



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2005 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1). 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 åtta särskilda yttranden (m, fp, kd, v, c, mp).

Mål och resultat

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Vidare föreslås att riksdagen godkänner vad utskottet anför om en fortsatt utveckling av mål- och resultatstyrningen inom såväl politikområdet Transportpolitik som politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Det innebär bl.a. en vidareutveckling av mål och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisning samt utökade jämförelser över tid och med andra länder.

Enligt utskottets mening är det angeläget att en fortsatt transportpolitisk utveckling äger rum i syfte att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem. Under senare tid har en rad viktiga utredningsbetänkanden presenterats. Det gäller allt från frågor om godstrafik, vägbeskattning och järnvägstrafik till bl.a. kollektivtrafik, färdtjänst, hamnfrågor, enskilda vägar och taxitrafik. Ett fortsatt transportpolitiskt reformarbete pågår också inom EU samtidigt som samhällsutvecklingen såväl nationellt som internationellt skapar förändrade trafikbehov. Utskottet välkomnar därför den av regeringen till våren 2005 aviserade propositionen om transportpolitiken. I avvaktan på regeringens förslag är utskottet inte nu berett att ompröva de grundläggande utgångspunk-

terna och principerna för gällande transportpolitik. Utskottet anser vidare att utvecklingen på IT-området och övergången till ett informationssamhälle har stor betydelse för den fortsatta samhällsutvecklingen. Utskottet ser därför positivt på att regeringen under år 2005 även aviserat en proposition om IT-politiken.

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

Anslag m.m.

Finansutskottet har den 11 november 2004 beslutat att ställa sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar drygt 31,6 miljarder kronor för budgetåret 2005. Det innebär en höjning av anslagsnivån med drygt 3 miljarder kronor.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om hur detta belopp bör fördelas på olika ändamål inom utgiftsområdet. Den största delen av beloppet, ca 28 miljarder kronor, föreslås gå till underhåll och investeringar i vägar och järnväg. Anslaget för banhållning och sektorsuppgifter på järnvägsområdet ökar därmed med ca 2,7 miljarder kronor jämfört med år 2004. Även anslagen till väghållning och statsbidrag på vägområdet höjs med sammanlagt ca 1 miljard kronor. Dessa anslag samt de föreslagna möjligheterna till lånefinansiering gör det möjligt att genomföra en angelägen ambitionshöjning inom väghållning och banhållning i enlighet med riksdagens tidigare beslut om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar.

Utskottet föreslår att 823 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 122 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 2–5. Gemensamt för partiernas förslag är en höjning av den totala utgiftsramen som varierar från 42 miljoner kronor för Kristdemokraterna till 1 494 miljoner kronor för Moderata samlingspartiet samt att ökade resurser avsätts för vägändamål.

Ekonomiska mål m.m.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan för Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Förslaget innebär för Luftfartsverket att investeringsvolymen minskas efter större kapacitetsinvesteringar på Arlanda och inom flygtrafiktjänsten till 900 miljo-

ner kronor för år 2005. Investeringsplanen för Sjöfartsverket, som omfattar knappt 200 miljoner kronor, domineras av investeringar i farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrar och annan fast utmärkning, radionavigeringssystem samt el- och teleteknisk materiel och utrustning.

Med anledning av att myndigheten Luftfartsstyrelsen inrättas den 1 januari 2005 tillstyrker utskottet regeringens förslag att dess verksamhet får finansieras genom särskilda avgifter. Den nya avgiften motsvarar ca 10 kr per flygpassagerare.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag till förändrat mål för affärsverket Statens järnvägar. Det innebär att den tidigare utgångspunkten att affärsverket skall avvecklas så fort som möjligt ändras till att verket skall finnas kvar och förvalta vissa avtal och tillhandahålla rullande tågmateriel för statens trafikupphandling.

Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

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.

I en gemensam reservation (m, fp, kd, c) föreslås att riksväg 45 klassas som Europaväg.

I betänkandet uppmärksammas även *tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo*. Utskottet ser det som angeläget att trafikplaneringen inte stoppar vid riksgränsen utan att ett gränsöverskridande synsätts anläggs. Utskottet förutsätter att fortsatta överväganden kommer att göras i syfte att utveckla tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	4
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	6
Redogörelse för ärendet.....	10
Utskottets överväganden	11
Politikområde 36 Transportpolitik.....	11
Mål- och resultatfrågor	11
Utskottets ställningstagande	17
Anslag m.m.	19
Utskottets ställningstagande	32
Vägar	36
Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag.....	36
Utskottets ställningstagande	37
Järnvägar	37
Ekonomiska förpliktelser för Banverket.....	38
Utskottets ställningstagande	38
Botniabanan.....	38
Utskottets ställningstagande	38
Affärsverket Statens järnvägar	39
Utskottets ställningstagande	39
Sjöfart	39
Ekonomiska mål m.m. för Sjöfartsverket	40
Utskottets ställningstagande	41
Finansiella befogenheter för Sjöfartsverket	41
Utskottets ställningstagande	41
Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	41
Utskottets ställningstagande	43
Handelsflottans kultur- och fritidsråd	44
Utskottets ställningstagande	45
Luftfart	45
Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket.....	46
Utskottets ställningstagande	46
Finansiella befogenheter för Luftfartsverket	46
Utskottets ställningstagande	47
Investeringsplan för Luftfartsverket	47
Utskottets ställningstagande	47
Luftfartsstyrelsen.....	48
Utskottets ställningstagande	48
Interregional kollektiv persontrafik	48
Utskottets ställningstagande	49
Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.	51
Utskottets ställningstagande	64

Politikområde 37 IT, elektronisk kommunikation och post	67
Mål- och resultatfrågor.....	67
Utskottets ställningstagande	70
Anslag m.m.	71
Utskottets ställningstagande	74
IT, elektronisk kommunikation och post.....	74
Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen.....	75
Utskottets ställningstagande	75
Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	76
Utskottets ställningstagande	76
Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	76
Utskottets ställningstagande	77
Reservationer	78
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (m).....	78
2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (fp).....	79
3. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (kd).....	80
4. Europavägsklassning av riksväg 45, punkt 12 (m, fp, kd, c)	80
Särskilda yttranden.....	82
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (c)	82
2. Interregional kollektiv persontrafik, punkt 10 (m, fp, kd, c)	82
3. Interregional kollektiv persontrafik, punkt 10 (v, mp)	82
4. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 11 (m, fp, kd, c)	83
5. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (m).....	83
6. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (fp).....	86
7. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (kd).....	87
8. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (c)	89
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag	92
Proposition 2004/05:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	92
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004	93
Bilaga 2	
Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	113
Bilaga 3	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	114

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik

Riksdagen godkänner vad utskottet anført.

Därmed avslår riksdagen motionerna

2004/05:T459 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd)

2004/05:T464 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

2004/05:T468 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp).

Reservation 1 (m)

Reservation 2 (fp)

Reservation 3 (kd)

2. Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 49 600 000 000 kr efter år 2005. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 3.

3. Ekonomiska förpliktelser för Banverket

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 22 000 000 000 kr efter år 2005. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 7.

4. Ekonomiska förpliktelser för Botniabanan

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2005. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 8.

5. Ekonomiska mål och finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar

Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 9.

6. Ekonomiska mål m.m., finansiella befogenheter och investeringsplan för 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 år 2005 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar och

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2005–2007 samt avslår motionerna

2004/05:T280 av Ragnwi Marcelind (kd)

2004/05:T298 yrkande 10 av Torsten Lindström (kd)

2004/05:T361 av Karin Thorborg och Karin Svensson Smith (v)

2004/05:T407 av Göran Magnusson m.fl. (s)

2004/05:T444 yrkande 1 av Jörgen Johansson (c).

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkterna 10–12.

7. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Riksdagen godkänner att högst 19 500 000 kr av inflytande farledsavgifter för år 2005 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 13.

8. Ekonomiska mål m.m., finansiella befogenheter och investeringsplan för Luftfartsverket

Riksdagen

a) 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,

b) bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar och

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2005–2007.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkterna 14–16.

9. Avgifter för Luftfartsstyrelsen

Riksdagen godkänner att avgifter får tas ut för Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 17.

10. Interregional kollektiv persontrafik

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafik: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 2 450 000 000 kr för perioden 2006–2010. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 18.

11. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Riksdagen avslår de motionsyrkanden som finns förtecknade under motionsförslag i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

12. Europavägsklassning av riksväg 45

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T231 av Håkan Larsson och Kenneth Johansson (c)

2004/05:T350 yrkandena av Dan Kihlström m.fl. (kd)

2004/05:T420 av Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström (m)

2004/05:T468 yrkande 18 av Erling Bager (fp)

2004/05:T510 av Per Erik Granström m.fl. (s)

2004/05:T516 yrkande 1 av Christer Winbäck och Marita Aronson (fp)

2004/05:N414 yrkande 14 av Runar Patriksson och Anita Brodén (fp).

Reservation 4 (m, fp, kd, c)

13. Målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post m.m.

Riksdagen

- a) godkänner att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster,
- b) godkänner vad utskottet anfört.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 19.

14. Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen

Riksdagen avslår motion

2004/05:T358 yrkande 1 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (c).

15. Ekonomiska förpliktelser för ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kr under 2006–2009. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkt 20.

16. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

- a) godkänner att regeringen för år 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 6 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen m.m.,
- b) godkänner att regeringen för år 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 400 000 000 kr till prioriterade vägprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition,
- c) godkänner att regeringen för år 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar m.m.,
- d) godkänner att regeringen för år 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 500 000 000 kr till prioriterade järnvägsprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition,
- e) godkänner att regeringen för år 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan samt
- f) anvisar för budgetåret 2005 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med utskottets förslag i bilaga 2.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 2, 4–6 och 21 samt avslår motionerna

2004/05:T437 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)

2004/05:T446 av Sven Bergström m.fl. (c)

2004/05:T459 yrkandena 6 och 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd)

2004/05:T468 yrkande 36 av Erling Bager m.fl. (fp).

Stockholm den 18 november 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m)¹, Jarl Lander (s), Erling Bager (fp)¹, Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd)¹, Karin Svensson Smith (v), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp)¹, Sven Bergström (c)¹, Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m)¹, Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s) och Carl-Axel Roslund (m)¹.

¹ Ledamoten har ej deltagit i beslutet under punkt 16.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2005 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1).

Utskottet har i samband med beredningen av ärendet inhämtat upplysningar från Rikstrafiken.

Betänkandet är disponerat på följande sätt. Under varje politikområde behandlas inledningsvis mål- och resultatfrågor samt de förslag till anslagsberäkningar som förts fram dels av regeringen, dels av Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet.

Därefter redovisas för varje politikområde berörda verksamhetsområden där en behandling sker av aktuella regeringsförslag och motionsförslag. Under politikområdet Transportpolitik behandlas vidare ett stort antal motionsförslag som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av särskilda utpekade vägar och järnvägar eller i form av satsningar i vissa regioner.

Avslutningsvis lämnas en sammanfattande behandling av anslag och ekonomiska förutsättningar för hela utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Under varje avsnitt anges de propositions- och motionsyrkanden som behandlas i respektive avsnitt.

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

I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för år 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

I *bilaga 3* redovisas regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Utskottets överväganden

Politikområde 36 Transportpolitik

Mål- och resultatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna vad utskottet anfört om mål- och resultatfrågor för politikområde Transportpolitik. Det innebär bl.a. att en fortsatt utveckling bör ske av mål- och resultatstyrningen. Enligt utskottets mening är det också 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 till våren 2005 aviserade transportpolitiska propositionen. I avvaktan på regeringens förslag är utskottet inte nu berett att ompröva de grundläggande utgångspunkterna för gällande transportpolitik. Utskottet avstyrker därför aktuella motionsförslag.

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

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens mål- och resultatredovisning för politikområdet Transportpolitik i budgetpropositionen för år 2005 utgiftsområde 22.

Vidare behandlar utskottet förslag i följande tre motioner:

- 2004/05:T459 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2004/05:T464 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2004/05:T468 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp).

Politikområdets omfattning

Politikområdet Transportpolitik omfattar verksamhetsområdena Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.

Mål

Bakgrund

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

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

I målhierarkin ingår även etappmål, vilka också redovisas i det följande. Det *övergripande målet* för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt 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 och har redovisats för riksdagen, senast i proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I propositionen gjorde regeringen bedömningen att etappmål bör formuleras för samtliga sex transportpolitiska delmål för att underlätta en väl avvägd balans mellan de olika delmålen. Regeringen anförde vidare att etappmålen bör vara mer övergripande än de etappmål som tidigare formulerats men att de i den utsträckning det är lämpligt skall vara tydligt kvantifierade och tidsatta. Utskottet har ställt sig bakom regeringens bedömning (bet. 2001/02:TU2).

I dag finns etappmål formulerade för alla delmål, med undantag av jämställhetsmålet. Etappmålen för trafiksäkerhet och miljö är tidsatta och kvantifierade. Det anges således konkret vad som skall uppnås vid en särskild tidpunkt. Etappmålet om funktionshindrades tillgänglighet till transportsystemet är tidsatt. I övrigt är etappmålen formulerade på ett mer övergripande sätt. För de etappmål som inte är tidsatta 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.

Resultat

Regeringen

I nedanstående tabell sammanfattas regeringens bedömning av måluppfyllelsen av etappmålen och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen år 2003. Inom parentes i respektive kolumn har angetts regeringens bedömning för år 2002.

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål år 2003	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2003
Tillgänglighet	Ja (Ja)	Ja, med regional utv. (lika) – för funktionshindr. tillgänglighet (lika)	Ja delvis (–) Nej (Nej)	Förbättrad tillgänglighet för väg och järnväg samt för funktionshindre. Försämrning för flyg.
Transportkvalitet	Ja (Ja)	Ja (Ja)	Ja (Nej)	Transportkval. är god. Utv. är positiv, trafikstörn. och trafikutbudsminskn. påverkar negativt i vissa avseenden.
Trafiksäkerhet	Nej (Nej)	Ja (Ja)	Nej (Nej)	Oförändrat antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken.
Miljö				
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej (Nej)	Ja (Ja)	Nej (Nej)	Ökade utsläpp från vägtrafik. Minskade utsläpp från flyg.
Luftförurening	Ja (Ja?)	Ja (Ja)	Ja, sannolikt (lika)	Brister i sjöfartens utsläppsstatistik.
Buller	Ja (Nej)	Ja (Ja)	Nej (Nej)	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert (Osäkert)	Nej (Nej)	– (–)	Långsam förbättring.
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert (Osäkert)	Nej (Nej)	– (–)	Svårbedömt.
Regional utveckling	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet (lika)	Ja (–)	Stor andel av investeringsmedlen avsätts för transportförsörjning av hela landet.
Jämställdhet	Ja? (Osäkert)	Nej (Nej)	– (–)	Kvinnor fortsatt dåligt företrädde i beslutsfattande organ. Stor brist på data men kartläggning pågår.

Källa: Prop. 2003/04:1 utg.omr. 22 och prop. 2004/05:1 utg.omr. 22.
Inom parentes anges motsvarande uppgifter för år 2002.

Regeringen anser att *tillgängligheten* i vägtransportsystemet har förbättrats under de senaste åren. Restiderna på de nationella vägarna har blivit kortare, kollektivtrafikutbudet har ökat och cykelvägarna har blivit fler. Trängseln i och kring de större städerna har dock inte minskat. Även järnvägs-

transportsystemet har fått förbättrad tillgänglighet genom att det går fler tåg på spåren. För inrikesflyget har dock tillgängligheten försämrats.

När det gäller tillgängligheten för funktionshindrade har trafikverken genomfört en gemensam undersökning i syfte att redovisa andelen funktionshindrade som kan använda respektive trafikslag. Resultatet visar att många uppger att de kan resa, men för en relativt stor andel är det besvärligt att resa, och många funktionshindrade reser inte alls i dag. Sammantaget bedöms dock tillgängligheten för funktionshindrade ha förbättrats.

Det svenska transportsystemet håller genomgående en hög *transportkvalitet* som i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och informationstillgång står sig väl vid en internationell jämförelse. Sett över en längre tidsperiod råder det knappast några tvivel om att transportkvaliteten har ökat avsevärt på alla dessa områden. Även på kort sikt har utvecklingen varit övervägande positiv, dock kan bl.a. trafikstörningar och minskningar i trafikutbudet ha medfört sänkt transportkvalitet i vissa avseenden.

När det gäller *trafiksäkerheten* visar statistiken att under år 2003 var antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken oförändrat jämfört med år 2002. Mot bakgrund av de senaste tio årens trafik- och trafikskadeutveckling och den kunskap som i dag finns om effektiva trafiksäkerhetsåtgärder bedömer regeringen att det krävs mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet om högst 270 dödade år 2007 skall uppnås. Regeringen konstaterar att etappmålet ligger fast och ser det som ett viktigt medel för att motivera och engagera aktörerna för att kunna nå det långsiktiga målet, att ingen skall dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken.

Vad beträffar *miljömålet* visar statistiken att koldioxidutsläppen har fortsatt att öka, vilket innebär att förutsättningarna för att uppnå etappmålet har försämrats. Utsläppen av kväveoxider och kolväten från transportsektorn fortsätter att minska. Antalet bullerutsatta har minskat något genom de bullerskyddsåtgärder som vidtagits. Etappmålet bedöms dock bli svårt att nå på grund av den ökande trafiken och att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram. Kretsloppsanpassningen är svårbedömd men anses uppvisa en positiv utveckling. När det gäller uppföljningen av målen för natur- och kulturmiljön bedriver trafikverken ett arbete för att utveckla mått och mål.

I fråga om delmålet om *regional utveckling* anser regeringen att en utbyggd infrastruktur som i sin tur leder till förbättrade transporter successivt bidrar till förbättrad tillgänglighet för kvinnor och män i hela landet. För enstaka större investeringar som minskar restiderna drastiskt kan även lokaliserings effekter bli betydande. Drift och underhåll av väg- och järnvägsnäten, liksom åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion är viktiga åtgärder för samtliga regioner, men har särskilt stor betydelse för utvecklingen i glest bebyggda delar av landet. Vägarnas ytstandard i glesbygd har förbättrats kontinuerligt under en rad år, och andelen avstängd väg minskade kraftigt under år 2003.

När det gäller *jämställdhetsmålet* anser regeringen att kvinnors perspektiv och värderingar fortfarande är bristfälligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning i hela transportsystemet. Det innebär att kvinnor har sämre möjligheter att påverka transportsystemets utformning. Regeringens krav på trafikverken när det gäller analyser och redovisningar kopplade till målet om ett jämställt transportsystem har ökat, men fortfarande råder brist på data för att kunna följa utvecklingen mot målet. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och trafikverken har dock påbörjat arbetet med att ta fram ytterligare information om tillståndet.

Motionsförslag

I motion 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls de transportpolitiska målen och regeringens misslyckande. Kristdemokraterna anser att den socialdemokratiska regeringen och dess stödpartier i alltför hög grad fokuserar på långsiktigt hållbara transportsystem. 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 (*yrkande 1*).

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls bl.a. att Socialdemokraterna envisas med att straffbeskatta bilisterna med motiveringen att de kör för mycket. För de flesta hushåll är det alltför dyrt att sätta sig i bilen och nöjesåka. De flesta använder bilen för att uträta ärenden. 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 prioritering av järnvägsnätet framför vägnätet innebär, inte minst för landets bilister och åkare. Moderata samlingspartiet anser att samhällsekonomiskt lönsamma vägar måste prioriteras framför järnvägarna (*yrkande 1*).

I samma motion anförs också att utbyggnaden och utvecklingen av infrastrukturen kräver omfattande investeringar i ett stort och glest befolkat 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, menar Moderata samlingspartiet (*yrkande 2*).

I *motion 2004/05:T468 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 gör att den enskilda individen kommer i kläm i form av höga priser och sämre service. 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*).

Utskottets ställningstagande

Mål- och resultatfrågor

I årets budgetproposition lämnar regeringen inga förslag om nya eller ändrade mål för politikområdet. I några motioner framförs dock synpunkter om ändrade transportpolitiska utgångspunkter.

Utskottet vill – i enlighet med tidigare uttalanden – erinra om att det transportpolitiska målet och de delmål som fogats till detta i huvudsak härrör från 1998. Riksdagens beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10 s. 46, rskr. 1997/98:266–277) om dessa övergripande mål har föregåtts av omfattande utredningar och diskussioner. Målen konstruerades för att vara långsiktiga till sin natur och var menade att gälla som övergripande riktlinjer under en längre tidsperiod.

I samband med riksdagsbeslutet våren 1998 framhöll utskottet att den grundläggande principen vid genomförandet av transportpolitiken även fortsättningsvis skall vara att de enskilda människorna och företagen inom ramen för det befintliga transportutbudet själva skall välja hur de skall ordna sina transporter. En strävan efter ökad samverkan i transportsystemet borde förenas med en politik som främjar en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar.

I det följande redovisar utskottet ytterligare utgångspunkter och viktiga frågeställningar när det gäller mål- och resultatstyrning på politikområdet Transportpolitik. Utskottet återkommer till dessa frågor på politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

I samband med behandlingen av mål- och resultatstyrningsfrågor hösten 2003 (bet. 2003/04: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 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.

I samband med att utskottet behandlade Riksrevisionens framställning angående länens infrastrukturplanering i maj 2004 (förs. 2003/04:RRS3, bet. 2003/04:TU10) togs också frågor om mål- och resultatstyrning upp. Utskottet utgick bl.a. ifrån att dessa uppmärksammas inom ramarna för det angelägna utredningsarbete kring planeringsprocessens utformning och innebörd, bl.a. i syfte att kontinuerligt anpassa infrastrukturplaneringen till förändringar i omvärlden och utifrån de krav som kan ställas på processen. Det gäller bl.a. riksdagens krav på en väl fungerande mål- och resultatstyrning.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att frågor om statsmakternas styrning har uppmärksammats av finans- och försvarsutskotten (bet. 2002/03:FiU14, yttr. 2002/03:FöU3y och bet. 2003/04:FiU11, yttr. 2003/04:FöU2y), vilket lett till att regeringen i februari 2004 tillkallat en särskild utredare (dir. 2004:12) med uppdrag att utreda formerna för styrning och finansiering av försvaret. Utredaren skall särskilt fokusera på bl.a. hur riksdagens och regeringens tillsyn, styrning och uppföljning skall kunna förbättras.

Enligt utskottets mening är det angeläget att en fortsatt transportpolitisk utveckling äger rum i syfte att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem. Under senare tid har en rad viktiga utredningsbetänkanden presenterats. Det gäller allt från frågor om godstrafik, vägbeskatning och järnvägstrafik till bl.a. kollektivtrafik, färdtjänst, enskilda vägar, hamnfrågor och taxitrafik. Ett fortsatt transportpolitiskt reformarbete pågår också inom EU samtidigt som samhällsutvecklingen såväl nationellt som internationellt skapar förändrade trafikbehov. Vidare ger bl.a. nya forskningsrön och ny teknik, inte minst inom IT-området, förändrade förutsättningar för transportsystemet. Utskottet välkomnar därför den av regeringen till våren 2005 aviserade transportpolitiska

propositionen. I avvaktan på regeringens förslag är utskottet inte nu berett att ompröva de grundläggande utgångspunkterna och principerna för gällande transportpolitik. Utskottet är därmed heller inte berett att ta något initiativ med anledning av de motioner som väckts om förändringar av olika transportpolitiska utgångspunkter.

Utskottet vill också framhålla transportforskningens strategiska betydelse i arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen. Utskottet har därför låtit genomföra en uppföljning av transportforskningens omfattning, inriktning och samhällsnytta. Syftet med uppföljningen är bl.a. att ge utskottet ett fördjupat underlag inför behandlingen av den forskningspolitiska respektive transportpolitiska propositionen som regeringen avser överlämna till riksdagen under riksmötet 2004/05. I det sammanhanget torde utskottet återkomma till viktiga frågor av det slag som tagits upp i de nu behandlade motionerna.

Utskottet anser därför 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.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet *motionerna 2004/05:T459 yrkande 1 (kd), 2004/05:T464 yrkandena 1 och 2 (m) samt 2004/05:T468 yrkande 6 (fp)*.

Anslag m.m.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar m.m. för budgetåret 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer vad gäller politikområdet Transportpolitik.

De regeringsförslag som behandlas är följande sex punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1), där regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 6 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen m.m.,

2. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 400 000 000 kr till prioriterade vägprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition,

4. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar m.m.,

5. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 500 000 000 kr till prioriterade järnvägsprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition,

6. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan,

21. för budgetåret 2005 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i *bilaga 1*.

Vidare behandlar utskottet följande fyra motioner med förslag till anslag inom politikområdet Transportpolitik:

- 2004/05:T437 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2004/05:T446 av Sven Bergström m.fl. (c)
- 2004/05:T459 yrkandena 6 och 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2004/05:T468 yrkande 36 av Erling Bager m.fl. (fp).

Verksamhetsområde Väg

Vägverket: Administration

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
1 025 202	939 219	–	–50 000	–	–65 000

Anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* används för finansiering av Vägverkets kostnader för ledning, vägtrafikinspektionen, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, internt expertstöd, intern utveckling samt viss utredningsverksamhet.

För nästa budgetår föreslår regeringen en anslagsnivå på ca 939 miljoner kronor. Regeringens förslag till medelsberäkning förutsätter att Vägverket fortsätter att reducera sina administrativa kostnader samt dessutom genomför en särskild engångsbesparing på 40 miljoner kronor under år 2005.

Två partier anser att administrationsanslaget kan minskas ytterligare i förhållande till regeringens förslag. Längst går Centerpartiet som föreslår en besparing med 65 miljoner kronor, medan Folkpartiet redovisar ett något mindre besparingsförslag med 50 miljoner kronor.

Väghållning och statsbidrag

Miljoner kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
15 564	16 608	+2 000	+450	+400	+250

Av budgetpropositionen framgår att anslaget finansierar sektorsuppgifter, t.ex. insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, forskning och utveckling samt bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter. Vidare skall anslaget finansiera myndighetsutövning, statlig väghållning och bidrag till bl.a. kollektivtrafik, enskilda vägar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik.

För innevarande budgetår har totalt anvisats 15 564 miljoner kronor. För nästa budgetår föreslås en ökning till 16 608 miljoner kronor. Som framgår av följande sammanställning beräknas merparten av medlen år 2005 fördelas på att vidmakthålla vägnätet genom drifts- och underhållsinsatser.

Miljoner kronor		
Ändamål	Budget 2004	Beräknat 2005
Sektorsuppgifter	524	524
Myndighetsutövning	246	266
Investeringar i nationell plan	2 338	2 700
Investeringar i regionala planer	2 093	1 655
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 417	1 232
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	437	0
Drift och underhåll	6 594	7 191
Räntor och återbetalning av lån för vägar	827	1 965
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	657	663
Storstadsöverenskommelsen	36	35
Bidrag i regionala planer	357	360
Till Regeringskansliets disposition	2	2
Till Rikspolisstyrelsens disposition	17	0
Till Verket för innovationssystem	20	15
Summa	15 564	16 608

Av propositionen framgår att en utgångspunkt för medelsberäkningen är 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).

För anslagsposten *sektorsuppgifter* beräknas en bibehållen anslagsnivå på 524 miljoner kronor, medan för *myndighetsutövning* beräknas en ökad anslagsnivå till 266 miljoner kronor med hänsyn till att Vägverket övertar vissa arbetsuppgifter från Naturvårdsverket.

Delposten *Investeringar i nationell plan* beräknas till 2 700 miljoner kronor. Det innebär en ökning från föregående år. För delposten *Investeringar i regional plan* beräknas 1 655 miljoner kronor. Det är en nivå som är lägre än

den långsiktiga planeringsramen men högre än den beräkning regeringen gjorde för år 2005 i budgetpropositionen för 2004. Delposten *Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion* beräknas till 1 232 miljoner kronor.

Delposten *Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder* upphör fr.o.m. 2005. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder kommer fortsättningsvis att ingå som en del av delposten *Investeringar i nationell plan*. Regeringens fastställelsebeslut av den nationella väghållningsplanen innebär att 4,9 miljarder kronor skall användas till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder 2004–2015.

Delposten *Drift och underhåll* beräknar regeringen höja till 7 191 miljoner kronor.

För *Räntor och återbetalning av lån för vägar* beräknas behovet till 1 965 miljoner kronor. Det är en lägre nivå än den beräkning regeringen redovisade i 2004 års budgetproposition. Regeringens bedömning är att ränteläget medger en minskning av anslagsposten.

Delposten *Drift och byggande av enskilda vägar* föreslås ligga på samma nivå som tidigare, dvs. 663 miljoner kronor.

Det särskilda *bidraget till storstädernas trafiksystem* beräknas under 2005 till 35 miljoner kronor.

Delposten *Bidrag i regionala planer* omfattar statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, bidrag till förbättring av miljö och säkerhet samt bidrag till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Regeringen bedömer ett behov av medel med utgångspunkt i fastställda länstransportplaner för 2004–2015 till 360 miljoner kronor.

Anslagsposten *Verket för innovationssystem* beräknas till 15 miljoner kronor.

Samtliga partier som motionerat om alternativa anslagsberäkningar föreslår högre belopp till väghållning än regeringen.

Moderata samlingspartiet vill höja anslaget mest med 2 miljarder kronor. Därmed skapas enligt motionen ökade resurser till vägutbyggnad och åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken samt ökade insatser till det enskilda vägnätet.

Folkpartiet liberalerna förordar ökade insatser i förhållande till regeringens förslag med 450 miljoner kronor.

Kristdemokraternas förslag innebär en höjning med 400 miljoner kronor. Ökningen förordas fördelas lika mellan investeringar och underhållsinsatser. Vidare förordas att anslagsposten *Drift och byggande av enskilda vägar* bör öka med 10 %, dvs. 66 miljoner kronor för att därmed uppgå till 729 miljoner kronor.

Centerpartiet vill höja anslaget med 250 miljoner kronor för att bl.a. det eftersläpande underhållet skall kunna börja tas igen. Som utskottet återkommer till senare ingår vidare i Centerpartiets förslag att ett nytt anslag förs upp på statsbudgeten för räntekostnader till ett infrastrukturbolag. På detta sätt anges att det blir möjligt att genomföra offensiva och tillväxtbefrämjande projekt.

Lån som tas upp av Vägverket

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

Vägverket har sålunda möjlighet att ta upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. 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. Vid utgången av 2003 var Vägverkets skuld för anläggningstillgångar 1 182 miljoner kronor, för broar 190 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 4 678 miljoner kronor, kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 95 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 9 930 miljoner kronor.

Riksdagen beslutade 1996 att fyra vägobjekt fick tidigareläggas genom att Vägverket fick ta upp lån i Riksgäldskontoret och sedan återbetala dessa när anslagsmedel finns tillgängliga i ordinarie väghållningsplan. De fyra vägobjekten är E 18/20 delen Örebro–Arboga, E 4 delen Stora Åby–Väderstad, E 22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Ambitionen är att förbindelsen skall vara klar och öppnad för trafik 2005. Under byggtiden kommer Vägverket att ta upp lån i Riksgäldskontoret. Lånen kommer att återbetalas under 20 år med intäkter från framtida vägavgifter. Den totala låneramen för Svinesundsbron beräknas till 785 miljoner kronor. Nettouplåningen beräknas minska först efter 2006. 115 miljoner kronor avser en delfinansiering av väg E 6 på etappen Hogdal–Nordby.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund för Vägverkets lån, utom lånen till anläggningstillgångar, att en låneram anvisas på sammanlagt 6 000 miljoner kronor.

Vidare föreslås en särskild låneram på högst 400 miljoner kronor för vissa särskilda projekt. Som bakgrund erinras om att riksdagen med anledning av tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition har angett (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, riksväg 40 delen Brämhult–Hester, riksväg 40 delen Haga–Ljungarum, riksväg 45 delen Angeredsbron–Älvängen, riksväg 44 delen Båberg–Väne-Ryr samt riksväg 49 Skara–Varnhem. Dessa projekt beräknas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor, och för 2005 föreslås en låneram på högst 400 miljoner kronor.

Infrastrukturbolag: Räntekostnader

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
–	–	–	–	–	+500 000

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 byggd på 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 sjösättas, 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 från av Centerpartiet tillskjutna medel täcks enligt motionen kostnader för såväl räntor som amorteringar.

Verksamhetsområde Järnväg

Banverket: Administration

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
768 146	771 897	-65 000	-75 000	-50 000	-35 000

Med anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, viss utredningsverksamhet m.m. Medelsbehovet beräknas av regeringen till ca 771,9 miljoner kronor. I samband med medelsberäkningen har beaktats att Banverkets verksamhetsvolym bedöms öka till följd av ökade investeringar samtidigt som ett kontinuerligt arbete bedrivs med att effektivisera verksamheten.

Fyra partier anser att anslaget för administrationskostnader kan minskas. Föreslagna besparingar är 75 miljoner kronor (fp), 65 miljoner kronor (m), 50 miljoner kronor (kd) och 35 miljoner kronor (c). Enligt Moderata samlingspartiet är en effektivisering och besparing möjlig genom att hela Banverkets produktion upphandlas och att verkets konkurrensutsatta verksamhet bolagiseras för att tydliggöra verkets olika roller.

Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Miljoner kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
8 469	11 197	-	-	-300	-250

Från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* finansieras myndighetsutövning, bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Øresundsbro 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 Øresundsbro Konsortiets statliga lånegarantier.

För år 2005 föreslår regeringen att anslaget beräknas till ca 11 197, vilket innebär en höjning med ca 2 730 miljoner kronor jämfört med föregående år.

För 2005 beräknar regeringen preliminärt nedanstående fördelning på anslagsposter.

Miljoner kronor

Ändamål	Budget 2004	Beräknat 2005
1 Myndighetsutövning	23	8
1.1 Järnvägsinspektionen	16	0
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	7	8
2 Bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet	331	384
3 Sektorsuppgifter	161	183
4 Banhållning	7 931	10 622
4.1 Investeringar i nationell plan	3 161	4 940
4.2 Investeringar i regional plan	–	–
4.3 Drift, underhåll och trafikledning	3 700	4 219
4.4 Räntor och återbetalning av lån	1 000	1 393
4.5 Riskavgift Øresundsbro Konsortiet	70	70
Summa	8 469	11 197

Anslagsposten *1 Myndighetsutövning* finansierar fastställelse av tågplan och järnvägsplan. Järnvägsinspektionens verksamhet har från den 1 juli 2004 övergått till den nya myndigheten Järnvägsstyrelsen. Anslagsposten beräknas till 8 miljoner kronor.

Anslagsposten *2 Bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet* finansierar dels bidrag till drift och underhåll av Inlandsbanan, dels Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Øresundsförbindelsen. Mot bakgrund av regeringens beslut om banhållningsplan för åren 2004–2015 anges att bidraget till Inlandsbanan bör höjas med 25 miljoner kronor per år. Kostnaden för trafikavgifter för Øresundsförbindelsen beräknas till 243 miljoner kronor. Anslagspost 2 beräknas därmed totalt till 384 miljoner kronor för år 2005.

Anslagsposten *3 Sektorsuppgifter* beräknas till 183 miljoner kronor för 2005, vilket är en oförändrad nivå jämfört med tidigare år och i enlighet med Banverkets strategi som regeringen fastställt samtidigt som banhållningsplanen.

Anslagsposten 4 *Banhållning* omfattar investeringar, drift, underhåll och trafikledning samt räntor och återbetalning av lån.

Delposten 4.1 *Investeringar i nationell plan* beräknas till 4 940 miljoner kronor. Regeringen anser att ca 1 procent av anslagsposten även under 2005 bör få användas till bidrag till investeringar i anslutning till det kapillära bannätet i samverkan med externa intressenter. Banverket får också finansiera bidrag till kollektivtrafikanläggningar från posten.

Delposten 4.3 *Drift, underhåll och trafikledning* beräknas till 4 219 miljoner kronor. En fortsatt satsning på drift, underhåll och reinvesteringar är nödvändig för att kunna upprätthålla en god standard på järnvägsnätet. Det omfattande arbetet med utbyte av felaktiga sliprar fortgår. Under 2005 kommer även 2004 års utnyttjande av anslagskredit att återbetalas.

Delposten 4.4 *Räntor och återbetalning av lån* beräknas till 1 393 miljoner kronor. Det är en ökning jämfört med 2004 som beror på att lånen i den s.k. närtidssatsningen 2002–2004 börjar amorteras. En närmare redovisning av beräknad nettouplåning, beräknad låneskuld och anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån görs nedan i avsnittet Lån inom Banverket.

Delposten 4.5 *Riskavgift för Öresundsbro Konsortiet* beräknas till 70 miljoner kronor. Av propositionen framgår att Riksgäldskontoret har genomfört nya beräkningar och föreslår mot den bakgrunden att avgiften sätts till 170 miljoner kronor per år under fem år fr.o.m. 2004, inklusive en administrativ avgift. Eftersom avgifterna som tagits ut för 2002 och 2003 varit för höga föreslås en reducering av avgiften med 30 miljoner kronor för 2004 och 2005. Regeringen beräknar mot denna bakgrund att garantiavgiften skall vara 140 miljoner kronor för år 2005. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

Av motionsbilden framgår att Kristdemokraterna och Centerpartiet förordar en besparing i förhållande till regeringens förslag för banhållning med 300 miljoner kronor respektive 250 miljoner kronor. Som utskottet redovisat tidigare förordar samtidigt Centerpartiet att ett nytt särskilt infrastrukturlag inrättas för att genomföra bl.a. viktiga järnvägsinvesteringar.

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 Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (nærtidssatsningen), eldrifts- och telenläggningar, 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 (prop. 2003/04:100 avsnitt 7.1.18,

bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 14 000 miljoner kronor.

Av den totala låneramen avser 1 500 miljoner kronor de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala och Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten skall återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs.

I propositionen föreslås mot denna bakgrund att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om dels 12 500 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar m.m., dels högst 1 500 000 000 kr till prioriterade järnvägsprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition.

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 erlagga 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 alltjämt gälla.

I årets budgetproposition föreslår regeringen en låneram om 9 500 miljoner kronor för budgetåret 2005 till Botniabanan AB för byggande av Botniabanan.

Järnvägsstyrelsen

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
20 000	42 000	-10 000	-	-	-

Med anslaget finansieras Järnvägsstyrelsens verksamhet som tillsynsmyndighet för säkerheten i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen. Vidare skall Järnvägsstyrelsen inom anslaget utöva tillsyn över järnvägsmarknaden

och utföra de uppgifter som den nya järnvägslagen ålägger myndigheten, t.ex. registerhållning.

Järnvägsstyrelsen kommer enligt propositionen att bli fullt bemannad under hösten 2004 och därmed verka enligt sin instruktion under 2005. Anslaget för verksamheten bör därmed enligt regeringen räknas upp till 42 000 000 kr.

Moderata samlingspartiet ifrågasätter i sin motion om den nybildade myndigheten Järnvägsstyrelsen behöver ett så stort anslag mot bakgrund av storleken på tidigare anslag för den förutvarande myndigheten Järnvägsinspektionen. Mot den bakgrunden förordar motionärerna en medelsberäkning på 32 miljoner kronor.

Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
200 000	250 000	–	–	–	–

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

Regeringen föreslår att anslaget för år 2005 tas upp med 250 miljoner kronor, dvs. en höjning av anslaget med 50 miljoner kronor.

Verksamhetsområde Sjöfart

Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
71 000	71 000	–30 000	–	–	–

Anslaget 36:7 *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.* 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 fritidsbåtslivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte skall belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Enligt regeringens uppfattning är det angeläget att den infrastruktur som utnyttjas av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare även i fortsättningen håller en god standard. I propositionen konstateras att anslaget inte täcker de kostnader som Sjöfartsverket har i dag för verksamheten, utan underskottet täcks med

intäkter från handelssjöfartens farledsavgifter. Regeringen föreslår att 71 000 000 kr anvisas under anslaget för 2005.

I den moderata motionen yrkas att anslaget skall minskas med 30 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Anslaget har, menar motionärerna, bara i ringa mån koppling till fritidsbåtar. Vidare hävdas att Sjöfartsverkets kostnader generellt bör kunna minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten.

Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
62 660	62 660	–	–	–	–

Ändamålet med anslaget 36:8 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* är att täcka underskott i driften av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken. Regeringen föreslår att anslaget för år 2005 beräknas till oförändrat belopp, dvs. ca 62,7 miljoner kronor.

Sjöfartsregistret

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
5 024	5 786	–	–	–	–

För driften av sjöfartsregistret beräknar regeringen en smärre höjning av medelsbehovet för år 2005 till ca 5,8 miljoner kronor.

Rederinämnden: Administration

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
2 599	1 425	–1 425	–	–	–

För Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. beräknar regeringen en sänkning av anslaget för nästa budgetår till 1,4 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet föreslår i sin motion att statligt företagsstöd till svenska rederier inte skall lämnas. Nämnden är följaktligen överflödig och något anslag bör därför inte utgå.

Verksamhetsområde Luftfart

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
81 100	81 100	–	+5 000	–	–

Inom verksamhetsområdet finns ett anslag, 36:11 *Driftbidrag till kommunala flygplatser*. Anslaget infördes budgetåret 1999. Ursprungligen uppgick det totala flygplatsbidraget till 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner 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 produktivitetöknings 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 81 100 000 kr anvisas under anslaget för år 2005.

Folkpartiet liberalerna framhåller att de regionala flygplatserna spelar en stor roll för många mindre orter och därför måste tillförsäkras ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Motionärerna förordar därför en ökning av anslaget med 5 miljoner kronor.

Verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik

Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
19 435	19 702	–	–	–1 000	–

Med anslaget 36:11 *Rikstrafiken: Administration* finansieras kostnader för Rikstrafikens ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Vidare finansieras med anslaget konsulttjänster samt utredningsverksamhet och andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter.

Regeringen föreslår att 19 702 000 kr anvisas under anslaget för 2005.

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

Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
798 000	823 000	–	–	–	–

Anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik.

För att täcka de ökade utgifterna för genomförda trafikupphandlingar föreslår regeringen att 823 000 000 kr anvisas under anslaget för år 2005.

Rikstrafiken: Trafikupphandling av kollektivtrafik i glesbygd

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
–	–	–	–	–	+100 000

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 100 miljoner kronor anvisas under anslaget.

Verksamhetsområde Forskning och analys

Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
2 500	2 500	–	–	–	–

För Regeringskansliets kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor i samband med Sveriges deltagande i vissa internationella organisationer har inrättats ett särskilt anslag, 36:13 *Viss internationell verksamhet*. Regeringen beräknar medelsbehovet till oförändrat 2,5 miljoner kronor.

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	mp	fp	kd	c
34 276	34 600	–	–	–1 000	–

Verksamheten vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) finansieras huvudsakligen genom avgifter. För myndighetens kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration m.m. utgår statliga medel som anvisas över anslaget 36:14 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. Regeringen föreslår för år 2005 en medelsanvisning på 34,6 miljoner kronor till VTI.

Kristdemokraterna föreslår i sin motion en besparing på 1 miljon kronor, jämfört med regeringens förslag.

Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
52 727	53 173	–	–	–2 000	–

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) är huvudansvarig myndighet för transportstatistik. Regeringen föreslår en mindre ökning av anslaget till SIKA till följd av bl.a. pris- och löneomräkning och ökade kostnader för statistikproduktion med hänsyn till utveckling av ny officiell statistik om kollektivtrafik.

Enligt Kristdemokraterna bör anslaget i jämförelse med regeringens förslag minskas med 2 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

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. Utskottet konstaterar att regeringen i enlighet med riksdagens beslut har fastställt de nationella väg- och järnvägsplanerna för perioden 2004–2015. För att kunna genomföra de beslutade investeringarna förordar regeringen i årets budgetproposition en höjning av anslagen till väg- och järnvägsområdet. För år 2005 förordas att anslaget till banhållning ökar med ca 2,5 miljarder kronor samtidigt som väghållningen tillförs 1 miljard kronor jämfört med år 2004.

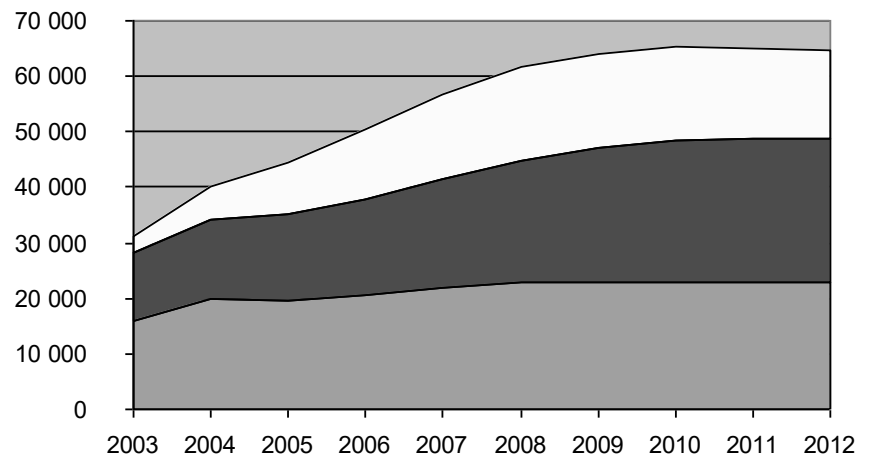
Utskottet konstaterar att den föreslagna resurstilldelningen, tillsammans med övriga finansiella dispositioner genom låneramar, skapar förutsättningar för väsentligt ökad underhålls- och investeringsverksamhet under nästa år. Enligt utskottets mening är den ökade resurstilldelningen angelägen. Därmed ges ökade förutsättningar för att vidmakthålla landets väg- och järnvägssystem samtidigt som många angelägna projekt kan förverkligas. Utskottet har

heller ingen erinran mot den fördelning av resurser på väg- respektive järnvägssektorn som regeringens förslag innebär, där en utgångspunkt är att förhållandet mellan investeringar i vägar och järnvägar bör vara 1:2. Utskottet kan därmed inte biträda de motionsförslag som väckts om ökade anslag till väghållning och minskade anslag till banhållning.

Vad gäller väghållningsanslaget instämmer utskottet i regeringens bedömning att säkerställande och bevarande av vägnätet är en angelägen uppgift. Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet. Av särskild vikt är att satsningen på drift och underhåll samt på tjälsäkring, ökad bärighet och rekonstruktion i det regionala vägnätet fortsätter. Utskottet vill betona vikten av att den särskilda satsningen på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion huvudsakligen går till de regioner som har störst problem med tjälskador. Dessutom noterar utskottet med tillfredsställelse att medelsberäkningen ger möjlighet att för nästa år fortsätta trafiksäkerhetsarbetet med hög ambition t.ex. vad gäller att fler vägar blir mötesfria genom att de förses med mitträcken.

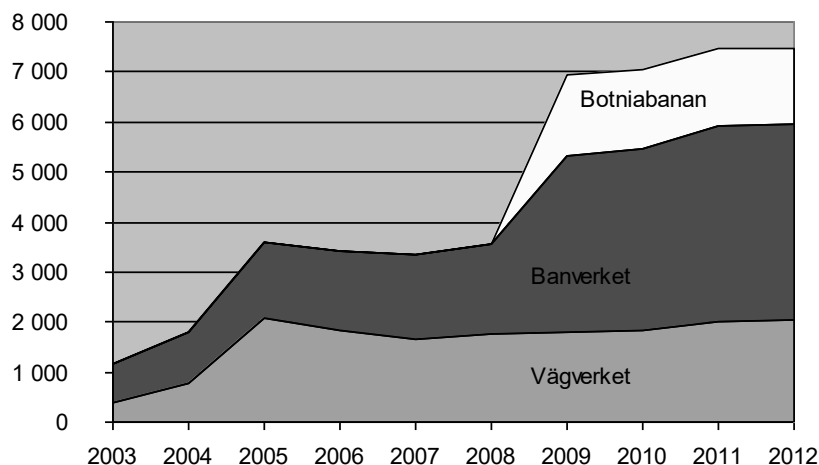
När det gäller Centerpartiets förslag om att inrätta ett nytt anslag för räntekostnader för att genomföra investeringar i vägar och järnvägar vill utskottet erinra om att flera stora infrastrukturprojekt redan enligt tidigare riksdagsbeslut finansieras med lån. Som framgår av nedanstående diagram förväntas den samlade låneskulden enligt budgetpropositionen för Vägverket, Banverket och Botniabanan AB under de närmaste åren öka till drygt 60 miljarder kronor. I sammanhanget kan vidare nämnas att härutöver finns ytterligare statliga lån och garantier upptagna inom infrastrukturuområdet. Vid utgången av juni 2004 uppgick Öresundsbrokonsortiets skuld till 22,4 miljarder 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 950 miljoner kronor.

Beräknad utveckling av låneskuld för Vägverket, Banverket och Botniabanan AB (miljoner kronor)



Med hänsyn till de lån som upptagits för trafikens infrastruktur intecknas 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 7 miljarder kronor för år 2012. Utskottet är därmed i detta sammanhang inte berett att inrätta ytterligare lånemöjligheter för investeringar i trafikens infrastruktur.

Beräknad utveckling av anslagsbelastning för vissa lån inom Vägverket och Banverket samt hyra för Botniabanan AB (miljoner kronor)



Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda motionärernas förslag till väg- och banhållningsanslag för nästa budgetår. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka motionärernas krav på ytterligare administrativa besparingar inom Vägverket och Banverket. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar. Utskottet har heller ingen erinran mot regeringens förslag till finansiella förutsättningar inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg vad gäller upptagande av lån. Därav följer att motionerna i motsvarande delar avstyrks.

Utskottet anser att det nuvarande rederistödet fyller en viktig funktion för att trygga och utveckla en svensk sjöfartsnäring. Det moderata förslaget om avskaffande av Rederinämndens anslag kan därför inte biträdas. Med hänvisning härtill avstyrks Moderata samlingspartiets förslag om slopad medelsanvisning till Rederinämnden. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka Moderaternas förslag om en minskning av ersättningen till fritidsbåtssektorn. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar inom verksamhetsområdet Sjöfart och avstyrker därmed motionen i motsvarande delar.

Utskottet konstaterar att en väl fungerande kollektivtrafik kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen och att trafiken därmed har stor betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Den bidrar till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att ge människor möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och olika typer av service. En ökad andel kollektivt resande är därför en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Mot bl.a. denna bakgrund har en statlig utredning

tidigare i höst identifierat, analyserat och beskrivit kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulerat mål och visioner samt föreslagit förändringar av organisation, regelverk o.d. av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande. I avvaktan på att utredningens förslag bereds välkomnar för sin del utskottet den av regeringen föreslagna medelsberäkningen för såväl Rikstrafikens administration som trafikupphandling och avstyrker följaktligen motionsförslagen om administrativa besparingar och ett nytt anslag för kollektivtrafik i glesbygd.

Utskottet motsätter sig även Kristdemokraternas besparingsförslag vad gäller såväl VTI som SIK. Enligt utskottets mening bör riksdagen därmed beräkna anslagen inom politikområdet i enlighet med regeringens förslag.

Vägar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom verksamhetsområdet Vägar (punkt 3). Regeringen föreslår att riksdagen

3. bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 49 600 000 000 kr efter år 2005.

Motionsyrkanden som berör särskilt utpekade vägprojekt behandlas under avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Ekonomiska förpliktelser avseende väghållning och statsbidrag

Regeringens förslag

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 gällande 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 bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser.

Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och alla 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 avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Beräkningarna omfattar dock inte framtida räntekostnader på upptagna lån.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 49,6 miljarder kronor efter år 2005.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Järnvägar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser avseende banhållning och sektorsuppgifter samt bemyndiganden avseende Botniabanan. Utskottet tillstyrker även regeringens förslag om ekonomiska mål för Statens järnvägar och bemyndiganden om finansiella befogenheter.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom verksamhetsområdet Järnvägar (punkterna 7–9). Regeringen föreslår att riksdagen

7. bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 22 000 000 000 kr efter år 2005,

8. bemyndigar regeringen att under år 2005 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2005,

9. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Motionsyrkanden som berör särskilt utpekade banprojekt behandlas under avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Ekonomiska förpliktelser för Banverket

Regeringens förslag

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att Banverket 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.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 22 miljarder kronor efter år 2005.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Botniabanan

Regeringens förslag

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 att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 miljarder kronor efter år 2005.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och förutsätter – i likhet med tidigare uttalanden – att regeringen även fortsättningsvis noggrant följer projektet och liksom hittills regelbundet återkommer till riksdagen med en fortlöpande redovisning av framåtskridandet och det ekonomiska läget för byggandet av Botniabanan.

Affärsverket Statens järnvägar

Regeringens förslag

Dagens mål för affärsverket Statens järnvägar är att det skall avveckla den verksamhet som tidigare ingick i Statens järnvägars verksamhet. Av propositionen framgår att regeringen avser att förändra verksamhetsmålet så att målsättningen om att avveckla åtaganden förändras till att förvaltas affärsmässigt. Denna förändring hindrar inte att avveckling av verksamheter eller åtaganden fortsätter i den mån det följer av beslut eller avtal.

När de medel som avsatts för affärsverkets verksamhet har förbrukats kommer verksamheten att generera intäkter som kan täcka kostnaderna för administrationen. Med anledning av att verksamheten föreslås fortsätta och att verksamheten bedrivs i affärsverksform föreslår regeringen att ett ekonomiskt mål införs för verksamheten. Ett mål bör sättas för förvaltningen av leasing- och leaseholdåtagandena och ett för den verksamhet som innebär att tillhandahålla rullande materiel för den av staten upphandlade järnvägstrafiken.

Regeringen föreslår att målsättningen för förvaltningen av leasing- och leaseholdåtaganden bör vara att den skall visa ett nollresultat. Vad avser målsättningen för verksamheten med att tillhandahålla fordon föreslår regeringen, efter avvägning av bedömd risk för verksamheten, att avkastningskravet för sysselsatt kapital över en konjunkturcykel sätts till räntan på femåriga statsobligationer plus 1 %.

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar. Det innebär bl.a. att affärsverket får ikläda sig långfristiga skulder inom en total låneram om 12 500 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål för Sjöfartsverket och bemyndiganden i enlighet med vad regeringen förordar. Utskottet tillstyrker även förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2005–2007 och avstyrker motionerna. Regeringens förslag om bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd tillstyrks av utskottet.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra förslag i proposition 2004/05:1 utgifts-område 22 Kommunikationer inom verksamhetsområdet Sjöfart (punkterna 10–13). Regeringen föreslår att riksdagen

10. 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. bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Sjöfartsverket finansiella befo-geheter i enlighet med vad regeringen förordar,

12. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2005–2007,

13. godkänner att högst 19 500 000 kr av inflytande farledsavgifter för år 2005 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Vidare behandlar utskottet följande förslag i fem motioner:

- 2004/05:T280 av Ragnwi Marcelind (kd)
- 2004/05:T298 yrkande 10 av Torsten Lindström (kd)
- 2004/05:T361 av Karin Thorborg och Karin Svensson Smith (v)
- 2004/05:T407 av Göran Magnusson m.fl. (s)
- 2004/05:T444 yrkande 1 av Jörgen Johansson (c).

Ekonomiska mål m.m. för Sjöfartsverket

Regeringens förslag

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 % över en konjunk-turcykel (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Det långsiktiga målet för nivån på räntabiliteten är att den skall vara företagsekonomiskt motiverad, och regeringen följer noggrant lönsam-hetsutvecklingen hos Sjöfartsverket.

Regeringen föreslår vidare att det långsiktiga målet för soliditeten på lägst 30 % skall kvarstå. Den restriktion Sjöfartsverket har att farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. år 1995 föreslås förändras till att gälla fr.o.m. år 2004. Anledningen till detta är att den nu genomförda höj-ningen av lotsavgiften kommer att kompenseras med en sänkning av farleds-avgiften. För att undvika att denna sänkning av farledsavgiften inte skall läggas samman med ett eventuellt utrymme att höja avgiften bör en justering av basåret ske.

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

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjö-fartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fast-

ställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Finansiella befogenheter för Sjöfartsverket

Regeringens förslag

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande helt med egna medel. Verket har därutöver ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Regeringen föreslår 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 år 2005. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverket, Styrelsen för psykologiskt försvar, Vinnova och andra statliga myndigheter har haft och kommer sannolikt även i framtiden att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svåra att prognostisera. Regeringen föreslår att dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket och som för närvarande uppgår till ca 60 miljoner kronor, skall kunna användas för framtida kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, t.ex. sjösäkerhetsforskning, inom den kommande treårsperioden.

Regeringen föreslår att de medel som förvaltas av Sjöfartsverket och som används för kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning under den kommande treårsperioden får användas i enlighet med vad regeringen ovan förordar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Investeringsplan för Sjöfartsverket

Regeringens förslag

Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehovet fördelat på olika verksamhetsgrenar under perioden 2005–2007 uppgår totalt till 613,4 miljoner kronor, varav farleder/utmärkning svarar för 429,4 miljoner kronor. Detta är en ökning jämfört med förra årets investeringsplan med 86,8 miljoner kronor för perioden 2004–2006.

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 på 11 miljoner kronor som planeras under perioden är ombyggnad av fartygsbryggor.

Sjötrafikinformationssystemen utvecklas ständigt, och under planperioden planeras investeringar i utveckling och ombyggnader i sjötrafikinformationscentraler (VTS-centraler) på 21 miljoner kronor. 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 på 81 miljoner kronor 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 riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2005–2007.

Motionsförslag

I motion 2004/05:T280 av Ragnwi Marcelind (kd) framhålls att Gävle hamn har stor betydelse för näringslivet i ett område som sträcker sig över Gävleborg, Dalarna och Uppland och är således främst att betrakta som en regional hamn. För att svara mot de krav som ställs på hamninfrastruktur och säkerhet krävs investeringar i storleksordningen 200 miljoner kronor i Gävle hamn de närmaste åren. Därutöver måste farleden in till Gävle rätas upp, breddas och fördjupas för att motsvara Sjöfartsverkets krav på säkerhetsmarginaler.

I motion 2004/05:T361 av Karin Thorborg och Karin Svensson Smith (v) tas frågan om en utbyggnad av slussen i Södertälje upp. Motionärerna anför att Mälarfalleden via Södertälje kanal förbinder Västerås och Köpings hamnar med Östersjön. I Södertälje finns en sluss som är 80 år gammal. Genom denna sluss passerar årligen 4 000 fartyg med sammanlagt 5 miljoner ton gods. Största tillåtna fartygslängd är för närvarande 135 meter och största bredd är 19 meter. För att kunna ta in större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen.

Redan nu föreligger signaler från redare att det inte kan bli aktuellt med leveranser via hamnarna i Mälaren i framtiden om inte slussen byggs ut. Redan nu har fem redare fartyg som inte kan passera genom nuvarande sluss, och vid framtida investeringar blir inte mindre fartyg aktuella. Förslagen om utbyggnad av slussen skulle däremot innebära att tonnaget skulle kunna ökas markant. En rad samhällsekonomiska beräkningar för utbyggnad har

genomförts under perioden 2001–2003, där samhällsnyttan i samtliga fall varit positiv, enligt motionärerna.

En uppskjuten eller, i värsta fall, utebliven slussinvestering kan få allvarliga följder för Mälarsjöfarten. Minskningen av handelssjöfarten kan gå mycket snabbt om inte ett skyndsamt beslut kommer till stånd. För Västerås, Köping och hela Bergslagsområdet skulle detta få mycket negativa konsekvenser. Mälarhamnarna är viktiga för exporten från företagen i hela det omgivande området. Minskade sjötransporter innebär naturligtvis ökade landtransporter, vilket är tvärs emot intentionen i det miljöpolitiska transportmålet. Enligt motionärerna bör ett beslut om slussutbyggnaden snarast komma till stånd.

Även i *motionerna 2004/05:T298 yrkande 10 av Torsten Lindström (kd), 2004/05:T407 av Göran Magnusson m.fl. (s) och 2004/05:T444 yrkande 1 av Jörgen Johansson (c)* framförs liknande synpunkter och förslag om en utbyggnad av slussen i Södertälje.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågor rörande Sjöfartsverkets investeringsplan hösten 2003 (2003/04:TU1 s. 87–88). Utskottet erinrade då bl.a. om att Sjöfartsverket på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning skall ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse. Prioriteringar av sjöfartsinvesteringar ankommer således på Sjöfartsverket.

Utskottet har tidigare uttalat att man bör söka utnyttja de goda möjligheter som finns att frakta stora lastkvantiteter via hamnar i Väneren, Mälaren och utmed våra kuster anser detta även i dag. Detta är angeläget för att kunna vidmakthålla och vidareutveckla Vänersjöfarten samt övrig insjö- och kustsjöfart.

Utskottet vill med anledning av motionsförslagen och utskottets uttalanden om fraktsjöfartens betydelse peka på vad Godstransportdelegationen i sitt slutbetänkande (SOU 2004:76) Godstransporter – noder och länkar i samspel bl.a. uttalat om hamnarnas särställning bland de intermodala noderna.

Med utgångspunkt i godsstråk och noder har delegationen identifierat tre strategiska geografiska regioner. En av dessa utgörs av mellersta ostkusten, en finns i västra Sverige och en omfattar delar av Skåne. I betänkandet sägs vidare att berörda parter inom var och en av regionerna sinsemellan bör diskutera och försöka enas exempelvis om åtgärder för ökad samordning och specialisering. Enligt delegationen bör regeringen ta initiativ till och medverka i sådana överläggningar med parterna om vilka roller de olika hamnarna inom respektive område kan och bör ta. Enligt vad utskottet erfarit avser dessa förslag behandlas i den transportpolitiska propositionen som aviserats till våren 2005.

Utskottet vill i sammanhanget vidare peka på att Sjöfartsverket i en skrivelse till Näringsdepartementet i november 2003 överlämnat underlag med Sjöfartsverkets bedömning rörande frågan om en eventuell utbyggnad av Södertälje kanal. Det framgår av skrivelsen att det enligt Sjöfartsverkets reguljära underhållsplanering för farlederna inom en snar framtid krävs en genomgripande underhållsrevision av slussportar m.m. i Södertälje. I anslutning till att underhållsfrågan aktualiserats har Sjöfartsverket tillsammans med regionala intressenter i Mälarsjöfarten bedömt det vara av intresse att också studera de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en utbyggd sluss i Södertälje. Syftet med en utbyggnad är främst att sänka kostnaderna för näringslivets transporter i regionen. De studier som genomförts visar att en utbyggnad är tekniskt genomförbar och att en utbyggnad har en positiv nettonuvärdeskvot enligt den samhällsekonomiska analysen som verket genomfört. Verket bedömer dock att den investering som krävs vid en eventuell utbyggnad är av en sådan storleksordning att den inte kan hanteras inom ramen för verkets normala investeringsplaner utan att det krävs en särskild finansiering.

Utskottet vill också peka på vad som framkom av ett pressmeddelande den 13 september 2004 i samband med att regeringen presenterade särskilda insatser för Norrlandskusten. Statsråden Ulrica Messing och Hans Karlsson anförde om satsningar på Gävle hamn bl.a. att Sjöfartsverket utreder förutsättningarna för att öka infartsmöjligheterna till Gävle hamn. När det arbetet är avslutat utses en statlig förhandlingsman för att i dialog mellan berörda regionala aktörer, såsom Gävle kommun, Gävle hamn, det regionala näringslivet och statliga Sjöfartsverket, klarlägga hamninfrastrukturens utvecklings- och finansieringsförutsättningar.

Som utskottet ser det pågår ett omfattande arbete med viktiga frågor som rör hamnområdena i Gävle och Södertälje. Utskottet utgår ifrån att det i detta sammanhang kommer att ingå spörsmål av det slag som utskottet pekat på och som tas upp i motionerna. Något ytterligare uttalande anser utskottet inte vara påkallat, utan resultatet av den pågående beredningsprocessen med dessa frågor bör avvaktas.

Mot bakgrund av det anförda tillstyrks regeringens förslag och *motionerna 2004/05:T280 (kd), 2004/05:T298 yrkande 10 (kd), 2004/05:T361 (v), 2004/05:T407 (s) och 2004/05:T444 yrkande 1 (c)* avstyrks.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Regeringens förslag

Verksamheten vid handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) finansieras i huvudsak med en andel av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar in. För delar av verksamheten tas avgifter ut. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer. För år 2003 var intäkterna sammanlagt 25,4 miljoner kronor. Av dessa utgjorde intäkterna från farledsavgifterna 18,5

miljoner kronor. För 2004 har denna nivå höjts till 19,5 miljoner kronor. Regeringen föreslår att denna nivå även skall gälla för budgetåret 2005.

Regeringen har under året tillkallat en särskild utredare med uppgift 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.

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att högst 19,5 miljoner kronor av inflytande farledsavgifter för år 2005 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Luftfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål för Luftfartsverket och bemyndiganden i enlighet med vad regeringen förordar. Utskottet tillstyrker även förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2005–2007 liksom att avgifter får tas ut för Luftfartsstyrelsens verksamhet för att täcka dess kostnader.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom verksamhetsområdet Luftfart (punkterna 14–17). Regeringen föreslår att riksdagen

14. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemot svarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

15. bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

16. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2005–2007,

17. godkänner att avgifter får tas ut för Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten.

Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket

Regeringens förslag

Luftfartsverket skall bidra till att de transportpolitiska målen uppnås på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning.

När det gäller ekonomiska mål för Luftfartsverket under perioden 2005–2007 föreslår regeringen att det långsiktiga målet för soliditeten är att denna efter 2004 lägst skall uppgå till 25 %. Avseende räntabilitetsmålet anser regeringen att det bör ligga fast på nuvarande nivå, dvs. 8 % av eget kapital efter skatt. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för år 2005.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att det bör vara oförändrat, dvs. en tredjedel av vinsten, räknad som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även i fortsättningen årligen fastställas slutligt av regeringen i samband med att bokslutet fastställs.

Regeringen föreslår 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 ovan förordar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Finansiella befogenheter för Luftfartsverket

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 7 700 miljoner kronor. Luftfartsverket får teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. 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 samt placera kassamässigt överskott i bank, i statsreglerade och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Ratings system eller motsvarande samt på räntebärande konto i Riksgäldskontoret.

Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för år 2005.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 2005 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Investeringsplan för Luftfartsverket

Regeringens förslag

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2005–2007 på sammanlagt 2 300 miljoner kronor. Under planeringsperioden avslutas de stora kapacitetsinvesteringar som Luftfartsverket har genomfört de senaste åren på Arlanda och inom flygtrafiktjänsten. Med hänsyn till flygmarknadens utveckling har övriga kapacitetshöjande investeringar förskjutits till efter planeringsperioden. Bana 3 har tagits i drift. De åtgärder som återstår är bullerisolering av fastigheter samt att avsluta de expropriationsärenden som anläggandet av banan medför.

Investeringsutgiften för hela MATS-projektet (Modernisering av flygtrafikledningssystemet) är beräknad till 2 miljarder kronor och beräknas vara avslutad år 2006. Den operativa driftsättningen av kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö har senarelagts i avvaktan på Luftfartsinspektionens säkerhetsgodkännande av det nya flygtrafikledningssystemet.

Hösten 2004 beräknas terminalåtgärderna på Arlanda i stort sett vara klara. Den nya centralbyggnaden och pir F har tagits i bruk medan delprojekt Syd har skjutits på framtiden på grund av flygmarknadens utveckling. Investeringsutgifterna för projektet, som påbörjades år 2000, beräknas totalt uppgå till knappt 5,5 miljarder kronor. Övriga investeringar inriktas på ersättningsanskaffningar, åtgärder för att säkerställa flygsäkerheten och åtgärder som skall leda till miljöförbättringar.

Neddragningen av Luftfartsverkets investeringsplaner för den kommande planeringsperioden innebär att kassaflödet efter investeringar förväntas bli positivt fr.o.m. år 2004. I och med det beräknar Luftfartsverket att under planeringsperioden tillsammans med vissa investeringsbidrag fullt ut finansiera investeringarna med egna medel samt dessutom amortera på skulderna och därmed minska skuldsättningsgraden och förbättra den finansiella ställningen.

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2005–2007.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Luftfartsstyrelsen

Regeringens förslag

Från och med den 1 januari 2005 finns den nya myndigheten Luftfartsstyrelsen som skall ansvara för luftfartens myndighetsverksamhet. Luftfartsstyrelsen föreslås finansieras genom avgifter. De avgifter som i dag tas ut av Luftfartsinspektionen och Luftfart och Samhälle täcker inte hela kostnaden för verksamheten, utan det fordras en ny kompletterande avgift. En följd av att Luftfartsstyrelsen bryts ut ur affärsverket är att vissa luftfartsavgifter kan sänkas i och med att avgifterna i dag täcker underskottet i myndighetsverksamheten. Intäkterna från den nya avgiften bör därför motsvaras av en lika stor sänkning av Luftfartsverkets luftfartsavgifter, undantaget det som skall ersätta de ökade kostnaderna för den nya myndigheten.

Utöver de avgifter som finns i dag och som även fortsättningsvis kommer att tas ut föreslår regeringen en ny avgift. Den nya avgiften skall baseras på antalet avresande passagerare i linjefart och charter enligt den officiella flygplatsstatistikens avgränsning. Detta medför att trafiken på de 19 statliga flygplatserna och trafiken på 23 icke-statliga flygplatser kommer att avgiftsbeläggas. Avgiften bör riktas som direkt uppbörd mot flygbolagen. Avgiften skall i normalfallet faktureras i efterskott.

Luftfartsstyrelsens kostnader föreslås täckas med avgiftsintäkterna. De intäkter Luftfartsinspektionen och Luftfart och Samhälle nu tar in redovisas vid sidan av statsbudgeten. Detta skall ske även fortsättningsvis. En renodlad finansieringsform är att föredra, vilket innebär att verksamheten i sin helhet går utanför statsbudgeten, vilket tillämpas redan i dag. Regeringen gör bedömningen att det är möjligt att balansera resultat mellan räkenskapsåren som kapitalförsörjningsförordningen ger möjlighet till. Detta tillsammans med ett tillräckligt stort kreditutrymme ger goda förutsättningar att uppnå full kostnadstäckning över tiden. Luftfartsstyrelsen får ingen finansiering via anslag, vilket innebär att avgiften bedöms uppgå till ca 10 kr per passagerare.

Mot bakgrund av det ovanstående föreslår regeringen att avgifter får tas ut i Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Interregional kollektiv persontrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser avseende trafikupphandling. Utskottet

förutsätter vidare att fortsatta överväganden kommer att göras i syfte att utveckla tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom verksamhetsområdet Interregional kollektiv persontrafik (punkt 18). Regeringen föreslår att riksdagen

18. bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 2 450 000 000 kr för perioden 2006–2010.

Under avsnittet behandlas vidare tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo.

Regeringens förslag

Verksamhetsområdet omfattar den interregionala kollektiva persontrafiken, och ansvarig myndighet är Rikstrafiken. Myndighetens uppgift är att verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken och att därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Rikstrafiken skall som en del i detta arbete svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Rikstrafiken bör få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2005 i fråga om ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år under perioden 2006–2010 och som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 2 450 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

I en föredragning inför utskottet den 16 november 2004 har representanter från Rikstrafiken lämnat en redovisning över läget för statens upphandling av interregional kollektiv persontrafik. Enligt vad som framkom vid föredragningen har Rikstrafiken nu påbörjat ett omfattande arbete i syfte att skapa ekonomisk balans mellan anslag och verksamhet. Av redovisningen framkom att besparingar görs bl.a. genom minskat stöd och ändrade avtalsprinciper med fokusering på att trygga en grundläggande tillgänglighet för långväga resor. Utskottet ser positivt på den ökade resurstilldelningen som regeringens budgetförslag innebär och att Rikstrafiken nu vidtar åtgärder som kan bryta den negativa utvecklingen. Utskottet utgår ifrån att detta arbete kan förenas med myndighetens viktiga uppgift att bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Vid budgetberedningen hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1 s. 142) förutsatte utskottet, i likhet med föregående år, att regeringen fortsättningsvis kommer att ange vilka beräkningsgrunder som ligger bakom det begärda bemyndigandet. Utskottet förutsätter detta alltjämt.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma *persontågstrafiken mellan Stockholm och Oslo*. Enligt vad utskottet har erfårit har SJ AB och NSB gemensamt beslutat att den reguljära tågtrafiken som drivs i det samägda bolaget LINX mellan Stockholm och Oslo kommer att upphöra fr.o.m. år 2005 när bolaget avvecklar sin verksamhet. Vidare har angetts att viss genomgående persontågstrafik kommer att fortsätta att upprätthållas mellan Stockholm och Oslo även efter år 2004, dock bara under helger samt sommartid.

Trafikutskottet har den 19–20 oktober 2004 haft överläggningar med Samferdselkomitten i Stortinget om kommunikationerna mellan Sverige och Norge. Företrädare för de båda utskotten framhöll därvid gemensamt vikten av att ett nordiskt och internationellt perspektiv anläggs för att skapa effektiva transportsystem. Under överläggningarna diskuterades särskilt persontågstrafiken mellan Oslo och Stockholm med anledning av den aviserade trafikindragningen. I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet har tagit del av en skrivelse i ärendet från trafikhuvudmannen i Värmland, Värmlandstrafik AB, om initiativ för att trygga fortsatt gränsöverskridande trafik.

Trafikutskottet ser det som angeläget att trafikplaneringen inte stoppar vid riksgränsen utan att ett gränsöverskridande synsätt anläggs såväl vad gäller investeringar i trafikens infrastruktur som åtgärder för att bygga upp effektiva och marknadsanpassade transportsystem. Förutsättningarna för en konkurrenskraftig järnvägstrafik mellan Sverige och Norge hämmas dock för närvarande bl.a. av att banstandarden inte fullt ut är anpassad för snabbtågstrafik. Utskottet ser därför positivt på att statsrådet Ulrica Messing vid en interpellationsdebatt tisdagen den 9 november angett att en grupp av tjänstemän från berörda departement skall träffas för att se vad som kan göras på kort och lång sikt för att om möjligt upprätthålla en gränsöverskridande trafik. Enligt utskottets mening kan också en överenskommelse mellan de båda länderna om banupprustningar vara en viktig utgångspunkt för en utveckling av tågtrafiken. Utskottet förutsätter att fortsatta överväganden kommer att göras i syfte att utveckla tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo.

Utskottet vill vidare hänvisa till att riksdagen under våren 2005 avser att behandla frågan om järnvägstrafikens reglering i samband med aviserad proposition om transportpolitiken jämte motioner.

Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Utskottets förslag i korthet

Ett stort antal motionsyrkanden föreslår åtgärder för särskilt utpekade infrastrukturobjekt. I likhet med vad utskottet uttalade i maj 2004, med anledning av väckta motionsförslag i samma ärende, avstyrker utskottet även nu de behandlade motionsförslagen med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken. Utskottet anser också att syftet med många av motionsförslagen kan komma att bli helt eller delvis tillgodosedda under planeringsperioden.

Jämför reservation 4 (m, fp, kd, c).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet 130 motioner med 214 yrkanden som tar upp frågor som främst rör särskilt utpekade infrastrukturprojekt.

Motionsförslag

Här redovisas motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt med undantag av yrkanden som rör Europavägsklassning av riksväg 45. Dessa yrkanden redovisas nedan under ett särskilt avsnitt, Motionsförslag om Europavägsklassning av riksväg 45.

Vägar

Region Norr (Norrbottens och Västerbottens län)

- 2004/05:T242 (fp) E 12 bör klassas som TEN-väg.
 2004/05:T286 (kd) Åtgärder måste vidtas för att höja standarden på vägnätet i Norrbotten och för att åtgärda bristerna i vägunderhållet.

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

- 2004/05:T220 (m) Mer pengar behövs till Dalarnas vägar för att tillgoda transportbehovet från turistnäringen.
 2004/05:T386 (s) E 4 genom Sundsvall behöver förbättras.

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

- 2004/05:T227 (kd) Gräsbovägen, dvs. del av väg 858 sträckan Siggberg i Nora socken—Östervåla i Heby kommun, behöver rustas upp.

- 2004/05:T298 (kd) Förbifarten vid Sala längs riksvägarna 67 och 70
– yrkande 2 behöver byggas ut.
- 2004/05:T298 (kd) Väg 67 sträckan Heby–Tärnsjö behöver rustas upp.
– yrkande 4
- 2004/05:T352 (kd) Väg 288 sträckan Uppsala–Östhammar bör byggas
– yrkande 1 om och förbättras.
- 2004/05:T352 (kd) Riksväg 55 i Mälardalsregionen bör byggas om och
– yrkande 2 förbättras.
- 2004/05:T352 (kd) Underhållet av de mindre vägarna i Uppland bör bli
– yrkande 3 bättre.
- 2004/05:T505 (s) Framkomligheten och säkerheten på väg 67 mellan
Valbo och Västerås bör prioriteras.

Region Stockholm (Stockholms och Gotlands län)

- 2004/05:T229 (m) Södertörnsleden mellan väg 73 och E 4 bör färdig-
ställas.
- 2004/05:T260 (fp) Utbyggnad av väg 73 bör ske omgående för region-
– yrkande 1 ens utveckling.
- 2004/05:T426 (fp) Väg 73 mellan Fors och Älgviken bör byggas ut
– yrkande 2 snabbt.
- 2004/05:T427 (fp) Huvudstaledens roll i det statliga vägnätet bör upp-
märksammas.
- 2004/05:T499 (s) Det behövs trafiksäkerhetshöjande åtgärder på E 4/
E 20 Hallunda trafikplats till Morabergs trafikplats.
- 2004/05:T500 (s) Södertörnsleden, som utpekad projekt, bör byggas
snarast möjligt.
- 2004/05:N409 (fp) En komplett ringled runt Stockholms innerstad be-
– yrkande 17 hövs.
- 2004/05:N409 (fp) Behov av tvärförbindelser i Stockholmsregionen,
– yrkande 20 bl.a. Kymningelänken, Huvudstaleden och Söder-
törnsleden.

Region Väst (Värmlands, Västra Götalands och Hallands län)

- 2004/05:T210 (m) Riksväg 27 behöver byggas ut för att möta framtida
behov.
- 2004/05:T225 (kd) E 6 genom Bohuslän bör byggas klart till år 2007.
- 2004/05:T234 (c) Anslagen till drift och underhåll av vägnätet för väg
767 mellan Hjulsjö och Nora behöver höjas.
- 2004/05:T269 (m) En utbyggnad och förbättring av vägnätet i Bohuslän
måste ske snarast.

- 2004/05:T394 (c) E 6, riksväg 45, E 20 och riksväg 40 bör byggas ut.
– yrkande 2
- 2004/05:T394 (c) Satsningar på bärighet, tjälsäkerhet och rekonstruktion i Dalsland och Sjuhärad behövs omgående.
– yrkande 3
- 2004/05:T405 (kd) De halländska vägarna är i behov av upprustning och underhåll.
- 2004/05:T425 (kd) Det är nödvändigt att rusta upp Dalslands vägnät.
- 2004/05:T469 (s) De dalsländska grusvägarna behöver tjälsäkras.
- 2004/05:T514 (fp, c) Utan ytterligare fördröjning bör E 6 byggas ut till fyrfältsväg i norra Bohuslän.
– yrkande 1
- 2004/05:T516 (fp) Utan ytterligare fördröjning bör E 6 byggas ut till fyrfältsväg i norra Bohuslän.
– yrkande 4
- 2004/05:T516 (fp) Riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla bör byggas ut.
– yrkande 6
- 2004/05:T516 (fp) Det behövs en förbättrad vägsträckning in mot Göteborgs hamn för att möta framtidens behov.
– yrkande 7
- 2004/05:T516 (fp) En ny förbindelse över/under Göta älv behövs omgående.
– yrkande 8
- 2004/05:T516 (fp) Vägsträckorna Borås–Trollhättan väg 180, Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga bör rustas upp.
– yrkande 9
- 2004/05:T517 (fp) Försvarsmakten bör förmås att avstå från marken där I 15:s skjutfält var beläget för att möjliggöra en utbyggnad av väg 27.

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

- 2004/05:T233 (s) Cykelturismen är viktig för Öland, och det behövs förbättrade cykelleder.
- 2004/05:T288 (m) Det är angeläget med nyinvesteringar i vissa delar av vägnätet i sydöstra Sverige.
– yrkande 1
- 2004/05:T288 (m) Behovet av ökade drifts- och underhållsinsatser är stort för vägarna i Kalmar län.
– yrkande 2
- 2004/05:T291 (m) Det behövs ytterligare resurser till vägnätet i Östergötland.
- 2004/05:T325 (c) Behovet av en ökad andel av den totala investeringsramen är angeläget för stamvägnätet till Kalmar län.
– yrkande 1
- 2004/05:T325 (c) En ökad andel av den totala anslagsramen för regional transportinfrastruktur i landet bör gå till angelägna väginvesteringar i Kalmar län.
– yrkande 2

- 2004/05:T328 (s) Vägprojektet för väg 26/47, Mullsjö–Jönköping, i Jönköpings län bör prioriteras.
- 2004/05:T353 (m) Nya alternativ till den vägstandard som enligt nu – yrkande 1 gällande sträckningsbeslut gäller för förbifart Smålandsstenar på riksväg 26 behövs.
- 2004/05:T353 (m) Tillför mer medel till Vägverket för att kunna in- – yrkande 2 rymma ombyggnad av riksväg 26 vid förbifarten Smålandsstenar.
- 2004/05:T354 (m) Vagnätet till och från Nässjö kommun måste kompletteras.
- 2004/05:T355 (m) Uppgradera riksväg 26/47.
- 2004/05:T357 (c) Anslagen till investering, drift och underhåll av vägnätet i Kronobergs län bör höjas.

Region Skåne (Skåne län)

- 2004/05:T373 (s) Tvärleden Markaryd–Osby bör prioriteras.
- 2004/05:T456 (fp) Tidigarelägg ombyggnaden av väg 108 och E 65. – yrkande 1
- 2004/05:T474 (fp) Ett huvudvägnät för godstransporter i Skåne behövs. – yrkande 5
- 2004/05:T477 (s) Väg E 6 mellan Vellinge och Trelleborg bör byggas ut.

E 18

- 2004/05:T298 (kd) Byggstarten för investeringar på E 18 bör prioriteras. – yrkande 3
- 2004/05:T382 (c) Utbyggnaden och upprustningen av E 18 är angelägen.
- 2004/05:T486 (fp) E 18 mellan Örebro och Karlskoga bör byggas ut.

E 20

- 2004/05:T316 (m) Det bör vara motorvägsstandard på hela E 20 mellan – yrkande 1 Sveriges största och näst största stad.
- 2004/05:T316 (m) En utbyggnad av E 20 till motorvägsstandard framför – yrkande 2 allt i Västra Götaland bör ske.
- 2004/05:T316 (m) E 20 bör klassas som en nationellt prioriterad väg. – yrkande 3
- 2004/05:T324 (kd, m, fp, c) Produktionsförutsättningar, arbetsmarknad och där- – yrkande 1 med ekonomisk tillväxt samt trafiksäkerhet och miljö skall vara de viktigaste prioriteringsgrunderna vid beslut om ut- och ombyggnaden av E 20.

- 2004/05:T324 (kd, m, fp, c)
– yrkande 2
- 2004/05:T324 (kd, m, fp, c)
– yrkande 3
- 2004/05:T516 (fp)
– yrkande 2
- 2004/05:T516 (fp)
– yrkande 3

E 22

- 2004/05:T271 (s) Möjligheterna till att prioritera utbyggnaden av E 22 bör ses över.
- 2004/05:T283 (m) En utbyggnad av E 22 bör ske snarast.
- 2004/05:T317 (m)
– yrkande 1 En utbyggnad av E 22 bör ske snarast.
- 2004/05:T317 (m)
– yrkande 2 Alternativ finansiering bör övervägas för utbyggnaden av E 22.
- 2004/05:T317 (m)
– yrkande 3 En omprioritering av medel från järnvägs- till väginvesteringar bör ske.
- 2004/05:T362 (fp, m, kd, c) E 22 bör byggas ut.
- 2004/05:T454 (fp, c)
– yrkande 3 Satsningar på E 22 som en viktig kommunikationsled i Kalmar län är angelägna.
- 2004/05:T471 (fp)
– yrkande 3 Förbättra trafiksituationen längs E 22 genom Blekinge.
- 2004/05:T474 (fp)
– yrkande 1 Utbyggnaden av E 22 mellan Malmö och Kristianstad är av betydelse för hela regionen.
- 2004/05:N403 (fp, kd, m, c)
– yrkande 11 En utbyggnad av E 22 behövs.

Riksväg 40

- 2004/05:T209 (m)
– yrkande 1 En utbyggnad av riksväg 40 bör ske snarast.
- 2004/05:T209 (m)
– yrkande 2 En utbyggnaden av riksväg 40 kan finansieras enligt PPP-modellen.
- 2004/05:T257 (m) En utbyggnad av riksväg 40 bör ske omgående.
- 2004/05:T448 (kd) En utbyggnad av riksväg 40 mellan Borås och Jön-

köping till motorvägsstandard bör ske med finansiering enligt ny modell.

- 2004/05:T515 (fp) Riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, – yrkande 1 bör byggas om till motorväg.
2004/05:T516 (fp) Riksväg 40 bör byggas ut och förbättras. – yrkande 5

Riksväg 50

- 2004/05:T365 (kd) Ombyggnaden av riksväg 50 mellan Fornboda och Guldsmedshyttan måste ges högsta prioritet.
2004/05:T370 (s) Ombyggnaden av riksväg 50 mellan Fornboda och Guldsmedshyttan måste ges högsta prioritet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör även Bergslagsdiagonalen ses över.
2004/05:T371 (s) Av trafiksäkerhetsskäl bör riksväg 50 i Vadstena – förbifart Vadstena – ges särskild prioritet.
2004/05:T381 (c) Vägstandarden på riksväg 50 bör förbättras.
2004/05:T411 (s) En omläggning av riksväg 50 genom Motala bör prioriteras.

Övrigt

- 2004/05:T211 (m) Nya alternativ till finansiering vid vägbyggnation på några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsobjekt i Sverige.
2004/05:T270 (m) PPP-finansiering bör användas för utbyggnaden av riksväg 45.
2004/05:T424 (kd) En utbyggnad av riksväg 45 till motorvägsstandard mellan Göteborg och Vänersborg bör ske med finansiering enligt ny modell.
2004/05:T464 (m) Det behövs satsningar på vägnäten i storstadsregionerna. – yrkande 7
2004/05:T464 (m) En rad infrastruktursatsningar behövs i det nationella vägnätet. – yrkande 8
2004/05:T468 (fp) Nyinvesteringar måste ske i vägar. – yrkande 15
2004/05:T468 (fp) Flaskhalsarna bör byggas bort i våra storstadsregioner. – yrkande 16
2004/05:T468 (fp) Den s.k. nordiska triangeln mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors bör prioriteras. – yrkande 17
2004/05:T474 (fp) Fullfölj och tidigarelägg planerade infrastruktursatsningar i Skåne. – yrkande 2

- 2004/05:N414 (fp) – yrkande 4 Klassa Dalsland som skogslän, så att Dalsland får del av de extrapengar som beviljas för upprustning av tjälskadade vägar.

Järnvägar

Norra banregionen (Norrbottens och Västerbottens län samt delar av Västernorrlands och Jämtlands län)

- 2004/05:T287 (kd) Upprustningen av Haparandabanan bör omedelbart påbörjas.
- 2004/05:T339 (c, m, fp, kd) – yrkande 5 Tillsätt en utredare som i en snabbutredning kan fördjupa analysen kring trafikeringsupplägget och grunderna för en ekonomisk uppgörelse på Norrlandskusten.
- 2004/05:T417 (kd) – yrkande 2 Bandelen Arvidsjaur–Jörn bör åter tas i trafik.
- 2004/05:T468 (fp) – yrkande 23 Avvakta med bygget av den s.k. Norrbotniabanan.
- 2004/05:T513 (s) Det behövs dubbelspår längs södra Norrlandskusten.

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

- 2004/05:T219 (m) Järnvägens betydelse för Dalarna är stor, och behovet av nya satsningar på järnvägsnätet är angeläget.
- 2004/05:T323 (kd, m, fp, c) Banverket bör omgående starta en förstudie av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand, Ådalsbanan.
- 2004/05:T338 (c) – yrkande 2 Rusta upp hela Mittbanan för snabb tågtrafik.
- 2004/05:T339 (c, m, fp, kd) – yrkande 1 Bygg dubbelspår längs hela sträckan Gävle–Sundsvall.
- 2004/05:T339 (c, m, fp, kd) – yrkande 2 Gräv ned järnvägen genom Sundsvalls centrum.
- 2004/05:T339 (c, m, fp, kd) – yrkande 3 Ådalsbanan bör rustas till de krav som ställs på en järnväg som skall ingå som en länk i ett nationellt och internationellt transportnät.
- 2004/05:T346 (c) Påbörja uppgraderingen av Dalabanan snarast i enlighet med ”vision Dalabanan” tillsammans med

Dalabanans intressenter.

- 2004/05:T384 (s) Gräv ned järnvägen genom Sundsvalls centrum.
 2004/05:T387 (s) Åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.
 2004/05:T491 (s) Tidigarelägg byggstarten för resecentrum i Karlstad.

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

- 2004/05:T260 (fp) Södertörnsleden och Citybanan bör byggas snarast.
 – yrkande 2
 2004/05:T298 (kd) Bygg ut tågtrafiken norra Mälardalen–Stockholm i relation till antalet resenärer.
 – yrkande 5
 2004/05:T298 (kd) Bygg Citybanan, Mälartunneln, spåret Tomtebodan–Kallhäll samt fyrspårskapacitet Stockholm–Bålsta.
 – yrkande 6
 2004/05:T319 (m) Starta projekteringen av Ostlänken omgående.
 2004/05:T376 (fp) Förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Örebro och Stockholm.
 2004/05:T409 (s) Bygg ut järnvägen Västerås–Eskilstuna för att kunna koppla ihop Svealandsbanan med Mälardalen.
 2004/05:T441 (c) Ostlänkens utbyggnad bör anpassas till europeisk höghastighetsstandard.
 2004/05:T445 (c) Gör en kapacitetsöversyn av trafiksystemet, på järnväg, i Mälardalen.
 – yrkande 1
 2004/05:T445 (c) Påbörja utbyggnaden av spårkapaciteten på sträckan Tomtebodan–Kallhäll snarast.
 – yrkande 2
 2004/05:T454 (fp, c) Satsa även i fortsättningen på Tjustbanan, sträckan Åtvidaberg–Överum–Västervik.
 – yrkande 2
 2004/05:T468 (fp) Citybanan och Mälartunneln i Stockholm bör ha högsta prioritet.
 – yrkande 22
 2004/05:T480 (s) Prioritera utbyggnaden av Ostlänken.

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

- 2004/05:T304 (fp) Färdigställandet av Väst kustbanan genom Halland bör få högsta prioritet av järnvägsinvesteringarna.
 2004/05:T334 (c, fp) Bygg om Bohusbanan sträckan Munkedal–Strömstad.
 – yrkande 1
 2004/05:T334 (c, fp) Staten bör även efter år 2007 ha ett medfinansieringsansvar för Bohusbanan.

- yrkande 2
- 2004/05:T433 (s) Rusta upp bandelen mellan Varberg och Herrljunga.
- yrkande 2
- 2004/05:T449 (s) Bygg ut Kinnekullebanan för förbättrade kommunikationer med Mälardalen.
- 2004/05:T516 (fp) Färdigställ tunneln genom Hallandsåsen.
- yrkande 10
- 2004/05:T516 (fp) Bygg ut Västlänken för ökad kapacitet i Västsverige.
- yrkande 11
- 2004/05:T516 (fp) Bygg ut Bohusbanan.
- yrkande 13

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

- 2004/05:T203 (m) Planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Malmö.
- 2004/05:T204 (m) Gräv Citytunneln i Malmö, den brådskar.
- 2004/05:T255 (m) Upprätta och anta en tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør.
- yrkande 1
- 2004/05:T255 (m) Banverket bör ges i uppdrag att leda arbetet med att få till stånd en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør.
- yrkande 2
- 2004/05:T312 (s) Ett nytt yttre godsspår behövs i västra Skåne.
- 2004/05:T321 (m) Anta en tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør.
- yrkande 7
- 2004/05:T322 (kd) Ett tunnelbygge genom Öresund för höghastighetståg bör utvärderas.
- yrkande 1
- 2004/05:T335 (c) Godstågsproblemen på Kontinentalbanan i Malmö måste lösas snarast.
- yrkande 2
- 2004/05:T335 (c) Det behövs ett östligt skånskt järnvägsstråk.
- yrkande 3
- 2004/05:T456 (fp) Bygg ut spårförbindelsen mellan Sturup och Kastrup.
- yrkande 2
- 2004/05:T471 (fp) Bygg en ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana.
- yrkande 1
- 2004/05:T471 (fp) Upprusta järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda.
- yrkande 2
- 2004/05:T473 (fp) Anta en tidsplan för bygget av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør.
- 2004/05:T474 (fp) Bygg en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg

- yrkande 3 och Helsingør.
- 2004/05:T474 (fp) Det behövs nya järnvägsförbindelser i Skåne.
- yrkande 4
- 2004/05:T474 (fp) Kommunikationerna till Sturups flygplats bör förbättras.
- yrkande 6
- 2004/05:T475 (fp) Lägg tågtrafiken i en tunnel vid passagen av Åkarp vid en utbyggnad av Södra stambanan.
- yrkande 1
- 2004/05:T475 (fp) Miljökonsekvenserna bör utredas på längre sikt än till år 2020 av utbyggnaden.
- yrkande 2
- 2004/05:N403 (fp, m, kd, c) En direkt järnvägsförbindelse behövs mellan Kastrup och Sturup.
- yrkande 8
- 2004/05:N403(fp, m, kd, c) En tidtabell behövs för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør, den s.k. HH-tunneln.
- yrkande 10

Europakorridoren

- 2004/05:T273 (s) Sveriges järnvägsnät bör bli en del av Europakorridoren.
- 2004/05:T311 (m) Sträva efter att Europakorridoren från Stockholm till Hamburg via Helsingborg–Helsingør blir en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
- yrkande 1
- 2004/05:T311 (m) Aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 bör utgå från en hastighetsstandard på 350 km/h.
- yrkande 2
- 2004/05:T313 (s) Genomförandet av Europakorridoren bör ske.
- 2004/05:T321 (m) Aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 bör utgå från en hastighetsstandard på 350 km/h.
- yrkande 5
- 2004/05:T432 (s) Götalandsbanan bör byggas ut.
- 2004/05:T516 (fp) Bygg ut Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter.
- yrkande 12

Inlandsbanan

- 2004/05:T337 (c) Modernisera och utveckla Inlandsbanan som en pulsåder genom norra Sverige.
- 2004/05:T417 (kd) Bandelen Mora–Kristinehamn behöver byggas ut.
- yrkande 1

- 2004/05:T417 (kd) En utveckling av Inlandsbanan bör ske.
– yrkande 3
- 2004/05:T417 (kd) Det behövs nya investeringar på Inlandsbanan.
– yrkande 4

Övrigt

- 2004/05:T322 (kd) Ett höghastighetsnät bör byggas i Sverige.
– yrkande 2
- 2004/05:T433 (s) En snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås bör prioriteras.
– yrkande 1
- 2004/05:T454 (fp, c) Det s.k. Östersjöbanekonceptet bör fullföljas.
– yrkande 1

Flera trafikslag

I det följande lämnas en sammanställning av motioner över vissa projekt och infrastrukturfrågor som berör flera trafikslag.

Region Norr (Norrbottens och Västerbottens län)

- 2004/05:N257 (c) Utveckla kommunikationerna i Norrland.
– yrkande 3

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

- 2004/05:T332 (c) Satsningar behövs för att skapa bättre möjligheter till arbetspendling mellan Gävleborgs och Uppsala län.

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

- 2004/05:T298 (kd) Infrastrukturutvecklingen i Mälardalens och Västmanlands län är av stor betydelse för tillväxten och utvecklingen i Sverige.
– yrkande 1
- 2004/05:T383 (fp) Kommunikationerna till Hallstavik och Norrtälje måste bli bättre.
- 2004/05:T459 (kd) Det är mycket angeläget att Stockholmsberedningens förslag genomförs.
– yrkande 10
- 2004/05:N239 (kd) Det behövs ökade statliga infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen.
– yrkande 10
- 2004/05:N239 (kd) Utbyggnaden av infrastrukturen i Stockholms stad är angelägen.
– yrkande 12

- 2004/05:N349 (m) Behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen är akut.
– yrkande 4
- 2004/05:N409 (fp) Ökade statliga investeringar behövs till vägar och kollektivtrafik i Stockholms län.
– yrkande 15
- 2004/05:N409 (fp) Ökad kapacitet behövs över Mälarsaltsjösnittet för både väg- och järnvägstrafiken.
– yrkande 16
- 2004/05:N409 (fp) Bygg ut väg 73 mellan Fors och Älgviken, förstärk öst-västliga vägförbindelser på Södertörn samt bygg dubbelspår på hela järnvägssträckan Älvsjö–Nynäshamn.
– yrkande 18
- 2004/05:N409 (fp) Bygg motorvägsstandard på hela E 18 Stockholm–Norrtälje, riksvägarna 76 och 77 i Roslagen samt utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholms läns nordostkommuner.
– yrkande 19
- 2004/05:N409 (fp) Förstärkt infrastruktur behövs för hamnar och kanaler i Stockholms län.
– yrkande 21

Region Väst (Värmlands, Västra Götalands och Hallands län)

- 2004/05:T309 (m) Behovet av infrastruktursatsningar i Västsverige är angeläget.
- 2004/05:T366 (kd) Påskynda beredning och beslut om finansiering av större utbyggnader och möjliga byggstarter av vägar och järnvägar i Västra Götaland i syfte att stärka bilindustrin.
- 2004/05:T516 (fp) Vägar och järnvägar i Dalsland behöver prioriteras.
– yrkande 14
- 2004/05:N401 (fp) Utökade infrastruktursatsningar behövs i Västsverige.
– yrkande 1
- 2004/05:N404 (s) Det behövs ytterligare satsningar på infrastruktur för tillväxt och utveckling i Västsverige.
– yrkande 6
- 2004/05:N414 (fp) Satsningar behövs på vägnätet, järnvägen, IT, postservicen, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget.
– yrkande 3

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

- 2004/05:T206 (c) Infrastrukturen i Blekinge måste förbättras.
- 2004/05:T295 (m, fp, kd, c) Norrköpingspaketet bör genomföras så fort som möjligt.
- 2004/05:T300 (c, m, fp, kd) Det bör göras en samlad översyn av väg- och järnvägsanslagen till Jönköpings län med syfte att tidigarelägga projekt som i nuvarande plan försenats eller flyttats utanför planen.
– yrkande 1

- 2004/05:T300 (c, m, fp, kd)
– yrkande 2 Regeringen bör återkomma med förslag där PPP-metoden används för att finansiera väg- och järnvägs-satsningar i Jönköpings län.
- 2004/05:T300 (c, m, fp, kd)
– yrkande 3 En större andel av anslaget för tjälsäkring behöver komma Jönköpings län till del.
- 2004/05:T348 (s) Nya infrastruktursatsningar behövs i Blekinge.
- 2004/05:T367 (kd) En ökad satsning på infrastrukturen i Östergötland är angelägen.
- 2004/05:T454 (fp, c)
– yrkande 4 Satsningarna på infrastruktur kring Kalmar bör påskyndas.
- 2004/05: N238 (kd)
– yrkande 5 Det behövs förbättrade kommunikationer i Kalmar län.

Skåne (Skåne län)

- 2004/05:T321 (m)
– yrkande 1 De nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel så att andelen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antalet invånare och antalet olyckor.
- 2004/05:T321 (m)
– yrkande 2 Regeringen bör snarast behandla och tidigarelägga de infrastrukturinvesteringar som utgör felande länkar i väg- och järnvägsnätet i Skåne.
- 2004/05:T321 (m)
– yrkande 3 Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse vid fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
- 2004/05:T335 (c)
– yrkande 1 En stor satsning behövs på infrastrukturen i Skåne.
- 2004/05: MJ437 (m)
– yrkande 9 Infrastruktursatsningar i Skåne behövs omgående för att underlätta kommunikationer och arbetspendling.
- 2004/05: N403 (fp, m, kd, c)
– yrkande 9 Satsningar på skånsk infrastruktur behövs nu.

Övrigt

- 2004/05:T468 (fp)
– yrkande 1 Bygg ut och investera i infrastruktur i hela landet, och tidigarelägg investeringar.
- 2004/05:T478 (s) En öst–västlig transportkorridor bör prioriteras.
- 2004/05: N239 (kd) Öka resurserna till infrastruktursatsningar genom

- yrkande 11 public-private partnership-lösningar.
- 2004/05:N241 (fp) Satsa på bra infrastruktur där det har störst tillväxteffekt.
- yrkande 6
- 2004/05:N403 (fp, m, kd, c) Prioriteringar som görs i RTI-planen bör öka i samband med fördelningen av de nationella infrastruktur-satsningarna.
- yrkande 7

Motionsförslag om Europavägsklassning av riksväg 45

- 2004/05:T231 (c) Riksväg 45 bör rustas upp och uppgraderas till Europaväg.
- 2004/05:T350 (kd) Europavägsstatus bör införas på riksväg 45, Inlandsvägen.
- yrkande 1
- 2004/05:T350 (kd) Kontakt bör tas med Finland och Norge om förlängning av en kommande Europaväg, E 45, från Karesuando upp till Nordkap.
- yrkande 2
- 2004/05:T350 (kd) Ansök hos FN:s Europakommission i Genève om att riksväg 45 samt förlängningen Karesuando–Nordkap får beteckningen E 45.
- yrkande 3
- 2004/05:T420 (m) Riksväg 45 bör klassificeras som Europaväg.
- 2004/05:T468 (fp) Riksväg 45 bör uppgraderas till Europaväg.
- yrkande 18
- 2004/05:T510 (s) Ändra beteckningen på riksväg 45 till Europaväg 45.
- 2004/05:T516 (fp) Riksväg 45 (Inlandsvägen) bör ges status av Europaväg.
- yrkande 1
- 2004/05:N414 (fp) Riksväg 45 – via Lappia – blir E 45 från Göteborg till Karesuando.
- yrkande 14

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade motioner om särskilt utpekade infrastrukturprojekt i maj 2004 i betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015. Flerparten av de motioner som nu väckts under den allmänna motionstiden hösten 2004 är likalydande med de motioner som utskottet då behandlade. Förteckningen av de nu behandlade motionsförslagen följer därför den uppställning som redovisades i betänkandet om transportinfrastrukturen, dvs. med en uppdelning på transportslag, regioner och objektsnivå.

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 (1997/98:TU10).

Bakgrunden är densamma som utskottet redovisade i maj 2004. Således innebär denna rollfördelning 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 trafikanläggningar 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 i 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.

Utskottet vill i sammanhanget också nämna att statsrådet Ulrica Messing vid ett flertal tillfällen under hösten 2004 har svarat på skriftliga frågor rörande särskilt utpekade infrastrukturprojekt. Frågorna har bl.a. rört tågförbindelserna Sundsvall–Härnösand, Åtvidaberg–Västervik, i Mälardalen och Södra stambanan. Även frågor om infrastrukturinvesteringarna i västra Sverige, riksväg 40 och Värmlands vägnät har besvarats av statsrådet.

I sina svar har statsrådet bl.a. hänvisat till pågående utredningsarbete för vissa järnvägsprojekt inom Banverket, den nationella väghållningsplanen som regeringen fastställde den 19 februari 2004 och den transportpolitiska propositionen, som planeras till våren 2005.

I sammanhanget vill utskottet anföra att regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet i november 2004 bl.a. enats om infrastrukturens satsningar 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. Infrastrukturens satsningar görs också på järnvägen. Den s.k. Norge–Vänerbanan byggs ut till dubbelspår hela sträckan Göteborg–Trollhättan. Triangelspåret vid Marieholm börjar byggas redan 2005 och ger från Trollhättan en direktanknytning till Göteborgs hamn.

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 m.m. under rubriker Vägar, Järnvägar och Flera trafikslag.

Vad avser *Europavägsklassning av riksväg 45* kan utskottet konstatera att Europavägsnätets omfattning beslutas inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). Inom ECE har medlemsländerna kommit överens om att Europavägsnätet företrädesvis skall bestå av motorvägar och andra vägar som har en mycket hög teknisk och trafiksäkerhetsmässig standard. Även andra vägar kan bli Europavägar, men det måste då finnas en avsikt i det berörda medlemslandet att höja standarden.

I sammanhanget vill utskottet ånyo anföra att regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet bl.a. enats om infrastrukturens satsningar för att stärka Trollhättan och Västsverige som utvecklings- och produktionsplats för fordonsindustrin. Av regeringens pressmeddelande den 2 november 2004, med anledning av detta, framgår att riksväg 45 kommer att byggas ut och få fyra körfält hela vägen mellan Trollhättan och Göteborg. En kraftig satsning görs för att förstärka den mest trafikerade sträckan – den mellan Angeredsbron och Älvängen – och den resterande delen mellan Älvängen och Trollhättan byggs ut.

Utskottet ser positivt på detta och den standardhöjning av riksväg 45 som utbyggnaden kommer att innebära. Utskottet kan dock för sin del inte förorda en Europavägsklassning av riksväg 45 i enlighet med vad som efterfrågas i motionerna.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden som förtecknats ovan under Motionsförslag om Europavägsklassning av riksväg 45 i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Politikområde 37 IT, elektronisk kommunikation och post

Mål- och resultatfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna regeringens förslag till mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Det innebär att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Riksdagen bör vidare 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

I detta avsnitt behandlar utskottet ett förslag i proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post (punkt 19). Regeringen föreslår att riksdagen

19. godkänner att målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Politikområdets omfattning

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

Mål

Regeringens förslag

Det *övergripande målet för politikområdet* formulerades i samband med att politikområden infördes i statsbudgeten för 2001. Målet underställdes dock inte riksdagen för beslut, främst beroende på att det fanns mål beslutade av riksdagen för de verksamheter som inryms inom politikområdet. Då övriga politikområdesmål under utgiftsområdet har underställts riksdagen för beslut finns det dock skäl för att även detta mål blir föremål för riksdagsbehandling.

Riksdagen har preciserat det övergripande målet i det IT-politiska målet, i målen för sektorn elektronisk kommunikation och i det postpolitiska målet. Därutöver skall det finnas en grundläggande kassaservice och nödalarmering i hela landet.

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).

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).

Resultat

Regeringen

Av regeringens analys och slutsatser om *IT-områdets* tillgänglighet, tillit och kompetens framgår att regeringens bedömning dock är att det ännu är för

tidigt att med säkerhet säga att de statliga åtgärder som vidtagits bidragit till att målet ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. De utvärderingar, den mer systematiska statistiksammanställning och den forskningsbevakning som inletts avses dock efter hand kunna ge underlag för en sådan bedömning.

Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) har på regeringens uppdrag analyserat IT-politiken och bl.a. dragit slutsatser om hur väl Sverige lyckats i sin strävan att bli ett informationssamhälle för alla före alla andra länder. ITPS menar att även om Sverige inte är bäst inom alla IT-politiska områden så är det mycket som tyder på att Sverige i relation till andra IT-mogna länder lyckats tämligen väl med att få en brett förankrad IT-utveckling. Sverige ligger fortfarande bland de allra bästa länderna inom de flesta områden. ITPS rekommenderar att regeringen tar ökad hänsyn till de grupper som riskerar att permanent hamna utanför informationssamhället.

Regeringens bedömning är alltså att de åtgärder som vidtas inom ramen för IT-politiken och utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. De problem som regeringen tidigare pekat på när det gäller nedgången i investeringstakten kvarstår delvis fortfarande, eftersom IT-politiken bygger på samverkan med marknadskrafterna.

Av regeringens analys och slutsatser för verksamhetsområdet *elektronisk kommunikation* framgår att regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år och de åtgärder som Post- och telestyrelsen (PTS) vidtagit medverkat till att uppfylla de politiska målen. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna, vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. Genom den nya lagen om elektronisk kommunikation som trädde i kraft i juli 2003 har ett framtidsanpassat ramverk etablerats. Regeringen bedömer att denna nya reglering kommer att ytterligare bidra till en positiv utveckling på marknaden för elektronisk kommunikation, till gagn för såväl näringsliv som konsumenter. Regleringens genomslag på marknaden kan förväntas tillta i takt med att PTS arbete med marknadsanalyser mynnar ut i färdiga beslut om särskilda skyldigheter för aktörer med betydande marknadsinflytande.

På marknaden för abonnemang för fast telefoni har det i praktiken inte existerat någon konkurrens. En försiktig början till förändring av konkurrenssituationen noteras i och med att ett antal operatörer, främst Bredbandsbolaget, har börjat sälja abonnemang för fast telefoni till sina kunder i egna bredbandsnät eller via DSL-access. Regeringen förväntar sig att konkurrensen på marknaden för abonnemang för fast telefoni ökar genom tillämpningen av den nya lagen och PTS fortsatta tillsyn på området.

PTS har tidigare konstaterat att de fortsatt höga priserna på SMS pekar på brister i marknadens funktionssätt och att det finns utrymme för en ökad priskonkurrens. Regeringen anser att detta fortfarande är en giltig slutsats.

Regeringen anser att det är viktigt att 3 G-operatörerna lever upp till gjorda utfästelser, inte minst vad gäller befolkningstäckning. Att så många som

möjligt får del av möjligheterna med ny informationsteknik är viktigt för att uppnå målet om ett informationssamhälle för alla.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till elektroniska kommunikationstjänster bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika teletjänster.

Av regeringens analys och slutsatser för *verksamhetsområdet post* framgår att de åtgärder som vidtagits på postområdet under året har bidragit till att upprätthålla en marknad med en fungerande postdistribution i landet som har medfört att alla har haft tillgång till postservice enligt de mål som uppställts i postlagen (1993:1684).

Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet till posttjänster för personer med funktionshinder har bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja posttjänsterna och att kommunicera med omvärlden.

Av regeringens analys och slutsatser för *verksamhetsområdet grundläggande kassaservice* framgår att regeringen bedömer att Posten har uppfyllt de skyldigheter som bolaget har enligt lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice. Därigenom har en god grundläggande kassaservice upprätthållits i hela landet. Ersättningen om 400 miljoner kronor som har utgått till Posten under året har medfört att tillgången till denna kassaservice tryggats.

Regeringens bedömning är att de åtgärder som PTS vidtagit i syfte att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassatjänster har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten för dessa personer.

Utskottets ställningstagande

Mål- och resultatfrågor

I samband med behandlingen av mål- och resultatfrågor på politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1) framhöll utskottet bl.a. att det inom ramen för de av riksdagen beslutade målen för området är det 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 dock 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.

I fråga om resultatredovisningen i budgetpropositionen bedömer utskottet i likhet med tidigare år bl.a. att fortsatta och intensifierade insatser är angelägna för att klarlägga bl.a. effekterna av olika åtgärder för målen inom politikområdet. I det sammanhanget vill utskottet nu framhålla värdet av en redovisning av uppnådda resultat för politikområdet som helhet och över tiden i syfte att få en mer samlad bild av utvecklingen mot de mål inom politikområdet som riksdagen har beslutat om.

När det gäller mål- och resultatfrågor i övrigt har utskottet ovan på politikområdet Transportpolitik redovisat och utvecklat utgångspunkter och viktiga frågeställningar i dessa frågor. Vad utskottet där redovisar har även relevans på politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post och bör därför beaktas i utvecklingsarbetet med mål- och resultatstyrningsfrågor också på detta politikområde.

Utskottet kan konstatera att den hittills bedrivna politiken enligt vad riksdagen efterfrågat har följts upp av Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) och presenterats i studien En lärande IT-politik för tillväxt och välfärd.

Utskottet förutsätter att resultatet av studien liksom vad utskottet anfört i frågor som rör mål och resultat uppmärksammas och beaktas i det fortsatta IT-politiska utvecklingsarbetet. Utskottet återkommer i dessa frågor i samband med behandlingen av den IT-politiska proposition som regeringen avser att överlämna till riksdagen våren 2005.

Utskottet har mot denna bakgrund ingen erinran mot regeringens förslag och godkänner således att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång en samhällseffektiv och långsiktig hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

När det gäller *postverksamheten* och den *grundläggande kassaservicen*, som genomgått stora förändringar på kort tid, vill utskottet vidare framhålla att det är positivt att regeringen nu mer ingående studerar dessa områden genom den särskilde utredare som tillkallats (dir. 2003:117). Utredaren skall bl.a. analysera effekterna av liberaliseringen och utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling. I fråga om den grundläggande kassaservicen skall utredaren bl.a. bedöma samhällets behov av en grundläggande kassaservice och ta ställning till om staten borde fortsätta att ha nuvarande ansvar för servicen.

Utredningen om den grundläggande kassaservicen är avslutad, och regeringen avser att återkomma med en proposition under år 2005. Utredningen om postverksamheten skall vara avslutad i januari 2005, och en proposition planeras till år 2006.

Utskottet kommer att få anledning att återkomma till dessa frågor i samband med beredningen av dessa propositioner.

Anslag m.m.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar m.m. för budgetåret 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer vad gäller politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Regeringen föreslår att riksdagen

21. för budgetåret 2004 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i *bilaga 1*.

Vidare behandlar utskottet följande två motioner vad gäller politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post:

- 2004/05:T437 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2004/05:T459 yrkande 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
6 710	14 462	–	–	–1 000	–

Post- och telestyrelsen (PTS) är en till största delen avgiftsfinansierad myndighet. Det innebär att PTS själv förfogar över de avgifter som tas ut av operatörerna. Avgiftsintäkterna för år 2004 beräknas uppgå till 242 miljoner kronor. För finansiering av bl.a. styrelsens förvaltningskostnader för upphandling av samhällsåtaganden (handikappåtgärder och uppgifter inom totalförsvaret) har inrättats anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter*. Under anslaget finansieras även vissa projekt och uppdrag i syfte att förverkliga delar av den IT-politiska inriktningen avseende tillit samt myndighetens verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer.

För nästa budgetår föreslår regeringen en medelsberäkning på ca 14,4 miljoner kronor med hänsyn till den engångsvisa minskning som skedde under 2004 för att finansiera ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

Kristdemokraterna anser att anslaget som en del i ett allmänt effektiviseringskrav bör minskas med 1 miljon kronor jämfört med regeringens förslag.

Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
153 484	122 484	–	–	–	–

Från anslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* finansieras ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget.

Regeringen bedömer att nuvarande inriktning på de tjänster som tillhandahålls inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder. För år 2005 föreslås en minskning av anslaget med 31 miljoner kronor för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
400 000	400 000	-400 000	-	-	-

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 2005 bestäms oförändrat till 400 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet framhåller att riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice är rimligt men att det är långt ifrån givet att det är Posten AB som skall tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten skall utformas. Medlemskapet i EU begränsar kraftigt statens möjlighet att lämna statliga bidrag till olika självständiga företag, däribland Posten AB. Moderaterna motsätter sig därför förslaget och begär att kraven på postal kassaservice definieras till omfattning och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprättas och att upphandling genomförs med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling enligt svensk lag och gemenskapsrätten. Anslaget till kassaservice bör därmed enligt motionärerna upphöra i sin nuvarande form.

Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
144 000	144 000	-	-	-	-

Anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* föreslås beräknas till samma belopp som för innevarande år, dvs. till 144 miljoner kronor för budgetåret 2005.

Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

Anslag 2004	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
13 250	23 250	-	-	-3 000	-

Anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* används bl.a. för att finansiera utredningar och projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik liksom olika utvärderingar av IT-politiken.

Regeringen bedömer att de projekt och utvärderingar som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik. Anslaget minskades

engångsvis med 10 miljoner kronor under 2004 för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 23 250 000 kr anvisas under anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för år 2005. Kristdemokraterna föreslår i sin motion en besparing om 3 miljoner kronor på anslaget jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen har tillkallat en särskild utredare med uppdrag att utreda en ny reglering av postverksamhet samt behovet av statliga insatser för den grundläggande kassaservicen. Utredningen har i maj 2004 presenterat delbetänkandet Samhällets behov av betaltjänster (SOU 2004:52). Utredningen 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, tele och post. Av ställningstagandet följer att utskottet avstyrker Moderaternas och Kristdemokraternas motioner i motsvarande delar.

IT, elektronisk kommunikation och post

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om bemyndiganden för ekonomiska åtaganden för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade*. Utskottet avstyrker motionsförslag om en omfördelning av medel till kommunernas bredbandsutbyggnad.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett förslag (punkt 20) i regeringens proposition 2004/05:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer inom verksamhetsområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Regeringen föreslår att riksdagen

20. bemyndigar regeringen att under år 2005 för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser

som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kr under 2006–2009.

Vidare behandlar utskottet följande motion:

– 2004/05:T358 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (c).

Omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen

Motionsförslag

I motion T358 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (båda c) framhålls att utbyggnaden av bredband i första hand skall göras av marknaden. Staten har dock ett övergripande ansvar att se till att infrastrukturen finns tillgänglig i hela landet. Framför allt landsbygd och glesbygd har förutsättningar som gör det svårt att få en acceptabel utbyggnad marknadsmässigt bärkraftig. För att uppmuntra och underlätta utbyggnaden har riksdag och regering beslutat om en rad stöd riktade till dessa områden. Det finns även ett generellt stöd till enskilda som har haft höga anslutningskostnader. Totalt har 5,25 miljarder kronor avsatts för sådana åtgärder mellan åren 2000 och 2006.

Accessnätsstödet är avsett för enskilda abonnenter som kan få sänkt skatt för utgifter för en bredbandsanslutning som har kostat över 8 000 kr. Totalt har 1,6 miljarder kronor anslagits för detta stöd, men i budgetpropositionen för år 2004 föreslog regeringen en omfördelning av 500 miljoner kronor från accessnätsstödet till kommunernas bredbandsutbyggnad t.o.m. utgången av år 2005. Tidsperioden är enligt riksdagsbeslut numera förlängd till utgången av år 2006. Antalet ansökningar till accesstöd från enskilda abonnenter har varit mycket låg, hittills mindre än 100 miljoner. Däremot har efterfrågan på det kommunala stödet varit betydande, och det finns stor risk att den tillgängliga ramen inte räcker för alla önskvärda insatser fram till utgången av år 2006.

För att göra den av riksdagen beslutade stödperioden meningsfull anser motionärerna att det nu är motiverat att omfördela ytterligare 0,5 miljarder av avsatta medel för accessnäten till kommunernas bredbandsutbyggnad i de områden där marknaden inte klarar detta.

Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för år 2004 redovisade regeringen att av den totala ramen på 3,2 miljarder kronor, som avsatts för att anlägga IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet, hade till kommunerna fördelats 1,2 miljarder kronor för stöd till områdesnät och 0,4 miljarder kronor för stöd till stomnät. Återstoden, 1,6 miljarder kronor, hade reserverats för skattereduktion för höga anslutningskostnader. Dessa medel hade emellertid inte utnyttjats i beräknad omfattning.

Mot den bakgrunden föreslog regeringen att en viss del av medlen i stället skulle få disponeras av kommunerna för att stimulera den fortsatta bredbandsutbyggnaden. Förslaget innebar att 250 miljoner kronor för år 2004 och 250 miljoner kronor för år 2005 omdisponerades till att användas av kommunerna för att anlägga IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Utskottet hade ingen erinran mot detta.

I motion 2004/05:T358 (c) föreslås att ytterligare 0,5 miljarder kronor skall omfördelas till kommunernas bredbandsutbyggnad.

Utskottet vill erinra om att regeringen har skapat en ny struktur för det IT-politiska arbetet. En IT-politisk strategigrupp har inrättats inom Näringsdepartementet med uppgift att verka rådgivande och pådrivande när det gäller IT-politiska frågor både internt inom Regeringskansliet och externt gentemot andra organisationer.

Utskottet, som förutsätter att frågan om den fortsatta bredbandsutbyggnaden kommer upp i samband med beredningen av den aviserade propositionen om IT-politiken våren 2005, får då anledning att återkomma i frågan. *Motion 2004/05:T358 (c)* avstyrks mot den bakgrunden.

Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Regeringens förslag

Från anslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* finansieras ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget.

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 2005.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen för budgetåret 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisar anslag enligt regeringens förslag. Det innebär att 31,6 miljarder kronor fördelas till olika ändamål inom utgiftsområdet, varav merparten till byggande och underhåll

av vägar och järnvägar. Utskottet föreslår vidare att riksdagen godkänner regeringens förslag till olika låneramar för att genomföra angelägna satsningar inom väg- och järnvägsområdet. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag om alternativa anslagsberäkningar avstyrks.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i tidigare avsnitt under behandlingen av politikområdena Transportpolitik respektive IT, elektroniska kommunikationer och post redovisat regeringens och motionärernas förslag till ekonomiska förutsättningar för budgetåret 2005. Utskottet har därvid redogjort för sina ställningstaganden för de olika anslagen. Av detta följer att utskottet anser att riksdagen för budgetåret 2005 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i *bilaga 2*.

Utskottet har heller ingen erinran mot propositionens förslag att regeringen för år 2005 får besluta om

dels en låneram i Riksgäldskontoret om högst 6 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen m.m., *dels* en låneram i Riksgäldskontoret om högst 400 000 000 kr till prioriterade vägprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition,

dels en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar m.m.,

dels en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 500 000 000 kr till prioriterade järnvägsprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition,

dels en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan.

Med de motiveringar som redovisats i det föregående avstyrker utskottet motionerna:

- 2004/05:T437 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2004/05:T446 av Sven Bergström (c)
- 2004/05:T459 yrkandena 6 och 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2004/05:T468 yrkande 36 av Erling Bager m.fl. (fp).

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes 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), Björn Hamilton (m) och Carl-Axel Roslund (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

2004/05:T464 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) samt avslår motionerna

2004/05:T459 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och

2004/05:T468 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

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 prioritering 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 glest befolkat 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.

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

2004/05:T468 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp) samt avslår motionerna

2004/05:T459 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och

2004/05:T464 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Ställningstagande

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 verklig 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.

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

2004/05:T459 yrkande 1 av Johnny Gylling m.fl. (kd) och avslår motionerna

2004/05:T464 yrkandena 1 och 2 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och 2004/05:T468 yrkande 6 av Erling Bager m.fl. (fp).

Ställningstagande

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 brustit 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.

4. Europavägsklassning av riksväg 45, punkt 12 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Björn Hamilton (m), Runar Patriksson (fp), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Sven Bergström (c) och Carl-Axel Roslund (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Europavägsklassning av riksväg 45. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T231 av Håkan Larsson och Kenneth Johansson (c),

2004/05:T350 av Dan Kihlström m.fl. (kd),

2004/05:T420 av Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström (m),

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 18,

2004/05:T510 av Per Erik Granström m.fl. (s),

2004/05:T516 av Christer Winbäck och Marita Aronson (fp) yrkande 1 och

2004/05:N414 av Runar Patriksson och Anita Brodén (fp) yrkande 14.

Ställningstagande

FN-organet ECE har kommit överens om en standard för Europavägsnätet. Det finns tre klassificeringar.

1. Motorways
2. Express roads
3. Ordinary roads

Helst ser ECE att internationella vägar är motorvägar eller expressvägar, men det är inget ovillkorligt krav för att en väg skall kunna klassificeras som Europaväg. Enligt ECE:s kontor i Genève föreligger inget hinder för den svenska regeringen att ansöka om att riksväg 45 skall klassificeras som Europaväg. Villkoret är att regeringen har för avsikt att uppgradera vägen till Europavägsstandard i framtiden, om det är nödvändigt. Eftersom det finns tre alternativa klasser för Europavägsstandard måste detta tolkas som att standarden kan anpassas efter bl.a. trafikmängd och trafiksäkerhetskrav. Den föreslagna ombyggnaden mellan Göteborg och Trollhättan får ses som en standardhöjning anpassad till dessa båda krav. På andra sträckor där trafikmängden är mindre kan det ställas lägre krav. En klassificering av riksväg 45 till Europaväg skall därför inte i första hand ses som en signal till en omedelbar upprustning. Det viktiga är att den blir ett stråk som i framtiden kan sammanbinda Nordkap med Sicilien och göra norra Skandinavien synligt på Europakartan. Det är även viktigt att ett beslut om att ansöka om en klassificering av riksväg 45 till Europaväg fattas i samband med transportinfrastrukturplanen för perioden 2004–2015, då det är svårt att aktualisera frågan i något annat sammanhang. Den föreslagna kraftiga satsningen på en upprustning av vägen mellan Göteborg och Trollhättan visar regeringens goda vilja att trafik-anpassa stråket. Därmed är tiden inne att omedelbart göra en ansökan om klassificering av riksväg 45 till Europaväg. Detta bör ges regeringen till

käna. Därmed tillstyrks de behandlade motionerna om Europavägsklassning av riksväg 45.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (c)

av Sven Bergström (c).

Centerpartiet vill se ett väl utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter. Med hänsyn till att riksdagen under våren 2005 avser att behandla transportpolitiken med anledning av regeringens transportpolitiska proposition jämte motioner avstår jag i detta sammanhang för att utveckla Centerpartiets syn på omställningen till ett grönt transportsystem.

2. Interregional kollektiv persontrafik, punkt 10 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Björn Hamilton (m), Runar Patriksson (fp), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Sven Bergström (c) och Carl-Axel Roslund (m).

Vi anser det viktigt att persontågtrafiken mellan Stockholm och Oslo kan utvecklas. SJ AB och NSB har dock beslutat att upphöra med den reguljära genomgående tågtrafiken. Enligt vår mening är det mot denna bakgrund angeläget att skyndsamt öppna möjlighet för andra tågföretag att driva trafik på banan.

Vi anser att regeringen dels omgående bör förändra regelverket och öppna för konkurrens på järnvägssträckan Stockholm–Karlstad–riksgränsen, dels uppta förhandlingar med den norska staten om att genomföra motsvarande regelförändringar i Norge. Därefter bör en öppen anbudsupphandling genomföras gemensamt av Norge och Sverige i syfte att pröva möjligheten för tågoperatörer att erbjuda genomgående persontrafik på hela sträckan Stockholm–Oslo.

3. Interregional kollektiv persontrafik, punkt 10 (v, mp)

av Karin Svensson Smith (v) och Claes Roxbergh (mp).

Den ökade resurstilldelningen till Rikstrafiken som regeringen, Miljöpartiet och Vänsterpartiet beslutat om innebär att Rikstrafiken får ökade möjligheter att trygga samhällsviktig persontrafik. Vi anser att den extra tilldelning på 30 miljoner kronor som, i samband med budgetuppgörelsen för år 2005, tillförs

Rikstrafiken för trafikupphandling öronmärks för kollektivtrafik med tåg och buss. Vi förutsätter att detta kommer att framgå av regeringens beslut om regleringsbrev till Rikstrafiken.

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

av Elizabeth Nyström (m), Björn Hamilton (m), Runar Patriksson (fp), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Sven Bergström (c) och Carl-Axel Roslund (m).

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 långsiktsplanerna och strategierna för drift och underhåll, tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Med anledning av de i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder m.m. 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.

5. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Björn Hamilton (m) och Carl-Axel Roslund (m).

Bakgrund

En riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister beslutar den 24 november att fastställa ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten och en beräkning av statens inkomster avseende år 2005. Samtidigt fastställs utgiftstaket för staten inklusive ålderspensionssystemet vid sidan av statsbudgeten för åren 2005 och 2006.

Moderata samlingspartiet har i partimotionen 2004/05:Fi231 En politik för arbete och i kommittémotioner föreslagit en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Förslagen syftar till att bryta bidragsberoende och utanförskap, ge fler medborgare makt över den egna vardagen samt trygga goda statsfinanser och en långsiktig finansiering av välfärden. Vi vill satsa på offentliga kärnverksamheter som sjukvård, rättstrygghet och skola i stället för på bidragssystemen.

Moderata samlingspartiet 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 tillfredsställande sätt 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 det Moderata samlingspartiets alternativet till politik inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vår politik finns, som framgått, närmare utvecklad i partimotion 2004/05:Fi231 och i kommitémotionerna 2004/05:T437 och 2004/05:T464.

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. Vägnätets förfall måste få ett slut. Investeringar i infrastrukturen skall göras med utgångspunkt i de krav som verkligheten ställer, inte i partipolitiska taktiska överväganden. Varje trafikslag har sina fördelar, och för att de skall kunna utvecklas på bästa möjliga sätt bör de ges rimliga konkurrensvillkor. Bristen på fungerande infrastruktur lägger hinder i vägen för utvecklingen. I storstadsområdena leder det till att tillväxten hämmas. I glesbygden är en otillförlitlig infrastruktur ett skäl till att människor och företag tvingas flytta.

Infrastrukturen påverkar alla människor i såväl arbetsliv som privatliv. De infrastruktuursatsningar 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 2 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. Dessutom kan statsbidraget till enskilda vägar ökas, vilket ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationer och ökad vardagstrygghet.

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 angelägen. 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. För att förhindra ytterligare försämringar av de enskilda vägarna vill vi att anslagsposten höjs med ca 180 miljoner kronor per år. Höjningen av medelsramen skall användas för satsningar på höjd bärighet och en höjning av de generella bidragen till de enskilda vägarna. Ansvaret för broar – vilka ofta är kostnadskrävande – på enskilda vägar bör överföras till staten.

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 spåraneläggningarna 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. Trafikslagens kostnader skall så långt det är möjligt bäras av den egna verksamheten. Därför bör enligt vår uppfattning drift- 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 65 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. En effektivisering och besparing bör ske genom att hela Banverkets produktion upphandlas.

Övriga områden

Anslaget för ersättning för fritidsbåtsändamål är, menar vi, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet med en endast begränsad koppling till fritidsbåtar. Det bör därför för nästa budgetår minskas med 30 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Sjöfartsverkets kostnader bör generellt kunna minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten. Vi anser vidare att statens engagemang i Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) bör avvecklas.

Staten har under många år lämnat ersättning till Posten 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 vare sig att det är Posten AB som ska 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. Ett grundläggande krav måste därför vara att kraven på kassaservice definieras till omfång och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprät-

tas 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.

Enligt vår uppfattning bör statligt företagsstöd inte lämnas till svenska rederier. Rederinämnden blir därigenom överflödig. Vi föreslår därför en minskning av anslaget i förhållande till regeringens budgetproposition med 1,4 miljoner kronor.

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 tio miljoner kronor mindre i anslag.

6. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (fp)

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

Folkpartiet liberalernas budgetförslag för år 2005 syftar till att förändra de ekonomiska förutsättningarna så att en högre stabil tillväxt uppnås och att den dryga miljon människor som står utanför arbetsmarknaden får en möjlighet att komma in och bidra med en egen arbetsinsats. För att åstadkomma detta är det nödvändigt att fler arbetar och att statsskulden minskar. Ett viktigt verktyg för att uppnå detta är sänkta skatter på arbete och företagande. Våra utgiftsökningar avser främst bistånd, rättssäkerhet, utbildning, vård och omsorg samt förbättringar för handikappade. Vi uppnår utrymme för detta bl.a. genom åtgärder mot ohälsan och en reformerad arbetsmarknadspolitik.

Vårt förslag till utgiftsram för utgiftsområde 22 har emellertid avstyrkts av finansutskottet i budgetprocessens första steg. Då Folkpartiet liberalernas 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 Kommunikationer.

Vägar och järnvägar har under flera decennier eftersatts vad avser såväl underhåll som utbyggnad av ny infrastruktur. Underhåll och utbyggnad av infrastruktur är en förutsättning för ökad tillväxt, förbättrad miljö och ökad trafiksäkerhet. Regeringens blockering inför alternativa finansieringslösningar leder till färre investeringar i en tid när dessa borde vara betydligt fler. Den totala investeringsvolymen för perioden 2004–2015 blir därmed avsevärt lägre än den annars skulle ha kunnat bli. Det innebär också att flera investeringar för att bygga bort flaskhalsar i våra tillväxtregioner, samt den bärighetshöjande tjälsäkringen i skogslänen, inte kommer till stånd i tid, och att andra viktiga investeringar trängs undan ur planerna för den nu påbörjade tolvårsperioden. Folkpartiet liberalerna förordar alternativa finansieringsformer som skulle kunna medge ytterligare 6 miljarder kronor till väginvesteringar under perioden. För 2005–2007 föreslås 1,45 miljarder kronor mer i anslag till vägar.

7. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

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, vänsterpartiser och miljöpartiser – har genom förslag till ramar för de olika utgiftsområdena samt beräkningen av statens inkomster ställt sig bakom en annan inriktning av politiken i det 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.

Åtgärder i trafikens infrastruktur

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 1,7 miljarder kronor mer i anslag än vad regeringen föreslagit. Av detta reserveras 800 miljoner kronor till ett förbättrat vägunderhåll. För budgetåret 2005 innebär detta att anslaget till väghållning och statsbidrag höjs med 400 miljoner kronor. Kristdemokraterna anser vidare att anslagsposten för drift och byggande av enskilda vägar bör öka med 10 %, vilket innebär en medelshöjning med 66 miljoner kronor till sammanlagt 729 miljoner kronor för år 2005.

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 2005 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 100 miljoner kronor bör avsättas i ett nytt anslag för detta ändamål. För flyget är den mest angelägna statliga åtgärden att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen.

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 2005 möjligt att uppnå en besparing med sammanlagt 58 miljoner kronor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Minskningen bör fördelas på anslagen till Banverket, Rikstrafiken, SIKÅ, Post- och telestyrelsen samt på anslagen för VTI och informationsteknik.

8. Anslag m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 16 (c)

av Sven Bergström (c).

Bakgrund

I riksdagen finns en majoritet – bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister – för förslagen i budgetpropositionen för budgetåret 2005 om ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena samt beräkningen av statens inkomster avseende år 2005 i den statliga budgeten. Samma majoritet har också uttalat sitt stöd gällande beräkningen av det offentliga utgiftstaket samt förslaget om preliminära utgiftstak för åren 2005 och 2006.

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 skolan till myndigheter måste vikten av företagande och företagssamhet 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 hanteras 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 samhällsekonomisk effektiv och långsiktig 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 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 2005 bör räknas upp med 250 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 till 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 (private public 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 för 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 35 miljoner kronor.

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.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2004/05:1 Utgiftsområde 22
Kommunikationer

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för 2004 (prop. 2004/05:1 utg. omr. 22)

1. att riksdagen godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 6 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen m.m.
2. att riksdagen godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 400 000 000 kr till prioriterade vägprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition.
3. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 49 600 000 000 kr efter 2005.
4. att riksdagen godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar m.m.
5. att riksdagen godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 500 000 000 kr till prioriterade järnvägsprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition.
6. att riksdagen godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan.
7. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 22 000 000 000 kr efter 2005.
8. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter 2005.
9. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för 2005 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

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 2005 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.
12. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2005–2007.
13. att riksdagen godkänner att högst 19 500 000 kr av inflytande farledsavgifter för 2005 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd.
14. 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.
15. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2005 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.
16. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2005–2007.
17. att riksdagen godkänner att avgifter får tas ut för Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten.
18. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 2 450 000 000 kr för perioden 2006–2010.
19. att riksdagen godkänner att målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.
20. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kr under 2006–2009.
21. att riksdagen för budgetåret 2005 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med uppställningen under avsnitt 1.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T203 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.

2004/05:T204 av Tobias Billström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om grävandet av Citytunneln i Malmö.

2004/05:T206 av Lars-Ivar Ericson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av infrastrukturen i Blekinge.

2004/05:T209 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (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 kan finansieras enligt PPP-modellen.

2004/05:T210 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (m):

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

2004/05:T211 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.

2004/05:T219 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.

2004/05:T220 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2004/05:T225 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga klart E 6 genom Bohuslän till år 2007.

2004/05:T227 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det är angeläget att Gräsbovägen, dvs. del av väg 858 sträckan Siggborg i Nora socken–Östervåla i Heby kommun, rustas upp.

2004/05:T229 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

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

2004/05:T231 av Håkan Larsson och Kenneth Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en upprustning av riksväg 45 och en uppgradering av vägen till Europaväg.

2004/05:T233 av Agneta Ringman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om cykelleder på Öland.

2004/05:T234 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja anslagen till drift och underhåll av vägnätet för väg 767 mellan Hjulsjö och Nora.

2004/05:T242 av Yvonne Ångström (fp):

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

2004/05:T255 av Peter Danielsson (m):

1. 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.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket bör ges i uppdrag att leda arbetet med att få tillstånd en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2004/05:T257 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (m):

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

2004/05:T260 av Karin Pilsäter m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 73.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Södertörnsleden och Citybanan.

2004/05:T269 av Kent Olsson (m):

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

2004/05:T270 av Kent Olsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om riksväg 45.

2004/05:T271 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheterna till att prioritera utbyggnaden av E 22:an.

2004/05:T273 av Carina Hägg m.fl. (s):

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

2004/05:T280 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra farleden till Gävle hamn.

2004/05:T283 av Stefan Hagfeldt och Gunnar Axén (m):

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

2004/05:T286 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen begär att regeringen prioriterar underhållet för att åtgärda bristerna i vägunderhållet i Norrbotten.

2004/05:T287 av Erling Wälivaara (kd):

Riksdagen begär att regeringen skyndsamt ger Banverket i uppdrag att omedelbart påbörja upprustningen av Haparandabanan.

2004/05:T288 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.

2004/05:T291 av Stefan Hagfeldt och Anna Lindgren (m):

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

2004/05:T295 av *Stefan Hagfeldt m.fl. (m, fp, kd, c)*:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Norrköpingspaketet skall genomföras så fort som möjligt.

2004/05:T298 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 utbyggnaden av förbifarten vid Sala längs riksväg 67 och 70.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggstarten för investeringar på E 18.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om väg 67, sträckan Heby–Tärnsjö.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tågtrafiken norra Mälardalen–Stockholm.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Citybanan, Mälartunneln, spåret Tomtebodavägen–Kallhäll samt fyrspårskapacitet Stockholm–Bålsta.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om slussen i Södertälje.

2004/05:T300 av *Margareta Andersson m.fl. (c, m, fp, kd)*:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att göra en samlad översyn av väg- och järnvägsanslagen till länet med syfte att tidigarelägga projekt som i nuvarande plan försenats eller flyttats utanför planen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med förslag där PPP-metoden används för att finansiera väg- och järnvägssatsningar i Jönköpings län.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att större andel av anslaget för tjälsäkring behöver komma Jönköpings län till del.

2004/05:T304 av *Lennart Kollmats och Jan Ertsborn (fp)*:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdigställandet av västkustbanan genom Halland får högsta prioritet av järnvägsinvesteringarna.

2004/05:T309 av *Kent Olsson m.fl. (m)*:

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

2004/05:T311 av Peter Danielsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträva efter att Europakorridoren från Stockholm till Hamburg via Helsingborg–Helsingör blir en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgår från en hastighetsstandard på 350 km/tim.

2004/05:T312 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.

2004/05:T313 av Christin Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om genomförandet av Europakorridoren.

2004/05:T316 av Cecilia Widegren (m):

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

2004/05:T317 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.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omprioritering av medel från järnvägs- till väginvesteringar.

2004/05:T319 av Anna Lindgren m.fl. (m):

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

2004/05:T321 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 andelen står i rimligare proportion till behovet av infrastruktursatsningar, antalet invånare och antalet olyckor.

2. 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.
3. 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.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgår från en hastighetsstandard på 350 km/tim.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2004/05:T322 av Kenneth Lantz (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utvärdering av ett tunnelbygge genom Öresund för höghastighetståg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga ett höghastighetsnät i Sverige.

2004/05:T323 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.

2004/05:T324 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 och därmed ekonomisk tillväxt samt trafiksäkerhet, 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 prioriteras.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett delprivat finansieringsalternativ (PPP) får användas för utbyggnad av E 20.

2004/05:T325 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.

2004/05:T328 av Göte Wahlström och Margareta Sandgren (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om uppvärdering av vägprojektet för väg 26/47, Mullsjö–Jönköping, i Jönköpings län.

2004/05:T332 av Rigmor Stenmark och Sven Bergström (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar för att skapa bättre möjligheter till arbetspendling mellan Gävleborgs och Uppsala län.

2004/05:T334 av Åsa Torstensson och Lars Tysklind (c, fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ombyggnad av Bohusbanan sträckan Munkedal–Strömstad.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om statens fortsatta medfinansieringsansvar för Bohusbanan efter 2007.

2004/05:T335 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en stor satsning på infrastrukturen i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att godstågsproblemen på Kontinentalbanan i Malmö snarast måste lösas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett östligt skånskt jämvägsstråk.

2004/05:T337 av Håkan Larsson och Viviann Gerdin (c):

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

2004/05:T338 av Håkan Larsson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att rusta upp hela Mittbanan för snabb tågtrafik.

2004/05:T339 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dubbelspår skall byggas längs hela sträckan Gävle–Sundsvall.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att gräva ner järnvägen genom Sundsvalls centrum.
3. 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.

2004/05:T346 av Jörgen Johansson och Kenneth Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsammans med Dalabanans intressenter snarast bör påbörja uppgraderingen av Dalabanan i enlighet med "vision Dalabanan".

2004/05:T348 av Kerstin Andersson m.fl. (s):

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

2004/05:T350 av Dan Kihlström m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Europavägsstatus för riksväg 45, Inlandsvägen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kontakter med Finland och Norge om förlängning av en kommande Europaväg, E45, från Karesuando upp till Nordkap.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hos FN:s Europakommission i Genève ansöka om att riksväg 45 samt förlängningen Karesuando-Nordkap får beteckningen E 45.

2004/05:T352 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.

2004/05:T353 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (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 kunna inrymma ombyggnad av riksväg 26 förbifart Smålandsstenar.

2004/05:T354 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vägnätet till och från Nässjö kommun måste kompletteras.

2004/05:T355 av Bengt-Anders Johansson och Magdalena Andersson (m):

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

2004/05:T357 av Eskil Erlandsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja anslagen till investering, drift och underhåll av vägnätet i Kronobergs län.

2004/05:T358 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (c):

1. Riksdagen beslutar att omfördela ytterligare 0,5 miljarder kronor av avsatta medel för accessnäten till kommunernas bredbandsutbyggnad i de områden där marknaden ej klarar detta enligt vad i motionen anförs.

2004/05:T361 av Karin Thorborg och Karin Svensson Smith (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett beslut om slussutbyggnad snarast kommer till stånd.

2004/05:T362 av Christer Nylander m.fl. (fp, m, kd, c):

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

2004/05:T365 av Sven Gunnar Persson (kd):

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

2004/05:T366 av Else-Marie Lindgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påskynda beredning och beslut om finansiering av större utbyggnader och möjliga byggstarter av vägar och järnvägar i Västra Götaland i syfte att stärka bilindustrin.

2004/05:T367 av Sven Brus och Yvonne Andersson (kd):

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

2004/05:T370 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.

2004/05:T371 av Sonia Karlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vikten av att trafiksäkerhetshöjande åtgärder på riksväg 50 i Vadstena ges särskild prioritet av Vägverket.

2004/05:T373 av Anders Bengtsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tvärleden Markaryd–Osby.

2004/05:T376 av Johan Pehrson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Örebro och Stockholm.

2004/05:T381 av Sofia Larsen (c):

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

2004/05:T382 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden och upprustningen av E 18.

2004/05:T383 av Gunnar Andrén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommunikationerna till Hallstavik och Norrtälje.

2004/05:T384 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av åtgärder beträffande järnvägen genom Sundsvalls centrum.

2004/05:T386 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (s):

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

2004/05:T387 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Susanne Eberstein (s):

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

2004/05:T394 av Claes Västerteg m.fl. (c):

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

2004/05:T405 av Lars Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning och underhåll av de halländska vägarna.

2004/05:T407 av Göran Magnusson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga en ny sluss i Södertälje kanal för att utveckla handelsjöfarten på Mälaren.

2004/05:T409 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägen Västerås–Eskilstuna.

2004/05:T411 av Sonia Karlsson och Berndt Sköldestig (s):

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

2004/05:T417 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Mora–Kristinehamn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bandelen Arvidsjaur–Jörn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Inlandsbanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om investeringar på Inlandsbanan.

2004/05:T420 av Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen tillser att riksväg 45 klassificeras som Europaväg.

2004/05:T424 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.

2004/05:T425 av Ingemar Vänerlöv (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att rusta upp Dalslands vägnät.

2004/05:T426 av Helena Bargholtz (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att snabbt rusta upp väg 73 mellan Fors och Älgviken.

2004/05:T427 av Martin Andreasson och Nina Lundström (fp):

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

2004/05:T432 av Arne Kjörnsberg m.fl. (s):

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

2004/05:T433 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av bandelen mellan Varberg och Herrljunga.

2004/05:T437 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

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

2004/05:T441 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Ostlänkens utbyggnad anpassas till europeisk höghastighetsstandard.

2004/05:T444 av Jörgen Johansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt bygga ut Södertälje sluss i enlighet med dagens krav.

2004/05:T445 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 Tomteboda–Kallhäll.

2004/05:T446 av Sven Bergström m.fl. (c):

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

2004/05:T448 av Ingemar Vänerlöv och Else-Marie Lindgren (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.

2004/05:T449 av Carina Ohlsson (s):

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

2004/05:T454 av Sverker Thorén och Agne Hansson (fp, c):

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

2004/05:T456 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge berörda myndigheter i uppdrag att tidigarelägga ombyggnaden av väg 108 och 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 Kastrup.

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om 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.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökning av anslaget till drift och byggande av enskilda vägar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Stockholmsberedningens förslag genomförs.

21. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag för budgetåret 2005 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen i motionen.

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

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bilismens positiva egenskaper för att främja frihet och välstånd bör vara i fokus för det transportpolitiska arbetet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensneutralitet mellan transportslagen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på vägnäten i storstadsregionerna.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det nationella vägnätet.

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tidigareläggning av investeringar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens inom trafikområdet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nyinvesteringar i vägar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga bort flaskhalsar i våra storstadsregioner.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den s.k. nordiska triangeln mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 uppgraderas till Europaväg.
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.
36. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning i motionen.

2004/05:T469 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att tjälsäkra de dalsländska grusvägarna.

2004/05:T471 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 förbättra trafiksituationen längs E 22 genom Blekinge.

2004/05:T473 av Torkild Strandberg (fp):

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

2004/05:T474 av Christer Nylander m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 22.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja och tidigarelägga planerade infrastruktursatsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en fast järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nya järnvägsförbindelser i Skåne.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett huvudvägnät för godstransporter i Skåne.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationerna till Sturups flygplats.

2004/05:T475 av Marie Wahlgren och Ulf Nilsson (fp):

1. 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.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda miljökonsekvenserna på längre sikt än till 2020.

2004/05:T477 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.

2004/05:T478 av Rune Berglund och Marie Nordén (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om öst-västlig transportkorridor.

2004/05:T480 av Berndt Sköldestig och Reynoldh Furustrand (s):

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

2004/05:T486 av Johan Pehrson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 18 mellan Örebro och Karlskoga.

2004/05:T491 av Tommy Ternemar m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tidigareläggning av byggstart för resecentrum i Karlstad.

2004/05:T499 av Cinnika Beiming och Tommy Waidelich (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckan Hallunda trafikplats till Morabergs trafikplats.

2004/05:T500 av Christina Axelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Södertörnsleden, som utpekad projekt, byggs och att byggstart sker snarast möjligt.

2004/05:T505 av Kenth Högström 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.

2004/05:T510 av Per Erik Granström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra beteckningen på riksväg 45 till Europaväg 45.

2004/05:T513 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dubbelspår efter södra Norrlandskusten.

2004/05:T514 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utan ytterligare fördröjning bygga ut väg E 6 till fyrfältsväg i norra Bohuslän.

2004/05:T515 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.

2004/05:T516 av Christer Winbäck och Marita Aronson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 (Inlandsvägen) bör ges status av Europaväg.
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 att Europaväg 6 byggs ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av riksväg 40.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en vägsträckning in mot Göteborgs hamn.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny förbindelse över/under Göta älv.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckorna Borås–Trollhättan väg 180, Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av Västlänken.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Bohusbanan.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägar och järnväg i Dalsland.

2004/05:T517 av Anne-Marie Ekström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Försvarsmakten förmås att avstå från marken där I 15:s skjutfält var beläget.

2004/05: MJ437 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av infrastruktursatsningar.

2004/05: N238 av Chatrine Pålsson (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om förbättrade kommunikationer.

2004/05: N239 av Stefan Attefall m.fl. (kd):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ökade statliga infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att öka resurserna till infrastruktursatsningar genom public-private partnership-lösningar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om utbyggnaden av infrastrukturen i Stockholms stad.

2004/05: N241 av Gunnar Andrén m.fl. (fp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsa på bra infrastruktur där det har störst tillväxteffekt.

2004/05: N257 av Håkan Larsson m.fl. (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla kommunikationerna i Norrland.

2004/05: N349 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

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

2004/05: N401 av Anita Brodén m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utökade infrastruktursatsningar i Västsverige.

2004/05: N403 av Christer Nylander m.fl. (fp, kd, m, c):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioriteringar som görs i RTI-planen bör öka i samband med fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på skånsk infrastruktur.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en tidtabell för byggandet av en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, den s.k. HH-tunneln.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av E 22.

2004/05:N404 av Nils-Erik Söderqvist m.fl. (s):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av infrastruktur för tillväxt och utveckling.

2004/05:N409 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade statliga investeringar i vägar och kollektivtrafik i Stockholms län.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad kapacitet över Mälarsaltsjösnittet för både väg- och järnvägstrafiken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en komplett ringled runt Stockholms innerstad.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 73 mellan Fors och Älgviken, förstärkta östvästliga vägförbindelser på Södertörn samt dubbelspår på hela järnvägssträckan Älvsjö–Nynäshamn.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om motorvägsstandard på hela E 18 Stockholm–Norrtälje, utbyggnad av riksvägarna 76 och 77 i Roslagen samt utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholms läns nordostkommuner.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av tvärförbindelser i Stockholmsregionen, bl.a. Kymplingelänken, Huvudstaleden och Södertörnsleden.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förstärkt infrastruktur för hamnar och kanaler i Stockholms län.

2004/05:N414 av Runar Patriksson och Anita Brodén (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på vägnätet, järnvägen, IT, postservicen, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att klassa Dalsland som skogslän.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 (Via Lappia) blir E 45 från Göteborg till Karesuando.

BILAGA 2

Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning.

Belopp i 1000-tal kronor

Politikområde Anslag	Utskottets förslag
36 Transportpolitik	
1 Vägverket: Administration	939 219
2 Väghållning och statsbidrag	16 607 522
3 Banverket: Administration	771 897
4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 196 512
5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	250 000
6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71 000
7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 660
8 Sjöfartsregistret	5 786
9 Rederinämnden: Administration	1 425
10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81 100
11 Rikstrafiken: Administration	19 702
12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	823 000
13 Viss internationell verksamhet	2 500
14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34 600
15 Statens institut för kommunikationsanalys	53 173
16 Järnvägsstyrelsen	42 000
37 IT, elektronisk kommunikation och post	
1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	14 662
2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	122 484
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.	23 250
Summa för utgiftsområdet	31 666 492

BILAGA 3

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2005 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1000-tal kronor

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:1 Vägverket: Administration	(ram)	939 219		-50 000		-65 000
36:2 Våghållning och statsbidrag	(ram)	16 607 522	+2 000 000	+450 000	+400 000	+250 000
36:3 Banverket: Administration	(ram)	771 897	-65 000	-75 000	-50 000	-35 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	(ram)	11 196 512			-300 000	-250 000
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	(ram)	250 000				
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	(obet.)	71 000	-30 000			
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	(obet.)	62 660				
36:8 Sjöfartsregistret	(ram)	5 786				
36:9 Rederinämnden: Administration	(ram)	1 425	-1 425			
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	(obet.)	81 100		+5 000		
36:11 Rikstrafiken: Administration	(ram)	19 702			-1 000	
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	(ram)	823 000				
36:13 Viss internationell verksamhet	(ram)	2 500				
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	(ram)	34 600			-1 000	
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	(ram)	53 173			-2 000	

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:16 Järnvägsstyrelsen	(ram)	42 000	-10 000			
36:17 Infrastrukturbolag, räntekostnader	(ram)					+500 000
36:18 Rikstrafiken, trafikupphandling av kollektivtrafik i glesbygd	(ram)					+100 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	(ram)	14 662			-1 000	
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	(ram)	122 484				
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)	23 250			-3 000	
Summa		31 666 492	+1 493 575	+330 000	+42 000	+500 000