kronor för att Vägverket skall kunna börja ta igen det eftersläpande underhållet som beräknas till sammanlagt 17 miljarder kronor.

För att kunna genomföra önskvärda samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar föreslår Centerpartiet en ny modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbolag bör ges i uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna sjösättas, en satsning vi anser befogad och lämplig att använda under rådande finansiella omständigheter. Därmed kan också ökade resurser frigöras för att förbättra underhållet.

Erfarenheter av s.k. PPP-modeller (public private partnership) finns från bl.a. England och Finland. I Sverige är Arlandabanan ett exempel på en PPP-lösning. Vi menar att det nu är hög tid att ta ett helhetsgrepp på detta område och introducera ett infrastrukturbolag med enda uppgift att finansiera stora och angelägna projekt inom ramen för de prioriteringar som görs av Banverket och Vägverket. Därmed skulle angelägna projekt som exempelvis E 20 genom Västra Götaland, E 4 längs Norrlandskusten, E 22 i sydöstra Sverige eller Citybanan i Stockholm kunna genomföras.

Genom att använda 250 miljoner kronor ur anslaget Banhållning och sektorsuppgifter samt 250 miljoner kronor genom särskilt tillskjutna medel kan ränte- och amorteringskostnader täckas. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna sjösättas, en satsning vi anser är starkt befogad och lämplig att använda under rådande finansiella omständigheter. Det förutsätter givetvis noggranna uppföljningar av varje enskilt projekt för att inte spräcka kalkylerna. I Centerpartiets budgetmotion räknar vi konsekvent med 30 års avskrivningstid och en kalkylränta motsvarande den tioåriga statsobligationsräntan. För att inte riskera att överdriva de positiva effekterna använder vi oss av dessa, försiktiga, antaganden. De infrastruktursatsningar vi gör belastar utgiftsområde 22 efter annuitetsprincipen.

Enligt vår uppfattning bör vidare såväl Vägverket som Banverket kunna effektivisera sin administration ytterligare. Mot den bakgrunden bör verkens administrationsanslag räknas ned för nästa budgetår med 65 miljoner kronor respektive 50 miljoner kronor.

### *Ny flygskatt*

Skattefrågor tillhör inte trafikutskottets beredningsområde. Regeringens förslag och riksdagens nyligen fattade principbeslut om att under nästa år införa en flygskatt får dock alvarliga konsekvenser för transportpolitikens som utskottet ansvarar för.

Inledningsvis kan konstateras att som ekonomiskt styrmedel för att minska flygtrafikens negativa miljöpåverkan kommer skatten att bli verkninglös. Däremot kommer den att bli ett hårt slag mot de flygresenär som

är beroende av olika lågprisbiljetter för att kunna utnyttja flyget. Det är anmärkningsvärt att regeringen lägger förslag med en sådan fördelningspolitisk profil.

Ytterligare en konsekvens blir att den viktiga turistnäringen kommer att missgynnas, då det kommer att bli mindre attraktivt för flygbolagen, främst lågprisaktörerna, att flyga till nya destinationer i Sverige eller att utveckla befintliga linjer. Besöksnäringens utvecklingspotential kommer därmed att försämrats. Samtidigt står det klart att mindre regionala flygplatser riskerar att slås ut om flygskatten bara blygsamt minskar resandet. Det innebär att Sverige blir mindre tillgänglig. Sammantaget innebär detta att nya jobb uteblir vilket är en fullständigt obegriplig politik utifrån ett tillväxtperspektiv.

Slutligen vill vi uppmärksamma att skatten kommer att leda till särskilt stora problem för sydsverige. Köpenhamns flygplats får ett konkurrensmässigt övertag eftersom Danmark kommer att avskaffa nuvarande flygskatter.

### *Kollektivtrafik*

Minskade statsbidrag i kombination med att staten samtidigt kraftigt har höjt diesel- och fordonsskatterna samt att kostnaderna för upphandling av trafiken ökar dramatiskt är på väg att leda till en drastisk neddragning av kollektivtrafiken. De ekonomiskt ansträngda kommunerna och landstingen har inga möjligheter att satsa de nödvändiga resurser som krävs när staten drar sig tillbaka. I många län har länstrafiken redan tvingats dra ned på sin verksamhet; turtätheten minskar och en del linjer läggs ned helt. Denna utveckling måste förhindras. Centerpartiet avsätter därför 100 miljoner kronor till stöd för kollektivtrafiken i glesbygd.

### *Alliansens budgetförslag*

Slutligen kan vi konstatera att alliansens förslag till anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer kännetecknas av en hög grad av samstämmighet. Vi vill samtliga tillföra ökade medel till utgiftsområdet. Vi vill samtliga rikta mer resurser till vägområdet även om takten och tillvägagångssättet skiljer sig åt. Vi vill samtliga också rikta besparingar mot Banverkets administration. Förklaringen till vår samstämmighet är den grundsyn vi har om att transportsektorn har stor betydelse för tillväxten och den fortsatta samhällsutvecklingen. Därmed skiljer vi oss väsentligt från den tillväxtfientliga politik som präglar regeringsunderlagets förslag.

## 7. Särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m) anför:

Vi delar uppfattningen att riksdagen normalt inte skall besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika enskilda väg- och järnvägssträckningar i landet. Vi vill dock klargöra att vi har föreslagit olika alternativ till de planeringsramar och den inriktning som ligger till grund för vilka åtgärder som lagts in i de av regeringen fastställda långsiktplanerna och strategierna för drift och underhåll, tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Med anledning av de i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder behandlade motionerna vill vi framhålla att dessa planer får en annan, betydligt bättre, utformning ifall något av våra alternativ till inriktning och ekonomiska ramar vinner gehör. Särskilt vill vi understryka att ett stort antal av de motionsförslag som handlar om åtgärder i vägnätet blir tillgodosedda. Det innebär att syftet med ett betydande antal motioner väckta av våra ledamöter blir tillgodosedda.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2005/06:1 Budgetpropositionen för 2006 utgiftsområde 22:*

1. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 19 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m.,
2. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 54 000 000 000 kr efter 2006,
3. att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om deltagande i Rekryteringslots Dalarna,
4. att riksdagen godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 300 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m.,
5. att riksdagen godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan,
6. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 28 000 000 000 kr efter 2006,
7. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2006 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter 2006,
8. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för 2006 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
9. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Statens Järnvägar för perioden 2006–2008,
10. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
11. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2006 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

12. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2006–2008,
13. att riksdagen godkänner att högst 19 500 000 kr av inflytande farledsavgifter för 2006 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
14. att riksdagen godkänner regeringens förslag till förändringar av sjömäns välfärdsverksamhet samt förslagen till förändringar av verksamhetens organisation och finansiering,
15. att riksdagen godkänner att de medel som avsatts för kostnader i samband med M/S Estonias förlisning under 2006 skall kunna användas för kostnader förandledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning enligt vad regeringen föreslår,
16. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
17. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2006 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
18. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2006–2008,
19. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter om högst 4 350 000 000 kr under perioden 2007–2014,
20. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 180 000 000 kr under perioden 2007–2010,
21. Regeringen föreslår att riksdagen för budgetåret 2006 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med uppställningen under avsnitt 1.

## Motion väckt med anledning av prop. 2004/05:56

*2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd):*

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra riksväg 45 till Europaväg och ge Europaväg 12 TEN-status.

## Motion från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om HKF.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

*2005/06:T201 av Jeppe Johnsson m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 22.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativ finansiering av utbyggnaden av E 22.

*2005/06:T207 av Ulf Sjösten (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att pröva alternativ finansiering vid vägbyggnation på några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsobjekt i Sverige.

*2005/06:T209 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 27.

*2005/06:T210 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av riksväg 40 kan finansieras enligt PPP-modellen.

*2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kapaciteten för järnvägsspåren mellan Falun och Borlänge behöver ökas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av Dalabanan, utvidgat till järnvägen från Mora och från Falun via Borlänge och Sala till Uppsala, Arlanda och Stockholm.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 70 nordväst om Sala, den s.k. Salaproppen.



6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att tillgodose behovet av transportkapacitet för turismen i Dalarna, särskilt Sälenområdet och Idre-Grövelsjöfjällen.

*2005/06:T213 av Anne-Marie Ekström (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fortsätta utbyggnaden av riksväg 27.

*2005/06:T214 av Anne-Marie Ekström m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, byggs om till motorväg.

*2005/06:T215 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av mera pengar till Dalarnas vägar.

*2005/06:T217 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägens betydelse för Dalarna och därmed behovet av satsningar på järnvägsnätet.

*2005/06:T222 av Lennart Kollmats och Jan Ertsborn (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställandet av Väst kustbanan genom Halland.

*2005/06:T223 av Tobias Billström (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Malmö.

*2005/06:T226 av Lars-Ivar Ericson och Agne Hansson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd till Blekinges hamnar och infrastrukturen i Blekinge.

*2005/06:T228 av Nils Fredrik Aurelius (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser för vägarna i Kalmar län.

*2005/06:T234 av Torsten Lindström och Ulrik Lindgren (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en ny förbifart bör byggas vid Sala.

*2005/06:T236 av Lars Gustafsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den ursprungliga infrastrukturplanen för Halland 2004–2015 skall återupprättas genom att resurser avsätts som säkrar det halländska vägnätets upprustning.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om PPP-finansiering vid nya satsningar på större lönsamma väginvesteringar.

*2005/06:T238 av Sten Tolgfors (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att höja trafiksäkerheten på E 18/E 20 mellan Örebro och Arboga.

*2005/06:T252 av Stefan Hagfeldt och Gunnar Axén (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 22.

*2005/06:T253 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40.

*2005/06:T254 av Ewa Thalén Finné (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturinvesteringar.

*2005/06:T255 av Yvonne Ångström (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om klassning av E 12 som TEN-väg.

*2005/06:T258 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppgradera riksväg 26/47.

*2005/06:T261 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta fram alternativ till den vägstandard som enligt nu gällande sträckningsbeslut gäller för Förbifart Smålandsstenar på riksväg 26.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillföra mer medel till Vägverket för att finansiera ombyggnad av riksväg 26 Förbifart Smålandsstenar.

*2005/06:T266 av Cecilia Widegren (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga en motorväg, E 20, mellan Sveriges största och näst största stad.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av E 20 till motorvägsstandard.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 20 som en nationellt prioriterad väg.

*2005/06:T270 av Sverker Thorén och Agne Hansson (fp, c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att fullfölja det s.k. Östersjöbanekonceptet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om fortsatt satsning på Tjustbanan, sträckan Åtvidaberg–Överum–Västervik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om satsningar på E 22:an, som en viktig kommunikationsled för Kalmar län.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om satsningar på infrastruktur kring Kalmar.

*2005/06:T271 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Södertörnsleden.

*2005/06:T277 av Ragnwi Marcelind och Torsten Lindström (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt vidta åtgärder för att rusta upp vägstråket Råta linjen.

*2005/06:T278 av Stefan Hagfeldt och Anna Lindgren (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ytterligare resurser till vägnätet i Östergötland.

*2005/06:T279 av Gunnar Andrén (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förlängning av tunnelbanan till Täby/Arninge.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda att E 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägavsnittet Rosenkälla-Söderhall.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av riksväg 77.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo-Hallstavik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.

*2005/06:T282 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Banverket skall ta fram en långsiktig strategi för att utveckla Bohusbanan från Strömstad till Göteborg.

*2005/06:T283 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen vidtar de åtgärder som krävs för att bygga ut E 6 till fyrfältsväg i norra Bohuslän senast 2009.

*2005/06:T284 av Göte Wahlström m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av väg 26/47.

*2005/06:T289 av Claes Västerteg och Jan Andersson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 41.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av Viskadalsbanan.

*2005/06:T295 av Ingemar Vänerlöv och Else-Marie Lindgren (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell.

*2005/06:T299 av Kenneth Lantz (kd):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en tunnel under norra Öresund.

*2005/06:T303 av Håkan Larsson och Viviann Gerdin (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att modernisera och utveckla Inlandsbanan som pulsåder genom norra Sveriges inland.

*2005/06:T307 av Anna Lindgren m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att starta projekteringen av Ostlänken.

*2005/06:T315 av Stefan Hagfeldt (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om genomförandet av förbättringsåtgärder på vägstråket Råta linjen.

*2005/06:T316 av Sten Tolgfors och Gunnar Axén (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att rusta upp riksväg 51.

*2005/06:T317 av Torkild Strandberg (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anta en tidsplan för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

*2005/06:T320 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast inom ramen för infrastrukturbudgeten påbörja en uppgradering av Dalabanan.

*2005/06:T321 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, c, kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en tidigareläggning av väginvesteringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av järnvägssatsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda PPP-metoden för väg- och järnvägsinvesteringar.

*2005/06:T323 av Hans Backman (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av E 4 sträckan Enånger-Hudiksvall skall påbörjas år 2006.

*2005/06:T326 av Heli Berg (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nybyggnad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upprustningen av E 22 genomförs med en s.k. PPP-lösning.

*2005/06:T327 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 4 genom Sundsvall.

*2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att medlen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antalet invånare och antalet olyckor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast behandla och tidigarelägga de infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

*2005/06:T333 av Kent Olsson och Inger René (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar i vägnätet i Bohuslän.

*2005/06:T334 av Christer Winbäck m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europaväg 6 byggs ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad till motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ut- och ombyggnaden av Europaväg 20 skall ges en hög prioritering och därmed tidigareläggas för start.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av riksväg 40 till motorväg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en vägsträckning in mot Göteborgs hamn.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny förbindelse över/under Göta älv.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckorna Borås-Trollhättan, Borås-Alingsås samt sträckan Vårgårda-Herrljunga.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av Västlänken.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Bohusbanan.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägar och järnväg i Dalsland.

*2005/06:T340 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att rusta upp Dalslands vägnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Dalsland bör tillhöra de områden som kan komma i fråga för de medel som avsatts för bärighetsförbättringar, tjälsäkring etc.

*2005/06:T341 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av riksväg 45 till motorvägsstandard mellan Göteborg och Vänersborg med finansiering enligt ny modell.

*2005/06:T343 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av en utbyggnad av riksväg 31 mellan Jönköping och Nässjö.

*2005/06:T345 av Jörgen Johansson (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att göra en kapacitetsöversyn av trafiksystemet, på järnväg, i Mälardalen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt påbörja utbyggnaden av spårkapaciteten på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll.

*2005/06:T349 av Ragnwi Marcelind (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en fyrfilig motorväg på E 4:an mellan Enånger och Hudiksvall.

*2005/06:T351 av Erling Wälivaara och Gunilla Tjernberg (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärda bristerna i och prioritera vägunderhållet i Norrbotten och Västerbotten.

*2005/06:T352 av Erling Wälivaara (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt ge Banverket i uppdrag att omedelbart påbörja upprustningen av Haparandabanan.



*2005/06:T353 av Peter Danielsson (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioritera frågan om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör upprättas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att initiera de undersökningar som är nödvändiga för att driva frågan från svensk sida.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inleda en dialog med den danska regeringen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

*2005/06:T354 av Fredrik Olovsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 55.

*2005/06:T355 av Inger Lundberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnad av riksväg 50 mellan Fornaboda och Guldsmedshyttan samt vad i övrigt anförs om Bergslagsdiagonalen.

*2005/06:T358 av Sonia Karlsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på riksväg 50 i Vadstena.

*2005/06:T362 av Lars-Ivar Ericson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Tvärleden.

*2005/06:T363 av Henrik von Sydow och Anne Marie Brodén (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av utbyggnad av dubbelspår för tågtrafiken genom Halland.

*2005/06:T365 av Jan Andersson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheten till tidigareläggning av dubbelspåret på Västkustbanan.

*2005/06:T369 av Ulla Löfgren (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återställa medel till Vägverket region Norrs planeringsram, för att väg 363 skall kunna åtgärdas inom den nuvarande planeringsperioden.

*2005/06:T375 av Håkan Larsson (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka öst-väst-samarbetet i Mittskandinavien, bl.a. genom att avveckla gränshinder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av öst-väst-förbindelserna via väg och järnväg, liksom av en utbyggnad av bredbands- och 3 G-näten i Mittskandinavien.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd till öst-västliga samarbetsprojekt som NECL (North East Cargo Link) och MNBA (Mid Nordic Business Arena).

*2005/06:T383 av Ann-Marie Fagerström m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att etablera en kombiterminal för omlastning av containrar i Kalmar.

*2005/06:T385 av Lars Wegedal (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att kombiterminalen i Älmhult uppfyller alla kriterier för en terminal av nationellt intresse.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om godstransporter på järnväg i sydöstra Sverige.

*2005/06:T387 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utbyggnad av befintlig riksväg 27.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SEB Translinkkorridoren uppgraderas för att i framtiden ingå i TEN-systemet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett gemensamt vägnummer etableras, riksväg 27, från Göteborg till Karlskrona via Borås och Växjö.

*2005/06:T391 av Yvonne Ångström (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av möjligheterna att åter bedriva persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs.

*2005/06:T392 av Hans Backman (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den nya sträckningen av E 4:an mellan Enånger och Hudiksvall skall byggas som fyrfilig väg.

*2005/06:T393 av Holger Gustafsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på infrastrukturen i Västra Götaland.

*2005/06:T396 av Kent Olsson m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Västsverige.

*2005/06:T400 av Christer Nylander m.fl. (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbt besked om utbyggnad av E 22 genom en PPP-lösning.

*2005/06:T401 av Ulf Nilsson och Marie Wahlgren (båda fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att tidigare-lägga ombyggnaden av väg 108 och väg E 65.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastруп.

*2005/06:T402 av Ulf Nilsson och Marie Wahlgren (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utbyggda vägar och ökad järnvägskapacitet till Ystad.

*2005/06:T405 av Gunnar Axén och Sten Tolgfors (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning och utbyggnad av riksväg 50.

*2005/06:T407 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet en sexfilig motorväg mellan Hallunda och Södertälje.

*2005/06:T410 av Torsten Lindström (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det angelägna i att Gräsbovägen dvs. del av väg 858 (sträckan Siggeberg i Nora socken-Östervåla) i Heby kommun, rustas upp.

*2005/06:T411 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Göran Norlander (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ost-kustbanan.

*2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Region Skåne skall ha huvudansvaret för den regionala planeringen av infrastrukturen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utöka Skånes del av infrastrukturpengarna.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en strategi för infrastruktur för godstrafiken både vad avser väg och järnväg.

*2005/06:T413 av Marie Wahlgren m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall uppmana Banverket att utreda miljökonsekvenserna på längre sikt än till 2020.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tågtrafiken läggs i en tunnel vid passagen av Åkarp vid en utbyggnad av Södra stambanan.

*2005/06:T416 av Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omfördela medel till de stormdrabbade områdena för att ställa vägarna i stånd igen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att fullfölja ombyggnad av vägar i Jönköpings och Kalmar län.

*2005/06:T419 av Martin Andreasson m.fl. (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiksituationen i Stockholm.

*2005/06:T421 av Martin Andreasson och Nina Lundström (båda fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Huvudstaledens roll i det statliga vägnätet.

*2005/06:T434 av Carl-Erik Skårman (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna för förbättrade järnvägs- och bilvägsförbindelser mellan Västerås och Eskilstuna samt framlägga förslag till hur detta skall kunna genomföras.

*2005/06:T436 av Rigmor Stenmark (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att motorväg måste byggas på sträckan Sagån-Enköping samt att moderna stora lysande varningsskyltar sätts upp omgående.

*2005/06:T437 av Rigmor Stenmark (c):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vägen mellan Uppsala och Östhammar prioriteras vid upprustning.

*2005/06:T438 av Agne Hansson (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ökad andel av den totala investeringsramen för stamvägnätet till Kalmar län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökad andel av den totala anslagsramen i landet för regional transportinfrastruktur till angelägna väginvesteringar i Kalmar län.

*2005/06:T441 av Claes Västerteg och Annika Qarlsson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 6, riksväg 45, E 20 och riksväg 40.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på bärighet, tjälsäkerhet och rekonstruktion i Dalsland och Sjuhärad.

*2005/06:T443 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett uppdrag att ännu en gång överväga lösning för järnvägen genom Sundsvalls centrum, där även miljöaspekterna finns med.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dubbelspår skall byggas längs hela sträckan Gävle-Sundsvall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Ådalsbanan skall rustas till de krav som ställs på en järnväg som skall ingå som en länk i ett nationellt och internationellt transportnät.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredare som i en snabbutredning kan fördjupa analysen kring trafikeringsupplägget och grunderna för en ekonomisk uppgörelse.

*2005/06:T457 av Anita Sidén m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ny sträckning för hamnbanan på Hisingen i Göteborg.

*2005/06:T460 av Anders Larsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utnyttja alternativa investeringslösningar för en snar ny-, till- och ombyggnad av järnväg och väg mellan Örebro och Karlstad via Karlskoga.

*2005/06:T461 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, m, fp, c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att produktionsförutsättningar, arbetsmarknad, trafik-säkerhet och miljö skall vara de viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om ut- och ombyggnaden av E 20.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ut- och ombyggnaden av E 20 skall högprioriteras 2006.

*2005/06:T465 av Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om omläggning av riksväg 50 genom Motala.

*2005/06:T467 av Helene Petersson och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ett ökat slitage som en konsekvens av stormen Gudrun.

*2005/06:T468 av Annelie Enochson m.fl. (kd, m, fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett nytt Göteborgspaket för att bygga bort den begynnande trafikinfarkten i och runt Göteborg.

*2005/06:T469 av Annelie Enochson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Norra Bohusbanan så att tåghastigheten blir minst 100 km/tim.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Norra Bohusbanan så att turismen ökar till norra Bohuslän.

*2005/06:T470 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förnyade initiativ i syfte att starta bygget av den s.k. Partihallsförbindelsen senast under 2007.

*2005/06:T480 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga klar E 6 genom Bohuslän till år 2009.

*2005/06:T481 av Berndt Ekholm och Arne Kjörnsberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Götalandsbanans betydelse för Sjuhäradsbygden.

*2005/06:T482 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av järnvägsbanan mellan Varberg och Herrljunga.

*2005/06:T483 av Yvonne Ångström m.fl. (fp, m, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioritera väg 363 i Västerbotten.

*2005/06:T485 av Margareta Persson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för infrastrukturen i Jönköpings län.

*2005/06:T490 av Torsten Lindström (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Mälardalens och Västmanlands läns betydelse för tillväxten och utvecklingen i Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägna väginvesteringar i Västmanlands län.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg 67.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbifart Sala.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om spårbehovet i Mälardalen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tågtrafiken norra Mälardalen–Stockholm.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Citybanan, Mälartunneln, spåret Tomtebodavägen–Kallhäll samt fyrspårskapacitet Stockholm–Bålsta.

*2005/06:T496 av Lars Gustafsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ersättning till vägarna i de stormdrabbade områdena i södra Sverige.

*2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökade resurser för att förbättra vägnätet.

*2005/06:T498 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Södertörnsleden och Citybanan.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dubbelspår på järnvägen mot Nynäshamn för ökad turtäthet, kortare restider, färre trafikstörningar och förbättrad trafikeringsförhållanden i regionens yttre delar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av väg 73 och väg 225 mellan Södertälje och Nynäshamn för ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och minskad negativ miljöpåverkan.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bredda E 4/E 20 mellan Södertälje och Hallunda till sex körfält för att möjliggöra fortsatt bostadsexpansion och näringslivsutveckling i kommunerna i sydvästra länet.

*2005/06:T499 av Anders Larsson (c):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioritering av medel till infrastrukturinvesteringar vad gäller järnvägen mellan Hällefors och Ställdalen.

*2005/06:T502 av Mikael Oscarsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg 288.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 55.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om eftersatt underhåll av de mindre vägarna i Uppland.

*2005/06:T504 av Anita Jönsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att överväga OPS-lösningar för E 22:ans infrastruktur i Skåne.



*2005/06:T507 av Johan Pehrson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 18 mellan Örebro och Karlskoga.

*2005/06:T516 av Per-Olof Svensson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att öka framkomligheten och säkerheten på väg 67 mellan Valbo och Västerås.

*2005/06:T519 av Lars Lilja (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att arbetet med tillåtlighetsprövningen av Vägverkets Umeåprojekt fullföljs.

*2005/06:T520 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum.

*2005/06:T522 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 22 i Östergötland.

*2005/06:T523 av Nils-Göran Holmqvist m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 51.

*2005/06:T524 av Lars Lindén m.fl. (kd, m, fp, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket omgående bör starta en förstudie av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand-Ådalsbanan.

*2005/06:T527 av Michael Hagberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett hållbart och sammanhängande transportsystem i Nyköping/Oxelösund.

*2005/06:T530 av Paavo Vallius m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av byggstarter för tre vägobjekt i Västmanland.

*2005/06:T531 av Mariann Ytterberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt planering av tågsträckan Tomtebodavägen-Kallhäll.

*2005/06:T534 av Catherine Persson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga ut väg E 6 mellan Vellinge och Trelleborg.

*2005/06:T535 av Anita Jönsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om Ystads hamn.

*2005/06:T537 av Anita Jönsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett nytt yttre godsspår i västra Skåne.

*2005/06:T539 av Kenneth Lantz m.fl. (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen snarast ger Vägverket i uppdrag att färdigställa upprustningen av Tvärleden Olofström-Göteborg.

*2005/06:T540 av Kerstin Andersson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturen i Blekinge.

*2005/06:T547 av Mikael Damberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dragning av Förbifart Stockholm över Ekerö.

*2005/06:T548 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Arvidsjaur–Jörn.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att noggrant beakta Inlandsbanan AB:s behov enligt framlagd banhållningsplan.

*2005/06:T550 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om bärighets- och tjälsäkring av vägarna i Dalsland.

*2005/06:T551 av Peter Jonsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att fullt ut genomföra satsningarna i Trollhättanpaketet inom uppställda tidsramar.

*2005/06:T553 av Ingrid Burman (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tidigarelägga arbetet med att förbättra järnvägen till Hargshamn.

*2005/06:T555 av Per Landgren (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omedelbart prioritera Götaälvsbronns tillstånd och en ny älvförbindelse i centrala Göteborg.

*2005/06:T556 av Sven Brus m.fl. (kd, m, fp, v, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på infrastrukturen i Östergötland.

*2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens inom trafikområdet.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Citybanan och Mälartunneln i Stockholm har högsta prioritet.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den s.k. Norrbotniabanan.
39. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning.

*2005/06:T561 av Jan-Evert Rådström m.fl. (m, fp, kd, c):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökat anslag till investering och underhåll av vägnätet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av investering på järnvägsområdet i Värmland såsom Vålbergsrakan och Genvägen.

*2005/06:T567 av Dan Kihlström (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Inlandsbanan skall betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av upprustning av Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora.

*2005/06:T570 av Maud Olofsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på Västerbottens vägnät.

*2005/06:T571 av Christer Adelsbo m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om möjligheterna att prioritera utbyggnaden av E 22:an.

*2005/06:T574 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om kommunikationer i Kronobergs län.

*2005/06:T588 av Agneta Ringman m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 22.

*2005/06:T589 av Kerstin Andersson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 22.

*2005/06:T601 av Urban Ahlin m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att standardhöja Europaväg 20.

*2005/06:T602 av Sven Bergström m.fl. (c):*

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

*2005/06:T603 av Peter Jonsson m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på partihallsförbindelsen i Västsverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny älvförbindelse i Göteborg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ut de berörda Europavägarna: E 6, E 20, E 45 samt riksväg 40 i Västsverige.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsningen på Trollhättepaketet kommer att genomföras.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggt järnvägsnät i Västsverige.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av tjälsäkringen i Västsverige.

*2005/06:T604 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioritera bland målsättningarna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka den ekonomiska träffsäkerheten vid beräkningar av kostnader för infrastrukturprojekt.
3. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning.

*2005/06:T606 av Mariam Osman Sherifay och Tommy Waidelich (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggd trafikkorridor genom Sundbyberg.

*2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om transportpolitikens inriktning.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökning av anslaget till drift och byggande av enskilda vägar.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Stockholmsberedningens förslag genomförs.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra trafiksituationen i Göteborgsregionen.
18. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag för budgetåret 2006 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning.

*2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägtrafikinspektionen skall skiljas från Vägverket.

*2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett åtskiljande av Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket.

*2005/06:MJ350 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att en tjälsäkring av vägarna i Dalsland är nödvän-  
dig för att klara skogsindustrin.

*2005/06:MJ439 av Kalle Larsson m.fl. (v):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen måste  
motsvara regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Banver-  
ket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att investeringar i kollektivtrafik skall prioriteras  
före investeringar i nya vägar.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur  
skall motverka segregeringen.

*2005/06:N243 av Anita Brodén och Runar Patriksson (båda fp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om satsningar på vägnätet, järnvägen, IT, postservice,  
Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att klassa Dalsland som ett s.k. skogslän.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att riksväg 45 (Via Lappia) blir E 45 från Göteborg  
till Karesuando.

*2005/06:N245 av Runar Patriksson (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en säker infrastruktur i Värmland vad gäller farbara  
vägar året om, järnväg, flyg, båt och IT till Värmland och övrig  
lands- och glesbygd i Sverige.

*2005/06:N302 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregi-  
onen.

*2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en översyn av det norrländska vägnätet för att  
fastställa vilka finansiella behov som föreligger för en upprustning  
av detsamma.

*2005/06:N380 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (båda m):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om E 20.

*2005/06:N382 av Håkan Larsson m.fl. (c):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att utveckla kommunikationerna i Norrland.

*2005/06:N438 av Mats Odell m.fl. (kd):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om ökade statliga infrastruktursatsningar i Stockholmsre-  
gionen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att öka resurserna till infrastruktursatsningar genom  
public-private partnership-lösningar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnaden av spårbunden trafik i Stockholmregio-  
nen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnaden av infrastrukturen i Stockholms stad.

*2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om ökade statliga investeringar i vägar och kollektivtra-  
fik i Stockholms län.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om ökad kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet för både  
väg- och järnvägstrafiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en komplett ringled runt Stockholms innerstad.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om dubbelspår på hela järnvägssträckan Älvsjö-Nynäs-  
hamn.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om Södertörnsleden.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan såväl söder som  
norr om Stockholm.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om breddning av E 4/E 20 mellan Södertälje och  
Hallunda samt utbyggnad av väg 225 mellan Södertälje och Ösmo.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om kapaciteten på Svealandsbanan.

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om upprustning av Södra stambanan för höghastighets-  
tåg Stockholm-Skavsta.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om satsningar på det statliga vägnätet i Södertälje  
kommun.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om statlig medverkan i projektet Danvikslösen.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnad av länsväg 222.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnad av tunnelbanan såväl norr som söder om  
Stockholm.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en förstudie för utbyggnad av det nationella järnvägs-  
nätet till kommunerna i nordöstra Stockholmsregionen.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om motorvägsstandard på hela E 18 Stockholm-Norrtälje-  
Kapellskär.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnad av riksvägarna 76 och 77.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnad av länsväg 276 förbi Åkersberga.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om Kymlingelänken och Huvudstaleden.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om järnvägskapaciteten på Mälarbanan.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om förverkligande av planerna på stationerna Stockholm  
Väst och Stockholm Nord.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om breddning av E 4 till Arlanda.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om förstärkt vägkapacitet mellan Vallentuna kommun  
och E 4.

*2005/06:N474 av Lars Lindblad m.fl. (m, fp, c, kd):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om satsningar på skånsk infrastruktur.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att de prioriteringar som görs i RTI-planen bör öka  
i betydelse i samband med fördelningen av de nationella infrastruk-  
tursatsningarna.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbyggnad av E 22.



10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en tidtabell för byggandet av en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, den s.k. HH-förbindelsen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup.

BILAGA 2Utskottets förslag till beslut om anslag för år  
2006

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till  
anslagsfördelning.

Belopp i 1 000-tal kronor

Politikområde Anslag	Utskottets förslag
<b>36 Transportpolitik</b>	
1 Vägverket: Administration	988 719
2 Vaghållning och statsbidrag	16 483 086
3 Banverket: Administration	784 873
4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 043 740
5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248 500
6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70 574
7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284
8 Sjöfartsregistret	5 880
9 Rederinämnden: Administration	1 431
10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 613
11 Rikstrafiken: Administration	19 927
12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	893 000
13 Viss internationell verksamhet	2 485
14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34 730
15 Statens institut för kommunikationsanalys	54 050
16 Järnvägsstyrelsen	49 327
<b>37 IT, elektronisk kommunikation och post</b>	
1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	16 390
2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	129 749
3 Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice	400 000
4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	144 000
5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	21 610
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>31 534 968</b>

## BILAGA 3

Regeringens och oppositionspartiernas förslag  
till anslag för år 2006

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1 000-tal kronor

Anslag	Anslagstyp	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:1	Vägarverket: Administration	988 719		-100 000		-65 000
36:2	Väghållning och statsbidrag	16 483 086	+4 000 000	+500 000	+600 000	+350 000
36:3	Banverket: Administration	784 873	-50 000	-50 000	-50 000	-50 000
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 043 740			-300 000	-320 000
36:5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transuropeiska nätverk	248 500				
36:6	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70 574				-30 000
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284				
36:8	Sjöfartsregistret	5 880				
36:9	Rederینnnden: Administration	1 431	-1 400			
36:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 613		+100 000		
36:11	Rikstrafiken: Administration	19 927			-1 000	
36:12	Rikstrafiken: Trafikupphandling	893 000				+100 000
36:13	Viss internationell verksamhet	2 485				
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	34 730			-1 000	
36:15	Statens institut för kommunikationsanalys	54 050	-14 100		-2 000	
36:16	Järnvägsstyrelsen	49 327	-10 000			

Anslag	Anslagstyp	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:17 Stöd till sjöfartens infrastruktur	(ram)				+30 000	
36:18 Infrastrukturlag, räntekostnader (nytt anslag)	(ram)					+500 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	(ram)	16 390			-1 000	
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshinderade	(ram)	129 749				
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	(ram)	400 000	-400 000			
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	(ram)	144 000				
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	(ram)	21 610				
<b>Summa</b>		<b>31 534 968</b>	<b>+3 524 500</b>	<b>+450 000</b>	<b>+275 000</b>	<b>+485 000</b>