



Utgiftsområde 22 Kommunikationer – tilläggsbudget för år 2003 samt radiokommunikation för trygghet och säkerhet

Till finansutskottet

Inledning

Finansutskottet beslöt den 29 april 2003 att bereda övriga berörda utskott tillfälle att yttra sig över 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) om tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2003 (yrkandena 9–42) och de motioner som kan komma att väckas, allt i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet yrkandena 30–32 och 40 (delvis) i propositionens förslag till riksdagsbeslut, innebärande

30. att riksdagen bemyndigar regeringen att 2003 låta Vägverket förvärva en konferens- och museianläggning i Borlänge för högst 46 000 000 kr,

31. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003, för det under utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 13 700 000 000 kr efter 2003,

32. att riksdagen godkänner att regeringen 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 050 000 000 kr för Botniabanan AB för de första och andra utbyggnadsetapperna mellan Örnsköldsvik och Husum respektive Nyland och Örnsköldsvik, för den tredje utbyggnadsetappen på delen Husum–Nordmaling samt för planeringsarbete för den återstående delen av den tredje utbyggnadsetappen Nordmaling–Umeå,

40. (delvis) att riksdagen godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag, som står till regeringens disposition, enligt specifikation i tabell 2.1 i propositionen.

Vidare behandlar utskottet i detta sammanhang motion 2002/03:Fi22 av Allan Widman och Marie Wahlgren (båda fp).

Regeringens förslag om tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2003 innebär att ett nytt ramanslag för gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet anvisas under utgiftsområde 22 Kommunikationer. Förslaget har betydelse för behandlingen av Riksdagens revisorers förslag (2002/03:RR13) angående radiokommunikation för trygghet och säkerhet. Mot denna bakgrund behandlar trafikutskottet i detta yttrande även Riksdagens revisorers förslag, innebärande att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad revisorerna anför om

1. underlag för beslut om att inleda upphandling samt fördjupat underlag för användarnas beslut om anslutning och möjlighet att realisera ett nytt systems fördelar,
2. hantering och redovisning av den ekonomiska risken med ett statligt ägande av systemets gemensamma delar,
3. säkerställande av goda kommunikationsmöjligheter under utbyggnaden av ett nytt system,
4. samordning av ärendet med andra länder.

Vidare behandlar trafikutskottet i detta yttrande två följdmotioner till revisorernas förslag samt en motion från allmänna motionstiden hösten 2002 med anknytning till ärendet. Det gäller motionerna 2002/03:Fö269 av Kenth Högström (s), 2002/03:Fö3 av Else-Marie Lindgren och Ragnwi Marcelind (båda kd) samt 2002/03:Fö4 av Allan Widman m.fl. (fp).

Trafikutskottet överlämnar i detta yttrande, under förutsättning av finansutskottets medgivande, Riksdagens revisorers förslag angående gemensam radiokommunikation för trygghet och säkerhet samt de ovan angivna motionerna i ärendet.

Tilläggsbudget för år 2003 – utgiftsområde 22

Kommunikationer

1 Ändrad ram och ändrade anslag

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen på tilläggsbudget för budgetåret 2003 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt anvisar ändrade och nya anslag i enlighet med specifikation i tabell 2.1 i propositionen.

I fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer föreslår regeringen förändringar i enlighet med följande tabell.

Anslagsnummer	Belopp enligt statsbudgeten 2003, tkr	Förändring av ram/anslag, tkr	Ny ram/Ny anslagsnivå, tkr
22 Kommunikationer	25 858 344	-500 650	25 357 694
36:2 Väghållning och statsbidrag	14 923 449	-408 000	14 515 449
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	7 063 972	-84 000	6 979 972
36:5 Ersättning till Statens Järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m.	45 000	-8 000	37 000
37:2 Upphandling av samhällsättaganden	153 484	-8 000	145 484
37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet, ramanslag (nytt anslag)	0	7 350	7 350

Som framgår av tabellen innebär regeringens förslag att den totala ramen för utgiftsområdet minskar med drygt 500 miljoner kronor. Den största förändringen sker på anslagen *Väghållning och statsbidrag* och *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* som i regeringens förslag minskas med sammanlagt 500 miljoner kronor för att medverka till ett lägre utgiftstryck på statsbudgeten under innevarande år.

Regeringen föreslår därutöver två omfördelningar mellan utgiftsområde 22 Kommunikationer och andra utgiftsområden. För det första minskas det inom utgiftsområde 22 Kommunikationer uppförda anslaget *Upphandling av samhällsättaganden* med 8 miljoner för att finansiera ökade kostnader på det inom utgiftsområdet 9 Hälsovård uppförda anslaget *Bilstöd till handikappade*. För det andra tillförs utgiftsområde 22 Kommunikationer drygt 7 miljoner kronor till det nya anslaget *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* för att en upphandling av ett nationellt kommunikationssystem för skydd och säkerhet skall kunna inledas. Vidare föreslås en omfördelning inom utgiftsområdet: anslaget *Ersättning till Statens Järnvägar för kostnader i*

samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m. minskas med 8 miljoner kronor för att finansiera en ökning av anslaget *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* med motsvarande belopp, eftersom ansvaret för Sveriges Järnvägsmuseum överförs från affärsverket Statens järnvägar till Banverket.

Motionsförslag

Allan Widman och Marie Wahlgren (båda fp) föreslår i motion 2002/03:Fi22 att riksdagen uttalar att den helt står bakom statens avtal med Malmö kommun och Region Skåne gällande produktionen av Citytunneln i Malmö och att statens andel i projektet skall utbetalas i en sådan takt att projektet inte riskerar några förseningar. Motionärerna anför vidare att Citytunneln i Malmö inte uttryckligen bör anges som sparobjekt.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändrade och nya anslag för budgetåret 2003 avseende utgiftsområde 22 Kommunikationer (punkt 40 delvis).

Såvitt gäller frågan om Citytunneln har ansvarigt statsråd Ulrica Messing i en interpellationsdebatt den 29 april 2003 angivit att regeringen inte har någon avsikt att frångå det avtal om Citytunneln i Malmö som ingicks i augusti 2001. Statsrådet angav sig även beredd att verka för att Citytunneln genomförs så fort som möjligt samt klargjorde att medfinansieringen från kommunen och regionen innebär att medel finns för att starta genomförandet av Citytunneln. Vidare meddelades att när regeringen fastställer Banverkets investeringsplan omkring kommande årsskifte kommer takten för statens finansiering att klarläggas närmare. Enligt utskottets mening synes därmed inte någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionsförslagen vara erforderlig. Trafikutskottet föreslår därför att finansutskottet avstyrker motion 2002/03:Fi22.

I detta sammanhang vill trafikutskottet påminna om att det tidigare (ytt-rande 2000/01:TU2y), med anledning av regeringens förslag till tilläggsbud-get, noterat att informationen om konsekvenserna av regeringens förslag varit begränsad. Utskottet konstaterar att regeringens proposition inte heller detta år ger en tydligt konsekvensbeskrivning av samtliga förslag, trots att vissa av de föreslagna förändringarna av anslagsnivåerna inte är oväsentliga. Mot denna bakgrund menar utskottet att det är angeläget att förslag om förändrade medelsanvisningar av väsentlig omfattning i framtiden åtföljs av konsekvensbeskrivningar.

2 Vägverkets förvärv av en konferens- och museianläggning

Bakgrund

Vägverket har ett leasingavtal för konferens- och museianläggningen Pylonen i Borlänge. Avtalet löper t.o.m. år 2012, då Vägverket kan överta anläggningen för noll kronor. Vägverket har nu erbjudits att förvärva anläggningen för 46 miljoner kronor. Ett köp av anläggningen i stället för leasing uppges innebära en lägre kostnad för staten. Besparingen beräknas uppgå till 9 miljoner kronor över den återstående avtalsperioden.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att 2003 låta Vägverket förvärva konferens- och museianläggningen Pylonen i Borlänge för högst 46 000 000 kr. Förvärvet av anläggningen förutsätts finansieras med lån i Riksgäldskontoret inom den ram som riksdagen tidigare beslutat om för 2003.

Trafikutskottets ställningstagande

Att bedriva konferensverksamhet ingår inte i Vägverkets kärnverksamhet. Med hänsyn tagen till att den aktuella anläggningen ligger i anslutning till Vägverkets lokaler och används i Vägverkets ordinarie verksamhet har utskottet dock inget att erinra mot regeringens förslag och föreslår därför att finansutskottet tillstyrker detta (punkt 30).

3 Tunnel genom Hallandsås

Bakgrund

Riksdagen har tidigare bemyndigat regeringen att år 2003 för anslaget *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 9 200 miljoner kronor. Banverket kommer under år 2003 att träffa ett avtal med ett konsortium för utbyggnaden av tunnlar genom Hallandsås. Kostnaderna för att färdigställa tunnlarna har beräknats till 4 500 miljoner kronor. Regeringen har inte tidigare inkluderat dessa framtida kostnader vid beräkningen av föreslagna bemyndiganden för ovan nämnt anslag.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att för anslaget *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser

som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 13 700 miljoner kronor efter 2003.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har för sin del inget att erinra mot regeringens förslag och föreslår därför att finansutskottet tillstyrker detta (punkt 31). Utskottet konstaterar samtidigt att storleken på Banverkets beställningsbemyndiganden kommer att uppgå till en omfattande medelsram. Trafikutskottet ser därför fram emot att regeringen, som utlovats i budgetpropositionen för 2003, återkommer till riksdagen med information om hur beställningsbemyndiganden skall beräknas i framtiden.

4 Botniabanan

Bakgrund

Riksdagen har lämnat regeringen bemyndigande 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 prisnivå den 1 januari 1997. Kostnaderna för utbyggnaden har efter avtalets ingång beräknats bli ca 1 500 miljoner kronor högre i prisnivå 1 januari 2001. Utbyggnaden skall finansieras genom lån i Riksgäldskontoret som skall återbetalas på 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 en miljon kronor.

Riksdagen har tidigare (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:TU1, rskr. 2002/03:69) bemyndigat regeringen att för år 2003 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 25 000 miljoner kronor efter år 2003. Riksdagen har även bemyndigat regeringen att besluta om en låneram om 10 400 miljoner kronor för Botniabanan AB för den första och andra utbyggnadsetappen samt för planeringsarbeten på den tredje och återstående etappen Husum–Umeå (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125). Regeringen beslutade den 30 maj 2002 om tillåtlighet enligt miljöbalken för Botniabanan etapp 3, delen Husum–Nordmaling, vilken inte inkluderats i av regeringen tidigare föreslagna låneramar för utbyggnaden av Botniabanan.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att regeringen 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 050 miljoner kronor för Botniabanan AB för de första och andra etapperna mellan Örnsköldsvik och Husum respektive Nyland och Örnsköldsvik, för den tredje utbyggnadsetappen på delen Husum–Nordmaling samt för planeringsarbeten för den återstående delen av den tredje utbyggnadsetappen Nordmaling–Umeå.

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet har för sin del inget att erinra mot regeringens förslag och föreslår därför att finansutskottet tillstyrker detta (punkt 32).

Radiokommunikation för trygghet och säkerhet

Bakgrund

Inledning

Frågan om ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydds- och säkerhetsaktörer har varit föremål för behandling i såväl riksdag som regering sedan början av 1990-talet. Diskussionen kring ett sådant gemensamt radiokommunikationssystem har förts mot bakgrunden av att ett stort antal aktörer från såväl den offentliga som den privata sektorn arbetar med uppgifter som på olika sätt bidrar till samhällets skydd och säkerhet, och att effektiv kommunikation mellan dessa aktörer är en förutsättning för att verksamheten skall kunna fungera effektivt och med hög tillförlitlighet. Det har argumenterats att ett nytt gemensamt radiokommunikationssystem skulle ha fördelarna att underlätta kommunikation mellan dessa aktörer, samtidigt som det ger skydds- och säkerhetsaktörerna även andra fördelar genom att det erbjuder funktionalitet som inte finns i de äldre systemen.

Riksdagens tidigare ställningstaganden

I riksdagen har frågan aktualiserats vid ett antal tillfällen sedan den första motionen i ämnet lämnades i början av 1994. Motionsyrkandet, med innebörden att regeringen borde ålägga vissa myndigheter att inleda ett samarbete i syfte att utarbeta en kravspecifikation för ett av staten ägt och för brukarna gemensamt radiokommunikationssystem att använda i krig och fred, avstyrktes vid detta tillfälle av trafikutskottet med hänvisning till att berörda myndigheter förutsattes ta till vara de möjligheter till effektivitetsvinster som förväntades uppkomma.

Med anledning av motionsförslag behandlades ärendet i försvarsutskottet i april 2000, april 2001 och november 2001. I försvarsutskottets betänkande Samhällets säkerhet (bet. 2001/02:FöU10) utgick utskottet bl.a. ifrån att inriktningen fortsatt skall vara att få till stånd ett landstäckande gemensamt system för radiokommunikation. Utskottet föreslog att detta skulle ges regeringen till känna, vilket blev riksdagens beslut.

Då polisen är en av de tilltänkta viktigare användarna av ett gemensamt radiokommunikationssystem har även justitieutskottet behandlat frågan, senast under våren 2003. Justitieutskottet avstyrkte därvid motionsförslag om polisens kommunikationsutrustning med hänvisning till pågående beredningsarbete och att utskottet tidigare understrukit att det är angeläget att polisen ges erforderligt stöd i arbetet med att utveckla ett nytt radiokommunikationssystem och ges möjlighet att finansiera ett sådant.

Tidigare utredningar

Efter en utredning som Rikspolisstyrelsen utfört på regeringens uppdrag 1995–1996 tillsattes Utredningen om gemensam radiokommunikation (UGR), som i december 1998 presenterade betänkandet Ett tryggare Sverige (SOU 1998:143). UGR-utredningen följdes av att regeringen i augusti 2000 gav Statskontoret i uppdrag att förbereda och genomföra en upphandling av ett gemensamt radiokommunikationssystem. På Statskontorets begäran avbröt regeringen upphandlingen i november 2001 eftersom de nödvändiga förutsättningarna för att gå vidare i upphandlingen inte förutsågs finnas. Samtidigt tillsattes en förhandlingsman av regeringen, med uppdrag att presentera modeller för finansiering av ett gemensamt system utifrån användarnas vilja att använda systemet och finansiera den föreslagna utbyggnaden. Förhandlingsmannen föreslog i mars 2002 att regeringen skulle tillsätta en kommitté med ansvar för att genomföra upphandlingen.

RAKEL

Regeringen beslutade den 10 juni 2002 att tillsätta en kommitté med uppgift att dels presentera ett underlag till regeringsbeslut om att genomföra en upphandling och teckna avtal för ett gemensamt radiokommunikationsnät för skydd och säkerhet, dels, efter beslut av regeringen, genomföra en sådan upphandling. Kommittén, som antagit namnet Radiokommunikation för effektiv ledning (RAKEL), har avlämnat betänkandet Trygga medborgare – säker kommunikation (SOU 2003:10). I betänkandet anges att ett gemensamt radiokommunikationssystem är angeläget för att stärka medborgarnas trygghet och att det finns så allvarliga brister i de nuvarande systemen att det är nödvändigt att vidta åtgärder genom att nu påbörja en utbyggnad av ett nytt system. Mot denna bakgrund föreslås att regeringen uppdrar åt RAKEL att genomföra upphandlingen av ett nationellt gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet samt att utgångspunkterna bör vara bl.a. att

- det gemensamma systemet skall vara rikstäckande, men att fjällvärlden undantas inledningsvis,

- redan investerad infrastruktur bör användas så långt som möjligt,
- användarna av systemet bör vara skydds- och säkerhetsmyndigheterna men att andra samhällsviktiga aktörer skall få tillgång till systemet vid särskilda händelser,
- staten skall äga systemet och en förvaltningsorganisation skall utöva ägarskapet, inneha aktuella frekvenstillstånd, svara för drift och underhåll samt tillhandahålla tjänsterna till användarna.

RAKEL gör bedömningen att utbyggnaden bör ske under 2004–2009 samt beräknar den totala investeringskostnaden till ca 2 300 miljoner kronor. Kommittén beräknar vidare den årliga driftskostnaden till ca 500 miljoner kronor när systemet är fullt utbyggt. Mot denna bakgrund föreslås en finansieringsmodell för utbyggnaden och driften genom ett avgiftssystem och vissa omprioriteringar inom berörda utgiftsområden. För att RAKEL skall kunna inleda en upphandling måste ett regeringsbeslut fattas därom.

2003 års ekonomiska vårproposition

Regeringen föreslår i den ekonomiska tilläggsbudgeten att 7,4 miljoner kronor avsätts för att inleda en upphandling av ett gemensamt radiokommunikationssystem. Regeringen anger samtidigt att den avser återkomma i budgetpropositionen för 2004 om finansieringen av uppbyggnaden av hela systemet.

Redovisning av RAKEL

Som representanter för RAKEL utfrågades särskilde utredaren Jan Bergqvist och huvudsekreteraren Ulrika Barklund Larsson av trafikutskottet den 13 maj 2003. Vid utfrågningen klargjorde Jan Bergqvist att stor vikt lagts vid att utgå från användarnas krav på ett nytt system, och att därmed inte förespråka särskilda tekniska lösningar. Val av teknik är en fråga som kommer att klargöras först vid en eventuell upphandling. Ytterligare en utgångspunkt har varit att beakta hela skydds- och säkerhetssektorn och att inte fokusera på enskilda aktörer.

Vidare redogjordes för ett antal problem med de kommunikationssystem som för närvarande används av skydds- och säkerhetsaktörer. Vid ett flertal incidenter har det visat sig att dessa kan störas, avlyssnas eller överbelastas. Att olika aktörer använder sig av olika system har ytterligare försvårat skydds- och säkerhetsaktörernas arbete i sådana situationer där samarbete är en förutsättning för en god insats. Enligt RAKEL:s bedömning är EU-toppmötet i Göteborg ett exempel på en situation där radiokommunikationen inte fungerat tillfredsställande och därmed ytterligare försvårat en allvarlig situation.

I övrigt redovisades de förslag som RAKEL förelagt regeringen för en utbyggnad av ett gemensamt radiokommunikationssystem och den tidplan för fattande av beslut och för utbyggnad som RAKEL bedömer måste följas.

Vid utfrågningen framkom även att vissa av de uppgifter som Riksdagens revisorer efterlyser i sitt granskningsförslag till riksdagen (2002/03:RR13) i

huvudsak kommer att bli uppgifter för den av RAKEL föreslagna förvaltningsorganisationen för radiokommunikationssystemet. Det gäller framtagandet av det underlag som behövs dels för att olika användare skall kunna ta beslut om att ansluta sig till ett nytt gemensamt system, dels för att ett nytt systems fördelar skall kunna realiseras. Det gäller även samordning av kommunikationssystemet med andra länder.

Riksdagens revisorers förslag

Riksdagens revisorer har på eget initiativ granskat regeringens och olika myndigheters hantering av ärendet om ett gemensamt radiokommunikationssystem för polisen, räddningstjänsten, sjukvården med flera. Resultatet av granskningen har redovisats i rapporten 2002/03:5 Radiokommunikation för trygghet och säkerhet. I Riksdagens revisorers förslag angående radiokommunikation för trygghet och säkerhet (2002/03:RR13) redovisas revisoreernas slutgiltiga överväganden. Riksdagens revisorer föreslår att riksdagen ger regeringen till känna vad revisorena anför om

- att regeringen snarast tar fram det underlag som behövs dels för att olika användare skall kunna ta beslut om att ansluta sig till ett nytt gemensamt system, dels för att ett nytt systems fördelar skall kunna realiseras,
- att regeringen till det underlag som skall föreläggas riksdagen angående ett nytt systems finansiering också fogar en redovisning av vilka åtgärder som man har vidtagit och framöver avser att vidta för att minimera statens ekonomiska risk. Den ekonomiska risken skall också åskådliggöras på ett bättre sätt än vad som gjorts i hittillsvarande underlag,
- att regeringen i det underlag som presenteras för riksdagen för beslut om införande av ett nytt system också redovisar hur man avser att ta ansvar för att kommunikationsmöjligheterna inom och mellan skydds- och säkerhetsaktörer på bästa sätt kan upprätthållas även under utbyggnaden av ett nytt gemensamt system,
- att regeringen i sitt underlag till riksdagen redovisar vad man vidtagit eller avser vidta för åtgärder för att säkerställa att den samordning åstadkoms som Schengensamarbetet kräver i fråga om inköp av kommunikationsutrustning som skall användas i gränsområdena mellan Sverige och Danmark, Finland respektive Norge samt undersöker möjligheterna att genom samordning med dessa länder uppnå andra positiva effekter,
- att regeringen i den fortsatta hanteringen av ärendet utreder behovet av samordning med andra länder i vårt närområde samt annan internationell samordning.

Motionsförslag

Kenth Högström (s) begär i motion 2002/03:Fö269 att regeringen vidtar kraftfulla och skyndsamma åtgärder för att säkerställa en utbyggnad av ett nationellt radiokommunikationssystem, byggt på TETRA-standard, för den s.k. public safety-sektorn. Motionären ser en risk för att enskilda aktörer i annat fall väljer andra system, vilket skulle underminera grunden för ett nytt nationellt system.

Else-Marie Lindgren och Ragnwi Marcelind (båda kd) anför i motion 2002/03:Fö3 att många aktörer har ansvar för säkerheten i det svenska samhället, och att goda kommunikationer såväl mellan som internt inom olika organisationer är en förutsättning för framgångsrika insatser. Enligt motionärerna är det därför av största vikt att frågan om ett gemensamt modernt radiokommunikationssystem för dessa aktörer kommer till en snar lösning.

I motion 2002/03:Fö4 av Allan Widman m.fl. (fp) framhålls att regeringen bör ta det fulla ansvaret för att ett slutgiltigt och fullgott underlag i frågan om ett radiokommunikationssystem för trygghet och säkerhet presenteras för riksdagen. Underlaget måste enligt motionärerna även innehålla förslag om internationell samordning av radiokommunikationssystemet samt förslag till finansiering som innebär att regeringen tar det centrala finansieringsansvaret för införandet av radiokommunikationssystemet.

Trafikuskottets ställningstagande

Frågan om ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydds- och säkerhetsaktörer har utretts ett antal gånger. Bakgrunden är bl.a. de nuvarande systemens bristfällighet och den tekniska utvecklingen på området. Trafikuskottet bedömer att ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydds- och säkerhetsaktörer är angeläget för att stärka medborgarnas trygghet och säkerhet. Riksdagen har också tidigare uttalat sig till förmån för ett sådant system. Trafikuskottet konstaterar att förutsättningarna för att komma till en snar lösning i frågan avsevärt förbättrats som ett resultat av RAKEL:s arbete.

Mot bakgrund av det upplägg RAKEL förordat har regeringen i den ekonomiska vårpropositionen för 2003 föreslagit att medel anvisas för att en upphandling skall kunna inledas. I propositionen anges vidare att regeringen i budgetpropositionen avser återkomma till riksdagen med förslag till finansiering av hela systemet. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att frågan därmed inom kort kommer att föreläggas riksdagen med sikte på att nå en lösning av frågan.

Enligt trafikuskottets bedömning har Riksdagens revisorer gjort en förtjänstfull granskning av frågan om ett gemensamt radiokommunikationssystem. Viktiga iakttagelser har gjorts för att trygga att riksdagens kommande ställningstagande kan grundas på ett tillfredsställande beslutsunderlag. Av den redovisning som utskottet tagit del av från RAKEL framgår också att revisorernas förslag ligger väl i linje med förutsett fortsatt arbete. Trafikuskottet förutsätter därmed att regeringens kommande förslag till riksdagen

kommer att beakta revisorernas förslag. Det gäller en bedömning av hur önskad anslutning till systemet skall kunna åstadkommas och systemets fördelar därmed kunna realiseras, information om hantering och redovisning av den ekonomiska risken med ett statligt ägande av systemets gemensamma delar, information om hur radiokommunikationen mellan berörda aktörer kommer att lösas under den tid då det nya systemet ännu inte tagits i bruk i hela landet samt information om hur regeringen avser att ta till vara eventuella fördelar med samordning med andra länder. Vidare anser trafikutskottet att en fortlöpande uppföljning av utbyggnaden, anslutningen, kostnaderna och realiserade fördelar med systemet bör redovisas för riksdagen. Utskottet konstaterar därmed att syftet med nu behandlade motionsförslag till väsentlig del kan förutses bli tillgodosedda.

Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att riksdagen som sin mening bör ge regeringen till känna vad utskottet i det föregående anfört med anledning av revisorernas förslag och motionsförslagen om ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydds- och säkerhetsaktörer. Riksdagens revisorers förslag och motionerna 2002/03:Fö269 (s), 2002/03:Fö3 (kd) och 2002/03:Fö4 (fp) tillstyrks därmed delvis.

Stockholm den 15 maj 2003

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Jan-Evert Rådström (m), Börje Vestlund (s), Carl-Axel Roslund (m) och Lars Lilja (s).

Särskilda yttranden

1. Ändrad ram och ändrade anslag

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Carl-Axel Roslund (m).

Då riksdagen beslutat om innevarande års budget finner vi varken möjlighet enligt de regler som gäller för statsbudgetprocessen att arbeta om denna eller att åter redovisa hela vårt budgetförslag, trots att, om detta blivit riksdagens beslut, det inte hade medfört nuvarande problem med skenande utgifter.

På vissa områden i tilläggsbudgeten har vi en annan syn på vad som skall göras och ger därför förslag på andra åtgärder. Dessa förslag berör bland annat anslagsnivåerna för Vägverket och Banverket.

2. Ändrad ram och ändrade anslag

av Erling Bager (fp).

Folkpartiet hade som väl är känt ett annat budgetalternativ för 2003. Detta innehöll både lägre utgifter och skatter, en lång rad radikala förslag till reformer av arbetsmarknad, integrationspolitik och socialförsäkringar. Ett omfattande program för att få ned sjukfrånvaron med insatser för att människor skall få ihop ”livspusslet”, insatser för att öka vård och rehabilitering och med större krav mot överutnyttjande av systemen. Folkpartiets budgetalternativ för 2003 innehöll en budgeteringsmarginal på 11 miljarder. Tyvärr valde riksdagens majoritet av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister att rösta ned detta förslag den 20 december.

Det är nu enligt vår uppfattning samma majoritet som får ta ansvar för att rädda situationen med sin egen dåligt underbyggda budget för innevarande år. Vi är givetvis alltid, varje dag och varje vecka, beredda att ta över ansvaret för Sverige. I den situation att Folkpartiet får ta över regeringsansvaret har vi att utgå från verkligheten såsom den ser ut. Det var därför vi i valrörelsen reviderade våra egna förslag över vad som var möjligt. Skulle vi därför få möjligheten att ta över ansvaret för landet skulle vi omgående genomföra utgiftsbegränsningar och besparingar så att utgiftstaket kunde hållas i avvaktan på att mera genomgripande systemreformer som ökar tillväxten och minskar kostnader för sjukfrånvaro och arbetslöshet får ekonomiska effekter.

Folkpartiet tar heller inte i detalj ställning till de förslag regeringen och dess stödpartier lägger fram som förändringar i deras egen budget. Vi har enligt riksdagsordningen inte heller utrymme att föreslå förändringar på andra anslag än de av regeringen nu aktualiserade. Inom utgiftsområde 22 framförde Folkpartiet inför årets budget bl.a. att anslaget till Vaghållning och statsbi-

drag skulle höjas med 1 000 miljoner. Vi står givetvis fast vid denna uppfattning.

Vid sidan av de institutionella förutsättningarna för tillväxt som avgörs av skatter, företagarklimat, kunskapsförsörjning och arbetsmarknadens regler är det på ett högst konkret sätt infrastrukturen som hjälper eller stjälper ekonomins utveckling. Därför är det viktigt att vi i Sverige har en infrastrukturpolitik som tar sin utgångspunkt i att tillväxt är något bra och nödvändigt för att vi skall kunna stärka de välståndsbildande krafterna. Dessvärre har den förda regeringspolitiken under den förra mandatperioden präglats av en felaktig politik på infrastrukturuområdet. Förslagen som lagts fram har varit sena, bristfälliga och otillräckliga. Ingenting tyder heller på att situationen blir bättre.

Liksom när det gäller företagsamhet så är den fria konkurrensen grunden 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 vi skall kunna uppnå en hållbar utveckling och ökad tillväxt. Folkpartiet föreslår en omfattande avreglering av trafiksektorn. För att detta skall fungera krävs det att de statliga myndigheterna bejaktar konkurrensen. Statliga monopolverk som Banverket och Luftfartsverket måste agera på ett sådant sätt att gamla ”domanter”, t.ex. SJ eller SAS, inte favoriseras genom att erhålla de bästa spårlägena eller de bästa starttiderna.

Det är av yttersta vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att vägarna håller en sådan standard att de färdiga produkterna kan fraktas därifrån till kunderna. Det är därför viktigt att vägnätet tjälsäkras, så att t.ex. inte skogsindustrin drabbas av avbrott i sin produktion på grund av dåliga, tjälsjuka och bärighetssvaga vägar. Folkpartiet anser som anförts ovan att väganslaget måste höjas och hållas på en hög nivå också framöver.

Tågsektorn i Sverige i dag förknippas med stora brister. Avregleringen har bara genomförts delvis. Nyinvesteringar och drift och underhåll av järnvägsnätet har släpat efter. Att tågen blir försenade är snarare regel än undantag. Folkpartiet liberalerna anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Erfarenheter hittills av konkurrens vid länstrafikhuvudmännens upphandlingar är att trafik kostnaderna kunnat sänkas avsevärt, till nytta för såväl skattebetalare som resenärer. Vi anser att samtliga järnvägssträckor måste konkurrensutsättas. Ur såväl tillväxt- som miljösynpunkt är det orimligt att prioritera järnvägsinvesteringar i områden där trafikunderlaget är otillräckligt framför regioner där järnvägstrafiken kan utgöra ett värdefullt alternativ till landsvägstransporter.

Dagens situation med undermålig standard på både vägar och järnvägar, när det inte finns tillräckligt utrymme i statsbudgeten för anslagsfinansiering, medför att andra lösningar måste prövas. Folkpartiet har i flera år föreslagit att man borde pröva privata finansieringsformer. En sammanfattande beteckning av denna finansieringslösning är PPP, public-private partnership. Projekt

som vi framför allt anser vara intressanta för framtida PPP-projekt är trafiklösningar i eller kring våra storstäder. Genom Folkpartiets omfattande satsningar på PPP anser vi att investeringar inom såväl väg- som järnvägssektorn långsiktigt kan säkras.

3. Ändrad ram och ändrade anslag

av Johnny Gylling (kd).

Kristdemokraterna förordade under hösten 2002 i parti- och kommittémotioner ett komplett och sammanhängande budgetalternativ för budgetåret 2003. Detta alternativ avslogs av riksdagen i den första beslutsomgången om utgiftsområdesramar och skatteinkomster till förmån för den inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken som Socialdemokraterna föreslog. Av detta skäl deltog vi inte i den därpå följande behandlingen av anslag inom respektive utgiftsområde.

Av samma skäl deltar vi inte heller i den fortsatta behandlingen av delar av anslagen för budgetåret 2003, den nu föreliggande tilläggsbudgeten (nr 1). Tilläggsbudgeten är Socialdemokraternas försök att hantera alla egna felbudgeteringar som gjordes hösten 2002. Därtill gäller att det inte finns någon möjlighet för oppositionspartierna att yrka på förändringar på andra anslag än de regeringen tar upp, eftersom den typen av förslag enligt gällande praxis inte anses ligga inom ärendets ram. Den ekonomiska politik och det budgetalternativ vi skulle vilja genomföra för 2003 går således inte att lägga fram för riksdagen, varpå följer att det inte är meningsfullt för oss att delta i behandlingen av Socialdemokraternas felbudgeteringar.

Riksdagsmajoriteten – bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister – har för budgetåret 2003 ställt sig bakom en annan inriktning av politiken i det första rambeslutet om statsbudgeten. Därför redovisar vi i detta särskilda yttrande den del av vår politik som för budgetåret 2003 rör utgiftsområde 22 och som skulle ha gällt om vårt förslag till ramar hade vunnit riksdagens bifall i den första beslutsomgången hösten 2002.

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. I detta sammanhang är transportpolitiken viktig för att främja välfärden.

Den vägsatsning som Kristdemokraterna länge krävt har blivit än mer nödvändig efter vårbudgeten, där regeringen drar ned nästa års väg- och järnvägsanslag med 1 miljard kronor. Till största del sker besparingen på vägarna, drygt 800 miljoner kronor försvinner. Det motsvarar 12 % av det i höstas beräknade anslaget till vägunderhåll, eller 39 % av anslaget till investeringar i de nationella vägarna.

I det kärva ekonomiska läget är det nödvändigt att dra ned statens utgifter. Men det måste ske på ett sådant sätt att inte förutsättningarna undanröjs för

tillväxt och ett på sikt större budgetutrymme. Därför saknar Kristdemokraterna helt förståelse för de prioriteringar regeringen valt att göra, ivrigt påhejad av stödpartierna. Återverkningarna av ytterligare sänkta väganslag kommer att bli omedelbara, inte bara i form av försämrad trafiksäkerhet, utan också i minskade förutsättningar för samhällsekonomisk och regional utveckling. Upprustad infrastruktur är en tillväxtmotor som Socialdemokraterna väljer att ha på tomgång.

Det krävs en förändrad och mer positiv syn på vägtransporterna om den svenska ekonomin skall få upp farten. I Kristdemokraternas budgetalternativ för nästa år ökas därför infrastrukturens satsning för att fullt ut kompensera regeringens neddragning på vägarna. Kristdemokraterna avsätter 850 miljoner kronor mer än regeringen till väghållningen 2004.

För Kristdemokraterna är det också allvarligt att den långsiktiga planeringen av underhåll och investeringar sker under så osäkra förhållanden. Trovärdigheten hos Vägverkets och Banverkets planeringsprocess hotas av regeringens årliga budgetneddragningar. Trafikverken har upprättat förslag till nationella planer för åren 2004–2015. De ekonomiska ramar som tidigare givits innebär att många samhällsekonomiskt lönsamma objekt inte kan genomföras under planperioden. Men också den otillräckliga planeringsramen om 364 miljarder kronor saknar till stor del finansiering. Kristdemokraterna förespråkar ett samarbete med privata finansiärer, s.k. PPP-lösning, för att snabbare och mera effektivt få byggt de större vägprojekten som lämpar sig för denna typ av finansiering.

I 2001 års infrastrukturproposition identifierades, med utgångspunkt i den då planerade anslagsnivån för 2004, ett ”kvarstående finansieringsbehov” på 58 miljarder kronor. Genom sänkningen av 2004 års anslag med 1 miljard kronor har det kvarstående finansieringsbehovet ökat från 58 till 70 miljarder kronor. Det måste täckas med en årlig anslagsökning på 6,4 miljarder kronor 2005–2015, jämfört med 2004 års nivå. Med tanke på de prioriteringar regeringen gjort i vårbudgeten finns ingen som helst trovärdighet i detta. Med socialdemokratiskt styre kommer åtskilligt fler vägprojekt att försenas och dras tillbaka.

4 Ändrad ram och ändrade anslag

av Sven Bergström (c).

Centerpartiet redovisade i våra motioner hösten 2002 ett eget heltäckande budgetalternativ för budgetåret 2003. Detta alternativ avslogs av riksdagen i den första beslutsomgången om utgiftsområdesramar och skatteinkomster till förmån för den inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken som Socialdemokraterna med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslog. Av detta skäl deltog Centerpartiet inte i den därpå följande behandlingen av anslag inom respektive utgiftsområde.

I syfte att bedriva en sund budgetpolitik tar Centerpartiet i våra nu aktuella förslag ansvar redan från tilläggsbudget och låter besparingsreformer börja gälla från den 1 juli 2003.

Sveriges finanser präglas fortfarande av stor konjunkturkänslighet och det är nödvändigt att skapa långsiktigt hållbara ekonomiska förutsättningar för den nationella ekonomin. Vi står fast vid kraven på ett överskottsmål på 2 % över konjunkturcykeln och att statskulden på sikt arbetas bort.

Centerpartiets budgetalternativ betonar åtgärder för att främja ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar tillväxt. Hälsa, företagande, miljö och självbestämmande är de områden där Centerpartiet ser sina främsta politiska utmaningar i framtiden.

På det transportpolitiska området är en av Centerpartiets viktigaste utgångspunkter att skapa förutsättningar för livskraft och tillväxt i hela landet. En väl utbyggd och underhållen infrastruktur är därvidlag en nyckelfråga.

Därför har Centerpartiet under många år anslagit mera pengar än regeringen för att klara dels ett bättre underhåll, dels de nödvändiga investeringarna som behövs för en bättre infrastruktur i landet.

De nedskärningar främst på väginvesteringar som regeringen nu gör är illavarslande och försvårar allvarligt möjligheterna att leva upp till de förväntningar som skapats och åtaganden som gjorts i de nationella väg- och järnvägsplanerna 2004–2015. Det framstår som alltmer orealistiskt att regeringen skulle klara att höja den årliga anslagsnivån med mer än 6 miljarder kronor, vilket skulle behövas för att klara de kvarstående finansieringsbehoven.