



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2007 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2006/07:1). Vidare behandlas motioner från Vänsterpartiet och Miljöpartiet om alternativa anslagsberäkningar. I samband med anslagsberäkningen till trafikens infrastruktur behandlas även ett stort antal motionsförslag om upprustning och utbyggnad av infrastrukturprojekt i vissa regioner.

Till betänkandet har fogats tre reservationer (s, v, mp) och fem särskilda yttranden (s, v, mp).

### Mål och resultat

Utskottet välkomnar att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen och framhåller att riksdagen vid flera tillfällen efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp. När det gäller offentlig-privat samverkan (OPS) ser utskottet det som värdefullt att pröva nya vägar för finansieringen av infrastrukturinvesteringar i syfte att bl.a. få till stånd stabila finansiella förutsättningar för investeringarna. Utskottet följer gärna utvecklingen av denna fråga och förutsätter att regeringen bedriver ett aktivt utvecklingsarbete och återkommer med redovisningar när konkreta OPS-planer aktualiseras.

Utskottet framhåller att riksdagen vid flertalet tillfällen efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp. Utskottet har i dessa sammanhang bl.a. framhållit behovet av en fortsatt utveckling av mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektroniska kommunikationer och post. Utskottet konstaterar att när det gäller befordringstider uppfyller Posten med god marginal de minimikrav som anges i tillståndskraven. Utskottet noterar med tillfredsställelse att den aktuella kartläggningen Post- och telestyrelsen (PTS) genomfört av den faktiska tillgången till kassaservice visar att det nuvarande kassaservicenätet uppfyller det statliga målet för grundläggande betaltjänster.

I en reservation från Vänsterpartiet och Miljöpartiet och ett särskilt yttrande från Socialdemokraterna förordas en annan inriktning av transportpolitiken.

### **Anslagsfrågor**

Finansutskottets majoritet har den 23 november 2006 tillstyrkt regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar drygt 33,9 miljarder kronor för budgetåret 2007.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om hur detta belopp bör fördelas på olika ändamål inom utgiftsområdet. Det innebär drygt 33,3 miljarder kronor till politikområdet Transportpolitik och 0,6 miljarder kronor till politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

Merparten av anslagen, ca 30,2 miljarder kronor, går till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. För att möjliggöra en fortsatt trängselskatt föreslår utskottet att anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag* får användas för utgifter kopplade till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm. Utskottet föreslår vidare att nästan 1 miljard kronor anvisas till Rikstrafiken. Detta anslag finansierar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg, viss flygtrafik i Norrlands inland och transportstöd för färjetrafiken till Gotland.

Riksdagen föreslås även anvisa drygt 144 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.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har avgivit budgetalternativ som redovisas i separata särskilda yttranden.

### **Ekonomiska mål m.m.**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan för affärsverket Statens järnvägar, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket.

### **Bemyndigande för trängselskatt**

Mot bakgrund av pågående överväganden kring en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm konstaterar utskottet att regeringen i dag inte har något bemyndigande att ge Vägverket i uppdrag att teckna avtal om utrustning m.m. för att hantera trängselskatten. Utskottet föreslår därför med stöd av 3 kap. 7 § riksdagsordningen om utskottsinitiativ att riksdagen ger regeringen ett sådant bemyndigande.

## **Citybanan m.m.**

Utskottet avstyrker motionsyrkanden om Citybanan m.m. med hänvisning till rollfördelningen inom infrastrukturplaneringen och vidtagna åtgärder med avseende på Stockholmsregionens trafiksituation.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet förordar i en gemensam reservation att Citybanan ska byggas.

## **Särskilda infrastrukturåtgärder**

I betänkandet behandlas ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av särskilda utpekade vägar och järnvägar eller i form av satsningar i vissa regioner. Utskottet understryker att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar. 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 ska genomföras och när det ska ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag. Utskottet förutsätter i sammanhanget att ökade medel i framtiden kommer att anvisas till trafikens infrastruktur, inte minst genom offentlig-privat samverkan (OPS). Därmed förutsätts att syftet med ett flertal motionsförslag kan komma att tillgodoses. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	6
Redogörelse för ärendet .....	10
Utskottets överväganden .....	11
Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik .....	11
Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post .....	19
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	25
Statens Väg- och Baninvest .....	42
Arlandabanan Projekt AB .....	43
SVEDAB AB .....	44
Affärsverket Statens järnvägar .....	45
Sjöfartsverket .....	46
Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning .....	48
Luftfartsverket .....	50
Luftfartsstyrelsen .....	51
Stöd till kommuner för anläggning av telenät .....	52
Bemyndigande för trängselskatt .....	53
Citybanan m.m. ....	54
Särskilda infrastrukturåtgärder m.m. ....	56
Reservationer .....	77
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (v, mp) .....	77
2. Sjöfartsverket, punkt 8 (v) .....	78
3. Citybanan m.m., punkt 14 (s, v, mp) .....	79
Särskilda yttranden .....	80
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (s) .....	80
2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (s) .....	80
3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (v) .....	82
4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (mp) .....	85
5. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 15 (s, v, mp) .....	87
<i>Bilaga 1</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 15 .....	88
<i>Bilaga 2</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	91
Propositionen .....	91
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006 .....	93
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2007 .....	110
<i>Bilaga 4</i>	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2007 .....	111

*Bilaga 5*

Regeringens lagförslag .....	112
------------------------------	-----

*Tabeller*

Måluppfyllelse för de transportpolitiska målen under 2005 .....	14
Anslag inom politikområdet Transportpolitik .....	27
Fördelning av anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag .....	28
Fördelning av anslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter .....	31
Anslag inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post .....	36

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

- 1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik**

Riksdagen godkänner vad utskottet anfört. Därmed avslår riksdagen motionerna

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1,  
2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11,  
2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2 samt  
2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 17 och 18.

*Reservation 1 (v, mp)*
- 2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post**

Riksdagen godkänner vad utskottet anfört.
- 3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Riksdagen

  - a) bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslag 36:2 Vägverket: Vaghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 59 000 000 000 kr efter 2007 (avsnitt 5.6.2),
  - b) godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 20 500 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2),
  - c) bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 70 000 000 000 kr efter 2007 (avsnitt 6.7.2),
  - d) godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 300 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.7.2),
  - e) bemyndigar regeringen att under 2007 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kr efter 2007 (avsnitt 6.7.2),
  - f) godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.7.2),

g) bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser, i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 500 000 000 kr under 2008–2018 (avsnitt 9.6.2),

h) bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslag 37:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade besluta om bidrag som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 210 000 000 kr under 2008–2011 (avsnitt 11.10.2),

i) för budgetåret 2007 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i bilaga 1.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkterna 2–7 och 21–23 samt avslår motionerna

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 8 och 22,

2006/07:T441 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 2 och

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 24.

#### **4. Statens Väg- och Baninvest**

Riksdagen godkänner att Statens Väg- och Baninvest avvecklas. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkt 8.

#### **5. Arlandabanan Projekt AB**

Riksdagen bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Arlandabanan Projekt AB från Banverket och Luftfartsverket till regeringen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkt 9.

#### **6. SVEDAB AB**

Riksdagen bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB från Banverket och Vägverket till regeringen. Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkt 10.

#### **7. Affärsverket Statens järnvägar**

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2007 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.5) och

b) godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2007–2009 (avsnitt 6.7.5).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkterna 11 och 12.

## 8. Sjöfartsverket

Riksdagen

- a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1),
- b) bemyndigar regeringen att för 2007 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.2) och
- c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2007–2009 (avsnitt 7.7.3).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkterna 13–15 och avslår motion

2006/07:T441 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 1.

*Reservation 2 (v)*

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

Riksdagen godkänner att de medel som avsatts för kostnader i samband med M/S Estonias förlisning ska kunna användas för kostnader under 2007 föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning i enlighet med vad regeringen föreslår. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkt 16.

## 10. Luftfartsverket

Riksdagen

- a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1.1),
- b) bemyndigar regeringen att för 2007 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1.2),
- c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2007–2009 (avsnitt 8.7.1.3).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkterna 17–19.

## 11. Luftfartsstyrelsen

Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsstyrelsen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkt 20.



**12. Stöd till kommuner för anläggning av telenät**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07: 1 utgiftsområde 22 punkt 1.

**13. Bemyndigande för trängselskatt**

Riksdagen ger regeringen till känna att det särskilda beställningsbemyndigande som är kopplat till anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag får användas även för åtaganden som syftar till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm.

**14. Citybanan m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2006/07:Fi244 av Göran Persson i Stjärnhov m.fl. (s) yrkandena 56 och 57,

2006/07:T431 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s),

2006/07:T439 av Mikael Damberg m.fl. (s) och

2006/07:T448 av Bosse Ringholm (s).

*Reservation 3 (s, v, mp)*

**15. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.**

Riksdagen avslår de motionsyrkanden som finns upptagna under denna punkt i utskottets förteckning över avstyrkta motionsyrkanden.

Stockholm den 30 november 2006

På trafikutskottets vägnar

*Jan-Evert Rådström*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s)<sup>1</sup>, Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s)<sup>2</sup>, Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s)<sup>3</sup>, Sten Nordin (m), Kerstin Engle (s)<sup>4</sup>, Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v)<sup>5</sup>, Pia Nilsson (s)<sup>6</sup>, Ingemar Vänerlöv (kd), Karin Svensson Smith (mp)<sup>7</sup> och Lars Mejern Larsson (s)<sup>8</sup>.

<sup>1-8</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 3.

## Redogörelse för ärendet

Finansutskottets majoritet har den 23 november tillstyrkt regeringens förslag till ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. I detta betänkande tar trafikutskottet ställning till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas inom den ram som fastställts för utgiftsområdet.

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

Utskottet har i samband med ärendets beredning haft sammanträffande med företrädare för Näringsdepartementet, Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Rikstrafiken samt Post- och telestyrelsen.

I *bilaga 1* redovisas motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 15.

I *bilaga 2* redovisas en förteckning av regeringens förslag till riksdagsbeslut och de motioner som behandlas i betänkandet.

I *bilaga 3* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för år 2007.

I *bilaga 4* redovisas regeringens och oppositionens förslag till anslag för år 2007.

I *bilaga 5* redovisas regeringens lagförslag.

# Utskottets överväganden

## Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet välkomnar att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. När det gäller offentlig-privat samverkan (OPS) ser utskottet det som värdefullt att pröva nya vägar för finansieringen av infrastrukturinvesteringar i syfte att bl.a. få till stånd stabila finansiella förutsättningar för investeringarna. Utskottet följer gärna utvecklingen av denna fråga och förutsätter att regeringen bedriver ett aktivt utvecklingsarbete och återkommer med redovisningar när konkreta OPS-planer aktualiseras.

Motionsförslagen avstyrks med hänvisning till det förutskickade transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Jämför reservation 1 (v, mp) och särskilt yttrande 1 (s).

### Avsnittets innehåll

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

Utskottet behandlar mot denna bakgrund den redovisning regeringen lämnat av mål och uppnådda resultat inom politikområdet Transportpolitik i budgetpropositionen för år 2007 inom utgiftsområde 22. Inledningsvis redovisas kortfattat politikområdets omfattning och mål.

Vidare behandlar utskottet förslag i följande motioner:

- 2006/07:T302 (v) yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl.
- 2006/07:T304 (v) yrkande 11 av Peter Pedersen m.fl.
- 2006/07:T359 (mp) yrkandena 1 och 2 av Karin Svensson Smith m.fl.
- 2006/07:MJ391 (mp) yrkandena 17 och 18 av Peter Eriksson m.fl.

### Politikområdets omfattning och mål

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

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

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

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

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

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarnas 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 ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt 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 ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

För varje delmål finns vidare etappmål, vilka anger lämpliga steg på väg mot de långsiktiga målen. Etappmålen för trafiksäkerhet och miljö är tidsatta och kvantifierade, t.ex är etappmålet för en säker trafik högst 270 dödade år 2007. Det anges således konkret vad som ska uppnås vid en särskild tidpunkt. Etappmålet om funktionshinder tillgänglighet till kollektivtrafiken är tidsatt, liksom genusrepresentationen i trafikverkens ledningsgrupper.

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

## Propositionen

### *Resultatredovisning och målpuppfyllelse*

För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen mot de långsiktiga målen för transportpolitiken har den tidigare regeringen preciserat ett antal etappmål för några av delmålen.

När det gäller delmålet om ett *tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling* anför regeringen bl.a. att restiderna i det nationella vägnätet har förbättrats under året. Tillgängligheten mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden har därigenom förbättrats. Även tillgängligheten inom storstadsområden respektive mellan tätortsområden har förbättrats, men trängseln i storstäderna är fortfarande stor. Sammanfattningsvis bedöms tillgängligheten i transportsystemet som god och med en fortsatt positiv utveckling, med undantag för luftfartssystemet. Även tillgängligheten för funktionshindrade fortsätter att förbättras.

För delmålet *en hög transportkvalitet* anför regeringen bl.a. att det i järnvägsnätet redovisades fler funktionsstörningar, trots större insatser för drift och underhåll. Framför allt har antalet inställda tåg ökat mycket kraftigt. Även punktligheten minskade totalt sett under år 2005. Luftfartsskyddet har utökats ytterligare genom att krav har införts på identitetskontroll av passagerare i Sverige vid utrikes avgångar. Syftet är att skydda luftfarten mot terroristattacker. Sammanfattningsvis konstaterar regeringen att flera av myndigheternas verksamhetsmål inte har uppnåtts.

I fråga om delmålet *trafiksäkerhet* anför regeringen bl.a. att antalet dödade inom vägtrafikområdet fortsätter att minska, men vägtrafiken svarar fortfarande för den helt dominerande delen av dödade i transportsystemet. Antalet dödade i bantrafiken och inom luftfarten minskade något under år 2005, medan antalet dödade inom sjöfarten ökade något. Det finns också anledning att befara att nykterheten i trafiken har blivit sämre då alkoholkonsumtionen i samhället generellt har ökat. Sammantaget kan konstateras att utvecklingen närmar sig etappmålet om högst 270 dödade under år 2007, men inte i den utsträckning som krävs för att målet ska uppnås.

Regeringen anför bl.a. när det gäller delmålet *miljö* att sedan år 1990 har vägtrafikens koldioxidutsläpp ökat med 11 % och under år 2005 med 1 % jämfört med föregående år. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel. Syftet med etappmålen, nämligen att kraftigt minska utsläppen av framför allt kväveoxider och kolväten men också svavel från transportsektorn, har dock uppnåtts. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att etappmålen för utsläpp av svavel, kväveoxider och kolväten har uppnåtts.

Regeringen redovisar om delmålet *jämställt transportsystem* att trafikverken kartlagt jämställdheten genom att bl.a. undersöka mäns och kvinnors representation i styrelser m.m. Vidare har de studerat hur män och kvinnor utnyttjar transportsystemet.

Nedanstående tabell sammanfattar måluppfyllelsen år 2005 av dessa delmål och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen.

### Måluppfyllelse för de transportpolitiska målen under 2005

Delmål	Utveckling mot delmål under 2005 (2004)	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med fattade beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2005
<b>Tillgänglighet</b>	Ja (Ja)	Ja, tillsammans med regional utveckling	Ja, delvis	Förbättrad tillgänglighet för väg och järnväg, men försämring för flyg.
		- Funktionshindrades tillgänglighet (2010)	Nej	Förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade.
<b>Transportkvalitet</b>	Ja (Ja)	Ja (2010)	Ja?	Transportkvaliteten är totalt sett god och blir successivt allt bättre. Flera verksamhetsmål har dock inte uppnåtts.
<b>Trafiksäkerhet</b>	Osäkert (Nej?)	Ja (2007)	Nej	Något färre antal dödade i vägtrafiken. Utvecklingen av svårt skadade svårbedömd. Mått för allvarligt skadad saknas.
<b>Miljö</b>				
<i>Klimatpåverkan (CO<sub>2</sub>)</i>	Nej (Nej)	Ja (2010)	Nej	Utsläpp har ökat från vägtrafik, sjöfart och flyg. Utan kraftiga åtgärder uppnås inte etappmålet.
<i>Luftföroreningar (S, NOx, VOC)</i>	Ja (Ja?)	Ja (2005)	Ja?	Utsläppen av S, NOx och VOC har minskat fortlöpande sedan 1995. Bedömningen är att etappmålen för S, NOx och VOC har uppnåtts.
<i>Buller</i>	Nej (Nej)	Ja (2005)	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
<i>Kretsloppsanpassning</i>	Osäkert (Osäkert)	Nej	–	Svårbedömt, inga kvantifierade etappmål.
<i>Påverkan på natur- och kulturmiljö</i>	Osäkert (Osäkert)	Nej	–	Svårbedömt, inga kvantifierade etappmål.
<b>Regional utveckling</b>	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet	Ja	–
<b>Jämställdhet</b>	Nej (Ja?)	Nej	–	Kvinnor fortsatt dåligt företrädna i beslutsfattande organ. Arbetet med att uppnå målet går långsamt.

## Motionerna

I motion 2006/07:T302 (v) yrkande 1 av Peter Pedersen m.fl. framhålls att kostnadsbalansen inom transportsektorn måste förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara transportmedel blir dyrare. Det måste skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet underlättas, prioriteras och värdesätts. Kollektivtrafiken kan och måste stärkas på ett långsiktigt sätt genom en rad förändringar av strukturell och organisatorisk art. Kollektivtrafiken måste förstärkas och få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen ska kunna nås. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som ska prioriteras för att det övergripande målet ska nås. Grunden för en sådan hierarki ska vara de olika transportmedlens ekologiska hållbarhet och förmåga att leda mot det övergripande målet.

I motion 2006/07:T304 (v) yrkande 11 av Peter Pedersen m.fl. framhålls det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem, som bl.a. säger att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både mäns och kvinnors transportbehov. Vidare anförs i motionen bl.a. att regeringen tidigare i regleringsbrevet till trafikverken lagt till en mening om att målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom respektive transportområde. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) menar i en utvärdering att bristen på kunskap och data fortfarande är stor, vilket gör det svårt att följa upp delmålet om jämställdhet. Sjöfartsverket är dessutom det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkat i beslutande arbetsgrupper ser ut. Könrepresentationen i styrelser och ledning hos Sjöfartsverket är oförändrad, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket bekräftar att transportsektorn fortfarande är en mansdominerad sektor. Regeringen bör i nästa års regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggöra vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål.

I motionerna 2006/07:T359 (mp) yrkande 1 av Karin Svensson Smith m.fl. och 2006/07: MJ391 (mp) yrkande 17 av Peter Eriksson m.fl. anförs bl.a. att för den långsiktiga trafikplaneringen bör en målbild för ett transportsystem år 2020 och år 2050 som uppfyller klimatmålen och andra transportpolitiska mål tas fram med hjälp av backcastinganalys. I analysen ska också ingå åtgärder som krävs nu och framöver för att nå målbilden. Målet bör fokusera på vilka mängder fossil CO<sub>2</sub> som släpps ut från transportsektorn som helhet och uppdelat på olika delsektorer såsom personbilar, lastbilar, sjöfart, flyg och järnväg. Målet bör kopplas till de långsiktiga mål som tidigare antagits av riksdagen samt det mål om halverad oljeanvändning i transportsektorn till år 2020 som angavs i slutrapporten från Kommissionen mot oljeberoende år 2006.

I samma motioner (*yrkandena 2 och 18*) framhåller Miljöpartiet att samhället tydligare måste prioritera de transportmedel som leder till det övergripande målet om klimatanpassning. Transportsektorn behöver ett stringent och användbart verktyg för att prioritera hållbara transporter. Den skulle tjäna som riktlinje för val av transportmedel för transportörer, transportköpare, allmänhet, politiker och tjänstemän. En sådan prioriteringsordning, eller hierarki, har länge använts med stor framgång inom avfallssektorn, där olika behandlingsmetoder rangordnas efter deras ekologiska hållbarhet. En transporthierarki som bygger på transportmedlens ekologiska hållbarhet tar hänsyn till färdmedlens energianvändning, bränslets ursprung samt miljöpåverkan från utsläpp och restprodukter. Den tar även hänsyn till färdmedlets potentiella förmåga att uppnå hållbarhet. Högst upp i en sådan rangordning hamnar undvikandet av transporter, därefter gång och cykel följt av kollektivtrafik, järnväg, sjöfart och slutligen bilism och flyg.

Sverige bör anta en hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att ekologisk hållbarhet ska kunna nås. Grunden för en sådan hierarki måste vara de olika transportmedlens potential att vara ekologiskt hållbara.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Transportpolitikens inriktning*

Utskottet konstaterar att transportpolitiken utgör en viktig förutsättning för att förnya Sverige och skapa tillväxt i landet. I likhet med regeringen anser utskottet att genom att stärka den lokala och regionala konkurrenskraften kan hela landet stärkas. Mot bakgrund av näringslivets globalisering och den regionala miljöns allt ökade betydelse för företagen och medborgare ska trafikslagen planeras så att de kan komplettera varandra och effektivt fungera över kommun-, läns- och nationsgränser. Utskottet ser därför positivt på att regeringen kommer att utarbeta en nationell strategi för att stärka utvecklingskraften på landsbygden.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Regeringen vill dock inte lägga förslag till nya transportpolitiska mål utan att dessa förankrats grundligt i hela landet och hos transportsystemets aktörer. Utskottet delar denna uppfattning och ser positivt på att regeringen kommer att ta initiativ till en process där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram. Detta arbete kommer att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik. Utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Utskottet anser att detta är väl avvägda utgångspunkter.



Av budgetpropositionen framgår också att regeringen sätter klimatpolitiken högt på dagordningen och prioriterar åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser. Utskottet vill särskilt framhålla betydelsen av miljöhänsyn inom transportsektorn och delar därför regeringens syn att transportsektorn måste bli mer miljövänlig. En översyn av miljöklassningen av fordon och bränslen, liksom en skärpning av miljökraven vid offentlig transportupphandling, som regeringen aviserar, ser därför utskottet som ett viktigt steg framåt i denna fråga.

Utskottet kan konstatera att regeringen kommer att genomföra en långsiktig planeringsomgång för infrastrukturen där ekonomiska ramar och inriktning läggs fast. Samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn. Utöver nyinvesteringar är det angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga sträckningar för att inte riskera gjorda investeringar. Utskottet delar regeringens uppfattning i denna fråga och utgår ifrån att detta säkerställer ett vinterunderhåll i vägsystemet som svarar högt mot trafikanternas behov av trafiksäkra och farbara vägar.

Utskottet noterar att regeringen kommer att verka för nya finansieringslösningar för infrastrukturen. Offentlig-privat samverkan, även kallat OPS eller PPP, är en alternativ finansieringsform för väg- och järnvägsinvesteringar som innebär att staten uppdrar åt den privata sektorn att finansiera, bygga och sköta en väg eller järnväg. Utskottet ser det som värdefullt att pröva nya vägar när det gäller finansiering av infrastrukturinvesteringar i syfte att bl.a. få till stånd stabila finansiella förutsättningar för investeringarna. Utskottet följer gärna utvecklingen av denna fråga och förutsätter att regeringen bedriver ett aktivt utvecklingsarbete och återkommer med redovisningar när konkreta OPS-planer aktualiseras.

Utskottet kan också notera att regeringen numera utsett den förhandlingsman som aviserades i budgetpropositionen för Stockholmsregionens trafikförsörjning. Förhandlingsmannen ska pröva förutsättningarna att samla regionen kring en lösning på frågan om trängselskatt och avgifter och möjligheterna att låta dessa delfinansiera en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen. Utskottet ser det som angeläget att denna fråga skyndsamt kan föras till en lösning, inte minst mot bakgrund av den betydelse som Stockholmsregionens trafikförsörjning har för hela landets trafiksystem.

Med anledning av de motionsförslag som väckts bl.a. om målen inom transportpolitiken vill utskottet hänvisa till det förutskickade transportpolitiska utvecklingsarbetet. Utskottet utgår ifrån att regeringen noga prövar olika framtidsfrågor vid översynen av de transportpolitiska målen. I avvaktan på resultatet av detta arbete bör de nu aktuella motionerna inte föranleda riksdagen någon åtgärd.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2006/07:T302 (v) yrkande 1, 2006/07:T304 (v) yrkande 11 och 2006/07:T359 (mp) yrkandena 1 och 2.

### *Resultatredovisning och måluppfyllelse*

Som framgått ovan välkomnar utskottet att regeringen avser att göra en översyn av de transportpolitiska målen. Med anledning av detta vill utskottet framhålla att riksdagen vid flertalet tillfällen (bl.a. bet. 2005/06:TU1 respektive TU5 samt bet. 2005/06:FiU1) efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp.

Utskottet har i dessa sammanhang uttalat att karakteristiskt för transportområdet är en långtgående delegering av befogenheter från riksdagen till regeringen och vidare till de statliga trafikmyndigheterna. Denna styrkedja förutsätter tydliga mål och resultatindikatorer samt konkreta åiterrapporteringskrav som är kopplade till målen. Åiterrapporteringskraven bör vara utformade på ett sådant sätt att riksdagen kan bedöma om vidtagna åtgärder leder till att målen har uppnåtts eller kommer att uppnås. I de fall målen inte är kvantitativa är det nödvändigt att till dessa foga relevanta och allmänt accepterade resultatindikatorer.

Med anledning av den aviserade översynen av de transportpolitiska målen vill utskottet också lyfta fram vad Statskontoret pekar på i en rapport (2006:3) Effektiv styrning? I rapporten slår Statskontoret fast att den tidigare regeringen åter börjat styra myndigheterna med detaljstyrning – i motsats till intentionerna bakom mål- och resultatstyrningen. Ett annat problem är att överflödet av mål och uppdrag i myndigheternas regleringsbrev leder till att allt inte kan tas på allvar. Trots de omfattande och detaljerade åiterrapporteringskraven får regeringen ändå inte ett underlag som är användbart för att politiskt styra de många gånger mycket komplexa frågeställningarna. Slutligen är Regeringskansliets organisation inte uppbyggd för att hantera den mängd information som blir resultatet av alltför många mål, detaljerade åiterrapporteringskrav och ett ökat antal tvärspektoriella frågor.

Bland förslagen till förändringar i rapporten märks särskilt kraven på att minska antalet mål och uppdrag i regleringsbrev, minska detaljstyrningen av myndigheterna och en större restriktivitet när det gäller floran av generella krav t.ex. i fråga om jämställdhet, integration m.m.

Utskottet vill också peka på att regeringen tillkallat en särskild utredare som har fått i uppdrag att utvärdera styrformen resultatstyrning (dir. 2006:30). Utredaren ska lämna förslag till hur resultatstyrningen bör förändras och utvecklas i syfte att förbättra styrningen av myndigheterna samt ange vilka förutsättningar detta kräver och vilka begränsningar som finns. Utredaren ska med ledning av sina analyser och överväganden lämna förslag till hur resultatstyrningen i praktiken bör förändras och utvecklas i syfte att förbättra styrningen av verksamheten genom myndigheterna, men också ange vilka förutsättningar detta kräver och vilka begränsningar som finns. Uppdraget ska redovisas senast den 28 september 2007.

I sammanhanget vill utskottet också kort anföra att när det gäller resultatredovisningen i de årliga budgetpropositionerna har utskottet bedömt att det skett en fortsatt utveckling av formerna för mål- och resultatstyr-

ningen, något som utskottet har värdesatt. Utskottet kan även i år för budgetproposition år 2007 konstatera att regeringen fortsatt denna utveckling, vilket utskottet ser som positivt.

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

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet framhåller att riksdagen vid flertalet tillfällen efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp. Utskottet har i dessa sammanhang bl.a. framhållit behovet av en fortsatt utveckling av mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektroniska kommunikationer och post. Utskottet konstaterar att när det gäller befordringstider uppfyller Posten med god marginal de minimikrav som anges i tillståndskraven. Utskottet noterar med tillfredsställelse att den aktuella kartläggningen Post- och telestyrelsen (PTS) genomfört av den faktiska tillgången till kassaservice visar att det nuvarande kassaservicenätet uppfyller det statliga målet för grundläggande betaltjänster.

### **Avsnittets innehåll**

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

Utskottet behandlar mot denna bakgrund den redovisning regeringen lämnat av mål och uppnådda resultat inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post i budgetpropositionen för år 2007 inom utgiftsområde 22. Inledningsvis redovisas kortfattat politikområdets omfattning och mål.

### **Politikområdets omfattning och mål**

Politikområdet omfattar elektronisk kommunikation, informationsteknik och postkommunikation samt grundläggande kassaservice. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Bolaget Posten AB är verksamt inom området. Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:

TU9, rskr. 1999/2000:256) och övriga åtgärder som syftar till att Sverige ska bli ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142).

Målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Därutöver ska det finnas en grundläggande kassaservice i hela landet. Det övergripande målet och preciseringarna av det övergripande målet är beslutade av riksdagen.

### *IT*

Målet för IT-politiken är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla. Detta huvudmål preciseras sedan genom tre delmål, nämligen:

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

Vidare har preciserats att nödvändiga förutsättningar för att uppnå målen är förtroende för IT och samordning.

### *Elektronisk kommunikation*

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

### *Post*

Det postpolitiska målet är att det ska 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 ska finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

### *Grundläggande kassaservice*

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

## **Propositionen**

### *Resultatredovisning och måluppfyllelse*

#### **IT**

Post- och telestyrelsen (PTS) har på regeringens uppdrag redovisat läget avseende utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Antalet kilometer nät av fiber och radio har från år 2001 ökat med över 50 % till januari 2006. Sedan år 2004 har samtliga kommuner minst ett ortssammanbindande nät. Av landets tätorter är 96 % anslutna till ortssammanbindande nät. De tätorter som inte är anslutna har i regel färre än 500 invånare. Andelen tätorter som har områdesnät har från år 2003 ökat från hälften till 95 %. Fortfarande saknar vissa områden, främst i utpräglad glesbygd, möjligheter till bredband.

Enligt PTS bedömning är täckningsgraden, dvs. den andel av Sveriges befolkning som bor i områden som kan erbjudas bredband, ca 95 %. Antalet faktiska bredbandsabonnemang (fast uppkoppling) har ökat mer än tio gånger sedan ingången av år 2001, och i dag har fyra av tio hushåll abonnemang. Ökningen under år 2005 var nära 40 %. Andelen abonnenter med fast access gick förbi andelen med uppringd access under år 2005. Andelen accesser med högre överföringskapaciteter ökar också tydligt.

#### **Elektronisk kommunikation**

Marknaden för fasta abonnemang, som numera är konkurrensutsatt, har under år 2005 visat en mycket positiv utveckling. Ungefär en femtedel av det totala antalet abonnemang tillhandahålls numera av en annan operatör än Telia Sonera. Användningen av mobila datatjänster ökade under förra året, och mängden data som överförs mobilt har fyrdubblats. Antalet sända mms har ökat med 45 %. Antalet abonnemang för IP-baserad telefoni, liksom antalet operatörer som erbjuder denna tjänst, har också ökat väsentligt under år 2005. Konkurrensen från IP-baserade telefonitjänster på hushålls- och företagsmarknaden ökar.

Priserna för fast telefoni till slutkund har i stort sett varit stabila sedan föregående år. PTS analyser av prisutvecklingen för mobilsamtal visar att priset gått ned betydligt under senare tid. Priset för att sända ett sms har gått ned något under år 2005, men det ligger fortfarande relativt högt jämfört med Norge och Danmark.

På marknaderna för telefonitjänster i det fasta nätet har PTS beslutat att det inte behövs någon förhandsreglering. PTS kom i sin analys bl.a. fram till att dagens regler om förval av bolag och prefixval samt tillgång till

samtrafik gör att det inte finns stora hinder för bolag att etablera sig på dessa marknader och att konkurrensen är god. PTS analys visade att det inte fanns något bolag som har betydande inflytande på denna grossistmarknad och att konkurrensen har förbättrats, detta trots att marknaden i sig karakteriseras av svårigheter för andra aktörer att få tillträde på rimliga villkor. En avgörande orsak till att reglering inte anses behövas är den senaste utvecklingen på slutkundsmarknaden med ökad konkurrens och kraftigt sjunkande priser till fördel för konsumenterna.

### **Post**

Statens krav på Posten AB (Posten) har uppfyllts avseende service och kvalitet på den samhällsomfattande posttjänsten. Målen som regeringen satt upp för postområdet har uppnåtts. Posten innehar fortfarande en särställning på marknaden dels beroende på sin dominans, dels beroende på att bolaget har ålagts att tillhandahålla den s.k. samhällsomfattande posttjänsten.

När det gäller befordringstider uppfyller Posten med god marginal de minimikrav som anges i tillståndsvillkoren. Årets mätningar visar att 95,2 % av försändelserna kom fram nästkommande arbetsdag, att jämföra med tillståndsvillkorens krav på 85 %.

### **Grundläggande kassaservice**

Förändrade betalningsmönster och nya förutsättningar för kontanthantering har fortsatt att påverka Svensk Kassaservice negativt. Den fortsatt snabba infrastrukturutvecklingen för kassaservicetjänster innebär att nya, effektivare och billigare alternativ för betalningar och kontantuttag blivit allt vanligare.

Svensk Kassaservice upprätthåller som princip minst ett serviceställe per kommun. Utöver de 702 fasta serviceställena finns det 52 serviceställen via ombud, beställd kassaservice på 261 orter, kassaservice via lantbrevbärare, 13 lantbrevbärarstopp och 5 000 hushåll som erbjuds kassaservice via postväska. Totalt betjäns drygt 730 000 hushåll i Sverige av lantbrevbärarservice. Trots att Svensk Kassaservice under året har minskat antalet serviceställen gör PTS bedömningen att samhällets behov av grundläggande kassaservice är tillgodosett. Ersättning till Posten för grundläggande kassaservice utgår med 400 miljoner kronor årligen.

På den tidigare regeringens uppdrag har PTS redovisat en jämförelse av tjänster inom elektronisk kommunikation och post för personer med funktionshinder. Den utvärderingen visar att upphandlingen av den utsträckt lantbrevbärarservicen, som även inkluderar kassaservice, till äldre och funktionshindrade i glesbygd, är till stor nytta för brukarna och svarar mot uppställda krav. Tjänsterna bidrar bl.a. till ökad självständighet och tillgänglighet.

## Utskottets ställningstagande

### *Mål och resultat*

Inledningsvis vill utskottet återigen framhålla att riksdagen vid flertalet tillfällen (bl.a. bet. 2005/06:TU1 respektive TU5 samt bet. 2005/06:FiU1) efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp. Trafikutskottet har bl.a. framhållit behovet av en fortsatt utveckling av mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektroniska kommunikationer och post.

### **IT**

I samband med att utskottet behandlade regeringens proposition (prop. 2005/06:175, bet. 2005/06:TU4) Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället förutsattes att den i propositionen föreslagna målstrukturen innebar en väsentlig förenkling som skulle underlätta uppföljningen av målen. Utskottet utgick ifrån att tydliga och mätbara indikatorer tas fram för att kunna följa upp hur målen uppfylls; en sådan indikator skulle bl.a. kunna vara en nationell patientöversikt. Utskottet utgick också ifrån att regeringen regelbundet återkommer med en redovisning av uppföljningen av målen, lämpligen i de årliga budgetpropositionerna.

Utskottet delar regeringens inställning att stödperioden för bredbandsutbyggnaden bör utsträckas ytterligare ett år för att ge kommunerna tid att genomföra pågående satsningar på ett optimalt sätt, vilket också framgår på annan plats i detta betänkande. Likaså delar utskottet regeringens syn när det gäller informationssäkerhetsfrågor. Det kommer även fortsättningsvis att behövas åtgärder för att öka medvetenheten om informationssäkerhetsfrågorna.

### **Elektronisk kommunikation**

Enligt regeringen har den utveckling som skett under perioden och de åtgärder som Post- och telestyrelsen (PTS) vidtagit medverkat till att uppfylla målet för politikområdet. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna, vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. Genom PTS arbete enligt lagen om elektronisk kommunikation med marknadsanalyser, beslut om särskilda skyldigheter och PTS tillsynsarbete ökar regleringens genomslag på marknaden. En alltjämt försvårande omständighet är, enligt regeringen, att flertalet konkurrensfrämjande beslut som fattas av PTS överklagats till domstol.

Utskottet kan konstatera att den i budgetpropositionen omnämnda utredningen som sett över lagen om elektronisk kommunikation nu har överlämnat sitt betänkande (SOU 2006:88) Effektivare LEK? till regeringen. Utredningens uppdrag har varit att effektivisera besluts- och överklagandeprocessen då det gäller lagen om elektronisk kommunikation (LEK) samt att se över myndighetsorganisationen på området. Utredningen föreslår ett antal åtgärder för att åstadkomma en effektivare beslutsprocess vid PTS

och för att få en snabbare och mer rättssäker överprövning. Utskottet förväntar sig att de försvårande omständigheter som regeringen ovan pekat på kan komma att rättas till efter sedvanligt berednings- och lagstiftningsarbete i regering och riksdag.

### **Post**

När det gäller befordringstider kan utskottet konstatera att Posten uppfyller med god marginal de minimikrav som anges i tillståndsvillkoren. Årets mätningar visar att 95,2 % av försändelserna kom fram nästkommande arbetsdag, att jämföra med tillståndsvillkorens krav på 85 %. Utskottet kan också konstatera att den kartläggning och bedömning av servicenivån samt tillämpningen av Post- och telestyrelsens (PTS) allmänna råd om utdelning av post som genomförts under år 2006 visar att postservicen fungerar och att servicenivån inte ifrågasatts.

Eftersom det fortfarande saknas konkurrens på delar av den svenska postmarknaden kvarstår behovet, enligt utskottets mening, av att skydda de kundkategorier som skickar enstaka försändelser mot alltför stora portohöjningar. Därför bör, enligt regeringens samlade bedömning, den nuvarande prisregleringen genom det s.k. pristaket finnas kvar. Utskottet instämmer i detta.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram vad som är aktuellt på EU-nivå på postområdet. Inom EU finns sedan 1997 ett EG-direktiv (97/67/EG) som syftar till att år 2009 avskaffa monopolen på posttjänster. Den numera fastslagna tidtabellen för skapandet av en gemensam marknad och takten för liberaliseringen har stor betydelse för hur de nationella marknaderna utvecklas, både med avseende på omfattning och i vilket tidsperspektiv. Postföretagen konkurrerar inte bara med varandra, utan även med företag inom logistik och expressförmedling som har fördelen av att redan ha en effektiv organisation och internationella nätverk. Det är endast i Sverige, Finland och Förenade kungariket som hela postmarknaden är konkurrensutsatt.

Med anledning av det pågående lagstiftningsarbetet inom EU på postområdet kommer utskottet under hösten 2006 att inleda en försöksverksamhet med subsidiaritetsprövning av postdirektivet. Subsidiaritetskontrollen är ett inslag i EU:s nya konstitutionella fördrag och innebär i korthet att medlemsländernas parlament ska granska om den föreslagna lagstiftningen kräver genomförande på EU-nivå eller om länderna kan uppnå målen med lagstiftningen på egen hand.

### **Grundläggande kassaservice**

Utskottet vill framhålla betydelsen av att ha en väl fungerande kassaservice i hela landet. Enligt utskottets mening är det därför viktigt att följa utvecklingen av den grundläggande kassaservicen. Utskottet noterar därvid med tillfredsställelse att den aktuella kartläggning som Post- och telestyrelsen (PTS) genomfört av den faktiska tillgången till kassaservice visar att



det nuvarande kassaservicenätet uppfyller det statliga målet för grundläggande betaltjänster. PTS bedömer att ett klart besked om Postens framtida åtaganden inom kassaservice är den kanske enskilt viktigaste förutsättningen för utvecklingen mot mer användaranpassade och kostnadseffektiva kassaservicetjänster. Enligt PTS finns det ett fortsatt behov av särskilda lösningar för vissa grupper, vilket kan tillgodoses med riktade insatser från staten genom länsstyrelserna. Utskottet förutsätter att dessa riktade insatser täcker behovet av särskilda lösningar av kassaservicen för vissa grupper i samhället.

## Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen för budgetåret 2007 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisar anslag enligt regeringens förslag. Detta innebär att 33,9 miljarder kronor fördelas till olika ändamål inom utgiftsområdets två politikområden, 33,3 miljarder kronor till politikområde Transportpolitik och 0,6 miljarder kronor till politikområde IT, elektronisk kommunikation och post. För att möjliggöra en fortsatt trängselskatt föreslår utskottet att anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag får användas för utgifter kopplade till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm. Utskottet föreslår vidare att riksdagen godkänner regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden inom området. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag om alternativa anslagsberäkningar avstyrks.

Jämför särskilda yttrandena 2 (s), 3 (v) och 4 (mp).

### **Avsnittets innehåll**

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar, låneramar och vissa ekonomiska förpliktelser för budgetåret 2007 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

De regeringsförslag som behandlas är följande nio punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2006/07:1), där regeringen föreslår att riksdagen

2. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:2 Vägverket: Väghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 59 000 000 000 kr efter 2007 (avsnitt 5.6.2),

3. godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 20 500 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2),
4. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 70 000 000 000 kr efter 2007 (avsnitt 6.7.2),
5. godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 300 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.7.2),
6. bemyndigar regeringen att under 2007 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kr efter 2007 (avsnitt 6.7.2),
7. godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.7.2),
21. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser, i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik, som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 500 000 000 kr under 2008–2018 (avsnitt 9.6.2),
22. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade besluta om bidrag som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 210 000 000 kr under 2008–2011 (avsnitt 11.10.2),
23. för budgetåret 2007 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i bilaga 1.

Vidare behandlar utskottet följande tre motioner med förslag till anslag inom utgiftsområdet.

- 2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 8 och 22,
- 2006/07:T441 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 2 och
- 2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 24.

## Politikområde Transportpolitik

I nedanstående tabell redovisas de i regeringens proposition och i följdmotionerna föreslagna anslagsnivåerna för 2007 inom politikområde Transportpolitik.

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

<b>Anslag</b>	<b>Propositionen</b>	<b>v</b>	<b>mp</b>
36:1 Vägverket: Administration	863		
36:2 Vaghållning och statsbidrag	16 839		-1 392
36:3 Banverket: Administration	678	50	50
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 316	860	1 342
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248		
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71		
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	70	
36:8 Sjöfartsregistret	6		
36:9 Rederinämnden: Administration	1		
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81		
36:11 Rikstrafiken: Administration	27		
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	986	510	
36:13 Viss internationell verksamhet	2		
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	40	100	
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	55		
36:17 Järnvägsstyrelsen	50		
<b>Summa</b>	<b>33 324</b>	<b>1 590</b>	<b>0</b>

**Verksamhetsområde Väg***Vägverket: Administration*

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, vägtrafikinspektion, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrig stödverksamhet och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster eller prestationer. Kostnader för Vägtrafikinspektionen beräknas i stort vara oförändrade jämfört med 2006, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare beräknas transportpolitiska kostnader finansieras med högst 10 miljoner kronor som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster men som belastar anslaget.

Regeringen föreslår att 863 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007.

*Vaghållning och Statsbidrag*

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU samt bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter,
- myndighetsutövning, vilket innefattar trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter, m.m.,

- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån,
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik.

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

För 2007 föreslår regeringen att anslaget ska uppgå till 16 839 miljoner kronor, vilket är 354 miljoner mer än föregående år.

Då riksdagen fattat beslut om anslag ankommer det på regeringen att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I propositionen redovisas följande preliminära beräkning för 2007.

#### **Fördelning av anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag**

*Avrundat till miljoner kronor*

<b>Anslagspost/delpost</b>	<b>Anslag 2006</b>	<b>Beräknat 2007</b>
Sektorsuppgifter	517	517
Myndighetsutövning	302	300
Investeringar i nationell plan	2 691	2 906
Investeringar i regional plan	1 890	1 825
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 227	1 249
Drift och underhåll	7 062	7 334
Räntor och återbetalning av lån för vägar	1 800	1 608
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	698	702
Storstadsöverenskommelsen	35	35
Bidrag i regionala planer	256	356
Till Regeringskansliets disposition	2	2
Till Verket för innovationssystem	5	5
<b>Summa</b>	<b>16 485</b>	<b>16 839</b>

Miljöpartiet vill sänka anslagsnivån med 1 392 miljoner kronor, främst för att finansiera förslag till högre anslag inom verksamhetsområdet Järnväg. I Miljöpartiets budgetmotion föreslås även att ytterligare 50 miljoner kronor av Vägverkets anslag används för utbyggnad av den automatiska hastighetsövervakningen, för att på så sätt åstadkomma en förbättrad trafiksäkerhet.

### *Lån*

Resursförbrukningen för väghållning styrs förutom av anslag över statsbudgeten även av de olika lånemöjligheter som Vägverket förfogar över. Vägverket har möjlighet att ta upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt.

Vid utgången av 2004 var Vägverkets skuld för broar 165 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 5 753 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 11 135 miljoner kronor. Totalt uppgick denna skuld till 17 053 miljoner kronor. I propositionen föreslås att riksdagen godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 20 500 miljoner kronor för följande ändamål: investering i närtid, E 6 Svinensundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m.

### *Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser*

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 sluter även fleråriga FoU-avtal och har i uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Med hänsyn till det anförda föreslås att regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser samt att detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång samt att beräkningarna av bemyndigandets storlek ska omfatta framtida räntekostnader på upptagna lån. För 2007 föreslås ett bemyndigande på 59 000 miljoner kronor.

## **Verksamhetsområde Järnväg**

### *Banverket: Administration*

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd samt intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar från anslaget.

Regeringen föreslår att anslaget för budgetåret 2007 ska uppgå till 678 miljoner kronor, vilket utgör en minskning jämfört med föregående år. Förändringen förklaras delvis av att vissa kostnader som tidigare belastat anslaget Banverket: Administration i framtiden avses belasta anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter. En överföring motsvarande dessa kostnader görs följaktligen mellan anslagen. Regeringen gör vidare bedömningen att en besparing på Banverkets administration är möjlig och föreslår därför att anslaget minskas med ytterligare 50 miljoner kronor.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet motsätter sig den av regeringen föreslagna besparingen på 50 miljoner kronor. Det anges att den är schablonmässigt uträknad samt att det inte finns något underlag som visar att den kan genomföras utan negativa effekter på säkerheten och miljön. Följaktligen förordas en anslagsnivå som är 50 miljoner kronor högre än den i propositionen föreslagna.

### *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*

Anslaget finansierar

- myndighetsutövning, främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- sektorsuppgifter, vilket bl.a. omfattar forskning, utveckling och demonstrationsprojekt,
- investeringar i statliga järnvägar,
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till SVEDAB,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till A-Banan Projekt AB,
- riskavgift för hantering av statliga lånegarantier till Öresundsbrokonsortiet som disponeras av Riksgäldskontoret.

Då riksdagen fattat beslut om anslag ankommer det på regeringen att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I propositionen redovisas följande preliminära beräkning för 2007.

**Fördelning av anslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter***Avrundat till miljoner kronor*

<b>Anslagspost/delpost</b>	<b>Anslag 2006</b>	<b>Beräknat 2007</b>
Myndighetsutövning	8	8
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	367	367
Sektorsuppgifter	185	185
Investeringar i nationell plan	5 142	7 248
Drift, underhåll och trafikledning	3 794	3 858
Räntor och återbetalning av lån	1 465	1 565
Riskavgift för Öresundsbrokonsortiet	85	85
<b>Summa</b>	<b>11 046</b>	<b>13 316</b>

Två partier föreslår att högre belopp anvisas för detta ändamål.

Enligt Vänsterpartiets budgetmotion bör anslaget höjas med 860 miljoner kronor. Av denna anslagsförstärkning utgör 160 miljoner kronor en återföring av regeringens sänkning av anslaget jämfört med beräknat anslag i föregående budgetproposition. Vidare avsätter Vänsterpartiet 200 miljoner kronor för att säkerställa lågtrafikerade sträckor som annars riskerar nedläggning. Resterande 500 miljoner kronor ska användas till ett förbättrat banunderhåll, med syftet att minska förseningarna i tågtrafiken.

Miljöpartiet förordar i sin budgetmotion en höjning med 1 342 miljoner kronor varav 1 000 miljoner kronor avser ett utökat banunderhåll för bättre säkerhet och kvalitet, 167 miljoner avsätts för åtgärder som möjliggör ökad intermodalitet, 50 miljoner för ombyggnader av perronger för att klara beslutade kapacitetshöjningar och 125 miljoner för bidrag till lokal spårtrafik i stadsområden.

*Lån inom Banverket*

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

Inom Banverket finns lån upptagna för att finansiera anläggningstillgångar, Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (närtidssatsningen), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, kapitaltillskott till Svedab, rörelsekapital samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om i tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition. Vid utgången av 2005 var Banverkets skuld för eldriftsanläggningar 5 639 miljoner kronor, för vissa investeringar i Stockholmsområdet 2 092 miljoner kronor, teleanläggningar 1 033 miljoner kronor, närtidssatsningen 3 790 miljoner kronor och prioriterade järnvägsprojekt 1 116 miljoner kronor.

För budgetåret 2007 föreslår regeringen en låneram om högst 17 300 miljoner kronor för Banverkets investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m.

### *Ekonomiska förpliktelser för Banverket*

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att myndigheten ingår långsiktiga avtal innehållande 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 föreslår därför att riksdagen godkänner ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet ska avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer.

För dessa ändamål föreslår regeringen en bemyndiganderam om 70 000 miljoner kronor. Beräkningarna omfattar framtida räntekostnader på upptagna lån.

### *Botniabanan*

Riksdagen har bemyndigat regeringen att godkänna ett avtal om byggandet av Botniabanan mellan staten, Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun, Umeå kommun, Västernorrlands läns landsting och Västerbottens läns landsting (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd ska Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden ska motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. För år 2007 föreslår regeringen ett bemyndigande för Botniabanan på 25 000 miljoner kronor. För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 12 500 miljoner kronor för budgetåret 2007.

### *Järnvägsstyrelsen*

Från anslaget finansieras kostnader för tillsyn av säkerheten i järnvägssystemet, tunnelbanesystemet och spårvägssystemet. Vidare finansieras övervakning av att avgifterna som tas ut för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen fastställs på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Anslaget finansierar övervakning av att kapacitetstilldelningen av järnvägsinfrastrukturen och tillhandahållandet av tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Det finansierar även övervakning av att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv samt att det förs ett fordonsregister över svenska järnvägsfordon och ett infrastrukturregister över den svenska infrastrukturen. Vad avser registren avvaktar Järnvägsstyrelsen ett ställningstagande från Europeiska järnvägsbyrån om registrens utformning på europeisk nivå innan den inrät-



tar ett svenskt järnvägsfordons- respektive infrastrukturregister. Kostnaden för dessa register finns därmed inte i dagens verksamhet utan kommer att uppstå när de inrättas.

För att täcka utgifterna för Järnvägsstyrelsens verksamhet föreslår regeringen att 50 miljoner kronor anvisas under 2007.

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

Anslaget finansierar bidrag som Europeiska unionen beviljar till projekt och studier som ingår i det transeuropeiska transportnätverket för investeringar i transportinfrastruktur. Det innebär att bidrag från EU betalas in på statsbudgetens inkomstsida. Sedan utbetalas beviljade bidrag från statsbudgetens utgiftssida till de aktuella projekten. Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket disponerar anslagsposter under anslaget.

I propositionen föreslås att 248 miljoner kronor anvisas för detta ändamål.

### **Verksamhetsområde Sjöfart**

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

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget finansieras Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtlivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet samt vissa övriga kostnader för fritidsbåttrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Regeringen föreslår att 71 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007.

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

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

Regeringen föreslår att 62 miljoner kronor anvisas för detta ändamål.

Vänsterpartiet föreslår i sin budgetmotion att ytterligare 70 miljoner kronor tillförs anslaget för att möjliggöra en ombyggnad av Södertälje sluss.

#### *Sjöfartsregistret*

Anslaget disponeras av Sjöfartsverket och ska användas för driften av sjöfartsregistret. Regeringen föreslår att 6 miljoner kronor anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2007.

*Rederinämnden: Administration*

Anslaget används för Rederinämndens kostnader för administration, arvodet m.m. Rederinämnden disponerar avgiftsintäkter om ca 900 000 kr från verksamheten.

Regeringen föreslår att 1 miljon kronor anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2007.

**Verksamhetsområde Luftfart***Driftbidrag till icke statliga flygplatser*

I riksdagens transportpolitiska beslut 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) sades att staten, inom ramen för en oförändrad rollfördelning, skulle ta ett större ansvar än dittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtransportförsörjning. Anslaget infördes budgetåret 1999 i enlighet med det transportpolitiska beslutet. Bidraget är avsett att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser. Genom riksdagens beslut angående propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) fastställs de kompletterande riktlinjer som skall gälla för fördelningen av driftbidrag till icke-statliga flygplatser.

Regeringen föreslår att 81 miljoner kronor anvisas för budgetåret 2007.

**Verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik***Rikstrafiken: Administration*

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

För att stärka Rikstrafikens upphandlings- och analyskompetens för trafikupphandlingar föreslår regeringen att Rikstrafikens administrationsanslag höjs med 7 miljoner kronor jämfört med föregående år. Således föreslår regeringen att 27 miljoner kronor anvisas under 2007.

*Rikstrafiken: Trafikupphandling*

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik.

För att täcka utgifterna för trafikupphandlingar föreslår regeringen att 986 miljoner kronor anvisas under 2007.

Vänsterpartiet föreslår i sin budgetmotion att anslaget ska höjas med 510 miljoner kronor, varav 500 miljoner kronor ska användas för att säkerställa långsiktigt stabila förutsättningar för en fungerande kollektivtrafik i samhällets regi. Resterande 10 miljoner öronmärks för kollektivtrafik i glesbygd.

### *Ekonomiska förpliktelser avseende trafikupphandling*

Rikstrafiken bör normalt få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Vad gäller färjetrafiken till och från Gotland är dock en något längre avtalsperiod att föredra, främst av konkurrensskäl och på grund av den stora investeringskostnad som är förknippad med kontraktet. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2007, i fråga om ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 6 500 miljoner kronor.

## **Verksamhetsområde Forskning och analys**

### *Viss internationell verksamhet*

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter om ca 2 miljoner kronor och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), internationella järnvägsfördragen (Cotif, Octif m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.), luftfarten (Icao m.m.) samt EU.

Regeringen föreslår att 2,5 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007.

### *Statens väg- och transportforskningsinstitut*

VTI:s anslag skall täcka kostnaderna för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

VTI förvaltar och driver det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. BIC har det nationella ansvaret för information och kunskapsförsörjning inom trafik- och transportområdet vilket inkluderar en omfattande internationell verksamhet.

Regeringen föreslår att 40 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007. Anslagshöjningen jämfört med föregående år förklaras av en överföring på 2 miljoner från Vinnova, 2 miljoner från Vägverket samt 1 miljon kronor från Banverket, för att finansiera BIC.

Vänsterpartiet förordar i sin budgetmotion en förstärkning av anslaget på 100 miljoner kronor för att finansiera ett forsknings- utvecklings- och demonstrationsprogram om förnybara drivmedel.

### *Statens institut för kommunikationsanalys*

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

Omlokaliseringen av ett trettiotal årsarbetsplatser till Östersund under 2007 kommer att innebära omställningskostnader. Regeringen avser att, med anledning av den beslutade omlokaliseringen, noga följa utvecklingen av myndigheternas ekonomiska situation, så att verksamheterna långsiktigt kan fungera med bibehållen kvalitet.

Regeringen kommer, som tidigare aviserats, fortsätta att kompensera flertalet myndigheter för den engångspremie som en särskild pensionsersättning medför.

Regeringen föreslår att 54 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007.

## Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

I nedanstående tabell redovisas de i regeringens proposition och i följdmotionerna föreslagna anslagsnivåerna för 2007 inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.

### Anslag inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post

*Avrundat till miljoner kronor*

Anslag	Propositionen	v
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	32	
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	145	
37:3 Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice	400	
37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	14	
(Nytt) Ersättning för särskilda tjänster till IT-utbildning		100
<b>Summa</b>	<b>590</b>	<b>100</b>

### *Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter*

Anslaget finansierar Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvar anslagsfinansieras. Anslaget skall vidare finansiera befarade kundförluster för PTS, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, samt uppgiften att följa utvecklingen av kassaservicen och bevaka att denna motsvarar samhällets behov. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget, liksom viss verksamhet avseende förtroende för IT i enlighet med den tidigare regeringens proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:

175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i den tidigare regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

I enlighet med den tidigare regeringens förslag i propositionen Samverkan i kris – för ett säkrare samhälle (prop. 2005/06:133, bet. 2005/06:FöU9, rskr. 2005/06:295) föreslås en överföring av 15 miljoner kronor fr.o.m. 2007 för att finansiera insatser inom området informationssäkerhet från anslaget 7:5 Krisberedskap under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 32 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007.

#### *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade*

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

Regeringen föreslår att anslaget för 2007 ökas med 23 miljoner kronor jämfört med föregående år eftersom en tidigare beslutad tillfällig neddragning av anslaget för delfinansiering av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet upphör.

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

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden även för 2007.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund ett bemyndigande avseende Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade på 210 miljoner kronor under 2008–2011.

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

Staten ansvarar för att det ska finnas en grundläggande kassaservice i hela landet som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras sedan den 1 januari 2002 i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice (kassaservicelagen). För tillhandahållande av grundläggande kassaservice till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet erhåller Posten AB (publ.) (Posten) en ersättning om 400 miljoner kronor.

*Informationsteknik: Telekommunikation m.m.*

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken. Lagen om elektronisk kommunikation som trädde i kraft den 25 juli 2003 har lett till en ökad tillströmning av mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna. För att kompensera domstolarna för detta föreslås en överföring av medel till det under utgiftsområde 4 Rättsväsendet uppförda anslaget 4:5 Sveriges domstolar. Från och med 2007 överförs 1 400 000 kr. Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 14 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2007.

*Ersättning för särskilda tjänster till IT-utbildning*

Vänsterpartiet föreslår i motion 2006/07:T441 att ett särskilt anslag på 100 miljoner kronor införs för att starta informations- och utbildningsprojekt för att aktivera dem som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet. Förslaget syftar främst till att skapa förutsättningar för alla att använda sig av den nya tekniken.

**Utskottets ställningstagande***Politikområde Transportpolitik***Övergripande frågor**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att transportsystemet är en grundläggande del av landets baskapital som måste utvecklas och förvaltas på ett framsynt sätt. Ledstjärnor i detta arbete måste vara samhällsekonomisk effektivitet, en hög transportkvalitet, tillgänglighet, jämställdhet, trafiksäkerhet, positiv regional utveckling och en god miljö.

Utskottet tvingas dock notera att denna infrastruktur under lång tid försumrats, vilket inneburit bristande underhåll och uteblivna investeringar. Utskottet välkomnar därför att den nya regeringen avser genomföra en ny långsiktig planeringsomgång för infrastrukturen där ekonomiska ramar och inriktning läggs fast i syfte att skapa tillväxt och utveckling i hela landet. Utskottet delar regeringens syn angående de utgångspunkter som i propositionen redovisas för detta arbete. Det handlar inte minst om att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar, vilket jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn.

Enligt utskottets mening måste det finnas en öppenhet för nya lösningar i arbetet med att skapa en ändamålsenlig transportinfrastruktur. Det är därför olyckligt att lösningarna inom det förra regeringsunderlaget förhindrat att offentlig-privat samverkan (OPS), till skillnad från ett stort antal länder, börjat användas vid större åtgärder i transportinfrastrukturen, vilket i

sin tur inneburit effektivitetsförluster och uteblivna åtgärder i infrastrukturen. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser verka för användningen av nya finansieringslösningar för infrastrukturen.

Utskottet vill även uppmärksamma Stockholmsregionens trafiksituation. Givet frågans vikt, för Stockholm men även för övriga landet, är den särskilda utredningen om spårkapacitet i Stockholm och det arbete som inletts av den av regeringen utsatta förhandlingsmannen ytterst angelägna. Förhandlingsmannen skall pröva förutsättningarna att samla regionen kring en lösning på frågan om trängselskatt och avgifter och möjligheterna att låta dessa delfinansiera en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen. För att möjliggöra en fortsatt trängselskatt föreslår utskottet att anslag 36:2 Vaghållning och statsbidrag får användas för utgifter kopplade till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm. Givet denna frågas vikt avser utskottet anordna en offentlig utfrågning om trafiksituationen i Stockholm tidigt under våren 2007.

### **Anslag**

Utskottet konstaterar att regeringen nödgats framlägga sina anslagsförslag under synnerligen kort tidsfrist. Utskottet finner med hänsyn till förutsättningarna att regeringens förslag till anslag är väl avvägda. Med hänsyn till att förslag om vissa alternativa anslagsberäkningar redovisats från två av oppositionspartierna, nämligen Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, vill utskottet närmare redovisa sina överväganden i de av motionärerna aktualiserade frågorna.

Miljöpartiet föreslår att anslaget Vaghållning och statsbidrag minskas med 1 392 miljoner kronor och att Vägverkets resurser för kapacitetshöjande åtgärder därmed reduceras med detta belopp. Enligt utskottets mening skulle en sådan neddragning innebära att ett antal ytterst angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma vägprojekt inte kan komma till stånd. Motionsförslaget avstyrks följaktligen. Vidare motsätter sig Miljöpartiet och Vänsterpartiet den i propositionen föreslagna besparingen om 50 miljoner kronor på Banverkets administrationsanlag med motiveringen att den riskerar äventyra kvaliteten inom denna verksamhet. Utskottet, som inte delar motionärernas farhågor i detta avseende, anser att en kontinuerlig effektivisering av den offentliga sektorn är nödvändig. Motionsförslagen avstyrks.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår att Banverket tilldelas ytterligare resurser för åtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Med anledning av dessa motionsförslag vill utskottet understryka att anslagen för detta ändamål redan ligger på en historiskt sett mycket hög nivå, vilket påpekades inte minst av det förra regeringsunderlaget. Vidare bör påpekas att den av regeringen föreslagna anslagsnivån för 2007 överstiger det belopp som anvisades i föregående budgetproposition för år 2006 för detta ändamål. Motionsförslagen avstyrks.

Med anledning av Vänsterpartiets förslag att avsätta 70 miljoner kronor år 2007 för att påbörja en utbyggnad av Södertälje sluss vill utskottet påminna om att val av olika åtgärder i transportinfrastrukturen, enligt nuvarande beslutsordning inom transportpolitiken, ska fastställas inom ramen för trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering, vilket innebär att det i regel inte ankommer på riksdagen att besluta om enskilda projekt. Utskottet, som under hösten vid ett sammanträffande med Sjöfartsverket blivit informerat om befarade ökade vattennivåer i Mälaren, vilket bl.a. berör vidtagna och planerade åtgärder vid Södertälje sluss, anser inte att något riksdagsinitiativ är erforderligt i denna fråga. Förslaget avstyrks följaktligen.

I Vänsterpartiets budgetmotion föreslås även att ytterligare 510 miljoner kronor anvisas för Rikstrafikens trafikupphandlingar. I sammanhanget anges även att stat, landsting och kommuner bör utöka sin kontroll över kollektivtrafiken. Med anledning av dessa förslag vill utskottet inledningsvis understryka att senare decenniernas utveckling av kollektivtrafiken, med allt större inslag av konkurrens, lett till en effektivare kollektivtrafik. En generell återföring av kollektivtrafiken till offentlig förvaltning skulle innebära stora försämringar. Detta område har under senare år tillförts ytterligare resurser. Enligt utskottets mening finns det inte finansiellt utrymme att tillstyrka motionsförslaget, som följaktligen avstyrks. I sammanhanget kan nämnas att utskottet i början av nästa år avser genomföra en utskottsutfrågning om den lokala och regionala kollektivtrafikens utveckling i syfte att utvärdera möjligheter till effektiviseringar, fortsatt utveckling och ökad konkurrenskraft.

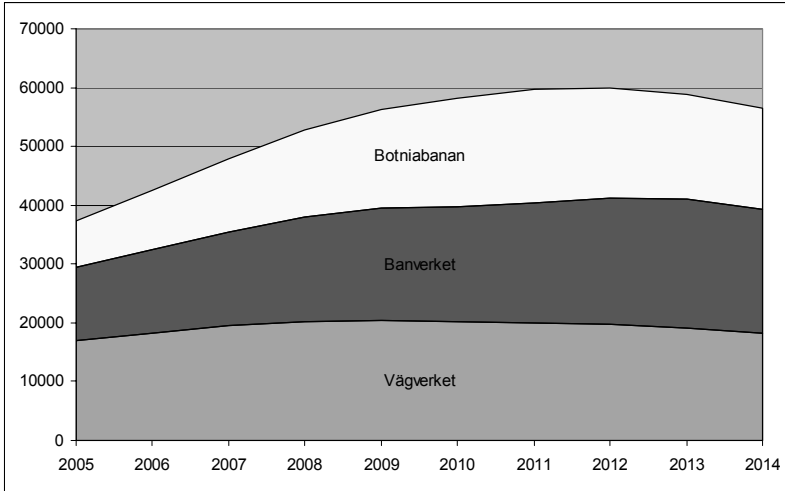
Vänsterpartiet föreslår vidare att Statens väg- och trafikforskningsinstitut tillförs ytterligare 100 miljoner kronor, för genomförandet av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram om förnybara bränslen. Enligt utskottet tar motionärerna här upp en ytterst angelägen fråga. Användningen av fossila bränslen och klimatfrågan är ett globalt miljöproblem som måste stå högst på dagordningen. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig. Regeringen har därför i propositionen aviserat ett antal åtgärder, exempelvis en översyn av miljöklassningen av fordon samt skärpta miljökrav vid offentlig transportupphandling. Regeringen avser att återkomma med förslag och finansiering av detta. Regeringen avser även återkomma med förslag till och finansiering av en s.k. klimatomiljard för klimatrelaterad energiforskning och utveckling samt investeringsstöd. Utskottet, som vill avvakta regeringens förslag inom området, avstyrker motionsförslaget.

### **Lån och ekonomiska förpliktelser**

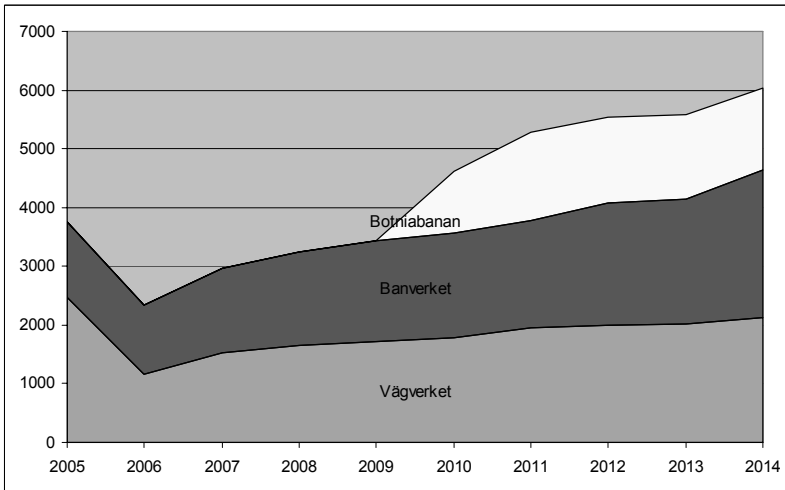
De statliga åtgärderna inom politikområde transportpolitik styrs förutom av anslag över statsbudgeten även av olika bemyndiganden och lånemöjligheter som beslutas av riksdagen. Som framgår av nedanstående tabell förväns



tas den samlade låneskulden enligt budgetpropositionen för Botniabanan, Vägverket och Banverket under de närmaste åren öka till 60 miljarder kronor.



Räntor och amorteringar på de ovan nämnda lånen kommer att belasta anslagen inom politikområde transportpolitik. Av nedanstående tabell framgår att det beräknade årliga anslagsbehovet för dessa ändamål kommer att uppgå till sex miljarder kronor år 2014.



I sammanhanget kan vidare nämnas att härutöver finns ytterligare statliga lån och garantier upptagna inom infrastrukturområdet. Öresundsbrokonsortiets nettoskuld, som garanteras solidariskt av Sverige och Danmark uppgick vid utgången av 2005 till drygt 26 miljarder kronor. SVEDAB AB, som ansvarat för de svenska landanslutningarna hade vid samma tidpunkt lån i Riksgäldskontoret på nästan 3 miljarder kronor. Vidare kan nämnas

att Vägverkets bokförda förskotteringsskuld till kommunerna vid denna tidpunkt uppgick till 1,2 miljarder kronor samt att villkorslånet till Arlandabanan uppgick till 1 miljard kronor.

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden. Propositionen tillstyrks följaktligen i dessa delar.

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

Det har inte väckts några motionsförslag om höjningar eller sänkningar av de anslagsnivåer som i propositionen föreslås inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post. I Vänsterpartiets budgetmotion föreslås däremot att ett nytt anslag ska upprättas för informations- och utbildningsprojekt med syftet att skapa förutsättningar för alla att använda sig av den nya informationstekniken. Utskottet instämmer i den grundsyn som motionsförslaget återspeglar, nämligen att tillgängligheten till ny teknik kan förbättras. Utskottet ser i det sammanhanget att folkbildningen i landet skulle kunna vara en viktig resurs som kan bidra till att nå ut till dessa grupper. Genom folkbildande insatser skulle kompletterande förutsättningar kunna ges för att nå ut till medborgarna i syfte att skapa ett informations-samhälle för alla. Enligt utskottets mening finns det dock inte finansiellt utrymme att tillstyrka motionsförslaget, som följaktligen avstyrks.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet tillstyrker de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, med den ändringen att ändamålet för anslaget 36:2 Vägghållning och statsbidrag vidgas så att det även får användas för utgifter kopplade till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm. Utskottet har inte heller någon erinran mot regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden inom området. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende.

## Statens Väg- och Baninvest

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om avveckling av Statens Väg- och Baninvest AB.

### **Bakgrund**

Statens Väg- och Baninvest bildades 1990 som Vägverkets investeringsaktiebolag Väginvest och fick till uppgift att via dotterbolagen Stockholmsleder AB och Göteborgs Trafikleder AB låna medel på kapitalmarknaden och vidareutlåna dessa till Vägverket för vissa väginvesteringar i Stock-

holms- och Göteborgsregionerna. 1998 beslutades att företaget skulle äga och förvalta statens aktier i Botniabanan AB. I samband med detta bytte företaget namn till Statens Väg- och Baninvest AB och aktiernas förvaltning överfördes från Vägverket till Näringsdepartementet.

### **Propositionen**

I propositionen anges att Statens Väg- och Baninvests dotterbolag Stockholmsleder och Göteborgsleder saknar verksamhet sedan lånen överförts till Riksgäldskontoret. Vid bolagsstämman den 24 april 2006 fattade Statens Väg- och Baninvest därför beslut om att likvidera dessa. Det tredje dotterbolaget, Botniabanan AB, motiverar enligt vad som anförs i propositionen inte någon koncernstruktur. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner en avveckling av bolaget.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att avveckla Statens Väg- och Baninvest AB.

## **Arlandabanan Projekt AB**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om att överföra förvaltningen av Arlandabanan Projekt AB från Banverket och Luftfartsverket till Regeringskansliet.

### **Bakgrund**

A-Banan Projekt AB är ett helstatligt bolag vars aktier till lika delar förvaltas av Banverket och Luftfartsverket. Bolaget har till uppgift att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt de s.k. Arlandabaneavtalen som reglerar byggande och drift av järnvägen från Stockholms central till Arlanda flygplats. A-Banan Projekt AB skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet.

### **Propositionen**

Efter uppbyggnad och driftsättning av Arlandabanan har enligt regeringens i propositionen redovisade bedömning argumenten för att delegera förvaltningen av bolaget till Luftfartsverket och Banverket minskat i betydelse.

Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Arlandabanan Projekt AB från Banverket och Vägverket till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens bedömning att det inte längre finns anledning att delegera ansvaret för styrningen av Arlandabanan Projekt AB till Banverket och Luftfartsverket. Utskottet tillstyrker följaktligen regerings förslag om att överföra förvaltningen av Arlandabanan Projekt AB från Banverket och Luftfartsverket till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

## **SVEDAB AB**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner att förvaltningen av SVEDAB AB överförs till Regeringskansliet.

### **Bakgrund**

SVEDAB är ett statligt bolag vars aktier förvaltas av Vägverket och Banverket med 50 % vardera. SVEDAB ska – direkt eller via Öresundsbrokonsortiet – äga och förvalta Öresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron. Landanslutningarna består av en mil motorväg som ansluter Öresundsbron med den nya Yttre Ringvägen runt Malmö samt en mil järnväg som ansluter bron med Kontinentalbanan i Malmö. Det är Vägverket som sköter löpande drift och underhåll av väganslutningen. Dispositionsrätten för järnvägen har överförts till Banverket. Kostnaderna för drift och underhåll av landanslutningarna svarar SVEDAB för.

### **Propositionen**

Efter uppbyggnad och driftsättning av Öresundsförbindelsen har argumenten för att delegera förvaltningen av bolaget till de båda myndigheterna Vägverket och Banverket enligt regeringens bedömning minskat i betydelse. Regeringen ber därför om ett bemyndigande att överföra förvaltningen av SVEDAB:s aktier till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att argumenten för att delegera förvaltningen av SVEDAB AB till Vägverket och Banverket har minskat i betydelse efter uppbyggnad av Öresundsförbindelsen. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag, med en smärre skrivningsmässig rättelse, om att överföra förvaltningen till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

## Affärsverket Statens järnvägar

### Utskottets förslag i korthet

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

### Avsnittets innehåll

De regeringsförslag som behandlas i detta avsnitt är följande två punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2006/07:1), där regeringen föreslår att riksdagen

11. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell och bemyndigar regeringen att för 2007 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.5),

12. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2007–2009 (avsnitt 6.7.5).

### Propositionen

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägar verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/01 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter och aktiebolag. Affärsverket skall avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasing- och leaseholdåtaganden och förvalta fordon som används i statligt upphandlad trafik.

### *Ekonomiska mål och finansiella befogenheter*

Regeringen anser att nuvarande avkastningskrav för verksamhetsgrenen Förvaltning av järnvägsfordon är motiverad och att räntabilitet på sysselsatt kapital över en konjunkturcykel bör motsvara räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. För övriga verksamheter bör det inte heller fortsättningsvis finnas något avkastningskrav utan de skall bära sina egna kostnader. Regeringen föreslår följaktligen att Statens järnvägars verksamhet fortsätter enligt nuvarande finansieringsmodell och avkastningskrav.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 12 000 miljoner kronor under 2007. Vidare föreslås att Statens järnvägar bemyndigas att förvalta de leasing- och leaseholdåtaganden som Statens järnvägar förvaltar i dag. I denna förvaltning ingår bl.a. rätten att teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt, teckna lån och inlösa leasing- och leaseholdavtal. I propositionen föreslås även att Statens järnvägar bemyndigas att placera överskottslikvid enligt en finanspolicy som utgår från principen om minsta möjliga kreditrisk.

### *Investeringsplan*

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar till den av staten upphandlade interregionala persontrafiken. De fordon som finns för detta uppdrag behöver enligt regeringens bedömning renoveras och utrustas med ny teknik. Vidare är vissa av vagnarna som används i dagens upphandlade trafik till Norrland så gamla och i sådant skick att det inte är ekonomiskt effektivt att renovera dem. I stället är det bättre att anskaffa begagnade vagnar av senare tillverkningsår. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar inom ramen för ordinarie verksamhet. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att riksdagen godkänner den i propositionen redovisade investeringsplanen för Statens järnvägar.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan för Statens järnvägar.

## Sjöfartsverket

### **Utskottets förslag i korthet**

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

Jämför reservation 2 (v).

### **Avsnittets innehåll**

De regeringsförslag som behandlas i detta avsnitt är följande tre punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2006/07:1), där regeringen föreslår att riksdagen

13. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1),

14. bemyndigar regeringen att för 2007 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.2),

15. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2007–2009 (avsnitt 7.7.3).

Vidare behandlas följande motionsförslag:

- 2006/07:T441 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 1.

## **Propositionen**

### *Ekonomiska mål och restriktion för prisökningar*

Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2005–2008 om 3,5 % över en konjunkturcykel. Vidare ska verket ha en soliditet om minst 30 %. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004. Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen.

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

### *Finansiella befogenheter*

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag. Verket har därutöver ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Regeringen föreslår att bemyndigande ges även under 2007 så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2007. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket liksom tidigare får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

### *Investeringsplan*

Enligt Sjöfartsverkets bedömning uppgår investeringsbehovet under perioden 2007–2009 till totalt 606 miljoner kronor. De största posterna är 364 miljoner kronor för Farleder/utmärkning, 144 miljoner kronor för lotsning

och 28 miljoner kronor för sjötrafikinformation. Investeringarna beräknas finansieras med egna medel. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner den i propositionen redovisade investeringsplanen.

Vänsterpartiet anger i en motion att regeringen föreslår en minskning av investeringsanslaget till farleder med 41 miljoner kronor. Denna slutsats baseras på en jämförelse av investeringar i farleder år 2007 i föreslagen investeringsplan för perioden 2007–2009 jämfört med posten investeringar i farleder år 2007 i föregående investeringsplan, som gäller åren 2006–2009. Motionärerna motsätter sig denna sänkning och kräver följaktligen en justering av investeringsplanen så att denna post förstärks med 41 miljoner kronor.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att regeringens förslag till ekonomiska mål och finansiella befogenheter för Sjöfartsverket inte utgör någon förändring jämfört med vad som gäller för innevarande år. Inte heller utskottet ser någon anledning till att föreslå några förändringar i dessa avseenden. Propositionen tillstyrks följaktligen i dessa delar.

Angående investeringsplanen noterar utskottet att ett motionsförslag väckts, med innebörden att posten Investeringar i farleder bör återställas till den nivå som gällde i föregående investeringsplan. Enligt vad utskottet erfarit baseras den i propositionen redovisade investeringsplanen på Sjöfartsverkets förslag, som regeringen inte funnit anledning att ifrågasätta. Inte heller görs bedömningen att några justeringar av detta förslag är nödvändiga. Propositionen tillstyrks i denna del och motionsförslaget avstyrks följaktligen. Utskottet vill dock i sammanhanget uppmärksamma det av Klimat- och sårbarhetsutredningen nyligen publicerade delbetänkandet Översvämningshot – risker och åtgärder för Mälaren, Hjälmaren och Vänern. Resultatet av detta arbete kan få konsekvenser för utformningen av investeringsplanerna i framtiden. Utskottet vill dock invänta pågående remissbehandling och beredning av frågan.

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

### **Utskottets förslag i korthet**

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



## Bakgrund

Under 1995 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia. Riksdagen beslutade sedan (prop. 1995/96:105, bet. 1995/96:TU15, rskr. 1995/96:205) att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet.

Den 19 juni 1996 beslutades att övertäckningsarbetet skulle avbrytas och den 11 februari 1999 beslutades att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas. Sjöfartsverket förhandlade sedan med det konsortium som ombesörjde det avbrutna övertäckningsarbetet om ersättningsanspråk med anledning av att avtalet mellan konsortiet och Sjöfartsverket sades upp då arbetet avbröts. Förhandlingarna utmynnade i ett avtal som innebär att Sjöfartsverket har en fordran på konsortiet som garanterar Sjöfartsverket en ersättning om minst 100 miljoner kronor.

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

## Propositionen

Regeringen föreslår att de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia har erlagt till Sjöfartsverket och som för närvarande uppgår till ca 50 miljoner kronor, ska kunna användas för kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett antal tillfällen godkänt att de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia har erlagt till Sjöfartsverket får användas för kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga och tillstyrker därför regeringens förslag.

## Luftfartsverket

### Utskottets förslag i korthet

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

### Avsnittets innehåll

De regeringsförslag som behandlas i detta avsnitt är följande punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2006/07:1), där regeringen föreslår att riksdagen

17. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1.1),

18. bemyndigar regeringen att för 2007 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1.2),

19. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2007–2009 (avsnitt 8.7.1.3).

### Propositionen

#### *Ekonomiska mål*

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 8 % av eget kapital (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2007.

Regeringen föreslår som mål för soliditeten att den långsiktigt ska vara lägst 25 %. Med det åtgärdsprogram som Luftfartsverket har redovisat är bedömningen att målet kommer att uppnås 2008.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet.

Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel under 2007 bör enligt regeringens förslag även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

#### *Finansiella befogenheter*

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att även under 2007 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 7 700 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen. Bakgrunden är att bolag

kan behöva bildas för att underlätta samriskprojekt i den kommersiella verksamheten. Vidare kan bolag behöva bildas för att driva gemensamma projekt mellan olika organisationer inom Europa. Därutöver föreslår regeringen att Luftfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank. Vidare föreslår regeringen att överskottslikviditeten får placeras i statsgaranterade skuldebrev och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt nordisk Ratings system eller motsvarande. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2007.

### *Investeringsplan*

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2007–2009 på sammanlagt 2 400 miljoner kronor. Under planeringsperioden planeras vissa kompletterande investeringar för att till fullo utnyttja de investeringar som tidigare gjorts i kapacitetsutbyggnaden på Arlanda. Satsningar för att öka resultaten från de kommersiella produkterna kommer att prioriteras. I övrigt domineras planen av ersättningsinvesteringar för att säkerställa flygsäkerhet och en tillfredsställande kapacitet och kvalitet i LFV:s infrastruktur samt i miljöinvesteringar.

Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investeringar kommer att vara mindre omfattande under den kommande treårsperioden. En fortsättning på tidigare godkända investeringsplaner är emellertid nödvändig. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

### **Utskottets ställningstagande**

De av regeringen föreslagna målen och befogenheterna för Luftfartsverket innebär inte några förändringar jämfört med vad som gäller i dag. Utskottet tillstyrker förslagen.

Utskottet konstaterar vidare, i likhet med regeringen, att Luftfartsverkets investeringar enligt den föreslagna investeringsplanen kommer att vara mindre omfattande under den kommande treårsperioden. Utskottet har inget att erinra mot propositionens förslag, som tillstyrks.

## Luftfartsstyrelsen

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål för Luftfartsstyrelsen.

### **Propositionen**

Luftfartsstyrelsens verksamhet finansieras genom avgifter. Myndighetens ekonomiska mål under perioden 2007–2009 är att kostnaderna ska täckas av myndighetens avgifter. Regeringen anser att det ekonomiska målet och finansieringen av myndigheten är rimligt och bör fortsätta att gälla oförändrat.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om ekonomiska mål för Luftfartsstyrelsen.

## **Stöd till kommuner för anläggning av telenät**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät.

### **Propositionen**

Enligt lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät avsåg stödet först åtgärder som utfördes under perioden den 1 juli 2000–31 december 2004. Sedan lagen antogs har förutsättningarna för en snabb bredbandsutbyggnad förändrats. Framför allt har marknadsaktörernas intresse minskat väsentligt. Riksdagen har därför beslutat att ändra lagen så att stödet förlängts t.o.m. den 31 december 2006 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125 och prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Stödet har även breddats till att omfatta anslutning till rikstäckande telenät (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:TU1, rskr. 2002/03:69).

De skäl som anfördes för tidigare förlängningar gäller enligt regeringens bedömning fortfarande. Vidare finns möjligheter att få stöd under nuvarande programperiod för strukturfonderna även efter 2006 års utgång. En förlängning av stödperioden medför att projekt som riskerar att inte hinna utföras innan 2006 års utgång ges ytterligare tid. En förlängning av stödperioden medger även ytterligare överväganden om hur målet att en effektiv och säker IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska vara tillgänglig i alla delar av landet ska nås. Det är regeringens uppfattning att stödperioden bör utsträckas ytterligare ett år för att ge kommunerna tid att genomföra satsningen på ett optimalt sätt. Regeringen bedömer det som ändamålsenligt att skattereduktionen för höga anslutningskostnader för fysiska och juridiska personer löper under samma period och föreslår där-

för på annan plats i budgetpropositionen att även detta stöd förlängs till utgången av 2007. Förlängningarna innebär inte någon förändring i den beräknade ekonomiska ramen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar inledningsvis att den lag som avses i den del av budgetpropositionen som behandlas i detta betänkande är lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. I regeringens förslag till beslutspunkt 1 hänvisas till en annan lag, vilket således är en felskrivning.

Angående förlängning av denna lag vill utskottet påminna om att det stöd som den reglerar först avsåg perioden den 1 juli 2000–31 december 2004, men att förändrade marknadsförutsättningar senare föranlett riksdagen att förlänga perioden, eftersom stödet inte utnyttjats i den utsträckning som förutsetts. De argument som anfördes för de tidigare förlängningarna gäller fortfarande, då den totala ramen för detta stöd ännu inte utnyttjats. Utskottet föreslår därför att stödperioden bör utsträckas ytterligare ett år i enlighet med vad som anförts i propositionen. Därmed tillstyrks regeringens förslag.

## **Bemyndigande för trängselskatt**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet föreslår att riksdagen ger regeringen till känna att det särskilda beställningsbemyndigande som år 2006 är kopplat till anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag även får användas för åtaganden som syftar till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm.

### **Bakgrund**

Under en försöksperiod mellan den 3 januari och den 31 juli 2006 betalade ägare till svenskegistrerade fordon (med vissa undantag) en s.k. trängselskatt för passage på vardagar mellan vissa tider in till eller ut ur Stockholms innerstad. Syftet med detta system var att minska fordonsträngseln inom detta område.

I budgetpropositionen för 2007 aviseras att regeringen har för avsikt att utse en förhandlingsman med uppdrag att finna en samlad lösning för Stockholmsregionen. Förhandlingsmannen ska pröva förutsättningarna för att samla regionen kring en lösning på frågan om trängselskatt och avgifter och möjligheterna att låta dessa delfinansiera en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen. Eventuella förslag om ändrade skattenivåer, nya områ-

den där skatten ska tas ut och liknande frågor samt förslag om hur intäkter av trängselskatt bör användas ska lämnas till regeringen senast den 1 mars 2007. Resultatet av förhandlingen ska redovisas senast den 1 december 2007.

Vägverket har ansvarat för upphandling av utrustning m.m. för att hantera trängselskatten. Enligt ett särskilt villkor har Vägverket rätt att förlänga kontraktet med ett år i taget. Förlängningen är dock villkorad av att Vägverket senast den 31 december får ett fortsatt uppdrag av regeringen att hantera utrustning, system och tjänster för trängselskatt i Stockholms innerstad. Om uppdraget uteblir upphör kontraktet den dagen, vilket innebär att en ny upphandling av utrustning m.m. måste genomföras, vilket i sin tur utöver stora kostnader även innebär en tidsmässig förskjutning av återinförandet av trängselskatten. Ett uppdrag till Vägverket att förbereda återstart av trängselskatt kan lämnas i regleringsbrevet för innevarande år. Regeringen saknar dock riksdagens bemyndigande att ge Vägverket ett sådant uppdrag.

### Utskottets ställningstagande

Efter försöksverksamheten med trängselskatt i Stockholm under 2006 övervägs en fortsatt användning av trängselskatt. Detta aktualiserar i sin tur ställningstaganden vad gäller förlängning av i dag gällande kontrakt om utrustning m.m. En fördröjning i det hänseendet kan medföra stora kostnader och en betydande tidsförskjutning. Regeringen saknar dock riksdagens bemyndigande att ge Vägverket ett sådant uppdrag. Utskottet föreslår mot denna bakgrund med stöd av 3 kap. 7§ Riksdagsordningen om utskottsinitiativ att det särskilda bemyndigande som år 2006 är kopplat till anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag* även får användas för åtaganden som syftar till en fortsatt användning av trängselskatt i Stockholm. Utskottet föreslår att riksdagen ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bemyndigande för trängselskatt.

### Citybanan m.m.

#### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsyrkanden om Citybanan m.m. med hänvisning till rollfördelningen inom infrastrukturplaneringen och vidtagna åtgärder med avseende på Stockholmsregionens trafiksituation.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

## Motionerna

Motion 2006/07:Fi244 av Göran Persson i Stjärnhov m.fl. (s) handlar om den ekonomiska politiken. Angående trafikens infrastruktur i Stockholm anser motionärerna att det behövs en långsiktig infrastrukturplanering för regionen. Vidare framhålls att de initiativ som regeringen aviserar riskerar att försena och försvåra möjligheterna att genomföra för Stockholmsregionen och landet viktiga infrastruktursatsningar (yrkande 56).

Motionärerna vill även att byggandet av Citybanan enligt nu gällande plan och genomförandeavtal ska fullföljas i stället för att förhalas genom att man utser en statlig förhandlingsman (yrkande 57).

I motion 2006/07:T431 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) och motion 2006/07:T439 av Mikael Damberg m.fl. (s) behandlas också Citybanan. Motionärerna anser att det är av största vikt att byggnationen av Citybanan fortsätter i den planerade takten. Mer järnvägskapacitet genom Stockholm är en nödvändighet för att Stockholms trafiksituation inte ska försämrans radikalt likaväl som det är en förutsättning för en storstadsregion med flera fungerande kärnor.

I motion 2006/07:T448 av Bosse Ringholm (s) efterfrågas en långsiktig strategi för Stockholm som klarar att möta kommande decenniernas krav på transporter och resor. Det ska vara en strategi som bygger på realism och som förmår att lösa många och i flera fall motstående intressen. Vidare anförs att hela Stockholmsregionen måste ges förutsättningar för god tillväxt och hållbar utveckling där god miljö förenas med social rättvisa.

## Utskottets ställningstagande

Enligt den rollfördelning som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet år 1998 och som konfirmerades senast i våras bör riksdagens roll 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 ska ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag.

Med anledning av vissa motionsförslag som väckts om trafiksituationen i Stockholm vill utskottet dock understryka att trafiksituationen i denna region kommer att kräva särskilda överväganden eftersom regionens problem ignorerats under en alltför lång tid. Regeringen har därför tillsatt en förhandlingsman med uppdrag att finna en samlad lösning för Stockholmsregionen. Förhandlingsmannen ska pröva förutsättningarna för att samla regionen kring en lösning på frågan om trängselskatt och avgifter och möjligheterna att låta dessa delfinansiera en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma Citybanan i Stockholm. Kostnaden för detta projekt beräknades ursprungligen till 7,5 miljarder kronor. Banverket har sedan inkommit med nya uppgifter som visar att kostnaderna nu beräknas till 13,7 miljarder kronor. De har således fördubblats. Bland annat mot denna bakgrund har regeringen beslutat pröva om en ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm kan bli mer samhälls-ekonomiskt effektiv genom en ytspår lösning. Tillsammans med redan genomförda åtgärder skulle det kunna vara en mindre komplicerad åtgärd som kan ske snabbare och till lägre kostnader än Citybanan. För att behålla sin handlingsfrihet anger regeringen att Banverket tills vidare bör driva vidare arbetet med prövning i miljödomstolen, systemhandlingar och järnvägsplanerna.

Med vad som ovan anförts om rollfördelningen inom infrastrukturplaneringen och om vidtagna åtgärder avstyrks här behandlade motionsförslag.

## Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför särskilt yttrande 5 (s, v, mp).

### Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2006 har ett stort antal motioner väckts om främst olika infrastrukturprojekt på väg- och järnvägsområdet. Det handlar såväl om upprustningar och utbyggnader som anläggandet av nya förbindelser. Förslag finns även om trafikens utformning och standard på olika sträckningar i Sverige. I det följande redovisas dessa motioner fördelade på trafikslagen väg och järnväg samt sjöfart. Redovisningen har i görlig mån fördelats geografiskt på olika regioner. I vissa fall har redovisningen skett för vissa vägsträckor och järnvägslinjer. Avslutningsvis redovisas motionsförslag med krav på insatser inom såväl väg- som järnvägsområdet för vissa regioner i landet.

### VÄGAR

#### Region Norr (Norrbotten och Västerbottens län)

2006/07:T404 (fp)

Väg 363 genom Västerbotten, framför allt sträckan Umeå–Vindeln, har stora behov av förbättring. Reviderade vägplanen och tidigarelägg förbättringarna av väg 363.



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

- 2006/07:T221 (c) Det är viktigt att det snabbt byggs en ny E 4 genom Sundsvall. För att påskynda processen bör man pröva nya finansieringsformer och initiativ bör tas till att låta bygga E 4 Sundsvall via offentlig-privat samverkan (OPS).
- 2006/07:T247 (s) En byggstart av E 4 genom Sundsvall bör ske snarast möjligt och inte år 2012 som Vägverket planerar.
- 2006/07:T298 (fp) Det är viktigt att utbyggnaden av E 4 Enånger–Hudiksvall till fyrfilig motorväg påbörjas år 2007.
- 2006/07:T403 (s) Riksväg 68 mellan Avesta och Torsåker bör prioriteras upp inom befintliga ramar i vägtrafikplanerna. De kvarvarande sträckorna av riksväg 68 bör snarast byggas om.
- 2006/07:T407 (s) Vägverket bör få i uppdrag att, inom befintliga ramar, färdigställa sträckan Enånger–Hudiksvall till 2+1 väg under 2006/07.

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

- 2006/07:T260 (m) Se över möjligheter av en utbyggnad till motortrafikled av nuvarande sträckning mellan Västerås och Eskilstuna. Finansieringen kan ske med vägavgifter.
- 2006/07:T322 (fp) E 18 mellan Lekhyttan och Karlskoga bör rustas upp. Vägverkets förstudie om sträckan visar att den är hårt belastad av trafik och har otillräcklig bredd samt saknar bra omkörningsmöjligheter.
- 2006/07:T365 (s) Genomför satsningarna på riksväg 55 och Östra förbifarten i Katrineholm. Det är av stor vikt att projekten genomförs i tid eller helst tidigareläggs. Katrineholms kommun har under senare tid erbjudit sig att förskottera Östra förbifarten för att få till stånd en byggstart under 2008. Det är viktigt att regeringen beaktar detta erbjudande från kommunen så att en byggstart garanteras.

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

- 2006/07:T236 (m) En ringled runt Stockholm är fortfarande en nödvändighet för att avlasta innerstaden från trafik. Projektera, finansiera och bygg Österleden från Nacka till Frihamnen i Stockholm i syfte att färdigställa en ringled kring Stockholm.
- 2006/07:T258 (c) Det finns planer för utbyggnader av vägnätet för de norra delarna av Stockholm, men de är långt ifrån tillräckliga samt ligger dessutom långt fram i tiden. Genomför en utbyggnad av väg 76, 77 och 280.

- 2006/07:T266 (m) Det finns ett behov av en ny Skurusundsbro. Ett förslag till lösning är att Nacka, Värmdö och staten samarbetar genom att kommuner förskotterar den nya bron och att staten tar kostnaderna därefter. Med denna lösning skulle en ny bro komma tillstånd före år 2015.
- 2006/07:T315 (fp) Huvudstaleden skulle spela en central roll i den övergripande vägstrukturen för Stockholmsregionen som helhet. Den bör därför ingå i det statliga vägnätet och de statliga vägplanerna och inte ses som en fråga där de berörda kommunerna får lösa finansieringen själva.
- 2006/07:T316 (fp)  
yrk. 3 Vägverket bör ges i uppdrag att förbereda Europaväg 18 för motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägnittet Rosenkälla–Söderhall.
- 2006/07:T316 (fp)  
yrk. 4 Rusta upp riksväg 77. Trafiken på väg 77 är till volymen mycket större än på många andra vägar runt tätorter i Sverige som dragits långt utanför tätorten av inte minst trafiksäkerhetsskäl.
- 2006/07:T316 (fp)  
yrk. 5 Vägverket bör ges i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 och riksväg 76 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
- 2006/07:T316 (fp)  
yrk. 6 Vägverket bör ges i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
- 2006/07:T316 (fp)  
yrk. 7 Vägverket bör ges i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276. Denna väg har hög belastning av biltrafik – inte minst mindre lastbilar – till södra Roslagskusten och skärgården.
- 2006/07:T387 (kd) Regeringen bör agera skyndsamt så att projektet Förbifart Stockholm kan igångsättas utan förseningar när underlag och beredningar finns klara.
- 2006/07:T437 (s) Det är angeläget att beslut om att starta byggandet av Förbifart Stockholm kan fattas snarast. En investering i den dragning av Förbifart Stockholm som går över Ekerö skulle vara en lösning på trafiksituationen i regionen.

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

- 2006/07:MJ337 (fp)  
yrk. 2 En tjälsäkring av vägarna i Dalsland är nödvändig för att säkra den viktiga skogsindustrin.
- 2006/07:N294 (fp)  
yrk. 4 Dalsland bör klassas som ett s.k. skogslän för att länet ska få del av de extrapengar som beviljas för upprustning av tjälskadade vägar.
- 2006/07:T209 (m) Stora delar av E 20 är eftersatta, då främst i Västra Götaland. Utbyggnaden av E 20 bör bli en nationellt prioriterad fråga som borde kunna finansieras på andra sätt, t.ex. PPP, än dagens former.

- 2006/07:T213 (fp) En utbyggnad av E 6 till fyrfältsväg i norra Bohuslän bör prioriteras. Det är viktigt att få ett slutdatum för ett totalt färdigställande, inte minst för kommunernas planering. Det är också avgörande att regeringen fattar beslut om nödvändiga tillstånd. Särskilt viktigt att dragningen förbi Världsarvet i Tanum får sin lösning.
- 2006/07:T223 (m) En uppgradering av väg 181 mellan Falköping (Floby) och Vårgårda är strategiskt viktig, inte bara för kommunerna längs vägens sträckning, utan också för utvecklingen för de företag som är verksamma i området.
- 2006/07:T239 (m) Uppgradera riksväg 26/47. Sträckan Mullsjö–Risbro är i stort behov av ombyggnad.
- 2006/07:T268 (fp) Utred förutsättningarna för att skapa en fast förbindelse över Gullmarn. För att få erfarenheter och ytterligare kunskaper om användning av PPP inom vägsektorn skulle en fast förbindelse över Gullmarn vara ett mycket lämpligt pilotprojekt.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 1 Europaväg 6 byggs ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän. En utbyggnad av Europaväg 6 till motorvägsstandard pågår för närvarande längs två sträckor i Bohuslän. Ingen ytterligare försening av igångsättandet på kvarvarande sträckor kan accepteras. Målet om full utbyggnad till år 2010 är fortfarande möjligt att uppfylla.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 3 Riksväg 44 mellan Trollhättan och Uddevalla är i november 2006 färdigställd som motorväg. För att ytterligare förstärka denna länk bör riksväg 44 förlängas till Lysekil (nuvarande väg 161) och en upprustning även ske på denna sträcka.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 4 En förbättrad vägsträckning in mot Göteborgs hamn behövs. En framtida ökning av transporter från Norge kommer ytterligare att förstärka behovet av en ändamålsenlig trafiklösning.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 5 En ny förbindelse över eller under Göta älv bör byggas för att förbättra trafiksituationen.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 6 Vägsträckan 180 mellan Borås och Trollhättan innehåller delsträckor med synnerligen dålig standard. Nämnas kan sträckan mellan Borås och Alingsås som är under all kritik. Även vägsträckan mellan Herrljunga och Vårgårda är i stort behov av breddning och sträckning.
- 2006/07:T395 (kd)  
yrk. 1 I och med beslutet att tidigare lägga utbyggnaden av väg 45 mellan Göteborg och Trollhättan har flera stora trafikfarliga vägvsnitt i Halland drabbats av uppskjutna byggstartar och senareläggning av planerad nybyggnation. Nämnas kan väg 41, 117 och 153, vilka är några exempel på viktiga större vägar som nu ytterligare försenats.

- 2006/07:T395 (kd)  
yrk. 2 Den socialdemokratiska regeringens ovilja att pröva alternativ finansiering, som s.k. PPP-lösning på vissa lönsamma vägsträckor, drabbar tidigare beslutade projekt.
- 2006/07:T399 (kd)  
yrk. 1 Det är av stor vikt att en ny vägförbindelse över Göta älv snarast kommer till stånd samt att den gamla Göta-älvbron ersätts med en ny. Regeringen bör ta förnyade initiativ angående finansieringen.
- 2006/07:T427 (s) Vägarna i Dalsland tillhör de mest tjälavstängda vägarna i landet. Om Dalsland hade bedömts likvärdigt som skogslänen, där även Värmland ingår, skulle anslagen till bärighets- och tjälsäkring till Dalsland ha blivit större. Fördelningen av medlen till bärighets- och tjälsäkring behöver därför ses över i detta avseende.

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

- 2006/07:T204 (s) Varje år passerar mer än en halv miljon tunga fordon genom Motalas centrala delar, många lastade med farligt gods. Riksväg 50 genom Motala bör läggas om.
- 2006/07:T206 (s) Med anledning av den besvärande trafiksituationen i Vadstena är det viktigt att trafiksituationen i Vadstena ges särskild prioritet.
- 2006/07:T256 (c)  
yrk. 1 Till följd av att flera andra EU-länder lagt sina transporter till Skandinavien via färjetrafiken till Blekinges hamnar i Karlskrona och Karlshamn har det uppstått en ökad trafikintensitet på de vägar som leder trafiken upp genom landet från Sveriges sydöstra hörn. Det finns ett behov av en plan för de problem som uppstår med det ökade trafikflödet.
- 2006/07:T256 (c)  
yrk. 2 Det finns ett behov av en utredning angående upprustning av vägstandarden i Sveriges sydöstra hörn, Småland-Blekinge.
- 2006/07:T288 (s) Väg 26/47 har varit och är den pulsåder som ger Mullsjö kommun en möjlighet att bibehålla ett brett företagande. Mot denna bakgrund bör en upprustning av väg 26/47 inom Jönköpings och Mullsjö kommuner ske.
- 2006/07:T347 (c) Riksvägar och större länsvägar i Kronobergs län har stora brister vad gäller både bärighet och trafiksäkerhet. För att på sikt komma i fatt de eftersatta behoven som framgår av den regionala planen för vägtransporter 2004–2015 i Kronobergs län bör en finansieringsplan upprättas.
- 2006/07:T360 (fp) En ombyggnad av riksväg 26/47 (47/48) till 2+1 respektive 2+2 väg med mitträcke och planskilda korsningar bör ske.

### **Region Skåne (Skåne län)**

- 2006/07:T373 (s) En utbyggnad av E 6 mellan Trelleborg och Vellinge till en fyrfältsväg med hög korsningsstandard och riktnings-skiljande mitträcke bör ske snarast med tanke på de trafik- och säkerhetsproblem som finns på denna sträcka.
- 2006/07:T255 (s) En översyn av vad som kan göras för att mildra konsekvenserna av den tunga transittrafiken genom Skåne bör ske. Om den tunga trafiken fortsätter att öka i nuvarande takt måste insatser på sikt göras för att öka kapaciteten i infrastrukturen. En möjlighet är att på sikt bygga ut de mest belastade motorvägarna i Skåne till tre filer i vardera riktning.
- 2006/07:T326 (m) En utbyggnad av E 6 mellan Trelleborg och Vellinge i Skåne bör ske snarast möjligt, men dock senast den 1 januari 2008 i enlighet med Vägverkets nationella plan för byggandet.
- 2006/07:T340 (fp)  
yrk. 1. Vägförbindelsen mellan Sturup och Malmö respektive Lund måste förbättras, om Sturup ska växa som flygplats. Ge berörda myndigheter i uppdrag att tidigarelägga ombyggnaden av väg 108 och E 65.

## **E 22**

- 2006/07:T394 (s) Utbyggnaden av E 22 har funnits i Vägverkets nationella plan för utbyggnad 2004–2015, men i och med Trollhättet paketet togs den bort. Det är nödvändigt att E 22 kommer med i den nationella vägplanen. Regeringen bör snarast möjligt genomföra de nödvändiga investeringarna på E 22 i sin helhet.
- 2006/07:T313 (m)  
yrk. 1 För att ta till vara de möjligheter som öppnats med Öresundsbron och den kraftigt ökande färjetrafiken med de nya EU-länderna måste E 22:s hela sträckning, från Trelleborg/Malmö i söder till Norrköping i norr, byggas ut till 110 km/tim som standard och få delade körbanor.
- 2006/07:T313 (m)  
yrk. 2 Alternativ finansiering i form av PPP-projekt framstår som ett bra alternativ inte minst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. E 22 lämpar sig väl som första vägprojekt med s.k. PPP-lösning.
- 2006/07:T314 (m) Det är väl känt sedan länge att E 22 inte håller den standard som behövs för snabba och säkra transporter. Genomför utbyggnaden av E 22 till fyrfälilig väg. Finansieringen kan förslagsvis ske genom den s.k. PPP-lösningen.
- 2006/07:T414 (s) Arbetet med utbyggnaden av E 22 i Östergötland bör påskyndas. Genomfarten i Söderköping är smal, hastighetsbegränsad till 50 km/tim, har fem trafiksignaler och en öppningsbar bro över Göta kanal. E 22 fram till Nave-

- stad i Norrköping är också smal och trafikfarlig. Anslutningen till E 4 går genom Norrköpings kommun med en stor mängd trafiksignaler och andra trafikhinder.
- 2006/07:T418 (fp) Bygg ut E 22 till motorvägsstandard. Med hjälp av PPP-finansiering skulle en snabbare utbyggnad av E 22 till motorväg möjliggöras. Byggandet måste vara högt prioriterat oavsett finansieringsform.
- 2006/07:T443 (m) yrk. 2 E 22 Trelleborg–Malmö–Kristianstad och vidare mot Blekinge och Kalmar måste i sin helhet ges motorvägsstandard. Alternativ finansiering, exempelvis OPS (offentlig-privat samverkan) bör kunna genomföras vid vissa större och angelägna projekt.
- 2006/07:T446 (c) Bygg ut E 22 till motorvägsstandard genom en PPP-lösning. Detta skulle innebära en snabbare utbyggnad av E 22 till motorväg. Dessutom finns det beräkningar som tyder på att det skulle vara mer kostnadseffektivt. Målsättningen bör vara att vägen ska vara utbyggd år 2010.
- Övrigt**
- 2006/07:N294 (fp) yrk. 3 Riksväg 45 (Via Lappia) bör snarast möjligt bli E 45 från Göteborg till Karesuando. En upprustning bör ske snarast. Vägens betydelse för industri och näringsliv kan inte nog betonas.
- 2006/07:T219 (c) I dag är vägstandarden på många av Tvärledens sträckor så pass dålig att flera företag väljer betydligt längre transportsträckor. Med hjälp av kommunerna, privata intressenter och statsbidrag borde en total upprustning av Tvärleden vara möjlig att genomföra.
- 2006/07:T279 (m) yrk. 1 Omedelbara åtgärder bör sättas in för att bygga om riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorväg. Sträckan är mycket farlig och som trafikant känner man det mycket påtagligt. Trafiken har ökat kraftigt i takt med att övriga sträckor mellan Göteborg och Stockholm har fått motorvägsstandard.
- 2006/07:T279 (m) yrk. 2 Den resterande utbyggnaden mellan Borås och Jönköping, riksväg 40, kan finansieras genom offentlig-privat samverkan (PPP-modellen). Vägverket har tidigare uttalat att riksväg 40 är ett lämpligt objekt för att pröva finansieringsformen PPP.
- 2006/07:T296 (s) Arbetet med att ge E 20 mellan Stockholm och Göteborg en god och bred standard med fyrfältsväg hela vägen bör påbörjas snarast.

- 2006/07:T307 (m) En upprustning och utbyggnad av riksväg 50 bör ske. Riksväg 50 binder ihop Östergötland med Jönköping och Örebro samt Östergötland med hela södra Sverige. Vägen utgör en viktig nord-sydlig transportled för företag och resenärer.
- 2006/07:T327 (m) Alternativ finansiering, offentlig-privat samverkan (PPP), bör prövas vid vägbyggnation på några lämpliga utbyggnads- och ombyggnadsobjekt i Sverige.
- 2006/07:T341 (fp) En utbyggnad av riksväg 40 till motorväg bör ske utan fördröjning. Detta kan ske genom att alternativ finansieringslösning, t.ex. PPP – offentlig-privat samverkan används.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 2 En utbyggnad till motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm bör ske genom upprustning av E 20 i Västergötland. Vägen är i dag en tvåfältsväg med stark trafik, och många allvarliga olyckor inträffar. Den pekas även ut som ett mycket viktigt stråk av bl.a. Gods-transportdelegationen.
- 2006/07:T371 (m, c, fp, kd) E 20 tillhör de mest olycksdrabbade Europavägarna i hela Sverige. En utbyggnad av hela E 20 till motorväg bör ske. En motorvägs- eller fyrfältsstandard skulle, enligt Vägverket, reducera antalet dödade och skadade med 350 personer på fem år.
- 2006/07:T416 (kd) Bygg ut riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard med finansiering enligt ny modell, typ PPP (offentlig-privat samverkan).
- 2006/07:T425 (s) En förbättring av kommunikationerna till och från Mälardalen bör ske genom en satsning på riksväg 50. En satsning på Bergslagsdiagonalen handlar om att lösa viktiga nationella infrastruktur- och trafiksäkerhetsfrågor.
- 2006/07:T426 (s) E 20 bör vara fyrfältsväg med 110 som hastighetsgräns hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg. Stora delar av E 20 är bra och har fått en upprustning. Det är viktigt att fortsätta på den inslagna vägen och kraftigt standardhöja hela E 20.
- 2006/07:T440 (s) Väg 51 mellan Örebro och Norrköping/Linköping, håller undermålig standard. Det är angeläget att regeringen prövar förutsättningarna att genom särskilda insatser möjliggöra en utbyggnad av väg 51 till angiven måttstandard, minst 9 meter på hela vägsträckan. Vidare bör en förlängning av E 22 från Kalmar via väg 51 till Örebro ske.

## JÄRNVÄGAR

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

- 2006/07:T253 (s) För att få en acceptabel lösning för trafiken genom Sundsvalls centrum är det absolut nödvändigt att järnvägen genom Sundsvalls centrum läggs i en tunnel så att trafikstockningarna kan undvikas.
- 2006/07:T270 (c)  
yrk. 1 Bygget av Norrbotniabanan är en mycket viktig framtids-satsning, inte först och främst för Norrbotten och Västerbotten, utan för hela Sverige. Nu byggs Botniabanan upp till Umeå och en fortsättning upp till Haparanda är både logisk och nödvändig.
- 2006/07:T270 (c)  
yrk. 2 För att säkra förutsättningarna för Norrbotniabanans genomförande och finansiering bör regeringen utse en särskild förhandlingsman med uppdraget att föra diskussioner med lokala och regionala aktörer samt med Banverket.
- 2006/07:T390 (s) Regeringen bör säkerställa att byggandet av Norrbotniabanan sker enligt tidigare fastlagd tidsplan. Norrbotniabanan, mellan Umeå och Haparanda, är en viktig internationell och nationell satsning. Arbetet med Haparandabanan pågår, och det är nu viktigt att säkerställa att sträckan Umeå–Luleå byggs enligt planering.

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

- 2006/07:N294 (fp)  
yrk. 6 Indragna tågstopp har under den senaste tiden ständigt hotat flera kommuner i framför allt Dalsland men också i Värmland. Att ha tillgång till fungerande kollektivtrafik möjliggör resor både till arbete och skolor, och indragna tågstopp kan slå undan dessa möjligheter för många människor samt dränera kommuner när dess befolkning tvingas till arbetslöshet eller flytt.
- 2006/07:T220 (c)  
yrk. 1 En uppgradering av Dalabanan, järnvägssträckan Mora–Stockholm via Heby–Sala, bör snarast påbörjas. Målet är ett dubbelspår längs Dalabanan, vilket är ett kostsamt projekt men som skulle gynna tillväxten i såväl Dalarna som Västmanland och övriga Mälardalen.
- 2006/07:T240 (mp) Järnvägssträckan mellan Falun och Borlänge har en hög trafikbelastning och en gammal bana. Ge uppdrag åt Banverket att starta bygget på de delsträckor som är möjliga att omedelbart påbörja, norr om Borlänge samt omedelbart söder om Falun, för att snarast möjligt färdigställa ett dubbelspår mellan Falun och Borlänge.
- 2006/07:T272 (c) En utbyggnad av järnvägen mellan Örbyhus och Hargshamn bör ske. Ett större utnyttjande av Hargshamn skulle från miljösynpunkt för Stockholms skärgård och trafiken i Stockholmsområdet vara till fördel.



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

2006/07:T211 (fp)  
yrk. 1

Pendlingsmöjligheterna, i synnerhet Uppsalapendeln, är av central betydelse för hela Mälardalsregionen. Förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.

2006/07:T316 (fp)  
yrk. 2

Banverket bör ges i uppdrag att utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter. Av både miljö-, konkurrens- och trafiksäkerhetsskäl är det naturligt att låta utreda frågan om järnvägsförbindelse till Norrtälje och Kapellskär för att slippa den tunga lastbilstrafiken från länderna i öst genom Stockholm och runt Stockholm.

2006/07:T346 (m)

För att skapa nödvändiga förbättringar av Stockholmsregionens tvärförbindelser bör projektet ”Roslagspilen” – en ny pendeltågslinje norrut från Solna till Arninge – som Banverket i dagsläget genomför en förstudie på, bli verklig.

2006/07:T362 (s)  
yrk. 2

Regeringen bör ta initiativ till att påskynda planeringen av Ostlänken, Linköping–Nyköping–Järna, och snarast ge Banverket i uppdrag att initiera samordnade planeringsprocesser.

2006/07:T415 (s)

Genom att parallellutreda planeringsarbetet kring Ostlänken i både stat och kommun, och mellan staten och de berörda kommunerna, skulle byggstarten kunna ske redan 2010, dvs. fyra år tidigare än beräknat. Ostlänken vore ett perfekt projekt att testa denna modell på.

2006/07:T424 (s)

Pengar bör sättas av så att den påbörjade utbyggnaden av partiellt dubbelspår på Nynäsbanan ska övergå till en fullständig utbyggnad med helt utbyggt dubbelspår år 2011.

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

2006/07:N298 (s)  
yrk. 3

Värmland och hela regionen behöver ett resecentrum i Karlstad, en plats där olika trafikslag kan sammanföras och övergångar mellan trafikslagen underlättas, allt för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet, attraktivitet och konkurrenskraft.

2006/07:T208 (fp)

En långsiktig satsning på en upprustning och utveckling av Bohusbanan från Strömstad till Göteborg bör ske. Dubbelspår med en tågpendel mellan Göteborg och Uddevalla skulle ta upp stora delar av dem som i dag pendlar med bil till och från Göteborg, och därigenom avlasta vägnätet betydligt.

- 2006/07:T229 (s)  
yrk. 2  
2006/07:T294 (m)
- En viss upprustning av bandelen mellan Varberg och Herrljunga bör ske för att få ner restiden. Staten bör se den potential som finns i Kinnekullebanan och göra en offensiv satsning för att bidra till en ökad tillväxt i Västsverige och en positiv resandeutveckling som också innebär ekonomiska fördelar för järnvägssystemet i dess helhet.
- 2006/07:T324 (fp)
- Öka takten i genomförandet av dubbelspårsutbyggnaden av järnvägen genom Halland, särskilt vad gäller Varbergsområdet.
- 2006/07:T335 (fp)  
yrk. 2  
2006/07:T354 (kd)
- Järnvägsspåren på Dalabanan bör förbättras för att förkorta restiden på sträckan Borlänge–Stockholm. Den relativt korta nedlagda sträckan mellan Persberg och Mora är en felande länk i det nationella järnvägsstråk som Inlandsbanan utgör. Den totala sträckan som bör upprustas är endast 16,7 mil. En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd, kan utgöra en stor resurs vid utvecklingen av inlandets näringsliv.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 8
- Genom att bygga tågförbindelsen Västlänken underlättas tågtrafiken genom Göteborg väsentligt, så att tågsystemet som helhet kan utvecklas. Detta är en förutsättning för att en långsiktig och hållbar transportförsörjning ska kunna åstadkommas.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 9
- En utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter bör ske. Att få möjlighet att på samma sätt som Arlanda ha ”pendeltrafik” skulle kraftigt öka attraktiviteten hos flyget och möjligheten att konkurrera med andra trafikslag.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 10
- Bohusbanan bör rustas upp för att järnvägstrafiken ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ. Genom satsningar på uppgradering av banan kan restiderna längs sträckan Göteborg–Strömstad kortas betydligt. Dubbelspår mellan Uddevalla och Göteborg skulle dramatiskt förbättra både pendlingsmöjligheterna och möjligheten att transportera gods på järnväg.
- 2006/07:T354 (kd)
- Den relativt korta nedlagda sträckan mellan Persberg och Mora är en felande länk i det nationella järnvägsstråk som Inlandsbanan utgör. Den totala sträckan som bör upprustas är endast 16,7 mil. En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd, kan utgöra en stor resurs vid utvecklingen av inlandets näringsliv.

- 2006/07:T376 (s) Det är mycket angeläget att den utbyggnad som nu kommer att påbörjas i respektive ändar av Götalandsbanan får en snar fortsättning däremellan, dvs. på sträckan Borås–Linköping. Därigenom kommer också dessa investeringar att mer fullt ut nyttjas.
- 2006/07:T430 (s) Dalabanans standard bör uppgraderas i syfte att åstadkomma kortare restider och regionförstoring. Dalabanan måste ges en långsiktigt högre standard som minskar restiden.
- 2006/07:T445 (s) yrk. 1 Trafiken på Bohusbanan bör utvecklas. En väl utvecklad Bohusbana skulle underlätta pendeltrafiken och knyta samman Uddevalla med både norra Bohuslän och Göteborg.
- 2006/07:T445 (s) yrk. 2 Bohusbanans norra del bör rustas upp för att korta restiderna. Banverket bör ta sitt ansvar för att bidra med tillräckliga underhållsmedel. SJ anser att det finns underlag för X 2000-trafik och då vore det olyckligt att inte nyinvestera och utföra banunderhåll.

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

- 2006/07:T234 (s) Banverket har aviserat att man vill lägga ned tågsträckan Värnamo–Landeryd på linjen Halmstad–Nässjö. Orterna Forsheda, Bredaryd, Reftele och Smålandsstenar berörs. En nedläggning av tågsträckan bör inte ske.
- 2006/07:T257 (c) En utredning om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör snarast tillsättas. Behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ökar för varje dag som går. Med tanke på den planerings- och byggtid som krävs finns det skäl att snarast tillsätta en utredning om denna förbindelse.
- 2006/07:T265 (m) yrk. 1 Öresundsbron kommer att behöva kompletteras med ytterligare en förbindelse i de norra delarna av regionen framöver. Banverket bör omedelbart ges i uppdrag att börja arbeta med förverkligandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2006/07:T265 (m) yrk. 2 En tidtabell bör upprättas för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- 2006/07:T265 (m) yrk. 3 De undersökningar som är nödvändiga för att driva frågan om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör från svensk sida bör initieras.
- 2006/07:T265 (m) yrk. 4 En dialog bör inledas med den danska regeringen om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Dessutom måste regeringen öka trycket på danskarna att lösa de problem som finns på den danska sidan på sträckan Helsingör–Köpenhamn.

- 2006/07:T340 (fp)  
yrk. 2
- 2006/07:T348 (c)
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 7
- 2006/07:T361 (fp)
- 2006/07:T419 (fp)  
yrk. 1
- 2006/07:T428 (s)  
yrk. 1
- 2006/07:T428 (s)  
yrk. 2
- Ge berörda myndigheter i uppdrag att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup. En direkt järnvägsförbindelse mellan Kastrup och Sturup bör prioriteras som ett angeläget framtidsprojekt.
- Inom en femtonårsperiod bör det finnas fler järnvägsspår genom Kronobergs län. Fler järnvägsspår genom länet är ekonomiskt lönsamt och kan delvis bekostas av EU.
- Tunneln genom Hallandsåsen bör färdigställas. Tunneln är en viktig länk för tågtrafiken på Västkustbanan och kommer, när den färdigställts, att avsevärt öka attraktiviteten för tåg i stället för bil på den aktuella sträckan. Färdigställandet måste dock ske på ett säkert och riskfritt sätt, enligt de miljökrav som ställts på projektet.
- En tidsplan bör antas för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Ett naturligt steg vid byggandet av en tågförbindelse Helsingborg–Helsingör är att samtidigt bygga ut den s.k. Öresundsringbanan. Denna järnväg skulle gå runt Öresund, över bron Malmö–Köpenhamn och genom en ny tunnel Helsingborg–Helsingör.
- Järnvägen mellan Malmö och Lund är hårt belastad och underdimensionerad. Spårkapaciteten bör utökas för att klara den ökade belastningen. Ytterligare projekt som väntar på genomförande är Simrishamnsbanan och Lundsälänken.
- Det är viktigt att verksamheten vid kombiterminalen i Älmhult får möjlighet att utvecklas. Bangården i Älmhult måste byggas ut och järnvägen fram till en av landets största terminaler bör förvaltas av Banverket.
- Järnvägen mellan Olofström och Karlshamn bör åter byggas. Det finns emellertid i dag ett starkt intresse från IKEA:s sida att nå hamnen i Karlshamn för ut- och in-skeppning av varor till och från dess centrala lager i Älmhult och Jönköping.

### Övrigt

- 2006/07:T229 (s)  
yrk. 1
- 2006/07:T267 (m)  
yrk. 1
- 2006/07:T267 (m)  
yrk. 3
- En snabbtågsförbindelse bör snarast införas mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
- Man bör sträva efter att Europakorridoren från Stockholm till Hamburg via Helsingborg–Helsingör blir en del i ett europeiskt höghastighetsnät. Det viktigt att man som hastighetsstandard väljer samma standard som övriga Europa använder för höghastighetståg.
- Aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 bör utgå från en hastighetsstandard på 350 km/tim. Banverket bör av regeringen ges i uppdrag att som hastighets-

- standard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren utgå från 350 km/tim.
- 2006/07:T290 (s) För Europakorridoren bör den svenska regeringen formulera en samlad svensk transportstrategi i ett EU- och Europaperspektiv. Denna bör innehålla åtgärder för att tidigt driva svenska ståndpunkter i frågor som rör planeringen av internationella transportlänkar.
- 2006/07:T293 (s) Västra stambanan är i skriande behov av utbyggnad och järnvägens kapacitet är snart inte tillräcklig. Banverkets planer att järnvägen på vissa sträckor byggs ut från dubbelspår till fyra spår är goda och borde genomföras så snart som möjligt.
- 2006/07:T338 (kd) Uppmärksamma Södra stambanans betydelse för infrastrukturen i södra Sverige. Det är viktigt att ta ett helhetsgrepp på upprustningen av Södra stambanan, så att resultatet blir en väl fungerande infrastruktur i södra Sverige.
- 2006/07:T374 (s) Återuppta planeringsarbetet för ett genomförande av Europabanan snarast. Arbetet med Götalandsbanan har påbörjats, medan arbetet med Europabanan skjutits på framtiden på obestämd tid.

## **SJÖFART**

- 2006/07:T241 (c)  
yrk. 3 För att sjöfarten på Mälaren ska kunna såväl bedrivas i nuvarande omfattning som utvecklas krävs en utbyggnad av slussen i Södertälje. Arbetet bör skyndsamt initieras för att en ny sluss ska kunna nyttjas före 2010.
- 2006/07:T262 (fp) Slussen i Södertälje bör byggas om för att främja handelsjöfarten på Mälaren. Slusskapaciteten behöver en långsiktig lösning, och det är därmed angeläget att anslå de resurser som behövs för att få en fullständigt ombyggd sluss.
- 2006/07:T309 (m) En detaljplanering av en bredare och längre sluss i Södertälje bör ytterligare ses över. Ett effektivt transportsystem kring Mälardalen har hindrats av de gamla slussarna i Södertälje samt begränsat djupgående i Mälaren.
- 2006/07:T316 (fp)  
yrk. 8 För den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas är betydelsen av färjor drivna av Vägverket av största vikt för en levande skärgård.

- 2006/07:T422 (s) Det finns ett behov av ett samhällsbidrag till Ströms-  
holms Kanal AB för driftskostnader avseende främjande  
av kanaltrafiken, en verksamhet väl värd att värna inte  
enbart av delägarkommunerna utan även i ett riksperspek-  
tiv.
- 2006/07:T435 (s) Slusskapaciteten i Södertälje behöver en långsiktig lös-  
ning. Det är angeläget att Sjöfartsverket kan starta pro-  
jektering av en ny sluss i Södertälje snarast, eftersom  
det tar cirka sju år från beslut innan en ny sluss är färdig  
att tas i bruk.

## FLERA TRAFIKSLAG

### Region Norr (Norrbottens och Västerbottens län)

- 2006/07:N202 (fp) Det enskilda vägnätet med statsbidrag är nästan lika  
yrk. 4 stort som det statliga. Bra och väl underhållna enskilda  
vägar är viktigt i Norrbotten. Då kollektivtrafik inte  
finns i många delar av regionen måste regeringen ur tra-  
fiksäkerhetssynpunkt satsa på bra och säkra vägar, även  
på de enskilda vägarna.

### Region Mälardalen (Uppsala, Västmanlands, Örebro och Söderman- lands län)

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

- 2006/07:MJ339 (v) Investeringar i kollektivtrafik ska prioriteras före invester-  
yrk. 10 ingar i nya vägar.
- 2006/07:MJ339 (v) Det är viktigt att även investeringar i infrastrukturen bi-  
yrk. 12 drar till att motverka segregeringen. Det kan ske genom  
att t.ex. förlägga stora vägar som går nära utsatta bostads-  
områden i tunnlar. Man kan också motverka segregering-  
en genom att styra investeringar i kollektivtrafiken till  
fattigare områden.
- 2006/07:MJ339 (v) Trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen bör motsvara  
yrk. 9 regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Ban-  
verket måste prioritera investeringar i Stockholmsregio-  
nen.
- 2006/07:T258 (c) Regeringen bör i sina beslut om infrastruktursatsningar  
yrk. 1 på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodose trafiksäker-  
het, miljö och utvecklingsmöjligheter i de norra delarna  
av Stockholms län. Planer för utbyggnader av vägnätet  
som är viktiga för tillväxten i regionen finns men är  
långt ifrån tillräckliga för de norra delarna av länet.
- 2006/07:T316 (fp) Det finns ett behov av förbättrade kommunikationer in-  
yrk. 1 om Norrtälje kommun för att möta den framtida ökning-  
en av trafikvolymerna i regionen. Statsmakten bör noga

- följa utvecklingen och bidra till att kommunikationssystemet byggs ut i en takt som gör att både näringsliv och boende blir mer än drägligt, dvs. gott.
- 2006/07:T320 (fp)  
yrk. 2  
Alternativ finansiering bör undersökas utan ideologiska skygglappar. Man bör öppna för alternativ finansiering av angelägna väg- och spårprojekt i Mälardalen med partnerskap mellan det offentliga och näringslivet.
- 2006/07:T320 (fp)  
yrk. 3  
Mälardalenregionen måste få en rättvis andel av statliga trafik-satsningar.
- 2006/07:T362 (s)  
yrk. 1  
För utvecklingen i Sörmland och i hela Mälardalen är det mycket angeläget att de planer som finns för att de infrastruktursatsningar som planeras i Sörmland genomförs i den takt som är planerade.
- 2006/07:T386 (fp)  
Det är viktigt att pendlingsmöjligheter mellan Örebro och Stockholm förbättras. Västra Mälardalen har tappat i effektiva tågförbindelser till och från Stockholm, och de snabba förbindelserna har blivit färre än tidigare. Många sträckor har dragits in, t.ex. direkttågen mellan Örebro och Arlanda, och flera restider har förlängts på grund av sämre tåg och fler byten.
- 2006/07:Ub258 (fp)  
yrk. 2  
Det finns ett behov av bättre kollektivtrafik inom Södertörn och till centrala Stockholm, liksom till flygplatser och arbetsplatsområden. Den förhandlingsman som regeringen nu ska tillsätta måste beakta behoven av såväl förbättrad kollektivtrafik som vägförbindelser på Södertörn.

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

- 2006/07:T212 (s)  
Utbyggnaden av väg- och järnvägar i Västra Götaland bör påskyndas. De mest avgörande satsningarna är en utbyggnad av E 20, riksväg 45 och att få till stånd Partihallsförbindelsen och en ny älvförbindelse i Göteborg samt fullfölja de beslutade investeringarna på riksväg 40 och E 6.
- 2006/07:T226 (s)  
Samtliga delar av Trollhättepaketet bör genomföras inom uppställda tidsramar. Färdigställ den påbörjade utbyggnaden av väg 45 mellan Trollhättan och Göteborg. Bygg ut den s.k. Norge-Väner-banan till dubbelspår hela vägen mellan Göteborg och Trollhättan.
- 2006/07:T355 (fp)  
yrk. 11  
Medel bör skyndsamt avsättas för tjälsäkring av vägar i Dalsland. Järnvägens utbyggnad mot Oslo med rimligt antal stopp i Dalsland är också angelägen.

- 2006/07:T384 (c) Både riksväg 41 och Viskadalsbanan är viktiga regionala länkar mellan Borås och Varberg. En utbyggnad av riksväg 41 till en mötesfri 14-metersväg på sträckan Berg-hem–Varberg samt en ordentlig upprustning av Viskadalsbanan bör därför ske.
- 2006/07:T393 (m) yrk. 1 Behoven av infrastruktursatsningar i Västra Götaland är många där utbyggnad av E 6, riksväg 40 och Götalandsbanan bara är några exempel på hur framkomligheten kan förbättras för människor och godstrafik. Hamnen i Göteborg bör även få fungerande landanslutningar.

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

- 2006/07:T216 (c) Det finns ett behov av en kraftigt förbättrad infrastruktur, väg- och järnvägsutbyggnad, mellan Kalmar och Östergötland för att stärka den lokala och regionala tillväxten i länen.
- 2006/07:T282 (s) Det finns ett behov av betydande infrastruktursatsningar i Jönköpings län. Speciellt Jönköpingsområdet saknar goda järnvägsförbindelser med Stockholm och Göteborg. Vad gäller vägnätet i länet finns flera stora brister, såsom riksvägarna 31, 40, 26/47 samt flera andra vägar inom länsnätet.
- 2006/07:T287 (s) För Kronobergs del är det mycket angeläget att de planer som finns för ombyggnad av väg- och järnvägsnätet förverkligas. Några projekt som är i behov av upprustning eller ombyggnad är Kust-till-kust-banan mellan Kalmar/Karlskrona via Växjö och Alvesta till Göteborg, vägarna 23 och 120, bangården i Älmhult samt Tvärleden.
- 2006/07:381 (s) För Blekinge är det mycket angeläget att de planer som finns för att rusta upp och bygga om väg- och järnvägsnätet förverkligas.
- 2006/07:T351 (c, m, fp, kd) Det finns behov av investeringar i en bra infrastruktur i Östergötland. En kraftfullare järnvägsförbindelse mellan länet och Stockholm – Ostlänken – är trängande nödvändig liksom väginvesteringar vid Söderköping, Motala och Vadstena samt sammanbindningslederna (väg och järnväg) mellan Östergötland och Kalmar och norrut.

### **Region Skåne (Skåne län)**

- 2006/07:T343 (fp) För Ystad hamn är det avgörande att vägar och järnvägar klarar av en växande trafik. Ökade satsningar krävs på skånsk infrastruktur.



- 2006/07:T378 (m) En tidtabell för byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör fastställas. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ett naturligt led i den infrastrukturella ringlinje som rent fysiskt bör förbinda västra Skåne och östra Själland.
- 2006/07:T443 (m) yrk. 1 Det skånska vägnätet är i stort behov av upprustning och nya projekt måste komma till stånd. Alternativ finansiering, exempelvis OPS (offentlig-privat samverkan) bör kunna genomföras vid vissa större och angelägna projekt. Vidare bör en tidtabell för den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör läggas fast.
- 2006/07:T443 (m) yrk. 3 Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna. Infrastrukturplaneringen ska ske i samspel mellan olika aktörer och göras mot bakgrund av bra beslutsunderlag som är allsidiga och håller hög kvalitet.
- 2006/07:T443 (m) yrk. 4 Sjöfarten bör ej ges sämre konkurrensförutsättningar än andra transportslag, speciellt eftersom sjöfarten får anses vara minst miljöstörande med hänsyn till fraktad godsmängd. Påbörjade järnvägsprojekt såsom Västkustbanan med bl.a. tunnel genom Hallandsåsen och Södra stambanan bör fullföljs. Vidare bör man utreda och snarast fatta beslut angående hur Sturup och Kastrup kan länkas samman med järnväg.

## Övrigt

- 2006/07:MJ337 (fp) yrk. 5 Bil är en nödvändighet för många både i staden och på landsbygden. En framsynt politik är därför nödvändig för att möjliggöra kommunikation i Västsverige på ett miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt.
- 2006/07:N294 (fp) yrk. 7 Infrastruktursatsningar i Dalsland och Värmland bör ske på vägnätet, järnvägen, IT, postservice, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget. Några exempel på efterfrågade satsningar: Riksväg 45 bör bli E 45 och upprustas snarast. Den befintliga tågtrafiken måste förstärkas för att skapa bättre pendlingsmöjligheter mellan större orter för både varor och persontrafik. Vänersjöfartens framtid måste säkerställas. Tillgången till goda telekommunikationer (IT) och postservice är avgörande för att moderna företag ska kunna besluta att etablera sig och växa.
- 2006/07:N298 (s) yrk. 1 Tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm är en oerhörd viktig del i den nordiska triangeln, och arbetet med att förstärka denna korridor på olika sätt bör prioriteras.

2006/07:N298 (s) yrk. 4	För att stärka den ekonomiska utvecklingen i tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm bör infrastrukturarbetet påskyndas. Dessutom är det önskvärt att de planerade infrastruktursatsningarna längs vägarna i området synkroniseras.
2006/07:T267 (m) yrk. 2	För att kunna genomföra stora infrastruktursatsningar i Sverige bör staten lyfta dem utanför de vanliga årliga anslagen till infrastruktur. Större satsningar bör finansieras i särskild ordning för att skapa bättre stabilitet och förutsäkrhet. I de sammanhangen är det viktigt att se över olika typer av finansieringslösningar, t.ex. PPP (offentlig-privat samverkan).
2006/07:T317 (s)	Det är av stort vikt med ett framtida fortsatt stöd till bevarande och utveckling av goda transportmöjligheter i Bergslagsregionen. Denna region bör ges möjlighet att utvecklas med vetskapen om att trafiksystemen är trygga och stabila över tid.
2006/07:T345 (s)	Regeringen bör fullfölja den av riksdagen år 2004 beslutade infrastrukturplanen. Detta är ett absolut minimikrav.
2006/07:T419 (fp) yrk. 2	Det behövs en översyn över infrastruktursatsningar i Sverige så att inte kortsiktigt tänkande gör att tillväxtregioner hejdas i sin utveckling.
2006/07:T434 (s)	Utbyggnaden av infrastrukturen i Mälardalen bör påskyndas så att den även fortsättningsvis kan bidra till tillväxt i hela Sverige. De objekt som skjutits på framtiden måste komma i gång och byggas. Det gäller både järnvägar, vägar, flyg och sjöfart.

### Utskottets ställningstagande

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

Enligt utskottet betyder det att vilka åtgärder som ska genomföras och när de ska ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt från riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen. Riksdagen ska också se till att regeringen återrapporterar i vilken grad insatta resurser har bidra-

git till uppfyllelsen av fastlagda mål. Principen är alltså att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt och 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 ska utgöra en utgångspunkt för planeringsarbetet.

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

Utskottet vill 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 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. Det är dock oundvikligt att vissa – i och för sig angelägna – infrastrukturåtgärder får skjutas på framtiden då behovet av insatser inom

kommunikationsområdet måste vägas mot andra samhällsbehov. Regeringen har aviserat en ny långsiktig planeringsomgång för infrastrukturen där ekonomiska ramar och inriktning läggs fast i syfte att skapa tillväxt och utveckling i hela landet. Utskottet förutsätter att ökade medel kommer att kunna avsättas till trafikens infrastruktur inte minst genom användning av OPS.

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 rubriken Motionerna i avsnittet Särskilda infrastrukturåtgärder.

# Reservationer

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

## 1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

### *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 motionerna

2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1,

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 11,

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1 och 2 samt

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 17 och 18.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att kostnadsbalansen inom transportsektorn måste förändras så att ekologiskt hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara transportmedel blir dyrare. Det måste skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet underlättas, prioriteras och värdesätts. Kollektivtrafiken måste därför förstärkas och få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen ska kunna nås. Vi vill framhålla att samhället tydligare måste prioritera de transportmedel som bidrar till det övergripande målet om klimatanpassning. Mot denna bakgrund motsätter vi oss regeringens ambitioner att satsa en större del av tillgängliga medel på väginvesteringar istället för järnvägsinvesteringar. Transportsektorn behöver ett stringent och användbart verktyg för att prioritera hållbara transporter. Det ska tjäna som riktlinje för val av transportmedel för transportörer, transportköpare, allmänhet, politiker och tjänstemän. En sådan prioriteringsordning, eller hierarki, har länge använts med stor framgång inom avfallssektorn, där olika behandlingsmetoder rangordnas efter deras ekologiska hållbarhet. Vi anser därför att Sverige bör anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att ekologisk hållbarhet ska kunna nås. Grunden för en sådan transporthierarki måste vara de olika transport-

medlens potential att vara ekologiskt hållbara. Högst upp i en sådan rangordning hamnar undvikandet av transporter, därefter gång och cykel följt av kollektivtrafik, järnväg, sjöfart och slutligen bilism och flyg.

Vi vill i sammanhanget också framhålla att i den långsiktiga trafikplaneeringen ska en målbild för ett transportsystem år 2020 och år 2050 som uppfyller klimatmålen och andra transportpolitiska mål tas fram med hjälp av *backcasting-analysis*. I analysen ska också ingå åtgärder som krävs nu och framöver för att nå målbilden. Målet bör fokusera på vilka mängder fossil CO<sub>2</sub> som släpps ut från transportsektorn som helhet och uppdelat på olika delsektorer, såsom personbilar, lastbilar, sjöfart, flyg och järnväg. Målet bör också bl.a. kopplas till de långsiktiga mål som tidigare antagits av riksdagen.

Betydelsen av det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem vill vi också betona och lyfta fram. Transportsystemet måste vara utformat så att det svarar mot både mäns och kvinnors transportbehov. I regleringsbrev till trafikverken har regeringen tidigare lagt till en mening om att målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom respektive transportområde. Vi vill i sammanhanget peka på att Sjöfartsverket är det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkat i beslutande arbetsgrupper ser ut. Vi anser att regeringen i nästa års regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt bör tydliggöra vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål.

## **2. Sjöfartsverket, punkt 8 (v)**

av Peter Pedersen (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Sjöfartsverket. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkterna 13 och 14 samt motion 2006/07:T441 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 1 och avslår proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 punkt 15.

### *Ställningstagande*

Regeringen föreslår en sänkning av investeringsanslaget till farleder. Anslaget sänks med 41 miljoner kronor och uppgår i regeringens förslag till 114 miljoner kronor. Vi ser ingen anledning till att dra ned detta anslag, och det finns inte heller någon motivering i själva texten. Regeringens förslag till investeringsplan bör justeras inom den föreslagna låneramen så att posten Farleder förstärks med 41 miljoner kronor.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### 3. Citybanan m.m., punkt 14 (s, v, mp)

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Kerstin Engle (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Citybanan m.m. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:Fi244 av Göran Persson i Stjärnhov m.fl. (s) yrkandena 56 och 57, 2006/07:T431 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) och 2006/07:T439 av Mikael Damberg m.fl. (s) samt bifaller delvis motion 2006/07:T448 av Bosse Ringholm (s).

#### *Ställningstagande*

Stockholm behöver en långsiktig strategi som klarar att möta kommande decenniernas krav på transporter och resor, en strategi som bygger på realism och som förmår att lösa intressen såsom god miljö, social rättvisa och fortsatt ekonomisk utveckling. Hela Stockholmsregionen måste ges sunda förutsättningar för god tillväxt och hållbar utveckling.

Vi beklagar mot denna bakgrund att regeringen vidtagit ett antal åtgärder som riskerar att försena och försvåra möjligheterna att genomföra för Stockholmsregionen och landet viktiga infrastruktursatsningar. Det handlar inte minst om Citybanan. Beskedet från den borgerliga regeringen om att stoppa detta projekt är ett hot mot utvecklingen i hela Mälardalen. I stället för att öka kapaciteten för tågtrafiken vill man genomföra en utbyggnad som vid färdigställandet inte kommer att tillgodose de krav som regionen kommer att kräva för pendlingstrafiken och som hela landet behöver för den långväga tågtrafiken. Spårbristen kommer att leda till störningar som sprider sig över hela järnvägsnätet, eftersom tåg från hela Sverige möts på Stockholms central.

Förslaget att bygga ett tredje spår ovan jord i Stockholm är bara ett sätt för regeringen att ta beslutade medel från tågtrafiken och föra över dem till nya vägbyggen. Det leder till en minskad kapacitet i förhållande till det nu gällande beslutet. Det leder också till att en kraftig försening av spårutbyggnaden, som av länsstyrelserna i Mälardalen och Banverket uppskattas till 5 år.

## Särskilda yttranden

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

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Kerstin Engle (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Socialdemokraterna anser att de mål – såväl övergripande mål som delmål – som riksdagen fastställt för transportpolitiken är väl avvägda och säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Så sent som våren 2006 behandlade riksdagen en omfattande transportpolitisk proposition för att skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet. Riksdagsbeslutet grundades på ett omfattande utrednings- och beredningsarbete. Enligt vår mening krävs det nu ett aktivt handlingsprogram för att utveckla moderna transporter för framtiden, byggt på de ledstjärnor som riksdagen nyligen lagt fast om bl.a. transporter för hållbar tillväxt. Vi motsätter oss därför de signaler som förmedlas i budgetpropositionen om en transportpolitisk översyn och efterlyser konkreta åtgärder för att lösa de utmaningar som transportsektorn står inför.

När det gäller mål- och resultatredovisningen anser Socialdemokraterna att den tidigare regeringen har uppmärksammat vad utskottet efterlyst en följd av år om bl.a. tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp. Enligt vår mening har det skett ett utvecklingsarbete när det gäller mål- och resultatstyrning, vilket bl.a. lett till att redovisningarna om mål och resultat i budgetpropositionerna nu fått ett mer lämpligt innehåll, allt i enlighet med vad utskottet har efterfrågat.

Mot denna bakgrund anser därför Socialdemokraterna att det inte finns anledning att nu se över de transportpolitiska målen. Vi anser heller inte – jämfört med tidigare utarbetade planer – att en större andel av investeringarna ska ske inom vägsektorn.

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

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Kerstin Engle (s), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Vi socialdemokrater har i partimotionen 2006/07:Fi244 ”Alla ska med” gett vår syn på inriktningen av politiken. Våra förslag syftar till att utveckla hela Sverige och ge alla som bor här del av den goda ekonomiska utveckling som politiken under tidigare mandatperioder lagt grunden för



Det rekordstora antalet nya jobb och snabba minskningen av arbetslösheten som sker just nu är ett styrketecken för den välfärdsmodell som den nya regeringens politik syftar till att förändra. Hög sysselsättning kan förenas med rimliga nivåer och avgifter i a-kassan. God ekonomisk utveckling kan understödjas av bra sociala försäkringar. Sverige är ett framstående land i sin utvecklingstakt och modernitet just därför att vi har haft en välfärd som syftar till att skapa trygghet och rättvisa.

Vi vill bygga vidare på den generella välfärdspolitiken och inte underminera de system som gör att långtidssjuka och arbetslösa slipper hamna i permanent underläge och fattigdom. Vi motsätter oss de försämringar som slår hårt och brutalt mot de människor som redan hamnat i svårigheter. Vi har en sammanhållen politik för ett sammanhållet Sverige.

Majoriteten i riksdagen bestående av Moderaterna, Centern, Folkpartiet och Kristdemokraterna avser dock att fastställa andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten, och gör en annan beräkning av statens inkomster avseende 2007 än vad som skulle bli fallet med våra förslag. Samtidigt fastställs utgiftstaket för staten inklusive ålderspensionssystemet vid sidan av statsbudgeten för åren 2007 och 2008.

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

Om vårt förslag till ramar hade vunnit gehör hade vi gjort en fördelning av anslagen till utgiftsområde 22 i enlighet med det vi föreslår i vår partimotion. Vårt budgetalternativ bör dock ses som en helhet där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat från de andra.

Under ett antal år har den tidigare oppositionen beklagat sig över den svenska transportinfrastrukturens tillstånd. Otaliga gånger har röster höjts om bristande underhåll och uteblivna investeringar. Nu har den nya regeringen fått en chans att presentera en egen budgetproposition, men alla ambitioner om att tillföra området ytterligare resurser verkar bortglömda.

I stället sätts förhoppningarna till OPS. Vi vill dock påpeka att denna alternativa finansieringsform inte innebär att investeringar helt plötsligt blir gratis. Det handlar bara om att skjuta på kostnaderna och därmed in-teckna framtida budgetutrymme. Vi står för en annan politik och har i vår budgetproposition föreslagit att nuvarande lån ska amorteras med nästan 8 miljarder kronor under år 2007, för att på så sätt skapa utrymme för investeringar i framtiden, i stället för att som regeringen minska det. Jämfört med regeringens förslag tillskjuter vi därför ytterligare nästan 8 miljarder kronor under 2007.

Vi föreslår även en förändrad uppräknig av Banverkets och Vägverkets anslag, eftersom nuvarande uppräknig innebär att anslagen blir allt mindre värda i reala termer. Trafikverken blir helt enkelt inte kompenserade för kostnadsökningar i anläggningsbranschen, en fråga som lyfts upp av Vägverket och Banverket. Ifall verken inte kompenseras leder detta oundvikligen till uteblivna investeringar och ett försämrat underhåll.

Regeringen anger även att de avser minska på investeringar i järnvägsnätet. Här blir det tydligt att vi står inför en ny transportpolitik där tidigare visioner om ett ekologiskt hållbart transportsystem har glömts bort. Järnvägen är ett miljövänligt transportslag som måste användas i högre utsträckning ifall vi ska kunna bryta trenden med ökade utsläpp av klimatgaser. Regeringens avsiktsförklaring visar att den inte tar denna fråga på allvar.

Vi vill även uppmärksamma behovet av långsiktiga infrastrukturlösningar i Stockholmsregionen. De initiativ som regeringen aviserar riskerar att försena och försvåra möjligheterna att genomföra för Stockholmsregionen och landet viktiga infrastruktursatsningar. Planerade och beslutade projekt, däribland Citybanan, ska fullföljas i stället för att förhalas genom att man utser en statlig förhandlingsman.

Nuvarande majoritets svängning i trängselskattefrågan är välkommen, men varför vill regeringen inte låta intäkterna gå även till kollektivtrafiken? En stor del av befolkningen i Stockholmsregionen är beroende av denna samhällstjänst, som under senare tid förbättrats exempelvis genom start av nya busslinjer. Regeringens ensidiga satsning på vägtrafik och försämrad kollektivtrafik är ytterligare ett tecken på att miljöfrågorna, och den del av befolkningen som inte är bilburen, kommer att få en försvagad position i regeringens nya transportpolitik.

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

Peter Pedersen (v) anför:

Vänsterpartiet presenterar i sin budgetmotion en helt annan inriktning för den ekonomiska politiken än vad regeringen föreslagit i budgetpropositionen. Vårt budgetalternativ avvisar regeringens politik som bygger på skattesänkningar ämnade att gynna de gynnade, på folkflertalets bekostnad. Vi avvisar således de kraftiga försämringar som regeringen föreslår, särskilt på arbetsmarknadspolitikens område, med siktet inställt på att försvaga den fackliga organiseringen och därmed löntagarnas ställning. Vänsterpartiet ifrågasätter den politik som präglas av en marknadsliberal grundsyn, som skapar arbetslöshet och leder till en socialt destruktiv överföring av resurser till de rikaste. I stället förordas en demokratisering av den ekonomiska politiken där arbetslöshetsbekämpning görs till den ekonomiska politikens allt överskuggande mål. Vänsterpartiet presenterar en omfattande reformbudget för jobb, rättvisa, miljöomställning och jämställdhet.

Vänsterpartiets politik för full sysselsättning påverkar olika delar av statsbudgeten. Ett omfattande jobbpaket presenteras, liksom ett flertal stora reformer för ökad välfärd och rättvisa, så att de resurser som finns i statskassan ska komma till nytta i produktiva insatser.

Då vårt förslag till utgiftsramar har avstyrkts av finansutskottet i budgetprocessens första steg är det emellertid inte meningsfullt att delta i fördelningen på anslag inom utgiftsområde 22. Nedan redovisar vi vår politik inom detta utgiftsområde.

I motsats till regeringen vill vi satsa på järnvägen, för en förbättrad tillgänglighet och miljö. Vi avvisar därför regeringens förslag till neddragning av Banverkets administration. Visst är det viktigt att ifrågasätta byråkrati och administration, men här görs en neddragning av Banverkets administration utan en tillstymmelse till motivering.

Vi motsätter oss även nedskärningen av banunderhållet med 160 miljoner kronor, jämfört med det beräknade belopp som den tidigare regeringen hade avsatt i budgetpropositionen för 2006.

Vi vill även uppmärksamma de bansträckor som kommer att läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Även om dessa banor i dag är lågtrafikerade, är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. I stället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vänsterpartiet föreslår att det avsätts 1 miljard kronor under en femårsperiod, vilket innebär 200 miljoner kronor under 2007, för att säkerställa att dessa banor inte läggs ned.

Vidare föreslår vi att Banverket under en treårsperiod tillförs ytterligare 2 250 miljoner kronor för förbättrat banunderhåll med syftet att minska förseningarna inom tågtrafiken. För år 2007 innebär detta ytterligare 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Enligt vår bedömning är detta en viktig del i arbetet med att öka järnvägens andel av transportarbetet, eftersom denna i hög grad är beroende av transportslagets standard, tillgänglighet och punktlighet.

I Vänsterpartiets budgetmotion föreslås även satsningar på sjöfarten. Vi vill att Södertälje sluss tilldelas investeringsmedel eftersom nya större båtar i Mälaren skulle kunna öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. En uppskjuten, eller i värsta fall utebliven, slussinvestering kan få allvarliga följder för Mälarsjöfarten. Som ett första steg avsätter vi 70 miljoner kronor 2007 för att påbörja en ombyggnad av Södertälje sluss.

Kollektivtrafiken är en annan fråga som vi vill uppmärksamma. Det handlar om ett transportslag som tillhör medborgarna och liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola är en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har på senare tid varit ledord, vilket har tvingat fram stora förändringar och försämringar. I stället för att fortsätta på den inslagna vägen menar Vänsterpartiet att det nu är hög tid för stat, kommuner och landsting att återta den nödvändiga kontrollen över kollektivtrafiken. Inte minst för att bemöta kvinnors behov av resande. För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Vänsterpartiet föreslår därför att kollektivtrafiken tillförs

500 miljoner kronor år 2007, 750 miljoner kronor år 2008 och 1000 miljoner kronor år 2009. För kollektivtrafik i glesbygd tillför vi ytterligare 10 miljoner kronor.

Transportsystemet står inför stora förändringar. Om vi ska gå från traditionella fossila till koldioxidneutrala bränslen krävs ett teknikskifte. Men ett teknikskifte är även förenat med kostnader i form av forskning och demonstrationsprojekt. Staten bör därför stödja både forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel. I utredningen om förnybara fordonsbränslen föreslås ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som totalt omfattar 150 miljoner kronor per år i statliga utgifter. Genom olika typer av medfinansiering kan dock de totala insatserna bli det dubbla enligt utredningen. Vi föreslår därför att det avsätts 100 miljoner kronor varje år till ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram, som ska administreras av Statens väg- och transportforskningsinstitut, anslag 36:14.

I propositionen anger regeringen som sin avsikt att använda sig av OPS för att finansiera ett antal infrastrukturprojekt. Vi motsätter oss denna finansieringsform av flera anledningar. För det första vill vi understryka att transportinfrastruktur är en grundläggande del av samhällets infrastruktur; den bör därför förvaltas i samhällets regi. För det andra finns det anledning att tro att denna finansieringsform på sikt kommer att bli dyrare än traditionell finansiering över statsbudgeten, eftersom kapitalkostnaderna blir högre då privata aktörer lånar på den privata marknaden, jämfört med statlig finansiering genom lån i Riksgäldskontoret. Ytterligare en fördyrande faktor kommer att vara de komplicerade juridiska aspekterna som leder till höga upphandlingskostnader.

IT kan leda till ett klassamhälle med stark kontroll och utslagning eller till ett demokratiskt samhälle med stor delaktighet. Därför är det viktigt att vi fattar rätt politiska beslut så att alla får en chans att använda IT. Nästan en tredjedel av befolkningen saknar tillgång till tekniken i sina hem, vilket beror på att de inte kan eller inte vill. Det kan handla om korttidsutbildade, arbetslösa, pensionärer, invandrare eller funktionshindrade. Detta måste motarbetas med olika riktade åtgärder från statens sida. Det är nödvändigt med stora informationssatsningar från exempelvis studieförbund, folkhögskolor och Utbildningsradion för att skapa en bred delaktighet för alla. Folkbildningsförbundet har ett förslag om att starta informations- och utbildningsprojekt som skulle aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet. Utbildningen är tänkt att ske via främst TV (Utbildningsradion) och i form av studiecirklar. Vi finner förslaget intressant och vill att staten avsätter medel till Folkbildningsförbundet. Vi har därför avsatt 100 miljoner kronor för detta ändamål, och stödet till Folkbildningsförbundet ska kanaliseras via Post- och telestyrelsen (PTS).

Angående post- och kassaservicen är vi av meningen att bankerna måste ta ett större ansvar. Kostnadsansvaret för att säkerställa den grundläggande betalservicen i hela landet bör således övergå till banker och finansmarknadens övriga aktörer, eftersom det är bankernas bristande ansvar för sina kunder som skapat behovet av särskilda insatser.

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

Karin Svensson Smith (mp) anför:

I Miljöpartiets budgetförslag prioriterar vi satsningar på en aktiv klimatpolitik, jobben, utveckling av nya företag samt reformer för dem som har det sämst ställt. Grundläggande är en fortsatt ansvarsfull ekonomisk politik där utgiftstaken och saldomålen klaras. Då vårt förslag till utgiftsramar har avstyrkts av finansutskottet i budgetprocessens första steg är det emellertid inte meningsfullt att delta i fördelningen på anslag inom utgiftsområde 22.

Det är glädjande att klimatfrågan nämns i regeringens proposition. På ett ställe anges det till och med att denna fråga ska stå högst på dagordningen. Men det är tråkigt att de konkreta åtgärder som behövs för att förverkliga denna ambition lyser med sin frånvaro. Vi i Miljöpartiet kan inte nog understryka att klimatfrågan är en av de största utmaningarna mänskligheten har stått inför och att det därmed inte räcker med vackra ord. I vår budgetmotion föreslår vi därför ett antal konkreta åtgärder, inte minst inom transportområdet.

Regeringens uttalade ambition i budgetpropositionen, att en större andel av infrastrukturinvesteringarna i framtiden ska gå till utbyggnad av vägar, strider helt mot klimatanpassningen av transportsystemet. I stället måste investeringarna i järnvägens kapacitet kraftigt öka. En rangordning mellan vilka transportslag som idag har störst samhällsekonomiska kostnader visar att bilismen är värst, följt av lastbilar, flyg, fartyg och tåg. Cykel och gång har praktiskt taget inga negativa effekter men flera positiva. Att föra över trafik från bil, lastbil och flyg till fartyg, järnväg, gång och cykel är därför viktigt ur många aspekter.

För att säkerställa en fortsatt hög investeringsnivå bör arbetet med en utökad och förlängd infrastrukturplan för järnvägar starta omgående och beslutas senast 2008.

Att bygga ut kapaciteten på järnvägsnätet får emellertid inte innebära att underhållet av banorna eftersätts. Vi föreslår därför att ytterligare 1 miljard kronor avsätts årligen för banunderhåll, med syftet att säkerställa kvaliteten och säkerheten i bansystemet.

En viktig åtgärd för att kunna öka godstransporterna på järnväg är att bygga ett strategiskt nät av omlastningsstationer mellan järnväg och andra transportmedel, s.k. kombiterminaler. Vi föreslår därför att 167 miljoner kronor avsätts årligen för underhåll och kompletteringar i infrastruktur som

möjliggör ökad intermodalitet i godstransporter på järnväg. År 2007 avsätter vi även 50 miljoner kronor till ombyggnad av perronger för att klara beslutade kapacitetshöjningar i järnvägstrafiken.

En annan viktig fråga är kollektivtrafiken. Vi välkomnar naturligtvis den moderatledda regeringens svängning i trängselskattefrågan, men deras ambition att avsätta alla intäkter till vägsatsningar motverkar ambitionen att minska transportsystemets negativa miljöpåverkan. Det är inom kollektivtrafikområdet det behövs ytterligare resurser. På många håll i världen byggs det nu spårvägar i större städer som aldrig förr. Dessvärre är Sverige långt efter i utvecklingen. En viktig anledning till detta är att kommunerna inte har råd att bygga ut spårvägar och att det på den statliga sidan saknas en myndighet som ansvarar för lokala spårvägar. Kommunerna kan inte få något ekonomiskt eller praktiskt stöd från staten i denna fråga. Miljöpartiet anser att Banverket bör ges ett sådant ansvar. Det ökade ansvaret bör åtföljas av ett ökat anslag för statligt stöd till infrastrukturinvesteringar och spårvägsfordon. Det ökade ansvaret ska åtföljas av ett ökat anslag på 125 miljoner kronor per år.

Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit att anslaget till Banverkets administration ska minskas med 50 miljoner kronor per år. Besparingen har beräknats schablonmässigt; något underlag som visar att en sådan besparing kan göras utan att påverka säkerhet och kvalitet föreligger inte. Miljöpartiet anser att en sådan schablonmässig och illa underbyggd besparing kan få negativa konsekvenser. Banverkets anslag för administration bör återställas till den tidigare nivån. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Sammantaget innebär våra förslag att ytterligare 1 342 miljoner kronor satsas på åtgärder i järnvägsinfrastrukturen och 50 miljoner kronor på Banverkets administration år 2007. Dessa satsningar finansierar vi genom en neddragning av Vägverkets anslag med 1 392 miljoner kronor. Vägverket ska därvid minska utgifterna för kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet med motsvarande belopp, i första hand genom att skjuta upp bygget av Norra länken i Stockholm och revidera befintliga planer på ombyggnader av tvåfiliga vägar till fyrfiliga motorvägar där dessa kan ersättas av betydligt billigare och trafiksäkra 2+1 vägar.

Vi föreslår även att ytterligare 25 miljoner kronor satsas på automatisk hastighetskontroll (ATK), vilket är ett kostnadseffektivt sätt att minska personskadeolyckor. De lägre hastigheter som är ett resultat av hastighetsövervakningen bidrar också till en minskad klimatpåverkan – att sänka hastigheten på vägarna är den överlägset mest kostnadseffektiva åtgärden för att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid.

**5. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 15 (s, v, mp)**

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Kerstin Engle (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Vi delar uppfattningen att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika enskilda väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt vill vi dock uppmärksamma att regeringens aviserade översyn av långsiktsplanerna, utifrån ambitionen att överföra medel från planerade järnvägsinvesteringar till nya väginvesteringar, innebär kraftigt försämrade förutsättningar att nå det av riksdagen fastslagna målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

BILAGA 1

## Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 15

Motion	Motionärer	Yrkanden
<b>15. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.</b>		
2006/07:Ub258	Karin Pilsäter (fp)	2
2006/07:T204	Sonia Karlsson (s)	
2006/07:T206	Sonia Karlsson (s)	
2006/07:T208	Lars Tysklind (fp)	
2006/07:T209	Cecilia Widegren (m)	
2006/07:T211	Cecilia Wikström i Uppsala (fp)	1
2006/07:T212	Lars Johansson och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (båda s)	
2006/07:T213	Lars Tysklind (fp)	
2006/07:T216	Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c)	
2006/07:T219	Lars-Ivar Ericson och Karin Nilsson (båda c)	
2006/07:T220	Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c)	1
2006/07:T221	Birgitta Sellén (c)	
2006/07:T223	Lars Elinderson (m)	
2006/07:T226	Peter Jonsson m.fl. (s)	
2006/07:T229	Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s)	1 och 2
2006/07:T234	Carina Hägg (s)	
2006/07:T236	Gustav Blix m.fl. (m)	
2006/07:T239	Magdalena Andersson och Lars Elinderson (båda m)	
2006/07:T240	Jan Lindholm (mp)	
2006/07:T241	Jörgen Johansson (c)	3
2006/07:T247	Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s)	
2006/07:T253	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	
2006/07:T255	Peter Danielsson (m)	
2006/07:T256	Karin Nilsson och Lars-Ivar Ericson (båda c)	1 och 2
2006/07:T257	Lennart Pettersson och Lars-Ivar Ericson (båda c)	
2006/07:T258	Per Lodenius (c)	1 och 2
2006/07:T260	Staffan Anger (m)	
2006/07:T262	Agneta Berliner (fp)	
2006/07:T265	Peter Danielsson (m)	1-4
2006/07:T266	Mats Gerdau (m)	
2006/07:T267	Peter Danielsson (m)	1-3
2006/07:T268	Lars Tysklind (fp)	
2006/07:T270	Stefan Tornberg m.fl. (c)	1 och 2
2006/07:T272	Solveig Zander (c)	
2006/07:T279	Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m)	1 och 2
2006/07:T282	Margareta Persson m.fl. (s)	
2006/07:T287	Lars Wegendal (s)	
2006/07:T288	Göte Wahlström och Margareta Persson (båda s)	



Motion	Motionärer	Yrkanden
2006/07:T290	Carina Hägg m.fl. (s)	
2006/07:T293	Monica Green m.fl. (s)	
2006/07:T294	Urban Ahlin m.fl. (s)	
2006/07:T296	Urban Ahlin m.fl. (s)	
2006/07:T298	Hans Backman (fp)	
2006/07:T307	Gunnar Axén och Andreas Norlén (båda m)	
2006/07:T309	Staffän Anger (m)	
2006/07:T313	Jeppe Johnsson m.fl. (m)	1 och 2
2006/07:T314	Anne-Marie Pålsson (m)	
2006/07:T315	Gunnar Andréén (fp)	
2006/07:T316	Gunnar Andréén (fp)	1–7
2006/07:T317	Lennart Axelsson m.fl. (s)	
2006/07:T320	Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp)	2 och 3
2006/07:T322	Johan Pehrson (fp)	
2006/07:T324	Jan Ertsborn (fp)	
2006/07:T326	Anders Hansson (m)	
2006/07:T327	Ulf Sjösten (m)	
2006/07:T335	Camilla Lindberg (fp)	2
2006/07:T338	Irene Oskarsson (kd)	
2006/07:T340	Ulf Nilsson och Allan Widman (båda fp)	1 och 2
2006/07:T341	Tobias Krantz (fp)	
2006/07:T343	Ulf Nilsson (fp)	
2006/07:T345	Christer Adelsbo m.fl. (s)	
2006/07:T346	Fredrik Schulte (m)	
2006/07:T347	Karin Nilsson (c)	
2006/07:T348	Karin Nilsson (c)	
2006/07:T351	Staffän Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd)	
2006/07:T354	Dan Kihlström (kd)	
2006/07:T355	Christer Winbäck m.fl. (fp)	1–11
2006/07:T360	Tobias Krantz (fp)	
2006/07:T361	Torkild Strandberg och Ulf Nilsson (båda fp)	
2006/07:T362	Michael Hagberg m.fl. (s)	1 och 2
2006/07:T365	Fredrik Olovsson (s)	
2006/07:T371	Holger Gustafsson m.fl. (kd, fp, m, c)	
2006/07:T374	Christin Hagberg m.fl. (s)	
2006/07:T376	Hans Olsson m.fl. (s)	
2006/07:T378	Mats Sander och Marie Weibull Kornias (båda m)	
2006/07:T381	Kerstin Andersson m.fl. (s)	
2006/07:T384	Claes Västerteg (c)	
2006/07:T386	Johan Pehrson (fp)	
2006/07:T387	Désirée Pethrus Engström (kd)	
2006/07:T390	Kristina Zakrisson m.fl. (s)	
2006/07:T393	Hans Rothenberg (m)	1
2006/07:T394	Christer Adelsbo m.fl. (s)	
2006/07:T395	Lars Gustafsson (kd)	1 och 2
2006/07:T399	Annelie Enochson (kd)	1
2006/07:T403	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s)	
2006/07:T404	Maria Lundqvist-Brömster (fp)	
2006/07:T407	Ulrica Messing och Per Svedberg (båda s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2006/07:T414	Louise Malmström m.fl. (s)	
2006/07:T415	Johan Löfstrand m.fl. (s)	
2006/07:T416	Else-Marie Lindgren (kd)	
2006/07:T418	Christer Nylander m.fl. (fp)	
2006/07:T419	Ulf Nilsson (fp)	1 och 2
2006/07:T422	Carin Runeson och Olle Thorell (båda s)	
2006/07:T424	Mikael Damberg och Anders Ygeman (båda s)	
2006/07:T425	Lennart Axelsson m.fl. (s)	
2006/07:T426	Monica Green (s)	
2006/07:T427	Jörgen Hellman m.fl. (s)	
2006/07:T428	Lars Wegendal m.fl. (s)	1 och 2
2006/07:T430	Peter Hultqvist och Sven-Erik Österberg (båda s)	
2006/07:T434	Mats Berglind m.fl. (s)	
2006/07:T435	Margareta Israelsson m.fl. (s)	
2006/07:T437	Mikael Damberg och Sylvia Lindgren (båda s)	
2006/07:T440	Eva-Lena Jansson m.fl. (s)	
2006/07:T443	Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)	1–4
2006/07:T445	Catharina Bråkenhielm m.fl. (s)	1 och 2
2006/07:T446	Johan Linander m.fl. (c)	
2006/07:MJ337	Anita Brodén m.fl. (fp)	2 och 5
2006/07:MJ339	Kalle Larsson m.fl. (v)	9, 10 och 12
2006/07:N202	Tobias Krantz (fp)	4
2006/07:N294	Anita Brodén och Nina Larsson (båda fp)	3, 4, 6 och 7
2006/07:N298	Ann-Kristine Johansson m.fl. (s)	1, 3 och 4

BILAGA 2

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2006/07:1 Budgetpropositionen för 2007 utgiftsområde 22:*

1. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation,
2. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:2 Vägverket, Vaghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 59 000 000 000 kronor efter 2007,
3. att riksdagen godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 20 500 000 000 kronor för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m.,
4. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 70 000 000 000 kronor efter 2007,
5. att riksdagen godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 300 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m.,
6. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2007 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kronor efter 2007,
7. att riksdagen godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan,
8. att riksdagen godkänner att Statens Väg- och Baninvest avvecklas,
9. att riksdagen bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Arlandabanan Projekt AB från Banverket och Luftfartsverket till regeringen,
10. att riksdagen bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB från Banverket och Luftfartsverket till regeringen,

11. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell och bemyndigar regeringen att för 2007 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
12. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2007–2009,
13. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
14. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2007 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
15. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2007–2009,
16. att riksdagen godkänner att de medel som avsatts för kostnader i samband med M/S Estonias förlisning skall kunna användas för kostnader under 2007 föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning i enlighet med vad regeringen föreslår,
17. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
18. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2007 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
19. att riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2007–2009,
20. att riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsstyrelsen,
21. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling ingå ekonomiska förpliktelser, i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 500 000 000 kronor under 2008–2018,
22. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade besluta om bidrag som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 210 000 000 kronor under 2008–2011,
23. att riksdagen för budgetåret 2007 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med uppställningen under avsnitt 1.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

*2006/07:Fi244 av Göran Persson i Stjärnhov m.fl. (s):*

56. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en samlad infrastrukturlösning för Stockholmsregionen.
57. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga Citybanan enligt nu gällande plan och genomförandeavtal.

*2006/07:Ub258 av Karin Pilsäter (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastruktur på Södertörn.

*2006/07:T204 av Sonia Karlsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att trafiksituationen i Motala ges särskild prioritet.

*2006/07:T206 av Sonia Karlsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att trafiksituationen i Vadstena ges särskild prioritet.

*2006/07:T208 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en långsiktig satsning på upprustning och utveckling av Bohusbanan från Strömstad till Göteborg.

*2006/07:T209 av Cecilia Widegren (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 20 som en nationellt prioriterad väg.

*2006/07:T211 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.

*2006/07:T212 av Lars Johansson och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggd infrastruktur i Västra Götaland.

*2006/07:T213 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioritera utbyggnaden av väg E 6 till fyrfältsväg i norra Bohuslän.

*2006/07:T216 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att stärka den lokala och regionala tillväxten i Kalmar län och Östergötlands län genom väg- och järnvägsuppbyggnad mellan länen.

*2006/07:T219 av Lars-Ivar Ericson och Karin Nilsson (båda c):*

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

*2006/07:T220 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c):*

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

*2006/07:T221 av Birgitta Sellén (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att E 4 genom Sundsvall bör byggas via offentlig-privat partnerskap (OPP).

*2006/07:T223 av Lars Elinderson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att uppgradera riksväg 181.

*2006/07:T226 av Peter Jonsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att samtliga delar i Trollhättanpaketet genomförs fullt ut inom uppställda tidsramar.

*2006/07:T229 av Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s):*

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

*2006/07:T234 av Carina Hägg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt tågtrafik på sträckan Värnamo–Landeryd.

*2006/07:T236 av Gustav Blix m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att projektera, finansiera och bygga Österleden i syfte att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad.

*2006/07:T239 av Magdalena Andersson och Lars Elinderson (båda m):*

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

*2006/07:T240 av Jan Lindholm (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om det omedelbara behovet av att Banverket bygger det planerade dubbelspåret mellan Falun och Borlänge.

*2006/07:T241 av Jörgen Johansson (c):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt genomföra utbyggnaden av slussen i Södertälje.

*2006/07:T247 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):*

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

*2006/07:T253 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):*

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

*2006/07:T255 av Peter Danielsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av vad som kan göras för att mildra konsekvenserna av den tunga transittrafiken genom Skåne.

*2006/07:T256 av Karin Nilsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en plan för trafikflödet i Sveriges sydöstra hörn, Småland–Blekinge.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning angående upprustning av vägstandarden i Sveriges sydöstra hörn, Småland–Blekinge.

*2006/07:T257 av Lennart Pettersson och Lars-Ivar Ericson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att snarast tillsätta en utredning om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

*2006/07:T258 av Per Lodenius (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i sina beslut om infrastruktursatsningar på ett bättre och mer rimligt sätt tillgodoser trafiksäkerhet, miljö och utvecklingsmöjligheter i de norra delarna av Stockholms län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 76, väg 77 och väg 280.

*2006/07:T260 av Staffan Anger (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheterna av en utbyggnad till motortrafikled av nuvarande sträckning mellan Västerås och Eskilstuna.

*2006/07:T262 av Agneta Berliner (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga om slussen i Södertälje för att främja handelsjöfarten på Mälaren.

*2006/07:T265 av Peter Danielsson (m):*

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

*2006/07:T266 av Mats Gerdau (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ny Skurubro.



*2006/07:T267 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 finansiering av stora infrastruktursatsningar.
3. 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/timme.

*2006/07:T268 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna för och genomföra ett pilotprojekt med offentlig-privat samverkan för att skapa en fast förbindelse över Gullmarn.

*2006/07:T270 av Stefan Tornberg m.fl. (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av väl fungerande järnvägsförbindelser efter Norrlandskusten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utse en särskild förhandlingsman med uppdraget att föra diskussioner med lokala och regionala aktörer och intressenter samt med Banverket om förutsättningarna för och eventuell medfinansiering av Norrbotniabanan.

*2006/07:T272 av Solveig Zander (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av järnvägen mellan Örbyhus och Hargshamn.

*2006/07:T279 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en trygg och säker riksväg 40.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av riksväg 40 kan finansieras enligt PPPmodellen.

*2006/07:T282 av Margareta Persson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av infrastruktursatsningar i Jönköpings län.

*2006/07:T287 av Lars Wegendal (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om kommunikationer i Kronobergs län.

*2006/07:T288 av Göte Wahlström och Margareta Persson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upprustning av väg 26/47 inom Jönköpings och Mullsjö kommuner.

*2006/07:T290 av Carina Hägg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Europakorridoren och behovet av en samlad svensk transportstrategi i ett EU- och Europaperspektiv.

*2006/07:T293 av Monica Green m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Västra stambanans utbyggnad.

*2006/07:T294 av Urban Ahlin m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av ytterligare satsningar på Kinnekullebanan.

*2006/07:T296 av Urban Ahlin m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att standardhöja Europaväg 20.

*2006/07:T298 av Hans Backman (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbyggnaden av E 4 Enånger–Hudiksvall till fyrfilig motorväg ska påbörjas år 2007.

*2006/07:T302 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet ska nås.

*2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i nästa års regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggör vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål.

*2006/07:T307 av Gunnar Axén och Andreas Norlén (båda m):*

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

*2006/07:T309 av Staffan Anger (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att detaljplaneringen av en bredare och längre sluss i Södertälje ytterligare ses över.

*2006/07:T313 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.

*2006/07:T314 av Anne-Marie Pålsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att en översyn genomförs vad gäller utbyggnad av E 22 till en fyrfilig väg.

*2006/07:T315 av Gunnar Andrén (fp):*

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

*2006/07:T316 av Gunnar Andrén (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förbättrade kommunikationer inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda Europaväg 18 för motorvägsstandard också på det 18 km långa vägnittet Rosenkälla–Söderhall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av upprustning av riksväg 77.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 och riksväg 76 på sträckan Rimbo–Hallstavik.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.

*2006/07:T317 av Lennart Axelsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av ett framtida fortsatt stöd till bevarande och utveckling av goda transportmöjligheter i Bergslagsregionen.

*2006/07:T320 av Cecilia Wikström i Uppsala m.fl. (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansiering av infrastruktursatsningar i Mälardalen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Mälardalenregionen ska få en rättvis andel av statliga trafiksatsningar.

*2006/07:T322 av Johan Pehrson (fp):*

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

*2006/07:T324 av Jan Ertsborn (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av Västkustbanan genom Halland.

*2006/07:T326 av Anders Hansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att Vägverkets nationella plan avseende E 6 mellan Trelleborg och Vellinge i Skåne följs.

*2006/07:T327 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.

*2006/07:T335 av Camilla Lindberg (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättringar av Dalabanan.

*2006/07:T338 av Irene Oskarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppmärksamma Södra stambanans betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.

*2006/07:T340 av Ulf Nilsson och Allan Widman (båda fp):*

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

*2006/07:T341 av Tobias Krantz (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, bör byggas om till motorväg, exempelvis genom att alternativa finansieringslösningar som PPP (public-private partnership) används.

*2006/07:T343 av Ulf Nilsson (fp):*

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

*2006/07:T345 av Christer Adelsbo m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om minimikravet att den av riksdagen år 2004 beslutade infrastrukturplanen fullföljs.

*2006/07:T346 av Fredrik Schulte (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om pendeltågslinjen Roslagspilen i syfte att genomföra nödvändiga förbättringar av kollektivtrafiken i den nordöstra delen av Stockholmsregionen.

*2006/07:T347 av Karin Nilsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en finansieringsplan för att på sikt komma ifatt de eftersatta behoven som framgår av den regionala planen för vägtransporter 2004–2015 i Kronobergs län.

*2006/07:T348 av Karin Nilsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en trafikplan, så att det inom en femtonårsperiod anläggs flera järnvägsspår genom Kronobergs län.

*2006/07:T351 av Staffan Danielsson m.fl. (c, m, fp, kd):*

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

*2006/07:T354 av Dan Kihlström (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Inlandsbanan ska betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.

*2006/07:T355 av Christer Winbäck m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Europaväg 6 byggs ut till fyrfältsväg genom hela Bohuslän.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad till motorvägsstandard hela vägen mellan Göteborg och Stockholm genom upprustning av Europaväg 20.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av vägsträckan mellan Uddevalla och Lysekil (väg 161).
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en vägsträckning in mot Göteborgs hamn.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny förbindelse över/under Göta älv.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägsträckorna Borås–Trollhättan, Borås–Alingsås samt sträckan Vårgårda–Herrljunga.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av Västlänken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utbyggnad av Bohusbanan.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägar och järnväg i Dalsland.

*2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa medel- och långsiktiga klimatmål för transportsektorn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en transporthierarki.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka anslagen till Banverkets administration.
22. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen:

*2006/07:T360 av Tobias Krantz (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnad av riksväg 26/47 (47/48).

*2006/07:T361 av Torkild Strandberg och Ulf Nilsson (båda fp):*

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

*2006/07:T362 av Michael Hagberg m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om infrastruktursatsningar i Sörmland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påskynda bygget av Ostlänken.

*2006/07:T365 av Fredrik Olovsson (s):*

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

*2006/07:T371 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, fp, m, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 20 genom Skaraborg.

*2006/07:T373 av Catherine Persson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att bygga ut E 6 mellan Vellinge och Trelleborg.

*2006/07:T374 av Christin Hagberg m.fl. (s):*

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

*2006/07:T376 av Hans Olsson m.fl. (s):*

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

*2006/07:T378 av Mats Sander och Marie Weibull Kornias (båda m):*

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

*2006/07:T381 av Kerstin Andersson m.fl. (s):*

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

*2006/07:T384 av Claes Västerteg (c):*

Riksdagen tillkännager som sin mening om vad i motionen anförs om viktiga regionala länkar mellan Borås och Varberg.

*2006/07:T386 av Johan Pehrson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrade pendlingsmöjligheter mellan Örebro och Stockholm.

*2006/07:T387 av Désirée Pethrus Engström (kd):*

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

*2006/07:T390 av Kristina Zakrisson m.fl. (s):*

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

*2006/07:T393 av Hans Rothenberg (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av fungerande infrastruktur i Västra Götaland.

*2006/07:T394 av Christer Adelsbo m.fl. (s):*

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

*2006/07:T395 av Lars Gustafsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om resurser till det halländska vägnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PPP-finansiering vid väginvesteringar.



*2006/07:T399 av Annelie Enochson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ny förbindelse över Göta älv samt behovet av ersättning för den gamla Götaälvbron.

*2006/07:T403 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att riksväg 68 mellan Avesta och Torsåker prioriteras inom befintliga ramar i vägtrafikplanerna.

*2006/07:T404 av Maria Lundqvist-Brömster (fp):*

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

*2006/07:T407 av Ulrica Messing och Per Svedberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 4 mellan Enånger och Hudiksvall.

*2006/07:T414 av Louise Malmström m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av att påskynda arbetet med utbyggnaden av E 22 i Östergötland.

*2006/07:T415 av Johan Löfstrand m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att parallellutreda planeringsarbetet kring Ostlänken.

*2006/07:T416 av 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.

*2006/07:T418 av Christer Nylander m.fl. (fp):*

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

*2006/07:T419 av Ulf Nilsson (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av järnvägssatsningar i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av de svenska satsningarna på infrastruktur.

*2006/07:T422 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att prioritera Strömsholms kanal.

*2006/07:T424 av Mikael Damberg och Anders Ygeman (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn-Norvik.

*2006/07:T425 av Lennart Axelsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppmärksamma behovet av förbättrade kommunikationer till och från Mälardalen, vilket kan åstadkommas genom en satsning på riksväg 50.

*2006/07:T426 av Monica Green (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnaden av E 20.

*2006/07:T427 av Jörgen Hellman m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om bärighets- och tjälsäkring av vägarna i Dalsland.

*2006/07:T428 av Lars Wegendal m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om godstransporter på järnväg i sydöstra Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om järnvägssträckan Karlshamn–Olofström.

*2006/07:T430 av Peter Hultqvist och Sven-Erik Österberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att uppgradera Dalabanans standard i syfte att åstadkomma kortare restider och regionförstoring.

*2006/07:T431 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggnationen av Citybanan bör fortsätta i den planerade takten.

*2006/07:T434 av Mats Berglind m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om genomförandet av viktiga infrastruktursatsningar i Mälardalen.

*2006/07:T435 av Margareta Israelsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av större slusskapacitet i Södertälje.

*2006/07:T437 av Mikael Damberg och Sylvia Lindgren (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dragning av Förbifart Stockholm över Ekerö.

*2006/07:T439 av Mikael Damberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggandet av Citybanan.

*2006/07:T440 av Eva-Lena Jansson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av väg 51.

*2006/07:T441 av Lars Ohly m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förslaget till investeringsplan bör justeras inom den föreslagna låneramen så att posten Farleder förstärks med 41 miljoner kronor.
2. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

*2006/07:T443 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om E 22.
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.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Skånes hamnar, järnvägar och flygplatser.

*2006/07:T445 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla trafiken på Bohusbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att rusta upp Bohusbanans norra del.

*2006/07:T446 av Johan Linander m.fl. (c):*

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

*2006/07:T448 av Bosse Ringholm (s):*

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

*2006/07:MJ337 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en tjälsäkring av vägarna i Dalsland är nödvändig för att klara skogsindustrin.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av en framsynt politik för att möjliggöra nödvändig kommunikation i Västsverige på ett miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt.

*2006/07:MJ339 av Kalle Larsson m.fl. (v):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen måste motsvara regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Banverket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringar i kollektivtrafik ska prioriteras före investeringar i nya vägar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur ska motverka segregeringen.

*2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa medel- och långsiktiga klimatmål för transportsektorn.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en transporthierarki.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka anslagen till Banverkets administration.

*2006/07:N202 av Tobias Krantz (fp):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationer i Norrbotten.

*2006/07:N294 av Anita Brodén och Nina Larsson (båda fp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att riksväg 45 (Via Lappia) blir E 45 från Göteborg till Karesuando.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att klassa Dalsland som ett s.k. skogslän.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsstopp i Dalsland.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om satsningar på vägnätet, järnvägen, IT, postservice, Vänersjöfarten, Dalslands kanal och flyget.

*2006/07:N298 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att stärka tillväxtkorridoren.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om resecentrum i Karlstad.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en synkronisering av infrastrukturprojekten i tillväxtkorridoren.

BILAGA 3Utskottets förslag till beslut om anslag för år  
2007

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning.

Belopp i 1 000-tal kronor

<b>Politikområde Anslag (ramanslag)</b>	<b>Utskottets förslag</b>
<b>36 Transportpolitik</b>	
1 Vägverket: Administration	862 572
2 Väghållning och statsbidrag	16 839 080
3 Banverket: Administration	677 618
4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 315 807
5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248 500
6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70 574
7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284
8 Sjöfartsregistret	5 934
9 Rederinämnden: Administration	1 444
10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 613
11 Rikstrafiken: Administration	27 108
12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	986 000
13 Viss internationell verksamhet	2 485
14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	39 734
15 Statens institut för kommunikationsanalys	54 531
16 Järnvägsstyrelsen	49 757
<b>37 IT, elektronisk kommunikation och post</b>	
1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	31 539
2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	144 749
3 Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice	400 000
4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	14 010
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>33 914 339</b>

## BILAGA 4

# Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2007

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1000-tal kronor

Anslag (ramanslag)	Regeringens förslag		
	(v)	(mp)	
36:1 Vägverket: Administration	862 572		
36:2 Våghållning och statsbidrag	16 839 080		-1 392 000
36:3 Banverket: Administration	677 618	+50 000	+50 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 315 807	+860 000	+1 342 000
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248 500		
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70 574		
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284	+70 000	
36:8 Sjöfartsregistret	5 934		
36:9 Rederinämden: Administration	1 444		
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 613		
36:11 Rikstrafiken: Administration	27 108		
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	986 000	+510 000	
36:13 Viss internationell verksamhet	2 485		
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	39 734	+100 000	
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	54 531		
36:16 Järnvägsstyrelsen	49 757		
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	31 539		
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	144 749		
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400 000		
37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	14 010		
37:5 Ersättning för särskilda tjänster till IT-utbildning (nytt anslag)		+100 000	
<b>Summa</b>	<b>33 914 339</b>	<b>+1 690 000</b>	<b>± 0</b>

BILAGA 5

## Regeringens lagförslag

### **Lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Stöd till kommuner för anläggande av allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen, ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning eller samverkansorganet i Kalmar och Gotlands län enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen och som avser stödberättigande åtgärder

Stöd till kommuner för anläggande av allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen, ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning eller samverkansorganet i Kalmar och Gotlands län enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen och som avser stödberättigande åtgärder

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:1014.



som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2006 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2007 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.